observatoire's.

DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE BORDEAUX

observatoire
DES EFFETS DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS 2006

Rapport d'étude

28/01/08 provisoire étape définitif

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

Hangar G2 Bassin à flot n°1 quai Armand Lalande BP 71 F-33041 Bordeaux Cedex
Tél. : 33 (0)5 56 99 86 33 Fax : 33 (0)5 56 99 89 22 e-mail contact@aurba.org

Préface

Les Plans de déplacements urbains doivent leur existence à la LOTI (Loi d'orientation des transports intérieurs) de 1982, époque à laquelle ils symbolisaient la démarche volontaire de mettre en oeuvre une véritable planification des déplacements, puisqu'ils n'étaient pas obligatoires comme aujourd'hui.

La LAURE (Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) de 1996 est à l'origine de cette nouvelle génération de PDU dont l'élaboration a alors été rendue obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Par la même occasion, le suivi de la mise en oeuvre de ces PDU a lui aussi été rendu obligatoire, sous une forme qui a souvent pris les traits d'un observatoire de suivi du PDU.

Avant l'approbation en mai 2000 de son dernier PDU, la Communauté urbaine de Bordeaux a donc lancé la procédure d'élaboration de cette observatoire en collaboration avec l'a-urba, maître d'oeuvre. Le choix a été fait de proposer, non pas un, mais deux observatoires complémentaires chargés de faire office de suivi du PDU 2000-2005 : l'observatoire de la mise en oeuvre des actions du PDU, réalisé par les services communautaires, et l'observatoire des effets du PDU confié à l'a-urba.

C'est ce dernier qui fait aujourd'hui l'objet d'une dernière publication avant la prochaine révision du PDU. L'observation des divers paramètres intégrés à ce document s'effectue autant que possible sur l'année de référence 2006 avec une analyse sur les tendances observées depuis 2000. Le choix de cette période fait logiquement référence aux évolutions connues par l'agglomération bordelaise depuis 2000 dans le cadre du Projet urbain et de la mise en oeuvre de son projet phare, le réseau tramway, sur lequel le PDU lui-même a largement construit sa trame.

Observatoire des effets du PDU

Maîtrise d'ouvrage : Communauté urbaine de Bordeaux / Direction des déplacements urbains
Direction départementale de l'équipement de la Gironde

Correspondants : Marie-Pierre Gaïffas (CUB-DDU) / Directrice adjointe
Tél. : 05.56.99.89.07
Anthony Le Rousic (DDE 33) / Chargé de mission Transport
Tél. : 05.56.24.82.12

Maîtrise d'œuvre : a'urba

Directeur de projet : Robert Lucante
Tél. : 05.56.99.86.35

Chef de projet : Sylvain Charlier
Tél. : 05.56.99.88.69

Équipe projet : Olivier Chaput
Pierre Chignac
Anne Delage
Alexandre Jehanno

Iconographies : Hélène Dumora

Conception graphique et cartographique : atelier de production graphique

Sommaire

1 | La pollution de l'air 13

Nombre de dépassements de seuils réglementaires 15
Qualité de l'air selon l'indice ATMO 15
Niveaux de particules fines dans l'air 16
Niveaux de NO2 dans l'air 16
Niveaux de CO dans l'air 17

2 | Les niveaux de bruit 21

3 | Le trafic automobile 25

Trafic moyen journalier 26
Déficit centre-ville 35

4 | La vitesse 37

Evolution des moyennes harmoniques des vitesses 38

5 | Les accidents corporels de la circulation 43

Nombre d'accidents corporels de la circulation 44
Nombre de morts dans les accidents corporels de la circulation 45
Nombre de blessés dans les accidents corporels de la circulation 45
Nombre d'accidents selon les modes de transport 46
Nombre de morts selon les modes de transport 47

6 | Les transports en commun 49

Fréquentation annuelle des lignes bus urbain 50
Fréquentation moyenne journalière du réseau tramway 54
Fréquentation moyenne journalière des stations du réseau tramway 54
Profil des usagers du réseau TBC selon l'âge 56
Profil des usagers du réseau TBC selon le motif de déplacement 56
Profil des usagers du réseau TBC selon la fréquence d'utilisation 57
Fréquentation moyenne journalière du transport à la demande Créabus 58
Fréquentation du transport à la demande Mobibus pour les personnes à mobilité réduite 58
Fréquentation voyageurs des gares SNCF 59
Fréquentation des lignes cars interurbains du réseau Trans'Gironde 60

7 | L'intermodalité et le report modal 63

Fréquentation quotidienne moyenne des parcs relais par type de jour 64
Fréquentation quotidienne moyenne des parcs relais de la ligne A 66
Fréquentation quotidienne moyenne des parcs relais de la ligne B 66
Taux de rotation des véhicules dans les parcs relais de ligne A 67
Taux de rotation des véhicules dans les parcs relais de ligne B 67
Nombre moyen de passagers par véhicule usager des parcs relais 68
Taux de titres «Parcs relais conducteur» diffusé 68

8 | La reconquête de l'espace public 71

9 | La pratique piétonne 75

10 | La pratique des deux-roues 79

Trafic deux-roues par catégorie d'usagers 80
Répartition des mouvements deux-roues par catégorie d'usagers 81
Trafic vélos moyen journalier 82

11 | Le stationnement 85

Fréquentation horaire dans les parcs de stationnement 88
Nombre d'abonnés dans les parcs de stationnement 89
Nombre d'abonnés résidents dans les parcs de stationnement 90
Nombre de macarons résidents délivrés par la Ville de Bordeaux 91

12 | Le transport et la livraison de marchandises 93

Trafic poids-lourds moyen journalier 94
Bilan des espaces de livraison de proximité (ELP) 100

Synthèse de l'observatoire

Le projet de tramway, épine dorsale du projet urbain et du PDU

Dès sa conception, le projet de tramway a été imaginé comme l'un des éléments moteurs d'une nouvelle politique urbaine, pour sa capacité à transformer et à mieux structurer les quartiers parcourus par la ligne de transport. En tissant autour du réseau une ville compacte, mieux équipée, fondée sur la proximité des espaces résidentiels et des services, la Communauté urbaine de Bordeaux veut tendre vers un modèle d'évolution de la ville plus durable et plus approprié à la vie urbaine contemporaine.

Cette initiative a coïncidé avec la remise en question en profondeur du rôle et de l'usage des espaces publics de l'agglomération : des lieux emblématiques phagocytés par la voiture et sacrifiés aux seuls critères fonctionnels, mais également une faible valeur symbolique et environnementale des espaces publics de certains quartiers périphériques où l'on ne pouvait plus faire l'économie d'investissements particuliers.

Le tramway a initié un programme important de requalification des espaces publics qui ont mis en lien et concrétisé les ambitions exprimées dans le projet urbain communautaire :
- revaloriser le patrimoine architectural et urbain qui contribue au rayonnement métropolitain,
- reconquérir les lieux publics du site central pour offrir des conditions de vie individuelles et collectives compétitives, voire concurrentielles au cadre de vie périphérique,
- enfin remplir un des objectifs du PDU, partager plus équitablement les espaces au profit des circulations douces et des transports en commun.

Des mutations profondes en matière de déplacements depuis 2000...

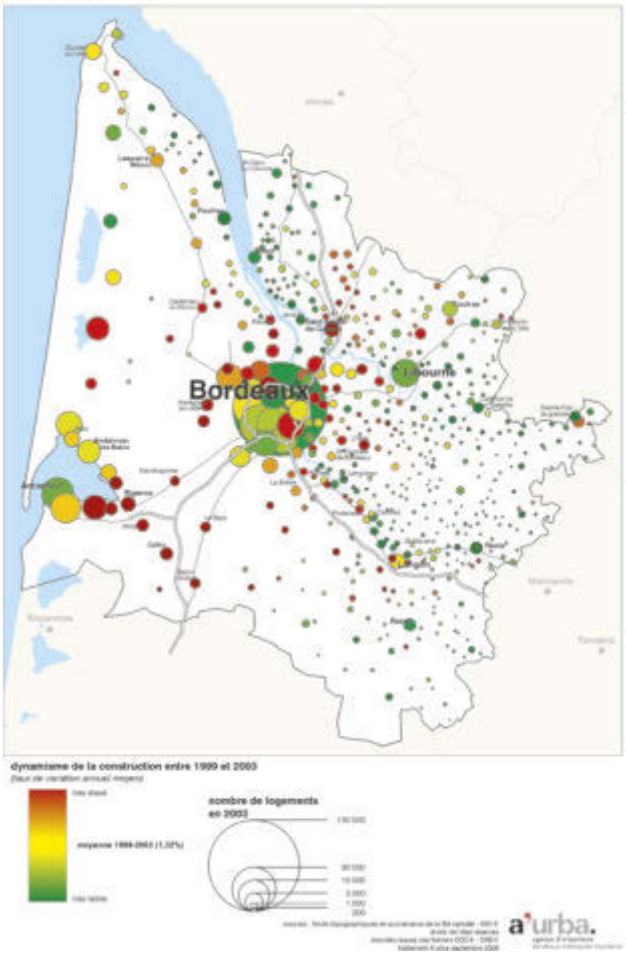
Le premier constat qui émane de ce document concerne la territorialisation marquée des déplacements routiers sur le territoire de la CUB (on notera que l'échelle des cartes de ce document a été déterminée par le fait que les territoires ont pu être renseignés ou non). Le tramway et les travaux de mise en oeuvre réalisés préalablement semblent contribuer à un début d'«archipélisation» du secteur intra-boulevards de Bordeaux avec un trafic très en baisse, surtout à proximité de l'hypercentre et du réseau tramway, mais aussi l'explosion des déplacements vélos sur le secteur.

Malgré la recherche flagrante d'itinéraires alternatifs entre boulevards et rocade, le trafic global est pourtant bien en baisse depuis 2000 sur ce territoire, surtout sur les axes principaux d'entrée d'agglomération. On note cependant une reprise du trafic depuis 2004 qui pourrait révéler un effet de contournement du secteur hypercentral de Bordeaux.

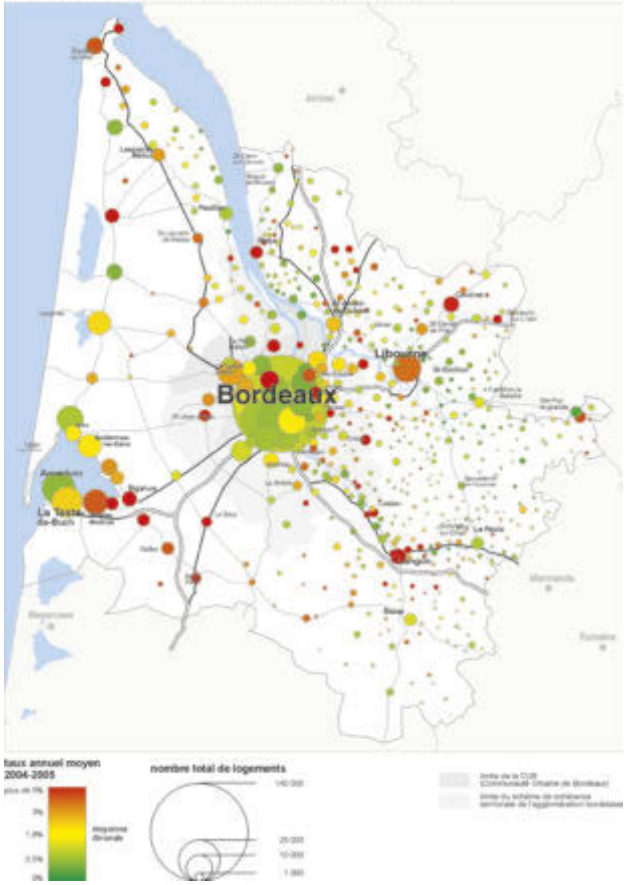
Plus inquiétant encore, l'évolution du trafic poids lourds entre boulevards et rocade est importante (jusqu'à plus de 6 % d'évolution annuelle sur certains tronçons notamment à Pessac). L'activité économique est donc forte et pérenne face aux évolutions urbaines de ces dernières années. Les itinéraires proches du réseau tramway ou y accédant sont en revanche délaissés par les poids lourds à l'image des tendances globales.

L'impact des poids lourds est encore plus marqué sur la rocade avec des tronçons subissant jusqu'à 12 % de croissance annuelle du trafic (à proximité de la zone logistique de Bruges). Il devient crucial de prendre en compte ces tendances aussi bien d'origine locale qu'internationale, même si l'on observe une baisse de trafic, à confirmer, depuis 2004. Le tronçon est de la rocade (entre A10 et A63) est le plus touché avec un fort trafic de transit poids lourds mais aussi un trafic global en nette augmentation, à tel point que le franchissement autoroutier de la Garonne continue de s'effectuer aujourd'hui plus par le pont François Mitterrand que par le pont d'Aquitaine, malgré le passage de ce dernier à 2x3 voies.

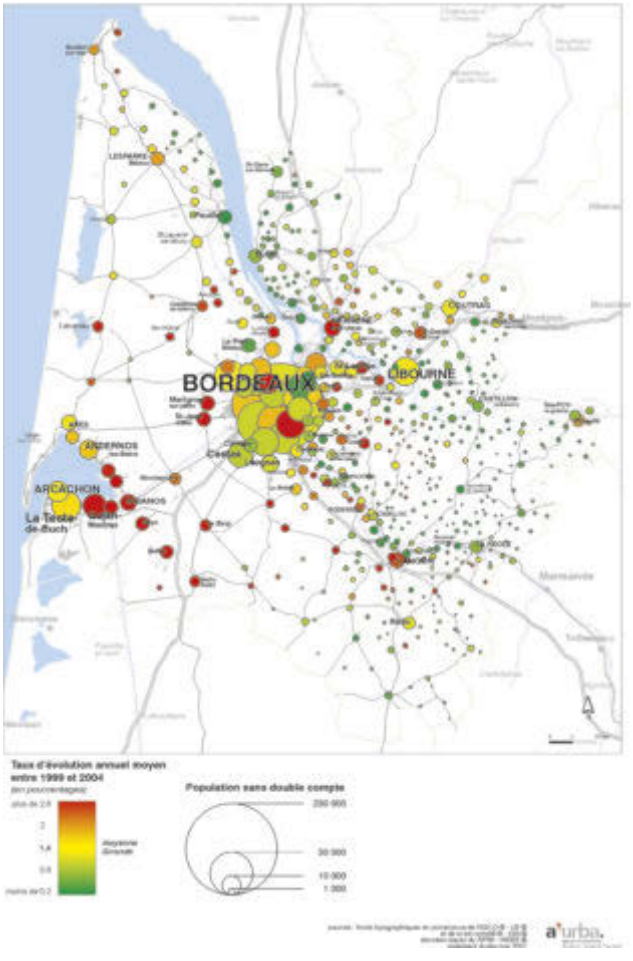
La construction des logements entre 1999 et 2003
(constructions neuves)



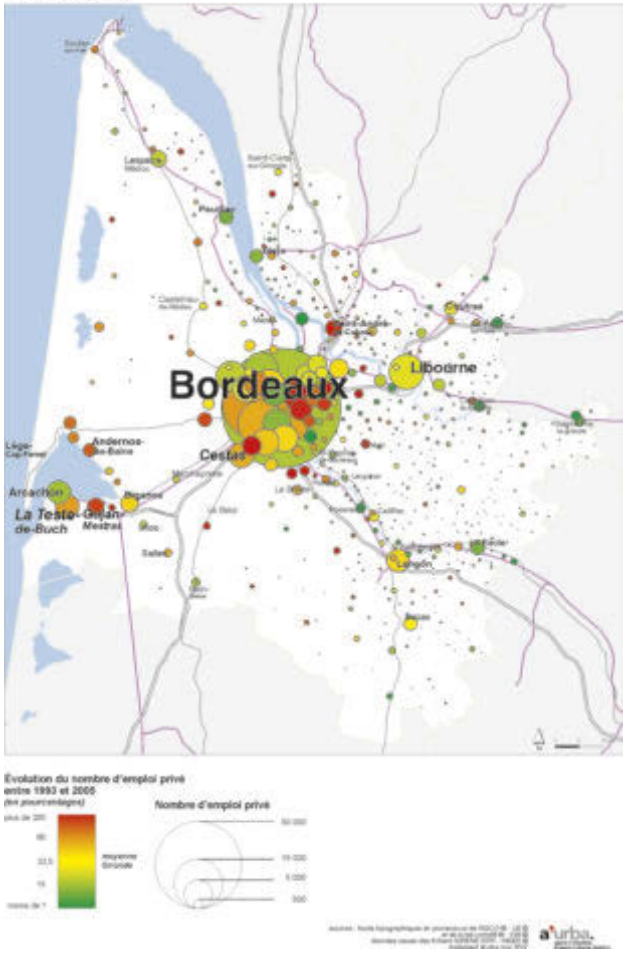
Rythme de construction annuel moyen *(commune)*
sur le territoire girondin entre 2004 et 2005



Evolution de la population entre 1999 et 2004



Evolution des emplois privés entre 1993 et 2005
(à la commune)



La baisse globale du trafic sur le territoire intra-rocade aurait pu induire une hausse des vitesses. Il n'en est rien, au contraire, celles-ci sont aussi globalement en baisse, le renforcement des contrôles n'y étant probablement pas étranger ainsi que le réaménagement conjugué des voies. Exceptionnellement, les vitesses se maintiennent voire augmentent, sur quelques sorties d'agglomération par exemple. Les vitesses les plus élevées sont relevées sur les axes les moins urbanisés, posant inéluctablement la question de la graduation des vitesses autorisées selon la typologie des axes urbains.

En conséquence de ces différents constats, les statistiques d'accidentologie de la circulation révèlent une chute spectaculaire depuis dix ans, même si les résultats tendent à la stabilisation depuis trois ans. Là encore, le réaménagement de voies en faveur d'un meilleur partage des espaces de circulation selon les modes de déplacements et d'une pacification des comportements, mais surtout la politique de renforcement des contrôles, ont conduit à une baisse de plus de 40 % du nombre d'accidents sur le territoire de la CUB et à la division par deux du nombre de blessés et de morts. L'observatoire n'est cependant pas en capacité de détailler plus ces constats, la territorialisation et la temporalité des phénomènes (trafic, vitesse et accidents) étant quasi impossible à corréler à l'échelle des données disponibles.

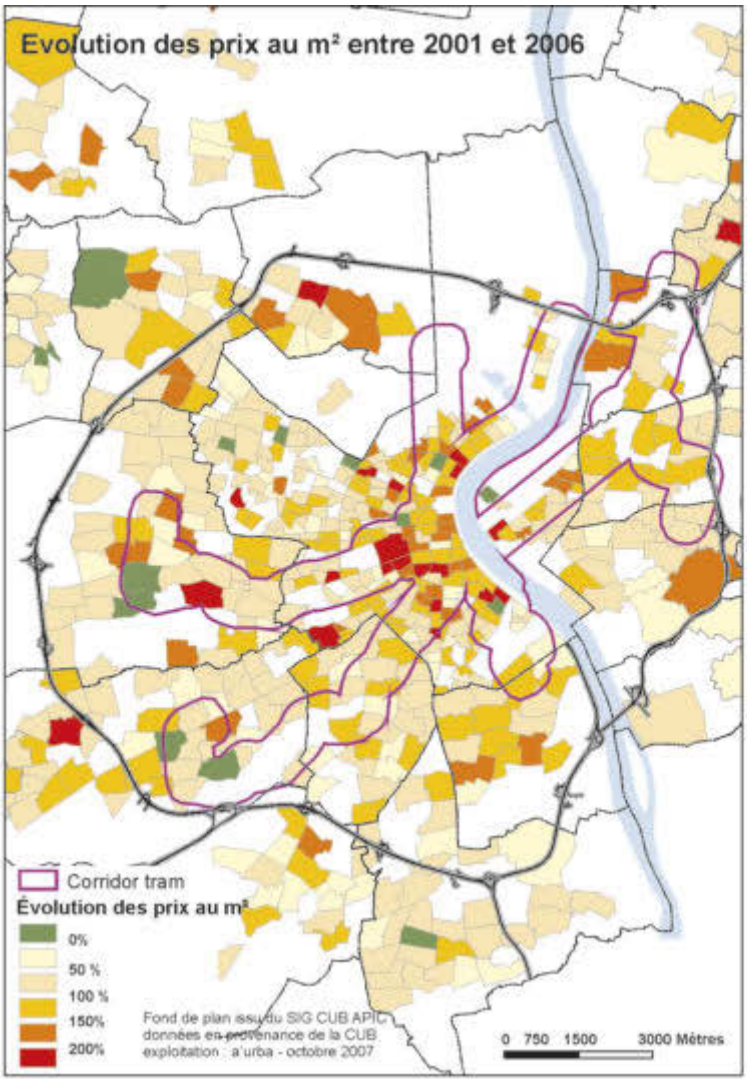
L'effort accompli en matière de transports en commun et d'intermodalité porte ses fruits. La très forte évolution de la fréquentation du réseau TBC est essentiellement due à la mise en service du réseau tramway et à sa montée en charge. En outre, la restructuration associée du réseau de bus urbain a contribué elle aussi à cette hausse. On retiendra par ailleurs que l'effet tramway s'est traduit aussi par une hausse de la captation des actifs (notamment 35-64 ans) et d'une clientèle non fidèle mais régulièrement «curieuse» du nouveau réseau et de son nouvel emblême, et que même si l'impact de sa mise en service sur l'activité commerciale est difficilement quantifiable, il est indéniable ne serait-ce qu'en référence à l'effet induit dans les agglomérations qui ont choisi le tramway avant Bordeaux. En tous points l'amélioration des prestations du réseau TBC depuis sa restructuration a contribué à la hausse de sa fréquentation. La montée en charge des parcs relais et la fidélisation de leurs usagers en témoignent également.

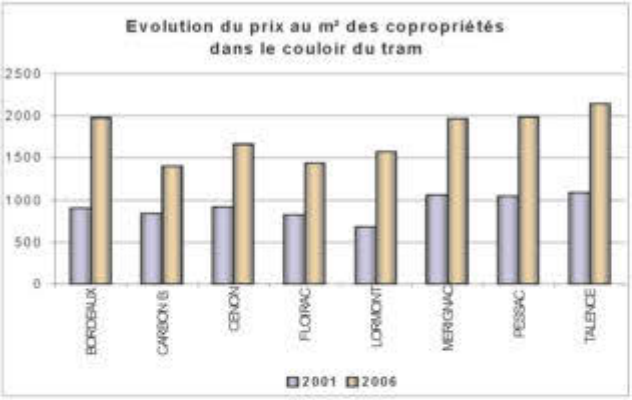
Au-delà des parcs relais, la politique de stationnement imprimée par le PDU conduit aussi à une progression du nombre d'abonnés (surtout résidents) dans les parcs de stationnement et à la confirmation de la politique de diffusion de macarons résidents de la Ville de Bordeaux dont les chiffres ont été multipliés par quatre en huit ans. Cependant, si le maintien du véhicule personnel sur le lieu de domicile est ici bien favorisé, on regrettra que le stationnement résidentiel (de fait de longue durée) ne soit pas plus poussé vers les parcs de stationnement par la concurrence tarifaire de la voirie dont le macaron résident à Bordeaux tarifie à 1 € le stationnement résidentiel sur voirie.

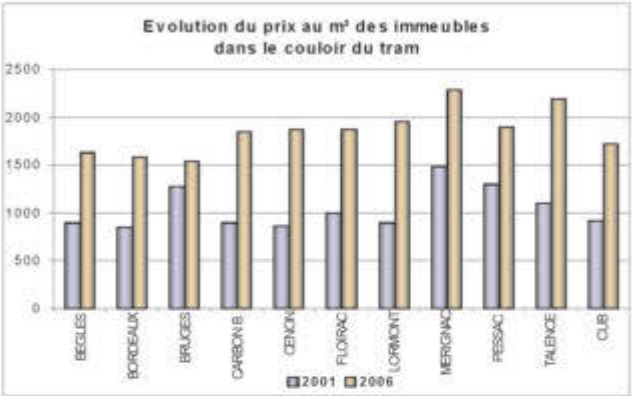
Finalement, si les niveaux de bruit n'ont pu être traités dans ce document, la pollution de l'air traduit une baisse des émissions polluantes que souligne Airaq même si la qualité de l'air reste très fluctuante et sans véritable tendance. Le trafic routier se classe toujours au premier plan en terme d'impact sur l'air. Le lien avec la pollution d'origine industrielle est plus difficile à marquer. Et si la conjoncture économique voire écologique actuelle fait évoluer les comportements vers plus de civisme et en tout cas progressivement dans le bon sens, comment concilier une croissance économique maintenue et un emploi stable quand se déplacer devient un problème pour tous et pour bien des raisons (précarité, distance, congestion,...) ?

...Dans un contexte urbain en perpétuelle évolution

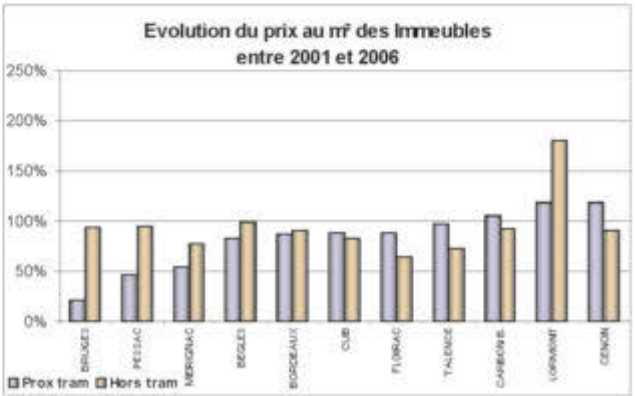
Durant la période 1999-2003, la construction des logements (carte n°1) s'est majoritairement localisée en dehors de la Communauté Urbaine de Bordeaux, la plupart de ses communes affichant un taux de variation annuel moyen inférieur à la moyenne départementale, et concrétisant ainsi l'étalement urbain à l'origine de la hausse globale des déplacements de périphérie d'agglomération. Seules les communes de Bruges et de Bègles ont connu une forte dynamique immobilière. Durant cette période, le territoire communautaire a seulement accueilli 34% de la construction départementale. Considérant qu'en 1999 son poids démographique était de 52%, il est aisé d'imaginer que la CUB a perdu de son poids relatif essentiellement au profit des communes périphériques et du sud-ouest du département.


Evolution des prix au m² entre 2001 et 2006
Corridor tram
Évolution des prix au m²
0%
50 %
100 %
150%
200%
Fond de plan issu du SIG CUB APIC
données en provenance de la CUB
exploitation : a'urba - octobre 2007
0 750 1500 3000 Mètres


Evolution du prix au m² des copropriétés
dans le couloir du tram
2500
2000
1500
1000
500
0
BORDEAUX
CARBON B
CENON
FLOIRAC
LORMONT
MERIGNAC
PESSAC
TALENCE
2001
2006


Evolution du prix au m² des immeubles
dans le couloir du tram
2500
2000
1500
1000
500
0
BEGLES
BORDEAUX
BRUGES
CARBON B
CENON
FLOIRAC
LORMONT
MERIGNAC
PESSAC
TALENCE
CUB
2001
2006

Evolution du prix au m² des copropriétés
entre 2001 et 2006
250%
200%
150%
100%
50%
0%
CARBON B
FLOIRAC
CENON
MERIGNAC
PESSAC
TALENCE
CUB
BORDEAUX
LORMONT
Prox tram
Hors tram

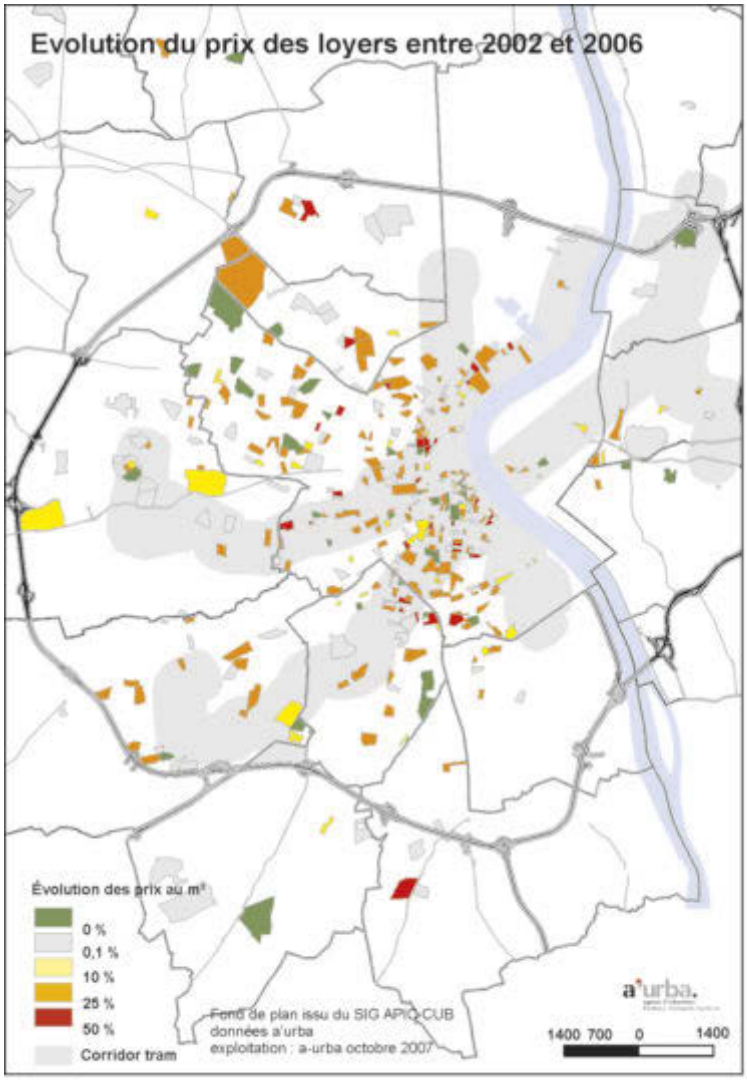

Evolution du prix au m² des Immeubles
entre 2001 et 2006
250%
200%
150%
100%
50%
0%
BRUGES
PESSAC
MERIGNAC
BEGLES
BORDEAUX
CUB
FLOIRAC
TALENCE
CARBON B
LORMONT
CENON
Prox tram
Hors tram

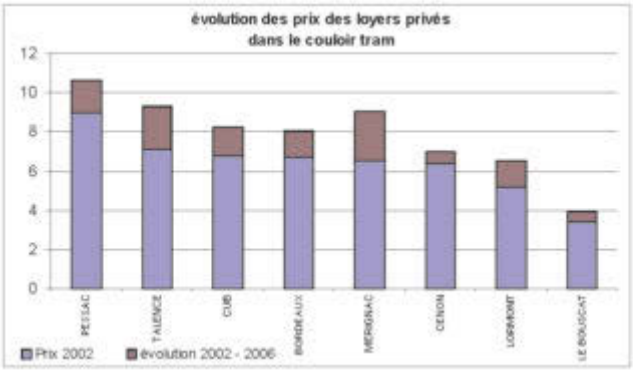
Les deux années suivantes (carte n°2) la part de la Communauté Urbaine a légèrement augmentée 38% mais dans le même temps les constructions, du fait notamment de la forte augmentation des valeurs foncières, se sont éloignées de plus en plus de l'agglomération en suivant les grands axes autoroutiers. Les déplacements résidentiels d'origine extra-communautaire n'ont donc pu que s'accroître et s'allonger. Dans ce contexte, on peut légitimement s'interroger sur le rôle de densification de la ville dévolu au tramway. Ne va-t'il pas aussi, en particulier par ses connexions intermodales avec le train, participer à l'allongement du parcours domicile travail en réduisant l'espace temps ?

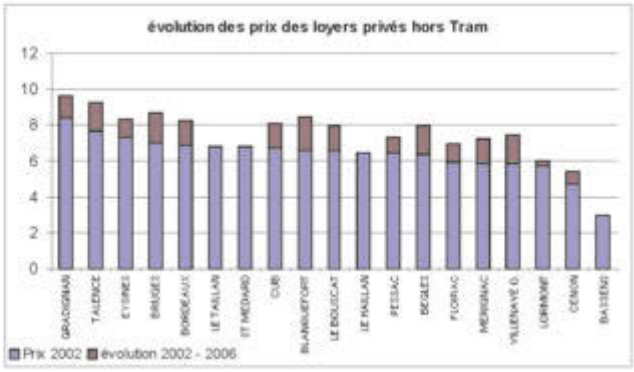
Durant la période 1999-2004, comme le laissaient supposer les cartes précédentes, l'évolution de la population (carte n°3) a été très élevée dans le département de la Gironde avec un taux annuel moyen de 1,4%. En premier lieu le secteur sud-ouest autour et à proximité de Bassin d'Arcachon a bénéficié des flux migratoires (le solde naturel est légèrement négatif sur ce secteur), pouvant confirmer la hausse ponctuelle du trafic dans le même quadrant sud-ouest de l'agglomération bordelaise. Les communes autour de la CUB ont également connu une forte dynamique démographique ainsi que le Cubzaguais . Pour sa part, la CUB a été légèrement en retrait bien qu'ayant un solde naturel positif, en effet durant cette période le solde positif net de la population départementale a été de 90 000 habitants dont seulement environ 35 000 dans la Communauté urbaine.

Les données issues du fichier ASSEDIC (carte n°4) recouvrent essentiellement l'emploi privé salarié.

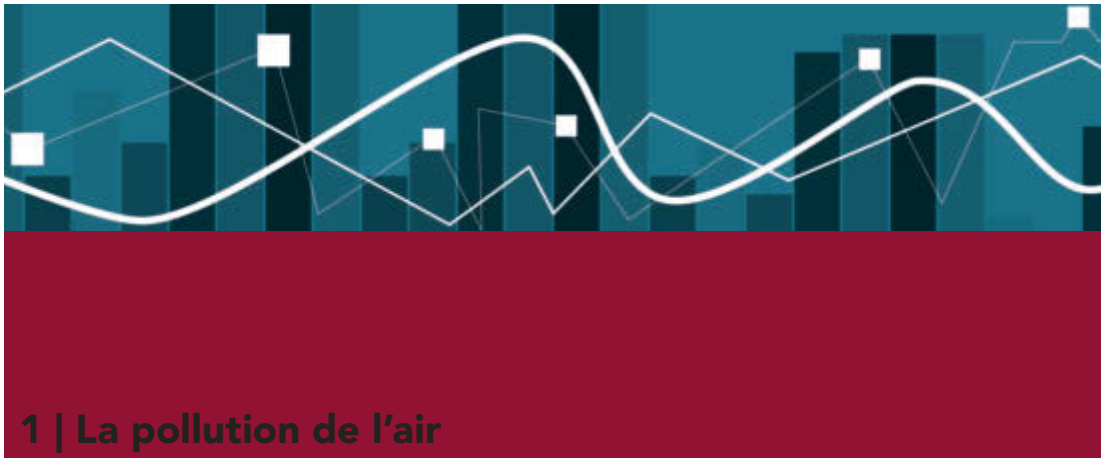
Entre 1993 et 2005, il a progressé de 33% en Gironde. Cette évolution n'a pas été homogène sur l'ensemble du territoire départemental et n'a pas concerné les mêmes territoires selon les périodes.
En 1993, la Ville de Bordeaux concentrait 33% de l'emploi ASSEDIC, le territoire communautaire 71% et le hors CUB 29%. En 2005, la Ville de Bordeaux n'en regroupait plus que 27%, la CUB 69% et le reste de la Gironde 31%. Ces évolutions relatives s'effectuant dans un contexte global de croissance qui n'a pas revêtu partout la même ampleur. Bordeaux a progressé de 11%, la CUB de 29% et le hors CUB de 42%. Ces derniers territoires à faible densité d'emplois bénéficient d'une sorte de rattrapage. Celui-ci est effectif depuis la toute fin des années 90 en lien avec les nouveaux apports de populations qui ont relativement plus profité aux secteurs périphériques qu'à l'agglomération, générant notamment une forte croissance du secteur services à la personne. Ces évolutions ne concourent donc pas nécessairement à un allongement des déplacements domicile - travail ni à une hausse de ce type de déplacements vers les territoires extra-communautaires.
Dans la CUB, les plus fortes évolutions relatives ont bénéficié aux communes concernées par la zone franche urbaine à la fin des années 90 et au début des années 2000. Il s'agit en l'occurrence essentiellement d'une réimplantation d'emplois déjà présents sur la CUB, il y a en réalité un faible solde net pour l'agglomération. Les communes de Mérignac et dans une moindre mesure de Pessac restent les plus attractives en terme d'emplois.
Hors CUB, deux pôles émergent dans la dynamique d'ensemble, en premier lieu le Bassin d'Arcachon grâce notamment à sa forte dynamique démographique et en second lieu le secteur du Cubzaguais qui bénéficie de l'effet « route de Paris ».


Evolution du prix des loyers entre 2002 et 2006
Évolution des prix au m²
0 %
0,1 %
10 %
25 %
50 %
Corridor tram
Fond de plan issu du SIG APIC CUB
données a'urba
exploitation : a-urba octobre 2007
a'urba.
1400 700 0 1400


évolution des prix des loyers privés
dans le couloir tram
12
10
8
6
4
2
0
PESSAC
TALENCE
CUB
BORDEAUX
MERIGNAC
CENON
LORMONT
LE BOUSCAT
Prix 2002
évolution 2002 - 2006


évolution des prix des loyers privés hors Tram
12
10
8
6
4
2
0
GRADIGNAN
TALENCE
EYSINES
BRUGES
BORDEAUX
LE TAILLAN
ST MEDARD
CUB
BLANQUEFORT
LE BOUSCAT
LE HAILLAN
PESSAC
BEGLES
FLOIRAC
MERIGNAC
VILLENAVE D.
LORMONT
CENON
BASSENS
Prix 2002
évolution 2002 - 2006

TRANSPORTS
GUYAMIER
ARTIGUES
samr
samr



1 | La pollution de l'air

Réduire à la source toutes les émissions et les facteurs de pollution atmosphérique qui nuisent à la santé et sont liés aux déplacements motorisés

1-4 | Renouveler les bus de la CUB à 50% par l'achat de bus à énergies alternatives

1-8 | Inciter les administrations à renouveler leurs automobiles et utilitaires à 30 % par l'achat de véhicules à énergies alternatives (gaz et éllectricité)

1-12 | Favoriser les véhicules à énergies alternatives dans toute la réglementation municipale (circulation, stationnement et livraison)

Généralités

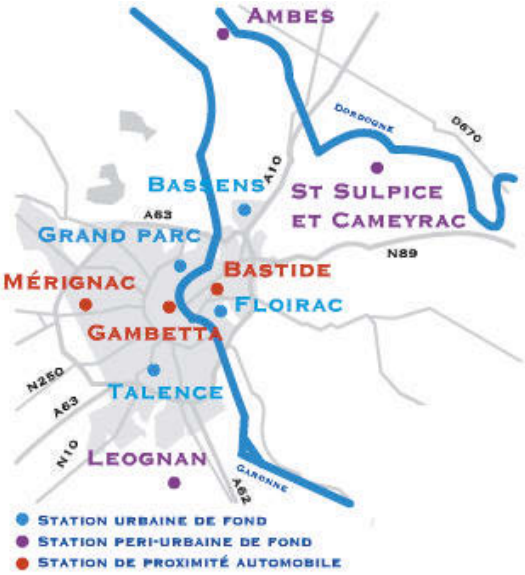
La LAURE (Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie), promulguée le 30 décembre 1996, tout comme elle a rendu obligatoire l'élaboration de Plan des déplacements urbains pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, a jeté les fondations d'une politique publique intégrant l'air en matière de développement urbain. Le droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé était reconnu à chacun.

La loi rend en outre obligatoire la surveillance de la qualité de l'air assurée par l'Etat en prescrivant l'élaboration de Plans régionaux de la qualité de l'air et de Plans de protection de l'atmosphère, et en instaurant une procédure d'alerte gérée par le Préfet, qui doit informer le public et décréter des mesures d'urgenceen cas de dépassement de seuil.

AIRAQ, créée en 1996, est l'association agréée en Aquitaine pour réaliser ces missions réglementaires sur le territoire aquitain :
- Surveiller en permanence la qualité de l'air conformément à la réglementation.
- Exploiter les données des mesures issues des différentes techniques de surveillance.
- Prévoir et modéliser pour évaluer la qualité de l'air dans le temps et l'espace.
- Diffuser en permanence l'information au public et aux autorités concernées.
- Alerter lors des dépassements des seuils réglementaires.
- Aider à la mise en œuvre de politiques de prévention efficaces (Agenda 21, Charte de l'Environnement…).

Elle est donc l'interlocutrice toute désignée de l'observatoire des effets du PDU sur le sujet de la pollution de l'air.

AIRAQ dispose de 12 stations situées sur le territoire de l'agglomération bordelaise ainsi que de deux laboratoires mobiles et de préleveurs destinés à diversifier la nature des polluants mesurés.



Les données de la qualité de l'air en Aquitaine sont consultables 24h/24 sur le site : www.airaq.asso.fr

Nombre de dépassements de seuils réglementaires

source : Airaq – Bilan annuel des données

Quelle que soit l'année concernée, aucun seuil d'alerte n'a été dépassé. Seuls les seuils d'information et de recommandations ont fait l'objet de dépassement.

L'ensemble des dépassements des seuils d'information et de recommandations concerne l'ozone. En raison de la canicule, l'année 2003 présente donc logiquement le nombre de dépassement de seuils le plus important.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Nombre de dépassements	0	1	2	9	0	2	1

Qualité de l'air selon l'indice ATMO

source : Airaq – Bilan annuel des données

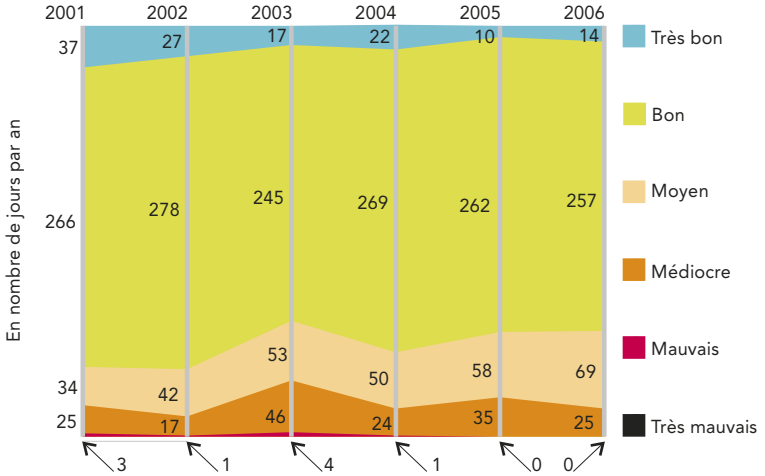
En 2006, suivant l'indice ATMO, la qualité de l'air a été qualifiée de bonne ou très bonne 3 jours sur 4.
19 % des indices de l'année 2006 correspondent à une qualité de l'air moyenne et 7 % à une qualité de l'air médiocre.
Depuis 2004, aucun indice qualifiant la qualité de l'air de mauvaise n'a été atteint.

! L'indice Atmo caractérise la qualité de l'air quotidienne sur une échelle qui va de 1 (indice très bon) à 10 (indice très mauvais). Son calcul est basé sur les teneurs en 4 polluants que sont le NO_2, le SO_2, les PM10 et l'ozone (O_3).

L'ozone est responsable pour près de 80 % du temps de l'indice ATMO. Aussi, l'augmentation des occurrences d'indices moyens et médiocres est à rapprocher d'épisodes de pollution à l'ozone plus importants, en particulier en 2003 et dans une moindre mesure en 2005 et 2006.

Dans la troposphère (couche atmosphérique du sol à 10 km d'altitude en moyenne), l'ozone est un constituant naturel de l'atmosphère. En milieu urbain, il n'est pas directement émis par les véhicules automobiles mais est créé lors d'interactions entre les rayonnements ultraviolets solaires et des polluants primaires précurseurs tels que les oxydes d'azote, le monoxyde de carbone, les hydrocarbures et la famille des Composés Organiques Volatils (COV) présents dans les gaz d'échappement. Cet ozone, créé par les activités humaines, s'ajoute à l'ozone naturel.
Les plus fortes concentrations se rencontrent lors de conditions de fort ensoleillement et de stabilité de l'atmosphère. Les teneurs élevées en ozone ne sont donc pas à relier uniquement à l'influence du trafic, mais aussi aux conditions climatiques, expliquant les indices moyens et médiocres observés lors des années présentant des épisodes caniculaires (2003 et dans une moindre mesure en 2005 et 2006).

Qualité de l air selon l indice ATMO



Niveaux de particules fines dans l'air

source : Airaq – Bilan annuel des données

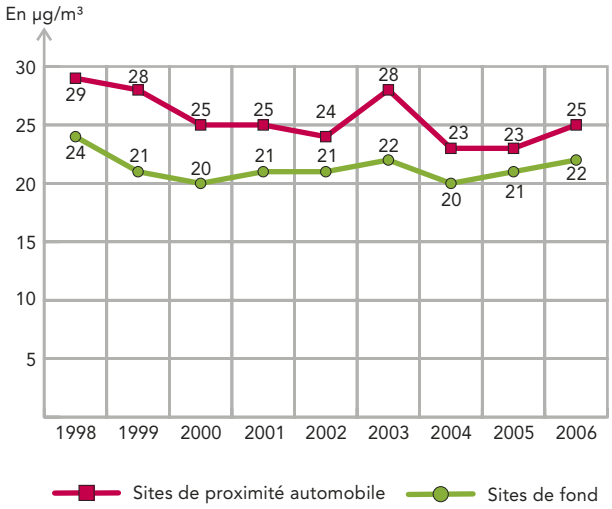
Après une diminution observée entre les années 1998 et 2000, les taux de particules fines (PM10) dans l'air ambiant tendent à se stabiliser sur les sites de fond et les sites de proximité automobile. Ils sont inférieurs à la valeur limite admise (40 µg/m3) en moyenne annuelle.

Les PM10 sont les particules fines en suspension dont le diamètre aérodynamique est inférieur à 10 µm. ces particules font l'objet d'une réglementation spécifique à cause de leurs effets avérés, en particulier liée à leur capacité à pénétrer dans les voies respiratoires.

En 2006, les valeurs de fond observées à Bordeaux sont équivalentes à celles relevées sur Toulouse et Grenoble et inférieures à celles observées à Montpellier. En proximité automobile, les valeurs observées à Bordeaux sont très légèrement supérieures à celles de Toulouse et largement inférieures à celles de Grenoble.

Selon l'inventaire national du CITEPA de 2005, le trafic routier est responsable de 11 % des émissions de PM10..

Niveaux de particules fines dans l air



Niveaux de NO_2 dans l'air

source : Airaq – Bilan annuel des données

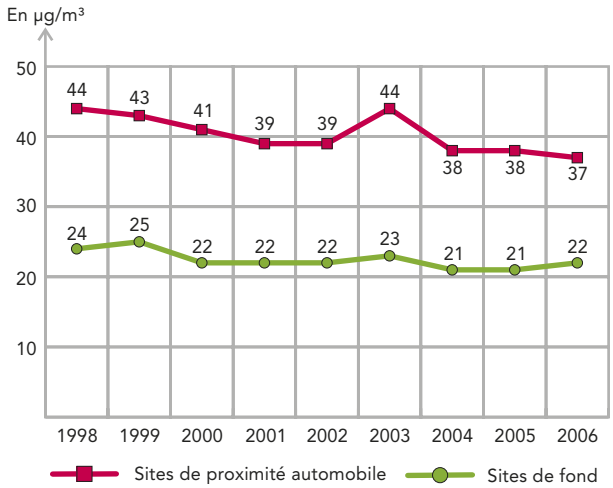
Alors qu'entre 1998 et 2000, une diminution des teneurs en NO_2 avait été observée sur les sites de proximité automobile, les moyennes annuelles en dioxyde d'azote (NO_2) semblent se stabiliser depuis 2000 en situation de fond et en situation de proximité automobile. La différence entre les deux types de site reste significative (teneurs environ 2 fois plus élevées en site trafic). La valeur limite admise en 2006 est de 48 µg/m3 en moyenne annuelle. L'objectif de qualité est fixé à 40 µg/m3 pour 2010.

Tout phénomène de combustion, comme par exemple la combustion dans un moteur de voiture, produit des oxydes d'azote NO et NO_2, rassemblés sous le terme de NO_x. Une fois dans l'atmosphère, le NO, instable, réagit avec d'autres composés, comme l'ozone, pour former du NO_2, plus stable.

En 2006, les valeurs en NO_2 observées à Bordeaux sont inférieures à celles observées à Grenoble, Toulouse, ou Montpellier, que ce soit en site de fond ou en site de proximité automobile.

Selon l'inventaire national du CITEPA de 2005, le trafic routier est responsable de 46 % des émissions de NO_x. Le NO_2 peut donc être utilisé en traceur de l'impact du trafic automobile.

Niveaux de dioxyde d azote (NO_2) dans l air



Niveaux de CO dans l'air

source : Airaq – Bilan annuel des données

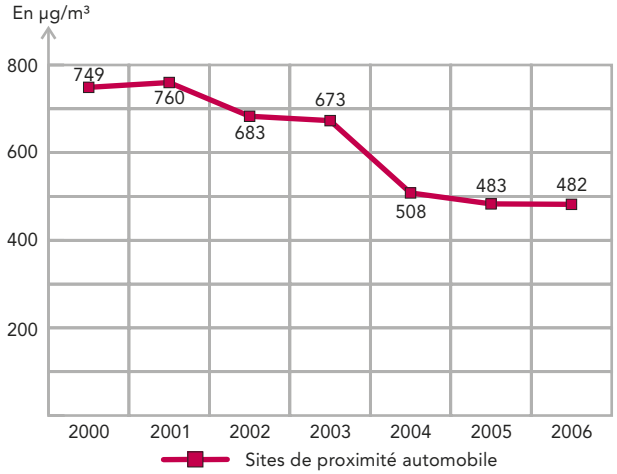
Le CO étant un polluant majoritairement issu du trafic routier, il n'est mesuré qu'en site de proximité automobile. Sur l'agglomération bordelaise, les niveaux en CO ont fortement diminué depuis 2000. Cette diminution, globalement observée sur l'ensemble des agglomérations, est en partie liée à l'amélioration des normes de rejets pour les moteurs de voiture.

Le CO est un produit de combustion incomplète. Les émissions de CO par les voitures sont particulièrement élevées lorsque les moteurs sont froids ou tournent au ralenti.

En 2006, les valeurs en CO observées à Bordeaux sont inférieures à celles observées à Grenoble, Toulouse, ou Montpellier.

Selon l'inventaire national du CITEPA de 2005, le transport routier est responsable de 30 % des émissions de CO. Le CO peut donc également être utilisé en traceur de l'impact du trafic automobile.

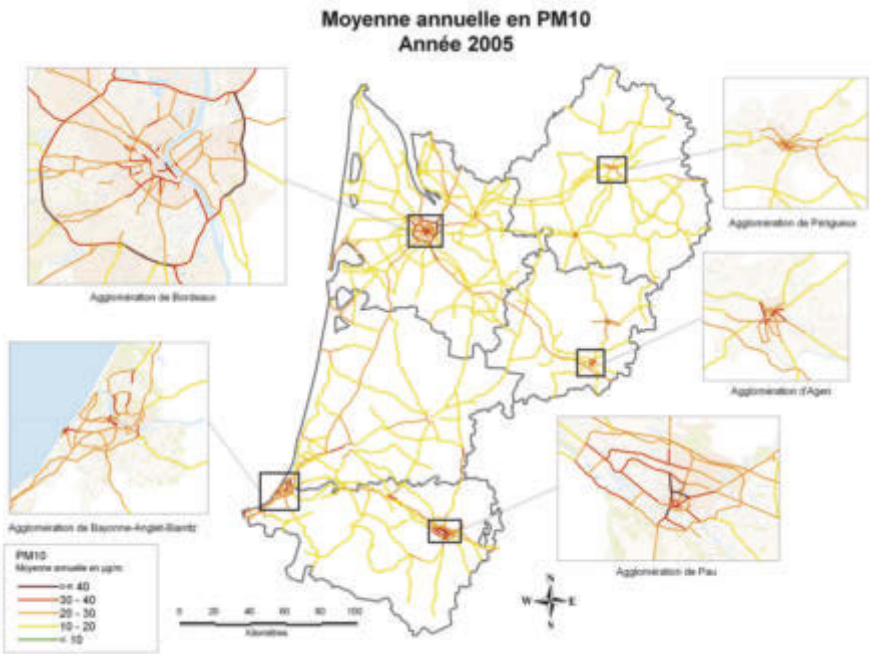
Niveau de monoxyde de carbone (CO) dans l air



Investigations spécifiques

Niveaux de particules fines dans l'air

Au delà de l'approche habituelle de mesures des niveaux de polluants, l'impact du trafic automobile peut être mesuré par des outils de modélisation. Une étude régionale a dans ce sens été réalisée par AIRAQ. Cette étude porte sur les principaux axes routiers d'Aquitaine, soit environ 6 000 km.



L'analyse des résultats indique la forte influence de la circulation routière, ainsi que les interactions qu'elle peut avoir avec le milieu environnant, sur la qualité de l'air. Il apparaît que deux types d'axes sont particulièrement exposés :
- les rues principales des agglomérations de plus de 20 000 habitants ;
- les voies rapides.

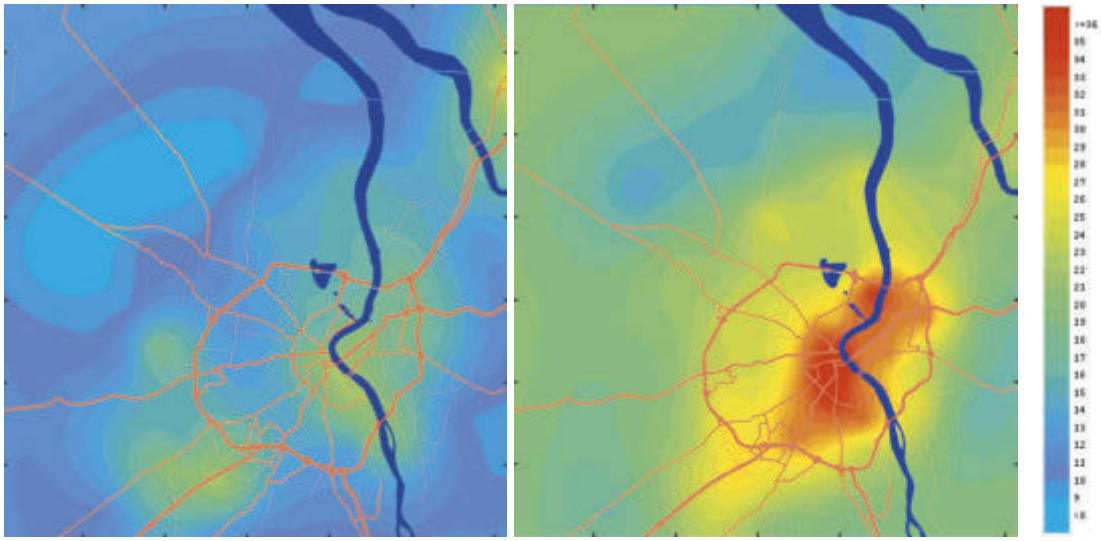
En raison de la taille de la zone étudiée, les résultats de ces travaux doivent être appréciés à l'échelle régionale. Dans le cas de l'agglomération bordelaise, des approfondissements ponctuels seraient nécessaires pour étudier les phénomènes locaux.

Niveaux de NO_2 dans l'air

Une cartographie des niveaux de NO_2 dans l'air ambiant a été réalisée courant 2004-2005. Etant donné la forte saisonnalité de ce polluant, deux campagnes ont été réalisées, une en été et une en hiver.

Cartographie des teneurs en dioxyde d'azote

campagnes estivale **campagne hivernale**



Les mesures de dioxyde d'azote ont mis en lumière plusieurs éléments :
- Au niveau des sites de « fond », les teneurs mesurées en été et en hiver traduisent la même répartition spatiale : niveaux plus élevés dans le centre de Bordeaux et non loin d'axes routiers importants.
- La remarque est la même concernant les sites de « proximité automobile ». Les axes les plus empruntés, en particulier les boulevards, les quais et la rocade de Bordeaux enregistrent des concentrations maximales.
- Aucun impact industriel important sur les concentrations n'a été mis en évidence.
- La comparaison des résultats obtenus durant les deux campagnes avec les normes en vigueur a montré que 14 % des sites présentent une concentration moyenne supérieure à l'objectif de qualité (40 µg/m^3), dont 8 % dépassent également la valeur limite (50 µg/m^3). Ces sites sont essentiellement localisés au niveau de la rocade, des boulevards et des quais de Bordeaux. Aucun site de « fond » ou de « proximité industrielle » n'est concerné par ces dépassements.

Bilan & perspectives

Depuis 2000, une certaine stabilisation des taux de particules fines et d'oxydes d'azote est observée sur l'agglomération bordelaise. Les teneurs en CO, marqueur de la pollution automobile ont quant à elles largement diminué, comme sur de nombreuses agglomérations françaises.
Concernant l'indice ATMO, déterminant la qualité de l'air, une légère augmentation de l'occurrence des indices moyens à médiocres est observée, liée à l'apparition de phénomènes caniculaires plus récurrents.

2 | Les niveaux de bruit

Réduire à la source toutes les émissions et les facteurs de bruit qui nuisent à la santé et sont liés aux déplacements motorisés

1-2 | Traiter les axes urbains très bruyants en agissant à la source, pour compléter le programme de requalification des voiries principales d'agglomération

2-4 | Poursuivre la mise à 2x3 voies de la rocade, en réalisant les protections phoniques associées

2-5 | Mettre en oeuvre un programme prioritaire de protections phoniques sur les secteurs les plus contraints

4-3 | Réaffecter et requalifier les voiries principales de l'agglomération afin de réduire la vitesse, de diminuer les niveaux sonores en façade, d'améliorer la sécurité, de mieux partager l'espace public et de créer une nouvelle image, en intégrant la problématique du transport et de la livraison de marchandises

Généralités

Les nuisances sonores sont devenues aujourd'hui un facteur prédominant de la détérioration du cadre de vie en milieu urbain et pas seulement à proximité des grandes infrastructures de transport. Certaines situations relèvent même des questions de santé publique.

En ce sens, l'Union Européenne, par l'intermédiaire de son Parlement et de son Conseil, a promulgué une directive (2002/49/CE) le 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement pour toutes les grandes agglomérations d'Europe.

Cette directive a pour vocation de définir, à l'échelle européenne, une approche commune visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit. Cette approche est fondée sur la cartographie de l'exposition au bruit, sur l'information des populations et sur la mise en oeuvre de plans de prévention du bruit au niveau local.

Il s'agit d'évaluer les niveaux sonores émis par les transports (trafics routiers, ferroviaire ou aérien) ou ceux provenant de l'activité des installations classées soumises à autorisation (industrielles...). La directive ne concerne pas le bruit des activités militaires, artisanales, commerciales ou de loisirs (discothèques, sports,...) et les bruits domestiques (voisinages...).

Les cartes de bruit et les plans de prévention s'appliquent pour les grandes infrastrcutures et les grandes agglomérations c'est-à-dire en ce qui concerne Bordeaux, en tant qu'agglomération de plus de 250 000 habitants, les infrastructures routières empruntées par plus de 6 millions de véhicules par an, les voies ferrées comptant plus de 60 000 passages de trains par an et les aéroports de plus de 50 000 mouvements par an, qui doivent faire l'objet de cartes de bruit avant le 30 juin 2007 et de plans de prévention avant le 18 juillet 2008

Le ministère de l'écologie et du développement durable a édicté le 4 avril 2006 un arrêté relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (décret d'application n°2006-361 du 24 mars 2006) qui transpose la directive européenne au territoire français.

Les cartes de bruit

L'arrêté du 4 avril 2006 prévoit que les cartes de bruit soient établies :
- par les préfets de département pour les grandes infrastructures de transport routier et ferroviaire ;
- pour les grandes agglomérations telles que celle de Bordeaux et donc pour les infrastructures de transport routier (toutes sans exception), par les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores, quand ils existent, ou par les communes (c'est le cas de l'agglomération bordelaise avec comme territoire de référence la CUB) ;
- par l'autorité chargée d'établir le Plan d'exposition au bruit (PEB) pour les grands aérodromes, dont celui de Bordeaux-Mérignac.

Aujourd'hui, sur le territoire communautaire, la plupart des communes ont choisi de déléguer l'élaboration des cartes de bruit à la CUB et plus précisément à la Direction du développement durable et de l'écologie urbaine.

Ces cartes de bruit des infrastructures de transport routier sont élaborées par le calcul et la modélisation, elle-même calée avec des données réelles de mesures acoustiques. Les niveaux de bruit sont évalués à partir de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent le bruit et sa propagation : caractéristiques du trafic (vitesse de circulation, composition des flux), caractéristiques du site (topographie, implantation du bâti, écrans acoustiques, nature du sol), conditions météo...

Les cartes de bruit sont ensuite croisées avec les données démographiques afin de chiffrer la population exposée.

Si ces cartes doivent avant tout répondre à l'obligation légale d'évaluation des niveaux de bruit, il est souhaitable, en vue de l'élaboration d'un plan de prévention, de s'inscrire dans une méthodologie fine et précise qui consiste, par exemple, à :
- affiner autant possible le décompte des populations exposées ;
- proposer des représentations graphiques en trois dimensions ;
- évaluer les pics de bruit dans certains secteurs ;
- prendre en compte des sources non concernées par les textes de loi (activités de loisirs...) mais qui peuvent avoir un impact local non négligeable ;
- contrôler l'adéquation de la situation réelle à la cartographie réalisée.

Une fois réalisées, les cartes sont tenues à la disposition du public et publiées par voie électronique.

Les cartes de bruit permettent, dans un premier temps, d'identifier les zones qui doivent être prises en compte pour des actions prioritaires. Elles s'inscrivent notamment légitimement dans le cadre du Plan des déplacements urbains (dimensionnement et réglementation des infrastructures de transport routier...) mais aussi du Plan local d'urbanisme (instruction des permis de cosntruire...).

Sur la base de scénarios nuancés, elles peuvent aussi servir d'instrument prévisionnel, en permettant d'évaluer l'efficacité de certaines mesures : mise en place de zones 30, d'écrans acoustiques, construction de nouveaux immeubles, projets de contournement routier, mise en oeuvre d'un nouveau revêtement de chaussée...

Les plans de prévention du bruit dans l'environnement

L'objectif des plans de prévention du bruit est d'optimier sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques et préserver la qualité des sites remarquables. Ces plans s'appuient sur les cartes de bruit.

Ils sont également destinés à protéger les zones calmes. S'il y a lieu, les plans de prévention comprennent les critères de détermination et de localisation de ces zones calmes.

! Les zones calmes sont des «espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit». Leur définition exacte revient à l'autorité compétente et peut intégrer divers critères, tant une limite de bruit à ne pas dépasser que d'autres critères d'ordre psychoacoustique, d'usage de la zone...

3 | Le trafic automobile

Réduire à la source toutes les émissions et les facteurs qui nuisent à la santé et sont liés aux déplacements motorisés
Rapprocher les émetteurs des récepteurs
Conserver les fonctions vitales dans les quartiers centraux pour maintenir les familles et certaines activités
Prendre en compte la variété des modes de vie en fonction des territoires pour organiser les transports

2-1 | Poursuivre le maillage structurant des voies urbaines d'agglomération afin d'alléger les axes urbanisés

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

2-6 | Réaliser la déviation d'Eysines prévue au Contrat de Plan (2000-2006)

2-8 | Réguler le trafic sur la rocade (programme Aliénor)

4-1 | Mettre en oeuvre un plan de circulation d'agglomération qui protège prioritairement les centres du transit, notamment ceux concernés par le projet de tramway

4-2 | Mettre en oeuvre des plans de modération du trafic dans les quartiers où le besoin s'en fait sentir

Généralités

La maîtrise des déplacements automobile est la pierre angulaire des Plans de déplacements urbains. Le grand principe de ces PDU est le report modal d'une partie des usagers de l'automobile en faveur des modes de déplacements alternatifs que sont les transports en commun, les deux-roues et la marche à pied.

La Communauté urbaine de Bordeaux ne déroge pas à ce qui est depuis plus de 10 ans la régle en matière de trafic, à savoir la baisse, sinon le maintien, de la part actuelle de l'automobile dans les déplacements. Pour rappel, celle-ci était de 60 % au moment de l'élaboration du PDU qui fait encore référence aujourd'hui.

Ce chapitre sur le trafic automobile s'appuie sur des données réelles et non modélisées, issues de l'observatoire de la circulation réalisé par la CUB et les données fournies par le CIGT-Aliénor (Centre d'information et de gestion du trafic) pour la rocade et ses accès autoroutiers.

De même, l'observatoire de la circulation de la CUB s'appuie sur les mesures du système de régulation des feux tricolores GERTRUDE pour le secteur intra-boulevards rive gauche, et sur les mesures des stations SIREDO pour le reste du territoire intra-rocade et en limite extérieure de celle-ci.

Si les stations SIREDO comptent systématiquement dans les deux sens de circulation, ce n'est pas le cas des capteurs GERTRUDE qui ne mesurent qu'un seul sens.

Les deux séries de trois cartes réalisées sur ce sujet (rocade et accès autoroutiers, entre boulevards et rocade, intra-boulevards rive gauche) et présentées ci-après restituent les mêmes types d'informations sur des périodes différentes :
- le trafic moyen journalier en 2006 ;
- le taux de variation annuel de ce trafic moyen journalier entre 2000 et 2006 pour la première série et 2004 et 2006 pour la seconde.

Trafic moyen journalier

source : CIGT-Aliénor

Rocade

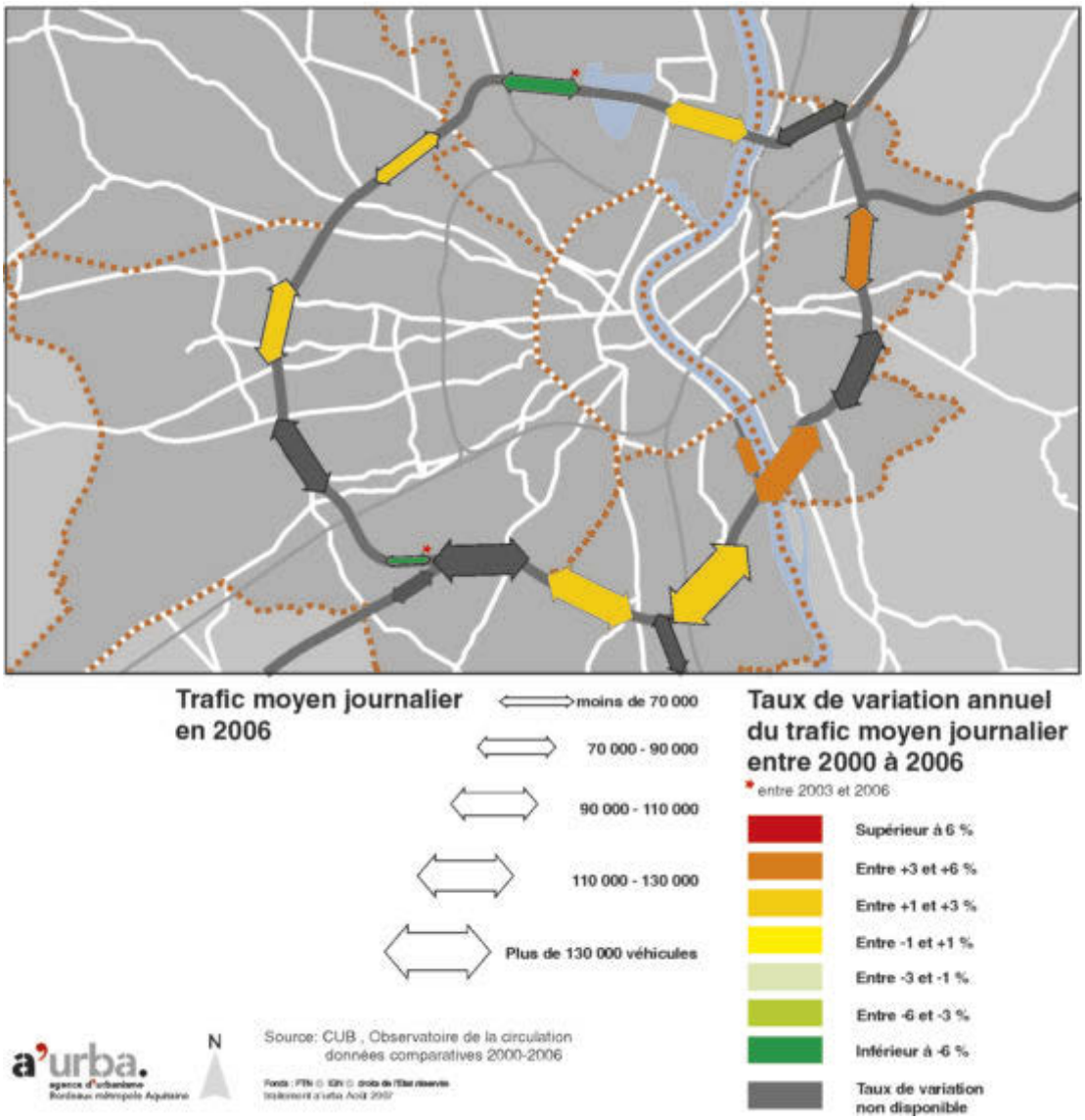
Il est remarquable de constater que le trafic de la rocade bordelaise se scinde en deux parties. Non entre rive droite et rive gauche mais de part et d'autre d'une diagonale qui va de l'échangeur 1 (A10) à l'échangeur 15 (A63).

De toute évidence, la partie de rocade qui emprunte au sud le pont François Mitterrand pour franchir la Garonne est celle qui accueille à la fois un trafic local / départemental et un trafic de transit régional / national / international. En revanche, l'autre tronçon (tronçon ouest) de la rocade accueille plutôt un trafic de desserte et d'échange et avec les quadrants Nord et Ouest de la Gironde et plus rarement un trafic à la recherche d'un itinéraire bis Nord-Sud via la rocade.

En 2006, tous les trafics du tronçon est sont supérieurs à 100 000 véhicules / jour dans les deux sens de circulation, et atteignent même jusqu'à 132 000 véhicules / jour entre échangeur 19 (A62) et diffuseur 20.

De 2000 à 2006, les deux stations de mesure renseignées sur la rive droite indiquent des progressions annuelles du trafic de près de 5 %. La congestion, voire la saturation, enregistrée sur le tronçon est de la rocade de plus en plus fréquemment entre A63 et A10 se confirme dans les chiffres. L'enjeu se situe ici dans la capacité à estimer la part du trafic de transit extra-départemental dans cette spectaculaire évolution. On retiendra cependant que cette hausse y est moindre entre 2004 et 2006, la station située entre les diffuseurs 25 et 26 enregistrant même une légère baisse.

Trafic moyen journalier en 2006 et évolution entre 2000 et 2006

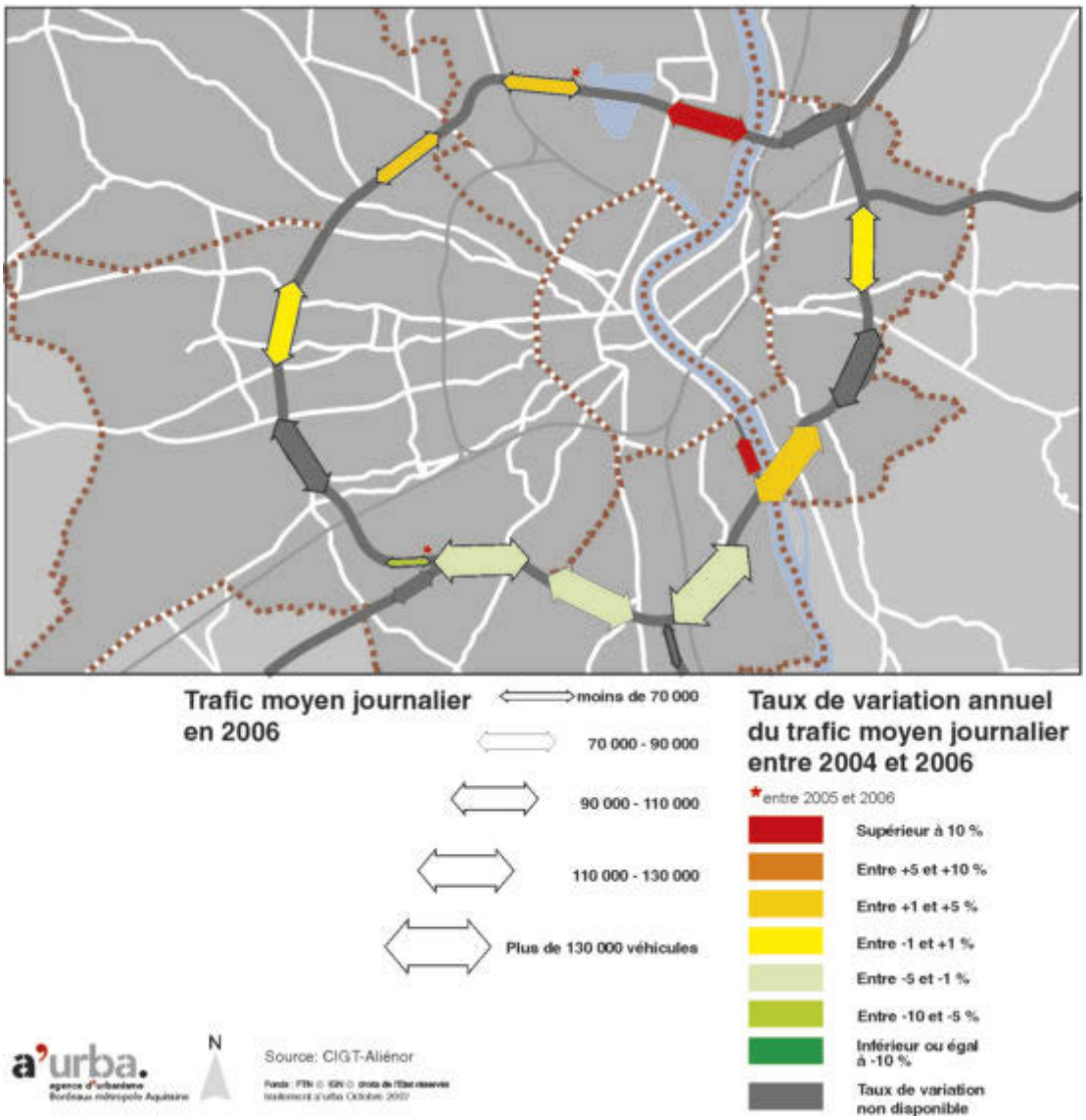


Les données mesurées par les stations du CIGT-Aliénor n'ont pas pu être systématiquement renseignées en évolution de trafic. Et celles des deux stations situées respectivement entre les diffuseurs 4a et 5 d'une part et le diffuseur 14 et l'échangeur 15 d'autre part, le sont pour la période 2003-2006.

Le tronçon ouest, quant à lui, enregistre entre 2000 et 2006 des évolutions de trafic annuel raisonnables entre 1 et 2 %. Plus surprenant, la station située entre diffuseur 14 et échangeur 15 (A63) enregistre une baisse de trafic annuel d'environ 8 % entre 2003 et 2006. Sur ce tronçon ouest, les niveaux de trafic 2006 restent situés entre 70 000 et près de 100 000 véhicules / jour (pour le pont d'Aquitaine).

Ce tronçon ouest enregistre cependant de 2004 à 2006, des évolutions hétérogènes des tendances observées depuis 2000. Ainsi, les trafics au niveau du pont d'Aquitaine et sur l'A631 (pont François Mitterrand - Bordeaux centre) sont en très forte hausse (évolution annuelle supérieure à 10 %), tandis que la progression est moindre entre les diffuseurs 7 et 11. On note même une inversion de tendance (à la baisse) du trafic sur le tronçon de rocade entre A63 et pont François Mitterrand (-2,5 à -1,5 % de variation annuelle)

Trafic moyen journalier en 2006 et évolution entre 2004 et 2006



Les données mesurées par les stations du CIGT-Aliénor n'ont pas pu être systématiquement renseignées en évolution de trafic. Et celles des deux stations situées respectivement entre les diffuseurs 4a et 5 d'une part et le diffuseur 14 et l'échangeur 15 d'autre part, le sont pour la période 2005-2006.

La congestion, voire la saturation, enregistrée de plus en plus fréquemment sur le tronçon est de la rocade entre A63 et A10 se confirme dans les chiffres. Cette évolution est bien réelle malgré l'effet de basculement opéré après 2005 entre les ponts François Mitterand et d'Aquitaine, lié au passage de ce dernier à 2x3 voies. L'enjeu se situe aujourd'hui dans la capacité à estimer la part du trafic de transit extra-départemental dans cette évolution significative de trafic.

Entre rocade et boulevards

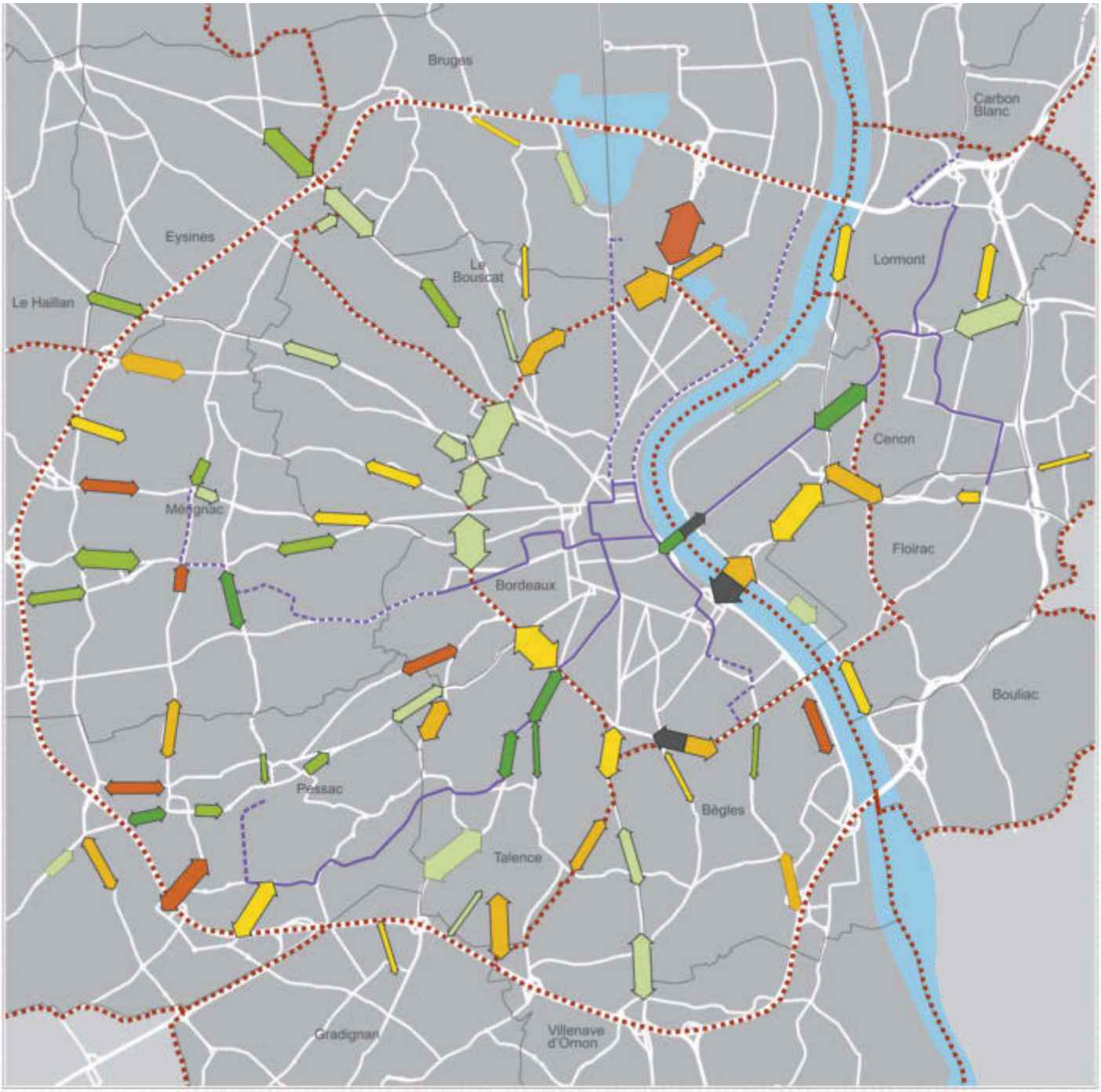
Les données mesurées par les stations SIREDO et les capteurs GERTRUDE ne sont parfois pas renseignées. La raison de ces dysfonctionnements n'est pas connue.

La carte ci-contre des niveaux et évolutions de trafic moyen journalier du territoire intra-rocade (hors intra-boulevards rive gauche) ne témoigne pas d'une tendance partagée par l'ensemble des postes de mesure.

Si une tendance devait se dégager, elle serait plutôt à la baisse, mais il reste cependant des itinéraires dont le trafic est clairement marqué à la hausse. Cependant, lorsque le trafic est en baisse, celle-ci est généralement plus forte (en valeur absolue) que la valeur obtenue pour les hausses enregistrées.

L'impact de la mise en oeuvre de la 1ère phase du réseau tramway est déjà palpable, même à l'extérieure de la ceinture des boulevards. L'axe avenue Jean-Jaurès / Pont de pierre (rive

Trafic moyen journalier en 2006 et évolution entre 2000 et 2006



Trafic moyen journalier * en 2006

**calculé sur les jours ouvrables*

- 0 - 10 000
- 10 000 - 20 000
- 20 000 - 30 000
- 30 000 - 40 000
- Plus de 40 000 véhicules

Taux de variation annuel du trafic moyen journalier entre 2000 à 2006

- Supérieur à 6 %
- Entre +3 et +6 %
- Entre +1 et +3 %
- Entre -1 et +1 %
- Entre -3 et -1 %
- Entre -6 et -3 %
- Inférieur à -6 %
- Taux de variation non disponible

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

N

Source: CUB , Observatoire de la circulation
données comparatives 2000-2006

Fonds : ITN © IGN © droits de l'Etat réservés
traitement a'urba Août 2007

droite) a perdu 8 à 12 % de trafic annuel entre 2000 et 2006, ce qui signifie notamment une baisse de trafic de près de 75 % sur le pont de pierre sur cette même période. L'axe cours Gambetta / avenue de la Libération à Talence a perdu environ 8 % de son trafic annuel entre 2000 et 2006, soit environ la moitié du trafic 2000 en 6 ans.

Par ailleurs, il apparaît que des itinéraires traditionnellement assez fréquentés, mais semble-t-il évitables, connaissent une baisse significative de trafic. Ainsi, la route du Médoc (avenue de la Libération, avenue du Médoc) a perdu en moyenne chaque année environ 3 % de trafic soit près de 20 % entre 2000 et 2006. L'itinéraire barrière de Saint-Médard / Le Haillan a connu une baisse de trafic annuel de l'ordre de 2 à 3 % selon les séquences traversées. L'axe avenue de la Marne / avenue Kennedy / avenue de la Somme à Mérignac enregistre une baisse moyenne de 3 % du trafic annuel. L'itinéraire d'entrée d'agglomération via Pessac Alouette et Pessac-centre a perdu entre 2 et 6 % de trafic annuel selon les séquences surtout à proximité de la rocade. Le trafic est plus légèrement en baisse sur la route de Toulouse entre la croix de Leysotte et le pont de la Maye avec une baisse annuelle du trafic d'environ 1 %.

De même, on notera que le trafic est en baisse de 2 à 3 % annuels sur la séquence barrière du Médoc / barrière Saint-Augustin (ceinture des boulevards de Bordeaux), régulièrement congestionnée aux heures de pointe à des niveaux de trafic élevés dépassant souvent les 40 000 véhicules / jour. On peut émettre l'hypothèse là aussi que certains usagers parviennent à modifier leurs habitudes et leurs itinéraires de façon à ne plus emprunter ce type d'axe (en tout cas cette séquence précise) aux horaires les plus perturbés.

En revanche, d'autres itinéraires apparaissent incontournables ou tout à fait supportables par les usagers. C'est le cas de l'entrée / sortie de ville barrière du Médoc / diffuseur 4 de la rocade qui connaît une augmentation plus que sensible de son trafic (+ 5 % de trafic annuel sur le boulevard Aliénor d'Aquitaine et + 2 % sur le tronçon de la ceinture des boulevards). C'est aussi le cas, avec moins de mesures à disposition et donc de certitudes, pour la partie sud de la ceinture des boulevards.

Le boulevard Joliot-Curie (rive droite) est lui aussi monté en puissance sur cette période en venant notamment compenser la perte de capacité routière de l'axe avenue Thiers / avenue Jean-Jaurès. Il est cependant certain au regard des évolutions de trafic rive droite qu'un vrai report modal VP / TC s'est opéré sur l'axe du tramway en entrée d'agglomération.

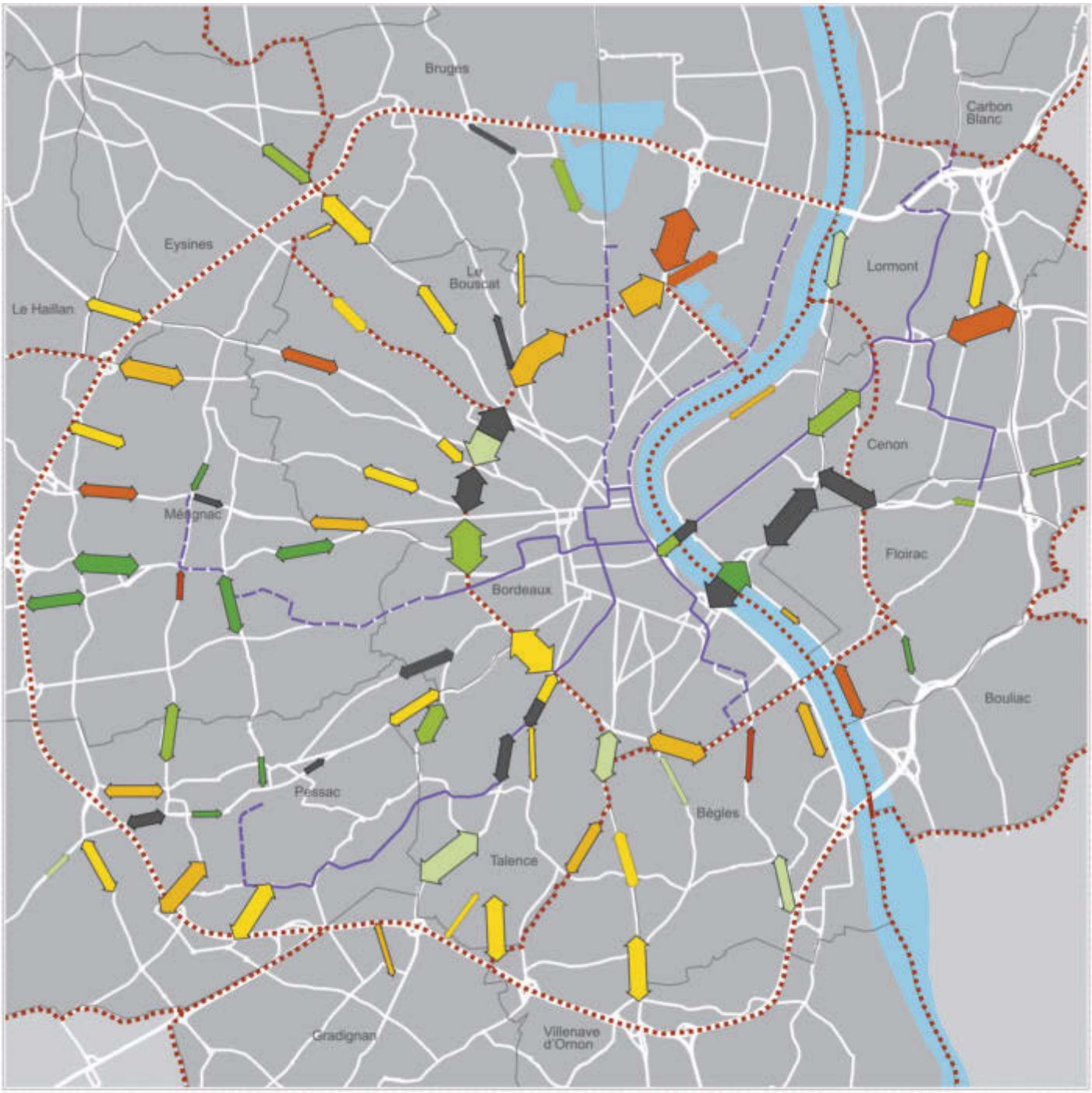
D'autres entrées d'agglomération connaissent une hausse substancielle de leur trafic annuel:
- avenue de l'Yser à Mérignac (+ 3 % de trafic annuel) ;
- avenue de Madran à Pessac (+ 3 % de trafic annuel) ;
- avenue de Canéjan à Pessac (+ 4 % de trafic annuel).

Ces hausses, tout comme celles qui touchent des axes tels que l'avenue Bon Air à Mérignac, la rue de Bethmann à Bordeaux ou le chemin de Leysotte (Talence / Villenave d'Ornon), sont symptomatiques de changements d'habitudes et de création d'itinéraires parallèles aux principaux plus fréquentés.

L'analyse de l'évolution des trafics 2004 - 2006, représentée ci-contre, révèle quant à elle, une relative continuité des tendances globales enregistrées sur la période 2000 - 2006, notamment sur la ceinture des boulevards, la commune de Mérignac et globalement les axes proches des itinéraires du réseau tramway.

En revanche, il apparaît que les trafics en entrée d'agglomération par Le Bouscat, Pessac et la route de Toulouse, tendent à se stabiliser. Les tendances enregistrées dans ces secteurs trouvent donc leur origine sur la période 2000 - 2004. A l'inverse, les trafics en entrée sud par les quais de Garonne ainsi que par l'avenue Kennedy à Lormont sont en très forte progression entre 2004 et 2006. Les tendances ne sont donc ni lourdes ni globales sur cette période.

Trafic moyen journalier en 2006 et évolution entre 2004 et 2006



Trafic moyen journalier * en 2006

**calculé sur les jours ouvrables*

- 0 - 10 000
- 10 000 - 20 000
- 20 000 - 30 000
- 30 000 - 40 000
- Plus de 40 000 véhicules

Taux de variation annuel du trafic moyen journalier entre 2004 à 2006

- Supérieur à 6 %
- Entre +3 et +6 %
- Entre +1 et +3 %
- Entre -1 et +1 %
- Entre -3 et -1 %
- Entre -6 et -3 %
- Inférieur à -6 %
- Taux de variation non disponible

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

N

Source: CUB , Observatoire de la circulation
données comparatives 2004-2006

Fonds : FTN © IGN © droits de l'Etat réservés
traitement a'urba Octobre 2007

⚠ Entre boulevards et rocade, l'impact de la mise en oeuvre du réseau tramway est remarquable à la fois en termes de trafic sur les axes concernés et de nouvelles pratiques d'itinéraires alentour du réseau. De nouvelles pratiques se font jour avec des itinéraires à trafic en baisse et d'autres qui montent en charge.

! Les données mesurées par les stations SIREDO et les capteurs GERTRUDE ne sont parfois pas renseignées. La raison de ces dysfonctionnements n'est pas connue.

Intra-boulevards

Dans la continuité des analyses précédentes sur le territoire entre boulevards et rocade, on constate une baisse générale du trafic intra-boulevards sur les sites de mesures entre 2000 et 2006. L'impact de la mise en oeuvre du réseau tramway y est encore beaucoup plus forte, et la recomposition associée des axes urbains en matière notamment de pacification des itinéraires et de partage modal des voies de circulation a abouti à une chute plus ou moins spectaculaire du trafic sur le secteur intra-cours de Bordeaux dont les quais de Garonne, et les radiales d'accès à ce coeur d'agglomération.

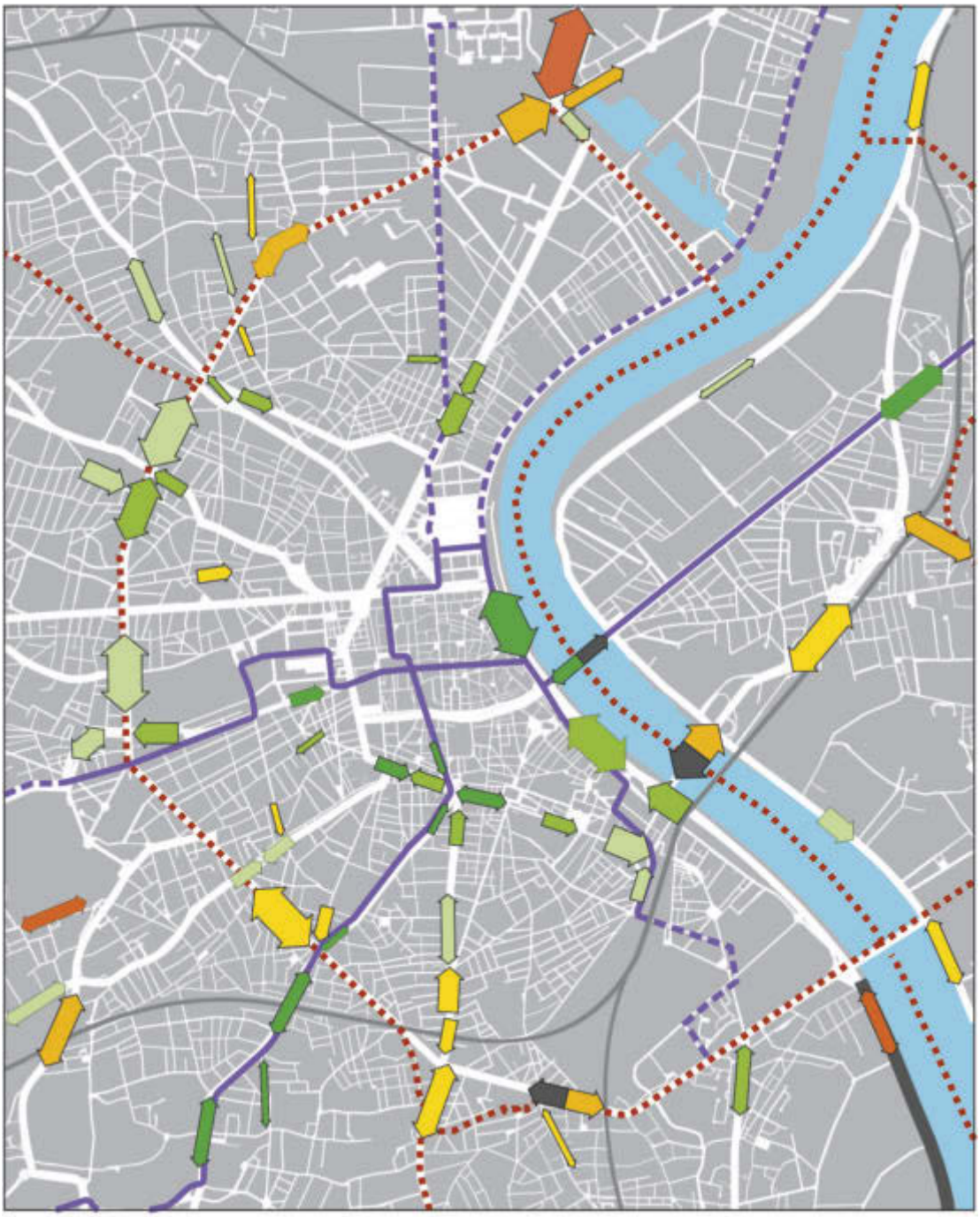
La séquence des quais entre place de la Bourse et pont Saint-Jean a perdu 30 à 50 % de son trafic quotidien en 6 ans (8 % de baisse annuelle entre cours Alsace-Lorraine et place de la Bourse). Celle entre le cours Aristide Briand et la gare Saint-Jean a perdu de 12 à 50 % entre 2000 et 2006.

La plupart des autres relevés indique des baisses de trafic annuel supérieures à 3 % :
-3 à -4 % pour les cours Portal et de Verdun ;
-5 % pour la rue David Johnston ;
-9 % dans le sens entrant pour le cours du maréchal Juin...

Certains secteurs intra-boulevards sont cependant trop peu renseignés pour permettre de déduire avec certitude une tendance générale sur ce territoire. A de rares exceptions près, seuls les grands axes structurants y sont bien renseignés, ce qui ne permet pas d'analyser l'éventuel phénomène de création d'itinéraires «bis» visant à éviter les itinéraires traditionnellement les plus empruntés.

⚠ Bien au-delà de la ceinture des cours, le territoire intra-boulevards semble s'orienter vers une baisse du trafic conditionnée par la mise en oeuvre du réseau tramway, la congestion de ses accès et de ses principaux axes de circulation.
On observe cependant depuis 2004 (cf. p.34) une reprise du trafic en limites nord (places Ravezies et Latule) et sud (barrière de Bègles / boulevard Jean-Jacques Bosc) de la ceinture des boulevards et dans le secteur avenue de la Marne / gare Saint-Jean à proximité de la ceinture des cours. L'effet de contournement du secteur hypercentral de Bordeaux se renforce-t-il autour de ce qui est devenu un vaste pôle de correspondance transports en commun ?

Trafic moyen journalier en 2006 et évolution entre 2000 et 2006



Trafic moyen journalier * en 2006

*calculé sur les jours ouvrables

- 0 - 10 000
- 10 000 - 20 000
- 20 000 - 30 000
- 30 000 - 40 000
- Plus de 40 000 véhicules

Taux de variation annuel du trafic moyen journalier entre 2000 à 2006

- Supérieur à 6 %
- Entre +3 et +6 %
- Entre +1 et +3 %
- Entre -1 et +1 %
- Entre -3 et -1 %
- Entre -6 et -3 %
- Inférieur à -6 %
- Taux de variation non disponible

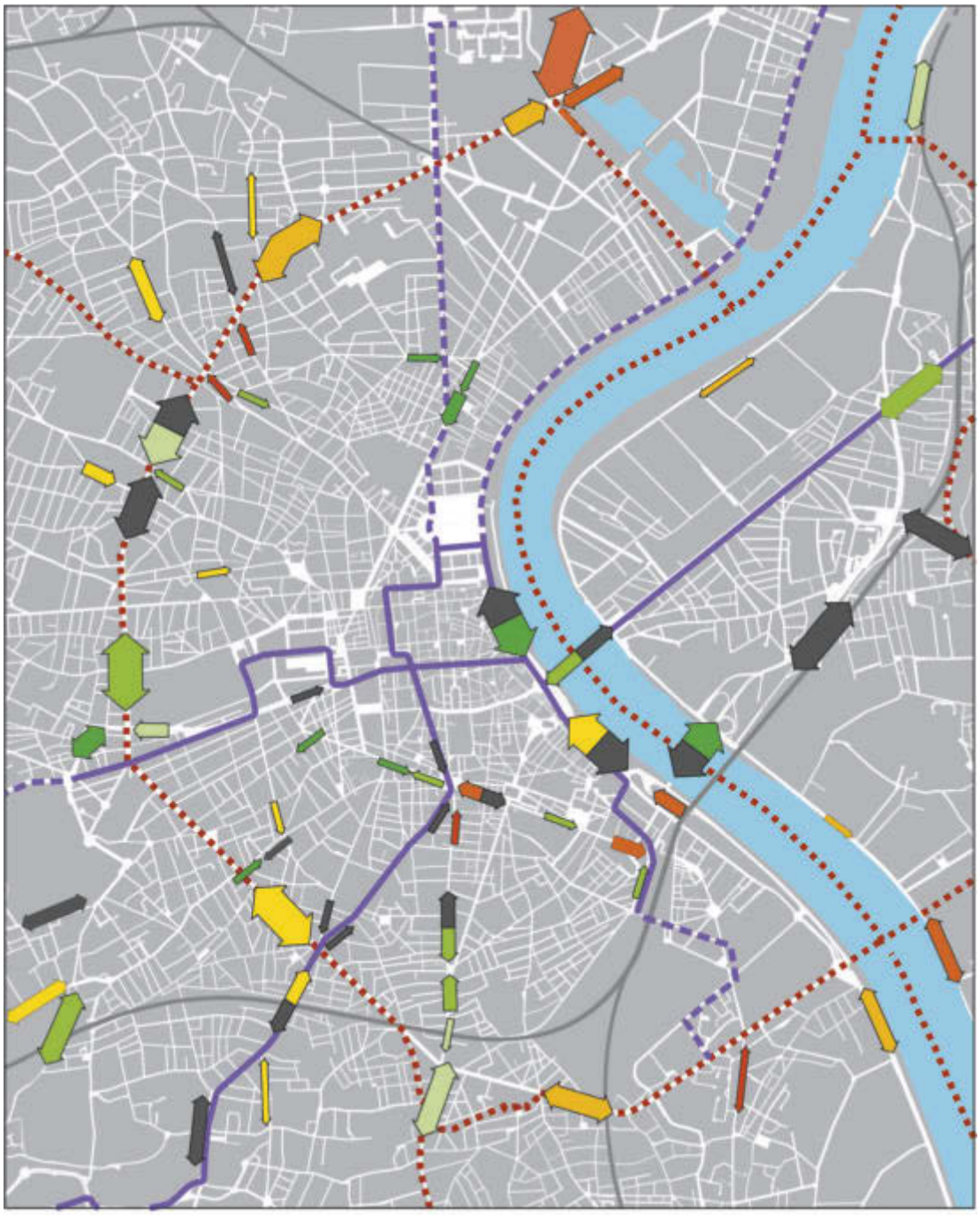
a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

N

Source: CUB , Observatoire de la circulation
données comparatives 2000-2006

Fonds : PTN © IGN © droits de l'Etat réservés
traitement a'urba Août 2007

Trafic moyen journalier en 2006 et évolution entre 2004 et 2006



Trafic moyen journalier * en 2006

*calculé sur les jours ouvrables

- 0 - 10 000
- 10 000 - 20 000
- 20 000 - 30 000
- 30 000 - 40 000
- Plus de 40 000 véhicules

Taux de variation annuel du trafic moyen journalier entre 2004 à 2006

- Supérieur à 6 %
- Entre +3 et +6 %
- Entre +1 et +3 %
- Entre -1 et +1 %
- Entre -3 et -1 %
- Entre -6 et -3 %
- Inférieur à -6 %
- Taux de variation non disponible

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

N

Source: CUB , Observatoire de la circulation
données comparatives 2004-2006

Fonds : IGN © droits de l'Etat réservés
traitement a'urba Octobre 2007

Déficit centre-ville

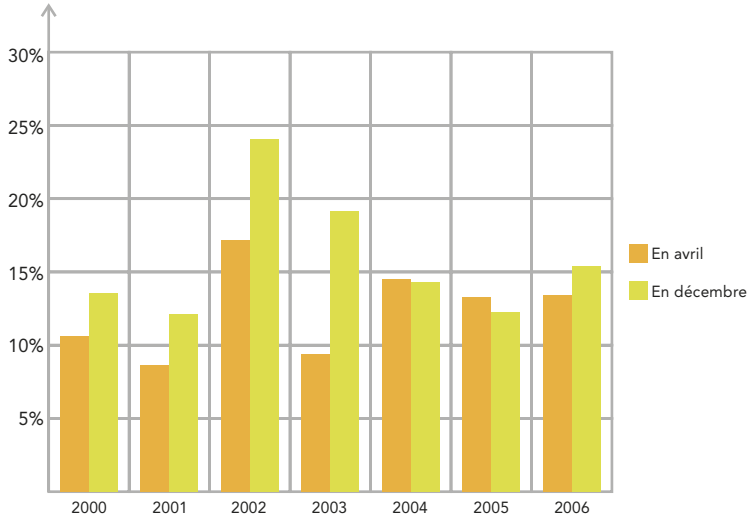
source : CUB (DOVCP) - Observatoire de la circulation

Le déficit centre-ville exprime en pourcentage le déficit avéré de réseau routier résultant, à l'heure de pointe du soir de 17h à 18h, de la mesure des files d'attente cumulées sur l'ensemble du réseau surveillé.
Cet indicateur est mesuré en avril et décembre de chaque année (une semaine à chaque fois) sur une longueur de réseau de 13 à 15 km et dans un périmètre s'inscrivant essentiellement intra-rocade.

Le taux obtenu ces trois dernières années tend à se stabiliser à environ 13 - 14 %.

Sans véritable certitude, il semble que la 1ère phase de mise en oeuvre du réseau tramway ait pu avoir un impact non négligeable sur les résultats de cet indicateur en 2002 et 2003 alors que la 2e phase beaucoup moins. Il sera intéressant de suivre l'évolution de cet indicateur ces prochaines années.

Déficit en centre ville



4 | La vitesse

Réduire à la source toutes les émissions et les facteurs de pollution atmosphérique, de bruit, de stress et d'insécurité routière, qui nuisent à la santé et sont liés aux déplacements motorisés

1-1 | Adapter les limitations de vitesse selon le contexte urbain

1-7 | Limiter et contrôler la vitesse sur la rocade en fonction des trafics, en association avec le programme Aliénor en collaboration avec les services de police et dans le respect de la charte

1-13 | Mettre en place une charte avec les forces de police pour rendre plus efficaces les campagnes de mesure de vitesse (endroits dangereux, jour & nuit,...)

4-3 | Réaffecter et requalifier les voiries principales de l'agglomération afin de réduire la vitesse, de diminuer les niveaux sonores en façade, d'améliorer la sécurité, de mieux partager l'espace public et de créer une nouvelle image, en intégrant la problématique du transport et de la livraison de marchandises

Généralités

Si la vitesse ne fait pas l'objet d'un axe du PDU à elle seule, elle est pourtant bien observée et suivie dans la plupart des observatoires des Déplacements ou du PDU. Plus encore aujourd'hui, au titre de la sécurité routière mais aussi de la décongestion des grands axes urbains, elle est l'objet de toutes les attentions au regard de ses conséquences et est à l'origine de la mise en place des radars automatiques sur les routes de France.

Tout comme le chapitre précédent sur le trafic automobile, celui-ci qui traite de la vitesse s'appuie sur des données réelles et non modélisées issues de l'observatoire de la circulation réalisé par la CUB.

Pour ce qui est de la mesure des vitesses, l'observatoire de la circulation de la CUB s'appuie sur le réseau de stations SIREDO qui quadrille un territoire essentiellement inscrit entre boulevards et rocade. Ces mesures sont réalisées chaque année un jour type du mois d'avril.

La carte présentée ci-contre restitue d'une part l'évolue réelle des vitesses mesurées entre 2000 et 2006, selon le plus souvent les deux sens de circulation, afin de mieux percevoir cette évolution en tant qu'automobiliste et d'autre part le taux d'évolution en pourcentage afin d'appréhender l'ampleur du phénomène.

Evolution des moyennes harmoniques des vitesses

source : CUB (DOVCP) - Observatoire de la circulation

Il est difficile d'avancer des certitudes au regard de ces résultats, mais globalement, il apparaît cependant que les vitesses connaissent une tendance à la baisse sur la période 2000 - 2006.

Tout comme le trafic automobile, les vitesses sont notamment très en baisse au droit des axes aménagés pour le réseau tramway (avenue Jean-Jaurès à Cenon et avenue de la Libération à Talence) avec des réductions de près de 20 km/h.

On note aussi une véritable baisse des vitesses (de 5 à 15 km/h perdus) sur les axes d'entrée d'agglomération que sont par exemple l'avenue du Taillan à Eysines, les avenues de Madran et Pasteur à Pessac ainsi que sur les avenues de Paris et Kennedy à Lormont. La congestion automobile de ces axes et les aménagements de voirie réalisés sont cette fois-ci plus à l'origine de ces résultats.

La baisse des vitesses est plus limitée à l'intérieure du territoire entre boulevards et rocade. Si elles sont plus réduites, des baisses de 2 à 10 km/h ne sont pas à négliger et peuvent imprimer à terme de véritables tendances.

Pour rappel, le renforcement des politiques de contrôles a nécessairement un impact sur les résultats exprimés ci-contre.

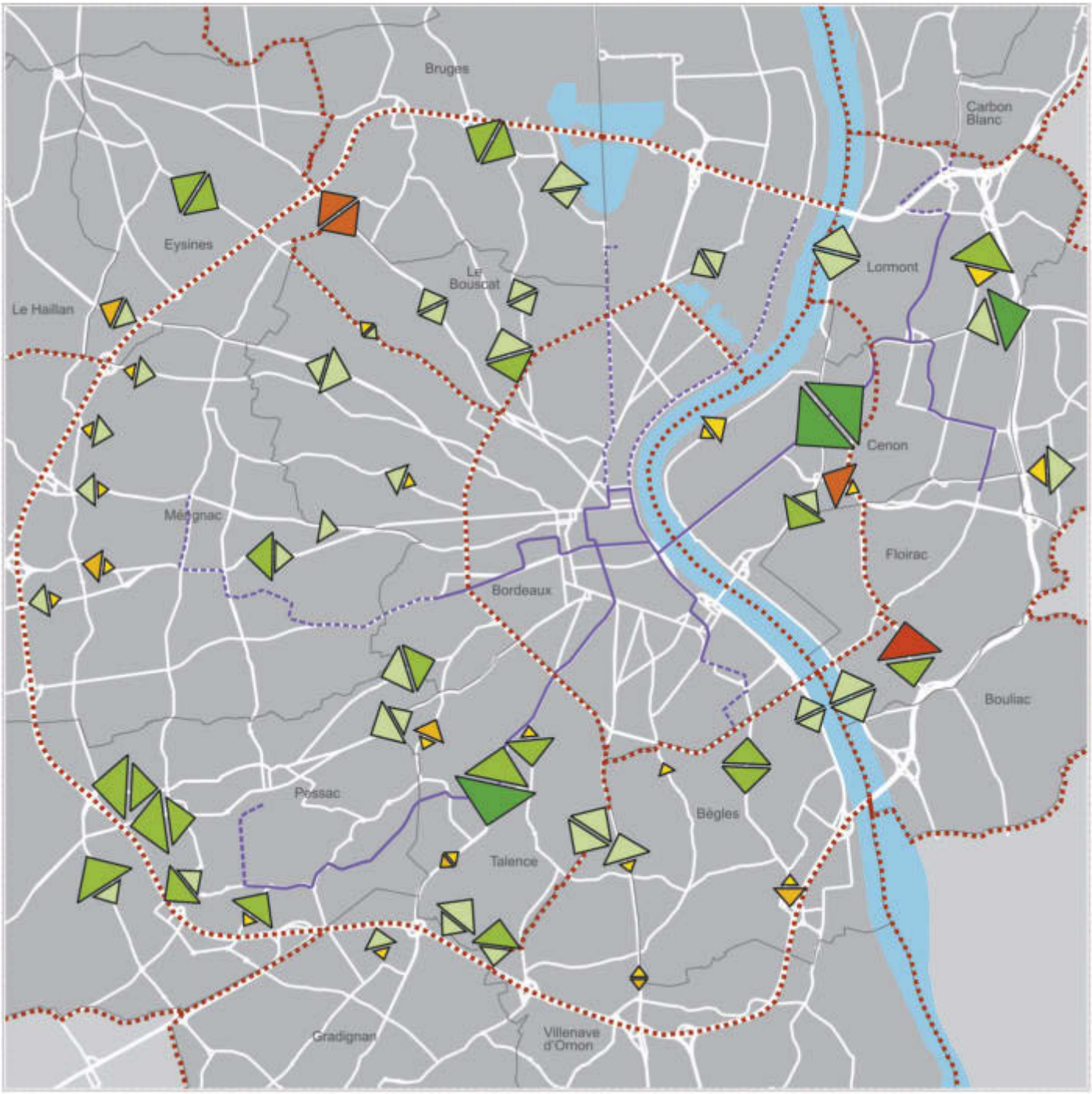
On notera enfin les quelques rares sites de mesure où les vitesses ont évolué à la hausse à savoir, la route du Médoc intra-rocade à proximité du diffuseur 7 (+5 à +10 km/h, soit 20 à 30 % d'augmentation), le boulevard de l'Entre-deux-mers à Cenon (+8 km/h dans le sens entrant, soit près de 20 % d'augmentation), l'avenue Gaston Cabannes à Floirac (+15 km/h dans le sens entrant, soit près de 40 % d'augmentation entre 2000 et 2006 !).

Ces résultats sont cependant à nuancer au regard de ceux obtenus sur la période récente 2004 - 2006 (cf. carte p.40). La situation est différente de celle observée ci-contre sur la période 2000 - 2006. Les hausses de vitesse s'imposent cette fois-ci aux baisses, mais c'est une relative stabilité d'ensemble qui prévaut.

A l'exception des mesures effectuées au droit des diffuseurs 9 à 11 de la rocade (Mérignac) et des diffuseurs 19 et 20 (Bègles / Villenave d'Ornon), tous les résultats obtenus entre 2004

! Les moyennes harmoniques sont typiquement utilisées dans des domaines où le temps est une composante à part entière.
Les véhicules dont les vitesses sont relevées étant classés par valeur entière de vitesse (ex. : 10 véhicules à 56 km/h, 33 véhicules à 45 km/h,...), il n'est pas possible d'en déduire une moyenne arithmétique classique (somme des vitesses rapportée au nombre total de véhicules), il faut passer par la moyenne harmonique.
Dans ce cas, on divise le nombre total de véhicules dont les vitesses ont été mesurées par la somme des quotients «nombre de véhicule par classe de vitesse de référence / vitesse de référence considérée».

Evolution des moyennes des vitesses observées entre 2000 et 2006



Evolution des moyennes harmoniques des vitesses entre 2000 et 2006

- Inférieure à 2 km/h
- Entre 2 et 5 km/h
- Entre 5 et 10 km/h
- Entre 10 et 15 km/h
- Entre 15 et 20 km/h

Taux de variation des moyennes harmoniques des vitesses entre 2000 et 2006

- Supérieur à 6 %
- Entre +3 et +6 %
- Entre +1 et +3 %
- Entre -1 et +1 %
- Entre -3 et -1 %
- Entre -6 et -3 %
- Inférieur à -6 %
- Taux de variation non disponible

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

N

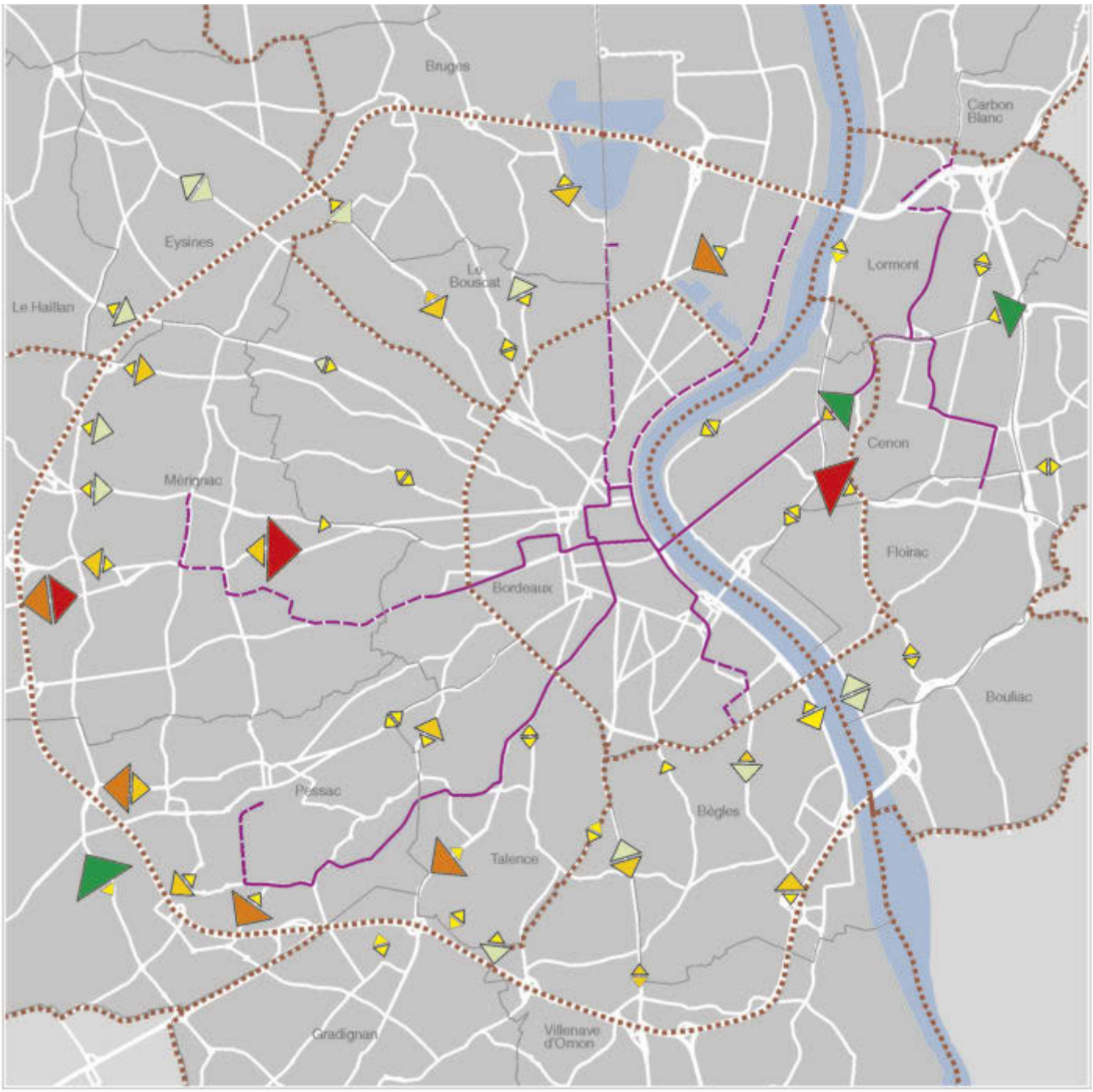
Source: CUB , Observatoire de la circulation
données comparatives 2000-2006

Fonds : FTN © IGN © droits de l'Etat réservés
traitement a'urba Août 2007

et 2006 marquent une évolution par rapport à ceux observés depuis 2000. En substance, il est difficile d'y voir pour le moment autre chose qu'une stabilité d'ensemble avec quelques sites à forte hausse à surveiller plus scrupuleusement. Cela signifie en outre que l'essentiel des évolutions observées entre 2000 et 2006 s'est opéré avant 2004.

⚠ Aujourd'hui, les axes les moins urbanisés sont aussi ceux où les vitesses sont les plus élevées : quais de Brazza et de la Souys à Bordeaux, boulevard Joliot-Curie (rive droite), avenue de Paris à Lormont, et boulevard Feydeau à Artigues-près-Bordeaux, avec des vitesses moyennes atteignant jusqu'à 65 km/h.

Evolution des moyennes des vitesses observées entre 2004 et 2006



Evolution des moyennes harmoniques des vitesses entre 2004 et 2006

- Inférieure ou égale à 2 km/h
- Entre 2 et 5 km/h
- Entre 5 et 10 km/h
- Entre 10 et 15 km/h

Taux de variation des moyennes harmoniques des vitesses entre 2004 et 2006

- Supérieur à 30 %
- Entre +15 et +30 %
- Entre +5 et +15 %
- Entre -5 et +5 %
- Entre -15 et -5 %
- Entre -30 et -15 %

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

N

Source: CUB , Observatoire de la circulation
données comparatives 2004-2006

Fonds : FTN © IGN © droits de l'Etat réservés
traitement a'urba Octobre 2007

5 | Les accidents corporels de la circulation

Réduire à la source tous les facteurs d'insécurité routière qui sont liés aux déplacements motorisés

4-3 | Réaffecter et requalifier les voiries principales de l'agglomération afin de réduire la vitesse, de diminuer les niveaux sonores en façade, d'améliorer la sécurité, de mieux partager l'espace public et de créer une nouvelle image, en intégrant la problématique du transport et de la livraison de marchandises

Généralités

Les fichier accidents de la CUB est un fichier de base de données recueillies à partir des B.A.A.C. (Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels de la Circulation Routière) établis par les services de Police, Gendarmerie et C.R.S., pour les accidents corporels survenus sur les 27 communes de la CUB.

De même que le chapitre précédent sur la vitesse, celui-ci qui traite des accidents corporels de la circulation ne fait pas l'objet d'une inscription à part entière dans le PDU de la CUB.

Sous-jacente à bien des actions du PDU communautaire, la prise en compte des questions de sécurité routière n'apparaît véritablement, et encore de manière partagée, que dans l'action 4.3. (cf. détails page précédente).

Pourtant, la sécurité routière est depuis le début des années 2000 une grande cause nationale. Et si les statistiques nationales restent élevées à l'échelle européenne, elles n'en ont pas moins baissé pour accéder à des niveaux bien plus acceptables, même si définitivement trop élevés.

Les données traitées dans ce chapitre sont toutes issues du bilan annuel 2006 des accidents corporels de la circulation élaboré par les ervices communautaires (DOVCP). Elles sont renseignées aussi bien sur les zones de compétence Police que Gendarmerie.

On retiendra que depuis le 1er janvier 2005, la définition du tué a évolué selon des critères européens en passant de victime décédée sur le coup ou sous 6 jours à, aujourd'hui, 30 jours. Les deux graphiques détaillant le nombre de morts tiennent bien entendu compte de cette évolution et leurs données antérieures au 1er janvier 2005 ont été corrigées selon ce nouveau critère.

De même pour les blessés, la dénomination a évolué de blessés légers & blessés graves à blessés non hospitalisés & hospitalisés.

Nombre d'accidents corporels de la circulation

source : CUB (DOVCP) - Bilan annuel des accidents corporels de la circulation

Le nombre d'accidents corporels de la circulation entre 1996 et 2006 présente trois phases successives aboutissant à une baisse d'ensemble : 1996-1999, 1999-2003 et 2003-2006.

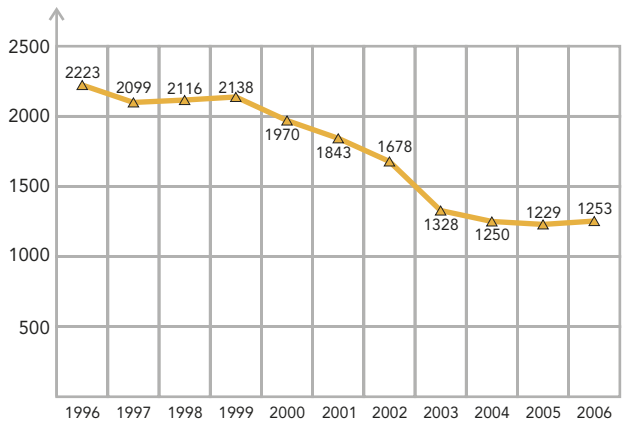
La deuxième phase, celle de 1999 à 2003, correspond manifestement à la mise en place d'un dispositif de surveillance renforcée (radars, contrôles divers,...) à toutes les échelles, issu de la déclaration de la sécurité routière comme cause nationale.

La troisième phase semble, quant à elle, témoigner non pas d'une perte d'effets du dispositif de surveillance précédemment évoqué mais plutôt du maximum d'effets atteint grâce à ce dispositif, à savoir une valeur seuil d'un peu plus de 1200 accidents par an sur le territoire de la CUB. D'autres solutions doivent maintenant être apportées pour faire baisser ce résultat.

Un accident corporel est un accident ayant fait au moins une victime, survenu sur une voie ouverte à la circulation publique et impliquant au moins un véhicule.

Une victime est un impliqué d'accident non indemne (dont l'état nécessite un soin médical).

Nombre d accidents corporels

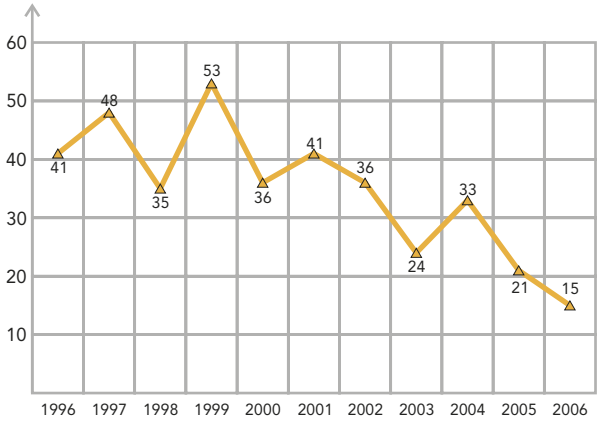


Nombre de morts dans les accidents corporels de la circulation

source : CUB (DOVCP) - Bilan annuel des accidents corporels de la circulation

Le nombre de morts dans les accidents corporels de la circulation est linéairement en baisse depuis 1996. Le bilan annuel a globalement été divisé par deux en 10 ans, passant de 40 morts environ avant 2000 à près de 20 morts depuis 2005.

Nombre de morts dans les accidents de la circulation



! Les morts ou tués dans les accidents corporels de la circulation font référence aux victimes décédées sur le coup ou au cours d'une période de 30 jours après l'accident.

⚠ Sur un territoire tel que celui de la CUB (pourtant étendu et fort peuplé), les statistiques de tués dans les accidents de la circulation ne permettent pas une analyse à l'année voire géographique. Si une tendance peut émerger, cela ne peut concerner une période de moins de 5 ans. Quelques accidents particulièrement graves peuvent à eux seuls provoquer à une année exceptionnellement élevée en termes de résultats (cf. ci-dessus) sans pour autant aboutir à une explication rationnelle.

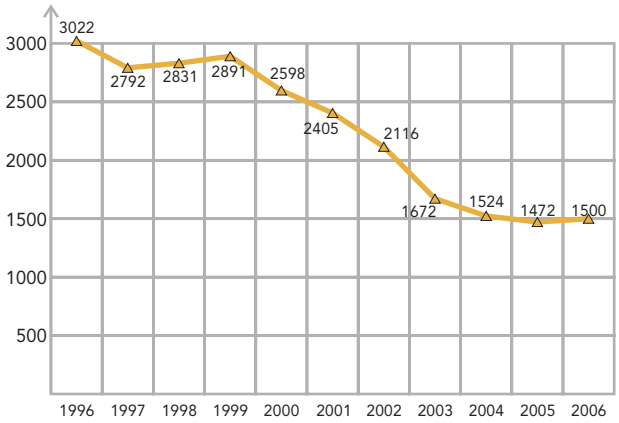
Nombre de blessés dans les accidents corporels de la circulation

source : CUB (DOVCP) - Bilan annuel des accidents corporels de la circulation

La comparaison du graphique ci-dessous, déclinant le nombre de blessés dans les accidents corporels de la circulation, avec celui ci-contre renseignant le nombre d'accidents corporels, est troublante tant les courbes sont semblables dans leur évolution.

On observe les trois mêmes périodes statistiques avec une baisse progressive amenant le résultat moyen du nombre de blessés sur la période 2003-2006 à un seuil d'environ 1500 personnes. En 10 ans; le nombre de blessés a été divisé par deux.

Nombre de blessés dans les accidents de la circulation



! Les blessés sont des victimes ayant subi un traumatisme nécessitant un traitement médical avec ou sans hospitalisation.

⚠ La statistique du nombre de blessés dans les accidents corporels de la circulation témoigne d'une parfaite concordance avec celle du nombre d'accidents, à l'inverse du nombre de morts dans ces mêmes accidents. Il faut accepter que la statistique relevant du diagnostic mortel soit régie par des phénomènes très ponctuels et aléatoires.

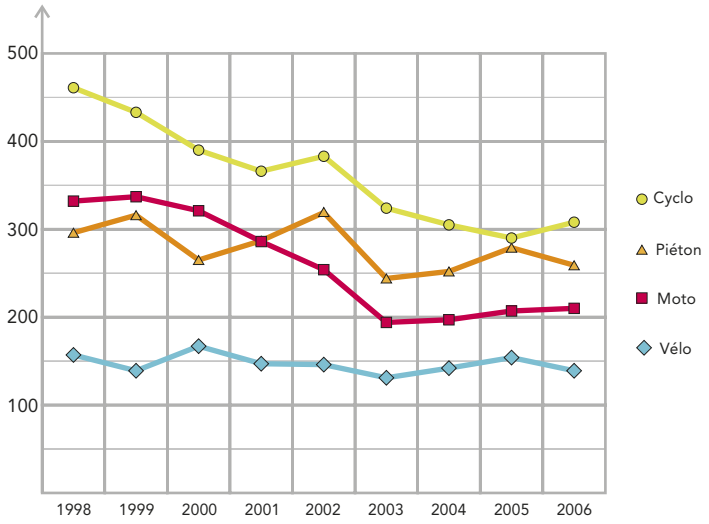
Nombre d'accidents selon les modes de transport

source : CUB (DOVCP) - Bilan annuel des accidents corporels de la circulation

Les deux-roues mécanisés sont les modes de transport qui ont le plus profité de la baisse globale du nombre d'accidents. En 10 ans, le nombre d'accidents des cyclomoteurs a baissé de 50 % pour atteindre 300 par an, et d'à peine moins pour les motocyclettes qui atteignent en 2006 un total d'environ 200 accidents par an.

Tous les modes de transport reprennent la tendance globale sur la période 2003-2006 (cf. page précédente) avec une certaine stagnation de leurs résultats, que l'on peut étendre à l'ensemble de la décennie observée pour les vélos et les piétons.

Nombre d accidents selon les modes de transport



! Les modes de transport ou, autre appelation, les véhicules impliqués dans un accident corporel, intégrent aussi les piétons.

Les cyclomoteurs sont des deux-roues motorisés de cylindrée < 50 cm3.

Les motocyclettes sont des deux-roues motorisés de cylindrée ≥ 50 cm3.

Les scooters, selon leur cylindrée, sont comptabilisés dans les deux catégories précédentes.

⚠ Contrairement aux idées reçues, ce ne sont pas les vélos et motocyclettes qui subissent le plus d'accidents corporels de la circulation, mais bien les piétons et cyclomoteurs. L'hypothèse peut être émise que les populations des motards et cyclistes sont plus conscientes des dangers auxquels elles s'exposent et adaptent plus systématiquement leurs comportements aux risques encourus.

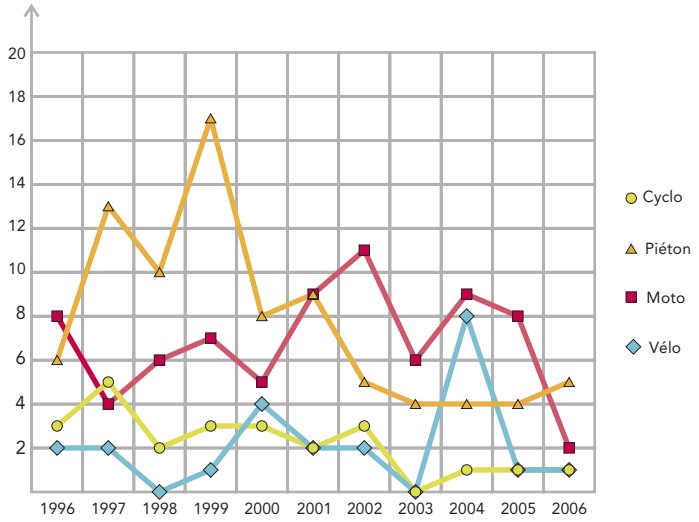
Nombre de morts selon les modes de transport

source : CUB (DOVCP) - Bilan annuel des accidents corporels de la circulation

Le nombre de morts selon le mode de transport est, même globalement, presque inanalysable. Tout juste peut-on dire que les motocyclistes et piétons semblent payer un plus lourd tribu. La vitesse d'impact est-elle alors en cause, qu'elle soit directe pour le motard ou subie pour le piéton?

Une certaine similitude de résultats semble se dégager entre les populations de cyclistes et de conducteurs de cyclomoteurs. La statistique relevant cependant de l'ordre de grandeur de quelques unités à l'année, le moindre écart vient infirmer toute tendance (cf. année 2004).

Nombre de morts selon les modes de transport



6 | Les transports en commun

Construire une offre en transports collectifs véritablement compétitive de l'automobile pour favoriser le report modal notamment pour les déplacements domicile-travail :
- le tramway et le réseau de bus doivent devenir l'épine dorsale du futur système de déplacement ;
- l'intégration des transports collectifs dans une chaîne de déplacements doit être bien organisée pour favoriser l'intermodalité.

2-10 | Organiser le développement urbain en fonction de la desserte par les transports en commun

3-1 | Mettre en service en 2003, 3 lignes de tramway sur 24,6 km

3-2 | Développer, de 2003 à 2007, le réseau de tramway en étendant les 3 lignes afin de constituer en 2007 un réseau de 43,3 km

3-3 | Optimiser, dès aujourd'hui, la structure du réseau existant ; restructurer le réseau en liaison avec la mise en service du tramway et organiser les complémentarités avec les autres modes

3-7 | Développer des services à la demande

3-11 | Etudier les extensions du réseau de tramway au-delà de la deuxième phase et prendre des mesures conservatoires afin de protéger les emprises nécessaires

3-13 | Aménager la ligne SNCF de ceinture et renforcer l'offre TER

3-14 | Assurer avec le département de la Gironde, le renforcement du service spécialisé de transport à la demande des personnes à mobilité réduite et engager la concertation pour redéfinir l'accessibilité globale de ces personnes dans les bus comme dans le tramway

Généralités

Le pendant de la maîtrise des déplacements automobile est bien entendu le développement de l'offre de modes alternatifs dont font partie les transports en commun. Rien ne servirait d'agir efficacement sur le trafic routier si l'offre en transports en commun n'était pas développée et optimisée en conséquence.

Le PDU a fait du réseau tramway l'élément moteur de la nouvelle politique communautaire en la matière, au point que ce réseau incarnera par la suite à lui seul le projet de déplacements.

Mais ce nouveau réseau n'est satisfaisant que parce qu'il trouve sa place au milieu d'autres réseaux complémentaires (bus, cars) qui se rabattent autant que possible (tout comme l'itinéraire du tramway a été pensé dans ce sens) sur ses stations et ses bouts de lignes.

Les transports en commun, à l'échelle de la CUB, regroupent aujourd'hui aussi bien le réseau TBC (tramway, bus, navette électrique, transport à la demande Créabus et transport des personnes à mobilité réduite Mobibus) que le réseau de cars interurbains Trans' Gironde et le réseau TER Aquitaine.

Tous ces réseaux sont évoqués dans ce chapitre sous l'angle de leur fréquentation. A noter que le réseau TBC bus & tramway n'est renseigné en détail qu'à partir de 2005 afin de ne pas mélanger des données inanalysables pré & post restructuration du réseau bus et mise en service de la 1ère phase du tramway. De même, la fréquentation du réseau Trans' Gironde du Conseil Général n'est abordée que depuis septembre 2006, c'est-à-dire après la restructuration du réseau.

Trois indicateurs détaillent enfin la clientèle du réseau TBC sous l'angle de l'âge, du motif de voyage et de la fréquence d'utilisation du réseau TBC urbain. Les données utilisées sont issues de l'enquête annuelle «connaissance de la clientèle» réalisée chaque mois de novembre dans les bus et tramways du réseau.

Fréquentation annuelle des lignes bus urbain

source : TBC (Veolia Transport)

De 2005 à 2006, le réseau urbain «régulier» géré par Veolia Transport a connu une hausse de fréquentation de 23,8 % essentiellement due à celle des lignes A & B du réseau tramway (respectivement +42,9 % et + 38,5 %, soit 10 millions de voyages en plus en l'espace d'un an). La fréquentation annuelle de la ligne C progresse de plus d'un million de voyages (+22,1 % de 2005 à 2006).

Fin 2006, le réseau tramway représente 55,8 % de la fréquentation totale 2006 du réseau «régulier», ce qui est révélateur d'une bonne intégration dans le réseau et d'une certaine efficacité de service mais aussi d'une forte dépendance de l'ensemble du réseau vis-à-vis de son TCSP en cas de saturation ou autre problème. Cela marque probablement aussi la marge de progression restreinte du réseau en terme d'optimisation et d'extension.

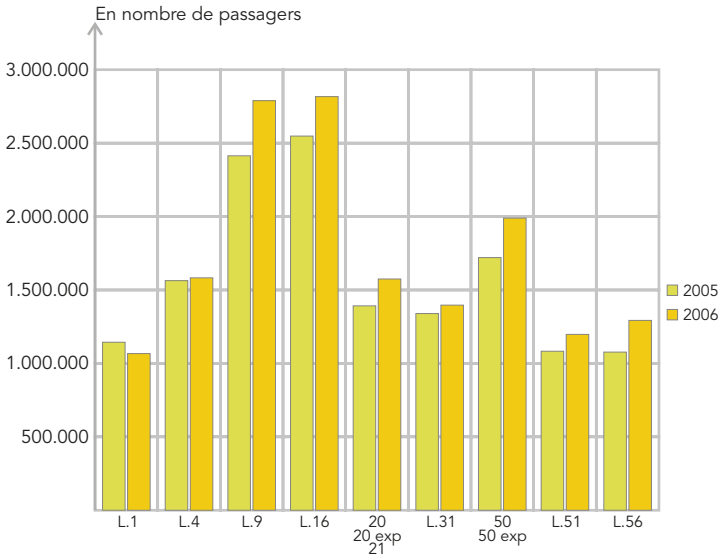
Le reste du réseau «régulier» (réseau bus urbain) présente des résultats globalement à la hausse (+ 2 964 114 voyages de 2005 à 2006 soit + 10,0 %).

Le graphique ci-contre, qui illustre l'évolution de la fréquentation des principales lignes de bus urbain, retranscrit bien ce constat. Seule la ligne n°1, qui dessert notamment les quais de Garonne entre le quartier de Bacalan et l'esplanade des Quinconces en l'attente de la mise en service de la fin de la ligne B du tramway, affiche des résultats à la baisse (probablement liée à la baisse de la vitesse commerciale de la ligne pénalisée par l'absence de site propre) avec -6,7 %.

Les trois lignes bus les plus fréquentées du réseau, à savoir les lignes n°9, n°16 et n°50 présentent chacune des progressions supérieures à 10 % (+15,5 % pour la ligne n°9 (ceinture des boulevards), +10,5 % pour la ligne n°16 (Mérignac-centre - Gare Saint-Jean) et +15,6 % pour la ligne n°50 (Mérignac - Bordeaux Gambetta)).

! Les données de fréquentation 2005 - 2006 utilisées pour cet indicateur sont des cumuls annuels.
L'exploitant du réseau a demandé qu'aucun calcul complémentaire ne soit entrepris dont la mise en oeuvre d'un indicateur de fréquentation moyenne journalière.

Fréquentation en 2005 et 2006 des principales lignes de bus



A retenir aussi, les progressions significatives des lignes bus n°53 (Saint-Médard - Bordeaux Quinconces) avec +17,8 % et n°56 (Eysines / Blanquefort - Bordeaux Quinconces) avec +20,0 %.

Parmi les lignes régulières affrêtées, la navette électrique du secteur intra-cours de Bordeaux connaît une baisse de fréquentation de 2005 à 2006 (-19,5 %).

L'effet tramway est bien réel sur l'ensemble du réseau. La dernière restructuration du réseau est manifestement bien intégrée et l'offre TBC globale suscite un véritable intérêt comme en témoigne la progression des résultats en seulement un an.

TRAM ET BUS DE LA CUB
tbc
Plan du réseau
Édition Septembre 2007
Tout savoir sur le réseau
www.infotbc.com
Allotbc
05 57 57 88 88
Espaces-accueil
A votre disposition pour toute information sur nos lignes et pour acheter vos titres de transport.
Espace Gambetta
8, place Gambetta - Bordeaux.
Du lundi au vendredi : 8h - 19h30.
Samedi : 9h45 - 12h25 / 14h - 18h.
(septembre et octobre : 8h30 - 18h)
Espace Quinconces
Pavillon des Quinconces
Cours du 30 Juillet - Bordeaux.
Du lundi au vendredi : 7h - 19h30.
Samedi : 9h45 - 12h25 / 14h - 18h.
(septembre et octobre : 8h30 - 18h)
Espace Saint-Jean
Cour d'arrivée de la gare SNCF.
Du lundi au vendredi : 7h - 19h30.
Samedi : 8h30 - 13h.
(septembre et octobre : 8h30 - 18h)
Dimanche et fêtes : ouvert de juillet à octobre.
juillet et août : 8h30 - 19h,
septembre et octobre : 13h30 - 20h
Service courrier clientèle
Adressez votre courrier accompagné d'une enveloppe à vos nom et adresse affranchie au tarif en vigueur à :
tbc - Service courrier
25, rue Cdt Marchand
33082 BORDEAUX cedex

Bec d'Ambès

Fréquentation moyenne journalière du réseau tramway

source : TBC (Veolia Transport)

Trois constats s'imposent spontanément :
- les fréquentations des lignes A et B sont proches l'une de l'autre et bien plus élevées que celle de la ligne C (ligne beaucoup plus courte au demeurant) ;
- le creux du 3ème trimestre est systématiquement dû à une baisse de fréquentation du réseau en juillet et août pendant l'été ;
- le 4ème trimestre est celui qui présente les meilleurs résultats chaque année.

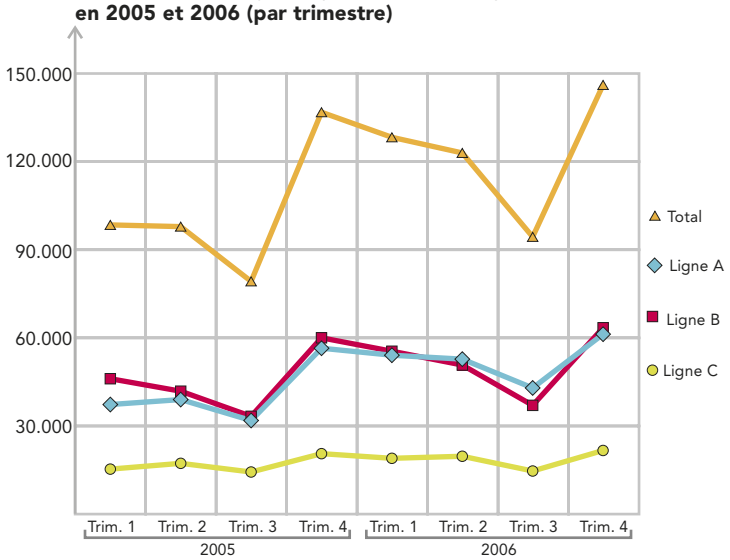
De 2005 à 2006, 10 000 à 30 000 voyages / jour ont été gagnés selon les trimestres sur l'ensemble du réseau tramway. L'objectif initial de 150 000 voyages / jour sur le réseau 1ère phase est atteint fin 2006. Cette progression est à imputer surtout aux lignes A et B.

La ligne C, moins marquée par la cassure de l'été (grâce à la desserte de la gare ?), stagne beaucoup plus. En proportion, elle est la ligne la plus incomplète en attente de la 2nde phase et celle qui capte le moins de population en 1ère phase. En 2006, sa fréquentation est trois fois moindre que celle des deux autres lignes.

! Les résultats présentés ci-contre sont issus de données de fréquentation moyenne jours ouvrés détaillée par mois. Le choix a été fait de les agréger au trimestre afin de pouvoir en tirer une représentation graphique plutôt qu'un tableau.

Ils tiennent compte de la fraude avec l'application chaque année d'un coefficient de non-validation.

Fréquentation moyenne journalière des lignes de tram en 2005 et 2006 (par trimestre)



Fréquentation moyenne journalière des stations du réseau tramway

source : TBC (Veolia Transport)

Les trois stations de correspondance du réseau tramway sont sans surprise les plus fréquentées. La station Hôtel de Ville (lignes A & B), correspondance entre les deux lignes les plus fréquentées, présente une moyenne de plus de 15 500 montées / jour ouvré, tandis que les stations de correspondance (avec les lignes A & B) situées sur la ligne C annoncent respectivement 12 300 et 10 600 montées / jour ouvré environ pour respectivement Quinconces et Porte de Bourgogne. L'hypercentre de Bordeaux concentre la majeure partie des montées en stations en l'état de mise en oeuvre du réseau.

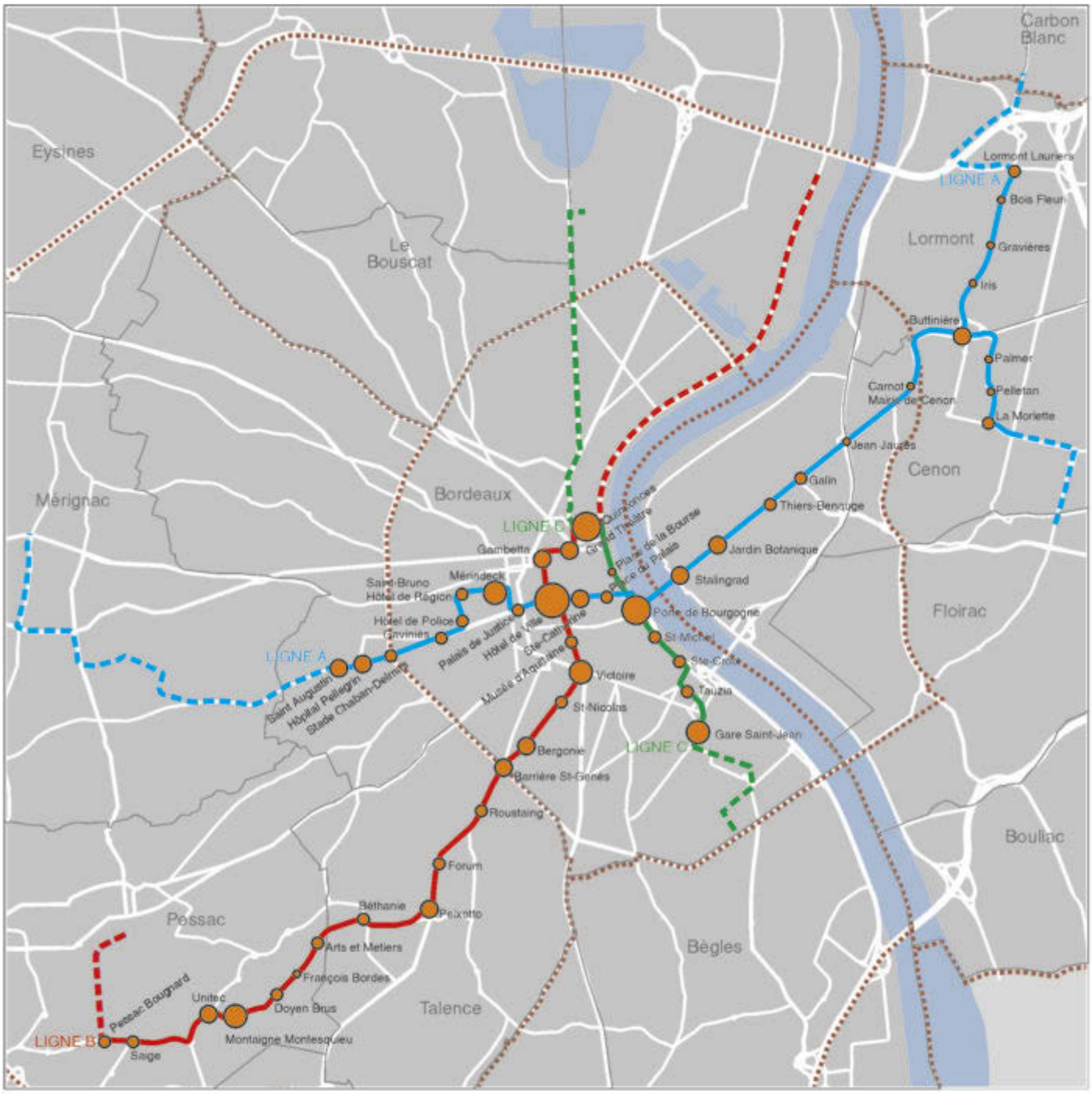
Victoire (commerces, étudiants), Mériadeck (centre commercial), Montaigne - Montesquieu (étudiants) et Gare Saint-Jean enregistrent plus de 5 000 montées / jour ouvré. Les autres stations du réseau se situent le plus souvent en-dessous de 2 500 montées / jour ouvré, loin des résultats des sites générateurs de trafic ou de correspondance. La faible attractivité des stations «rive droite» de la ligne A, quant à elle, pourrait-elle s'expliquer par le peu de dépendance à la rive gauche de ce secteur.

La ligne C, très incomplète en attente de la mise en service de la 2ème phase, présente les résultats les plus faibles de tout le réseau, exception faite des terminus et de la station de correspondance.

! Montées en stations prises en compte dans les deux sens de circulation du tramway.

Ces données sont issues de l'enquête annuelle réalisée sur le réseau chaque mois de novembre. Elles tiennent compte de la fraude avec l'application chaque année d'un coefficient de non-validation.

Fréquentation moyenne journalière des stations du réseau tramway en 2006



Montées moyennes journalière en 2006

- 0 - 1 000
- 1 000 - 2 500
- 2 500 - 5 000
- 5 000 - 9 000
- 9 000 - 15 000
- Plus de 15 000 montées

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

N

Source: CUB , Observatoire de la circulation
données comparatives 2000-2006

Fonds : FTN © IGN © droits de l'Etat réservés
traitement a'urba Août 2007

Profil des usagers du réseau TBC selon l'âge

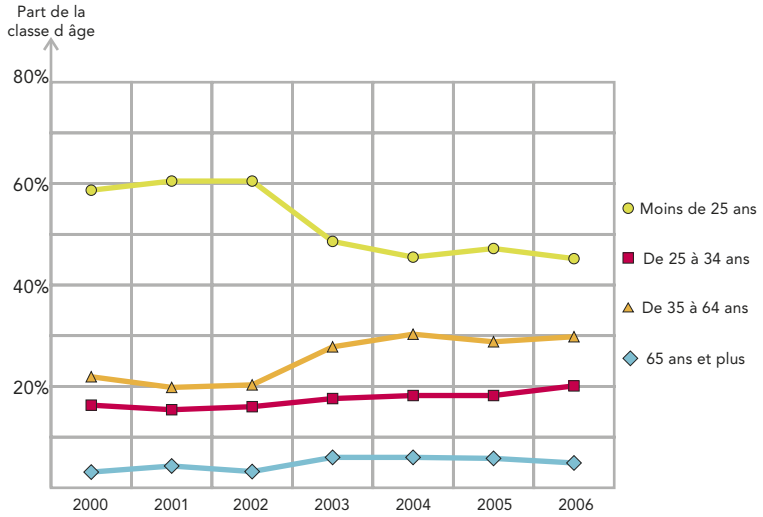
source : TBC (Veolia Transport)

Le profil des usagers selon l'âge a connu un basculement significatif entre 2002 et 2003. Toutes les catégories des + de 25 ans ont accru leur part au détriment des - de 25 ans. Ce sont surtout les 35 à 64 ans qui en ont profité en passant de 20,3 % à 29,8 % entre 2002 et 2006. Les - de 25 ans perdent 13,5 % en 6 ans en chutant à 45,2 % en 2006.

Il est intéressant de constater que ce sont les parts des populations les moins captives des transports en commun (25 à 64 ans) qui progressent le plus. Il est cependant difficile de rapprocher ce résultat de la mise en oeuvre de la 1ère phase du réseau tramway et de la restructuration du réseau bus associé, dont les effets étaient plutôt attendus en 2004 voire 2005.

Le motif travail est-il responsable de cette évolution ? L'indicateur suivant peut aider à confirmer cette hypothèse.

Répartition par âge de la clientèle des transports collectifs

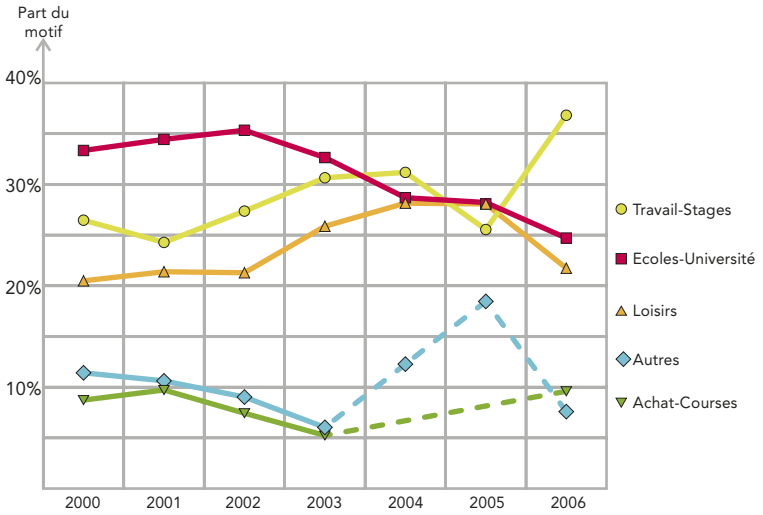


Profil des usagers du réseau TBC selon le motif de déplacement

source : TBC (Veolia Transport)

En 2004 et 2005, le motif «achat-course» était intégré dans le motif «autres».

Répartition par motifs de déplacements dans les transports collectifs



Remarque : En 2004 et 2005, le motif "Achats-courses" était intégré dans le motif "Autres

Si les motifs de déplacement «achat-course» et «autres» ont peu varié de 2000 à 2006 (autour de 10 % chacun), ce n'est pas le cas des autres motifs.

Le motif «école-université» baisse régulièrement depuis 2002, passant de 35,3 % à 24,6 % en 2006, soit une perte d'environ 10 points, confirmant ainsi la perte d'attractivité du réseau envers les - de 25 ans.

La fluctuation des motifs «travail-stages» et « loisirs» est, quant à elle, très incertaine. Elle l'est d'autant plus, qu'il n'est pas possible de la rapprocher de la mise en service de la 1ère phase du réseau tramway.

⚠ Bien que très fluctuante sur la période 2000-2006, la répartition des déplacements sur le réseau TBC selon le motif ne permet pas de lire de véritable tendance à l'exception des déplacements en baisse des scolaires. Il est probable aussi que l'attente de la mise en service totale de la 2nde phase ne favorise pas l'interprétation de cet indicateur avant 2009.

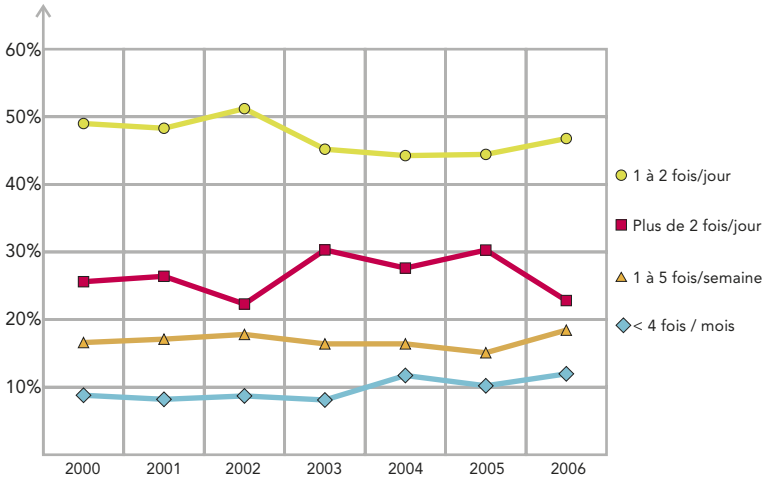
Profil des usagers du réseau TBC selon la fréquence d'utilisation

source : TBC (Veolia Transport)

Plus encore que le précédent indicateur, celui-ci qui se décline selon la fréquence d'utilisation du réseau TBC, n'affiche pas de véritable tendance sur les six dernières années d'observation. Tout juste peut-on y lire que les petites fréquences d'utilisation (< 4 fois / mois) sont en légère hausse depuis 2003.

L'effet tramway se caractérise peut-être par une certaine curiosité du réseau de la part d'usagers traditionnellement peu ou pas utilisateurs du réseau de transports en commun. Un phénomène qui semble durer sur les trois dernières années, confirmant peut-être la captation d'une clientèle peu fidèle aux transports en commun mais intéressée par un usage très ponctuel.

Répartition selon la fréquence d utilisation des déplacements en transports collectifs



Fréquentation moyenne journalière du transport à la demande Créabus

source : TBC (Veolia Transport)

Artigues-près-Bordeaux et Bouliac sont les secteurs qui obtiennent les meilleurs résultats parmi ceux exploités. Bien que ne fonctionnant que le week-end, l'activité Créabus sur le secteur d'Artigues est celle qui attire le plus de clientèle avec plus de 60 demandes par jour en moyenne.

Globalement, les résultats sont très hétérogènes. Le secteur de Saint-Aubin-de-Médoc / Saint-Médard-en-Jalles est en retrait par rapport aux deux autres : à peine plus de 7 demandes par jour ouvrable et presque 15 par jour le week-end en 2006. Malgré une activité fluctuante d'une année à l'autre, les secteurs d'Artigues et Bouliac présentent des résultats d'un tout autre ordre de grandeur (30 à 60 demandes par jour selon les périodes et les secteurs).

A l'occasion de la restructuration du réseau bus en 2004, le service de transport à la demande Taxibus est devenu Créabus.
Il fonctionne sur les communes d'Artigues-près-Bordeaux, Bouliac, Saint-Aubin-de-Médoc et Saint-Médard-en-Jalles (Le Taillan - Médoc à partir de septembre 2006), en complément des lignes bus classiques. Il autorise des itinéraires et des horaires variables au départ des arrêts de bus ou du domicile.

		Nombre moyen de courses par jour		
		2004	2005	2006
Jours ouvrables	Saint Aubin - Saint Médard	3.4	3.1	7.1
	Bouliac	45.7	28.2	30.0
	Artigues			
Samedi	Saint Aubin - Saint Médard	8.9	15.7	14.7
	Bouliac	45.5	41.5	45.1
	Artigues	43.5	73.6	63.9

L'activité Créabus manque encore de recul pour déterminer son intérêt, de véritables tendances et confirmer ou non les orientations retenues.

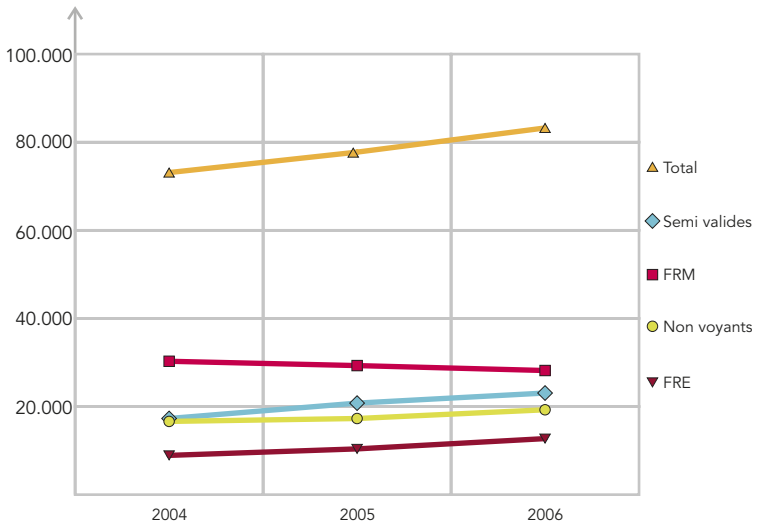
Fréquentation du transport à la demande Mobibus pour les personnes à mobilité réduite

source : TPMR-Bordeaux

L'objectif fixé par la CUB (80 000 personnes transportées / an) est atteint pour la première fois en 2006 avec 83 232 déplacements (aller-retour). Sur trois ans,la progression de l'activité est régulière (+13,9 % par rapport à 2004). Une personne sur deux transportées est en fauteuil roulant. Le taux de personnes semi-valides transportées est en hausse depuis 2004, à l'inverse de celui des personnes en fauteuil roulant.

Depuis 2004, la CUB délègue à la société TPMR-Bordeaux (qui a repris l'outil d'exploitation de l'ancienne association Transadapt) l'exploitation du service de transports à la demande de personnes à mobilité réduite (Mobibus).
En 2006, 600 clients utilisent régulièrement le service Mobibus (fin 2006, le fichier clientèle contient au total 1 771 noms). Les déplacements domicile - travail représentent 70 % de la totalité des transports, tandis que le reste concerne le transport non planifié.

Fréquentation Mobibus selon la catégorie d usagers



FRE : fauteuils roulants électriques.
FRM : fauteuils roulants manuels.

Le taux d'annulation des transports demandés est particulièrement pénalisant pour l'activité Mobibus. Il représente plus d'une demande sur quatre (27,2 % en 2006).

Fréquentation voyageurs des gares SNCF

source : SNCF

La fréquentation de la gare Saint-Jean est en hausse de 8,7 % en l'espace de deux ans. Cette donnée ne distingue pas le trafic régional du trafic national / international. Il est donc impossible de commenter ce résultat sous l'angle du PDU, si ce n'est de signaler à une échelle plus large qu'il est positif de constater que l'activité «voyageurs» de la gare centrale de l'agglomération bordelaise progresse.

Les gares de desserte du territoire communautaire par les TER présentent des résultats hétérogènes. Les résultats des gares initialement les plus fréquentées (Blanquefort, Bordeaux - Saint-Louis, Pessac Alouette et Pessac centre) sont en progression. Ainsi, la ligne du Médoc témoigne d'une croissance d'activité au regard des résultats affichés par les gares de Blanquefort (qui double sa fréquentation en deux ans) et de Bordeaux - Saint-Louis.

A l'inverse, la fréquentation TER dans les gares de Villenave d'Ornon, de Bassens et de Bègles, reste peu significative.

! A l'exception des deux gares situées sur la ligne du Médoc et de celles de la commune de Pessac, il est pour le moment difficile d'estimer le rôle auquel peut prétendre le réseau TER dans les déplacements communautaires. Ce réseau prévaut surtout actuellement pour la relation CUB / hors CUB.

! Les données fréquentation voyageurs des gares ferroviaires de la CUB ont été obtenues (à l'exception de Bordeaux - Saint-Jean) par comptages réalisés en janvier 2004 et 2007.
La donnée fréquentation de la gare de Bordeaux Saint-Jean est une donnée annuelle cumulée, renseignée en 2004 et 2006.

	Nombre de voyageurs par semaine (montées + descentes)		
Gares	2004	2007	Evolution 2004 / 2007
Bassens	272	321	18,0%
Bègles	500	487	-2,6%
Blanquefort	1 586	3 109	96,0%
Bordeaux St-Louis	1 005	1 392	38,5%
Mérignac Cauderan	930	841	-9,6%
Pessac Alouette	1 457	1 604	10,1%
Pessac centre	5 346	5 996	12,2%
Villenave d'Ornon	317	262	-17,4%

	Nombre de voyageurs par an (montées + descentes)		
Gare	2004	2006	Evolution 2004 / 2007
Bordeaux St-Jean	7 868 000	8 554 000	8,7%

Fréquentation des lignes cars interurbains du réseau Trans'Gironde

source : Conseil général de Gironde

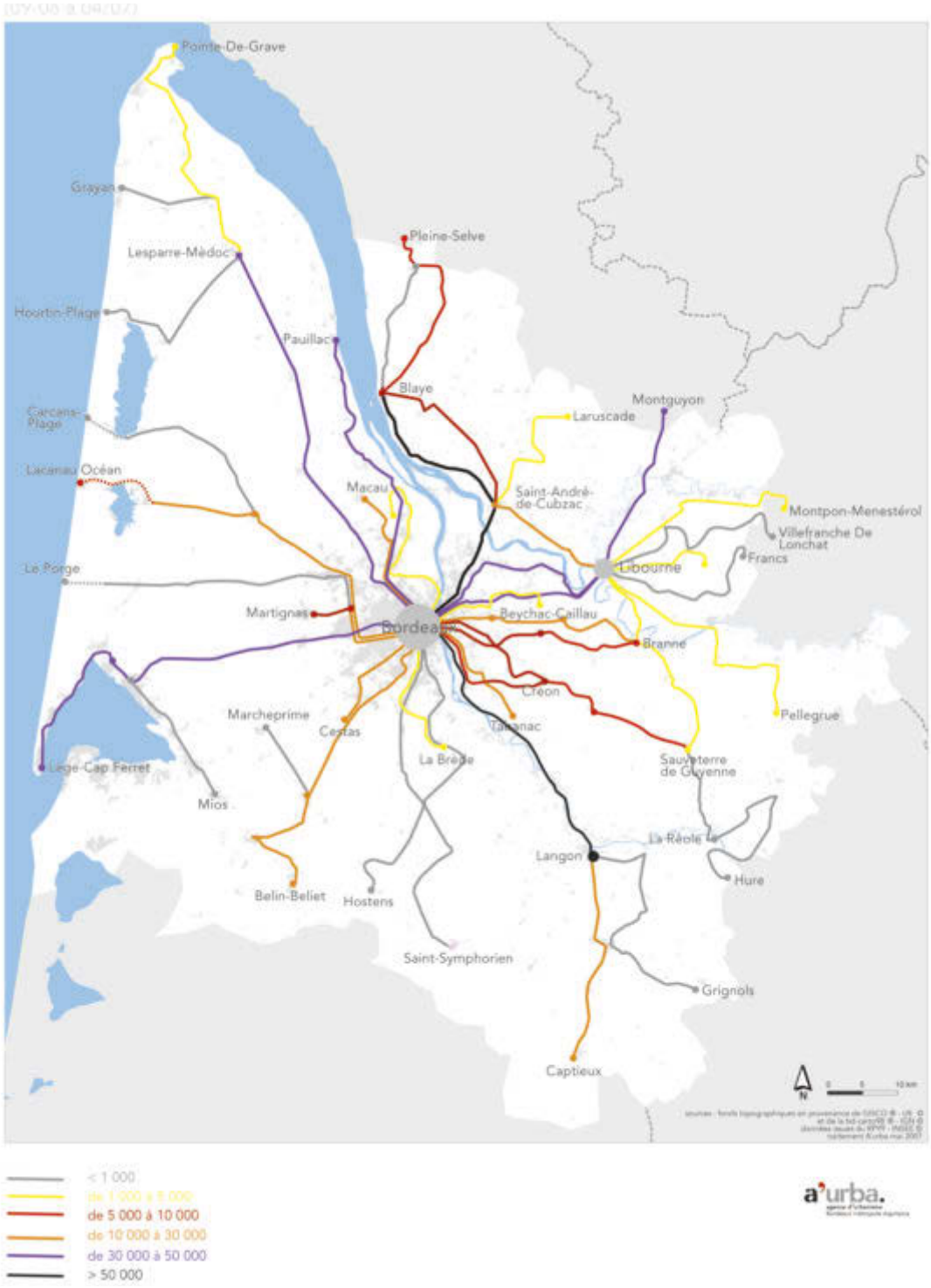
Le réseau Trans'Gironde a deux véritables objectifs : satisfaire la demande scolaire quotidienne et transporter les captifs ruraux et des petites villes du département. Plus de la moitié des lignes dessert directement le centre de la CUB (Buttinière, Quinconces, Peixotto, Saint-Jean, Stalingrad et Unitec).

La fréquentation de ce réseau, essentiellement scolaire, est très hétérogène. Les lignes à correspondance et / ou situées en périphérie du département sont les moins fréquentées. De même, celles qui se superposent à des lignes principales sont, par définition et concrètement, souvent secondaires.

A l'opposé, les lignes qui desservent Bordeaux et s'appuient sur les voies structurantes du réseau routier (autoroutes, nationales, principales départementales), se révèlent être les plus fréquentées : Bordeaux - Langon, Bordeaux - Blaye, Bordeaux - Lège - Cap-Ferret, Bordeaux - Lesparre, Bordeaux - Pauillac, Bordeaux - Libourne.

! Les données de fréquentation 2006 - 2007 ci-contre sont des cumuls renseignés de septembre 2006 à avril 2007 inclus. La période antérieure à la dernière restructuration du réseau n'a pas été retenue, l'agrégation des données ou leur simple comparaison n'étant pas possible au regard des modifications subies par le réseau.

? Les fréquentations par ligne n'ont pu être détaillées intra-rocade, chaque ligne disposant de plusieurs itinéraires selon la congestion du réseau.



Conseil Général
Réseau TRANS Gironde
BORDEAUX BUTTINIÈRE 201 BLAYE
BORDEAUX BUTTINIÈRE 202 PLEINE SEVE
ST-ANDRÉ DE CUBZAC 210 LARUSCADE
BLAYE 211 ST-CIERS SUR GIRONDE
BORDEAUX BUTTINIÈRE 301 LIBOURNE par ST-LOUBES
BORDEAUX BUTTINIÈRE 302 LIBOURNE par RNBP
BORDEAUX BUTTINIÈRE 303 BEYCHAC ET CAILLAU
LIBOURNE 310 ST-ANDRÉ DE CUBZAC
LIBOURNE 311 MONTGUYON par GUÎTRES
LIBOURNE 312 MONTPON MÉNESTÉROL
LIBOURNE 313 VILLEFRANCHE DE LONCHAT
LIBOURNE 314 PUISSEGUIN
LIBOURNE 315 FRANCS par ST ÉMILION
LIBOURNE 316 PELLEGRUE par CASTILLON
LIBOURNE 317 SAUVETERRE par BRANNE
LIBOURNE 318 ST-GERMAIN DU PUCH
BORDEAUX BUTTINIÈRE 401 BRANNE par SALLEBŒUF
BORDEAUX BUTTINIÈRE 402 BRANNE par CAMARSAC
BORDEAUX STALINGRAD 403 SAUVETERRE par TARGON
BORDEAUX STALINGRAD 404 CRÉON
BORDEAUX STALINGRAD 405 TABANAC
BORDEAUX STALINGRAD 501 LANGON par CADILLAC
BORDEAUX PEIXOTTO 502 LÉOGNAN - LABRÈDE
BORDEAUX PEIXOTTO 503 ST-SYMPHORIEN
BORDEAUX PEIXOTTO 504 HOSTENS
BORDEAUX PEIXOTTO 505 BELIN-BELIET
SAUVETERRE 510 LA RÉOLE - MONSÉGUR
LANGON 511 GIRONDIS
LANGON 512 CAPTIEUX
MARCHEPRIME 513 LE BARP
BORDEAUX 601 LÜSI-CAP FERRET / LÜSI-OCÉAN
BORDEAUX UNITEC 602 CANÉJAN - CESTAS
MÉRIGNAC 603 MARTIGNAS
MIOS 610 ANDERNOS
BORDEAUX 701 LE PORGE par MÉRIGNAC
BORDEAUX 702 LACANAU par MÉRIGNAC
BORDEAUX 703 LESPARRE
BORDEAUX 704 ARSAC
BORDEAUX 705 PAULLIAC
BORDEAUX 706 MACAU par BORDEAUX-LAC
STE HÉLÈNE 710 CARCANS
LESPARRE 711 HOURTIN
LESPARRE 712 GRAYAN par VENDAYS
LESPARRE 713 POINTE DE GRAVE
Les lignes Urbaines
Correspondances du Réseau TransGironde avec le Tramway
Pôle d'échanges
Tram - Bus
Tram - Cars interurbains
Parcs relais routes et vélos
Tram-SNCF
Bacalan
Bassens
La Buttinière
Expl. des Quinconces
Place Stalingrad
Mérignac
Fleurac
Gare St-Jean
Peixotto
Unitec
Communauté Urbaine
Lignes SNCF
Lignes Régulières
Service d'Été
PARIS NANTES POITIERS ANGOULÊME
TOULOUSE AGEN
BAYONNE MONT DE MARSAN DAX

B

7 | L'intermodalité et le report modal

Construire une offre en transports collectifs véritablement compétitive de l'automobile pour favoriser le report modal notamment pour les déplacements domicile-travail :
- le tramway et le réseau bus associé doivent devenir l'épine dorsale du futur système de déplacement,
- l'intégration des transports collectifs dans une chaîne de déplacements doit être bien organisée pour favoriser l'intermodalité.

3-12 | Initier des plans de mobilité chez les employeurs

3-17 | Tendre vers une billetique intégrée de tous les modes de transport y compris le stationnement et les transports interurbains

6-7 | Mettre en oeuvre un programme de création de parcs publics en faveur de l'intermodalité, en liaison avec le tramway mais également avec le réseau de bus

Généralités

La LAURE (Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie), promulguée le 30 décembre 1996, a rendu obligatoire l'élaboration de Plan des déplacements urbains pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, en complément de la LOTI (Loi d'orientation sur les transports intérieurs) de 1982 à l'origine de ces mêmes PDU.

Le report modal est la concrétisation de l'ensemble des objectifs du PDU liés à la pratique des déplacements. Il symbolise à lui seul la réussite de toutes les politiques actuelles inscrites aux PDU génération LAURE, l'objectif étant d'inciter les usagers qui le peuvent à délaisser autant que possible leur automobile en faveur d'un mode de déplacement dit alternatif (transports en commun, vélos, marche à pied,...).

Ce report modal se mesure à partir de l'estimation des parts modales des différents modes de déplacement identifiés, lesquelles ne sont véritablement chiffrables que lors de la mise en oeuvre d'enquêtes Ménages - Déplacements. Autrement, comme ce document tente de le faire, toute autre méthode ne peut qu'apporter une analyse d'ordre qualitatif des tendances constatées en matière d'usage des différents modes.

Et c'est dans le terme d'intermodalité que le report modal prend tout son sens. Ce terme générique d'intermodalité définit cette notion de complémentarité et d'interconnexion de l'ensemble des réseaux de transports en commun desservant l'agglomération. Il est la touche finale du nouveau dispositif global d'offre en transports en commun qui donne l'espoir de tirer profit de l'existence de réseaux divers et variés, tous aussi indispensables que complémentaires les uns des autres.

Cette articulation se concrétise à la fois par la mise en oeuvre de pôles multimodaux, à la croisée de ces différents réseaux que sont le réseau TBC, le réseau de cars interurbains Trans'Gironde et le réseau ferroviaire SNCF, et par l'apparition d'une nouvelle offre publique de stationnement de périphérie d'agglomération, les parcs relais, en rabattement sur les bouts de lignes des lignes Express de transports en commun (tramway pour le moment).

Le fonctionnement de ces parcs relais est détaillé et étudié par l'intermédiaire de plusieurs indicateurs : leur fréquentation, le taux de rotation des véhicules et le fonctionnement de sa clientèle. Une étude plus détaillée commandée par la CUB est en cours de réalisation à l'a-urba.

Fréquentation quotidienne moyenne des parcs relais par type de jour

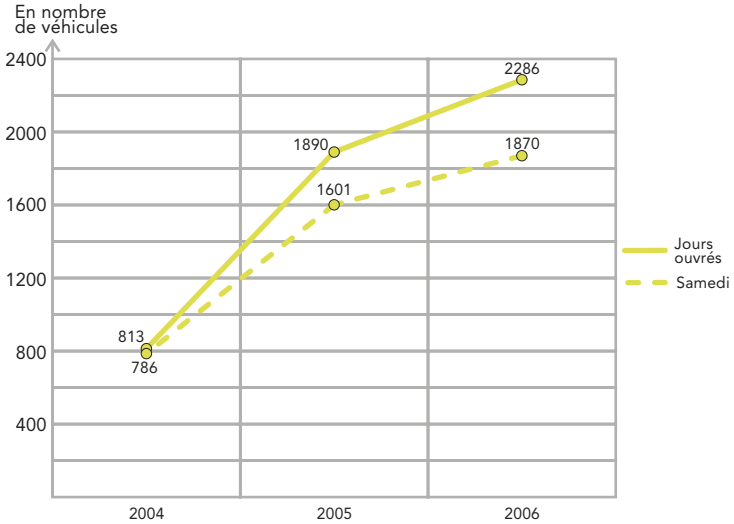
source : TBC (Veolia Transport)

Rapportée à la capacité totale des parcs-relais, la fréquentation quotidienne moyenne ne reflète pas le traditionnel taux d'occupation moyen utilisé comme indicateur pour les parcs de stationnement.
Il s'agit d'un nombre moyen d'entrées par jour, qui ne peut donc représenter qu'un maximum de véhicules présents à un instant donné de plus ou moins courte durée.

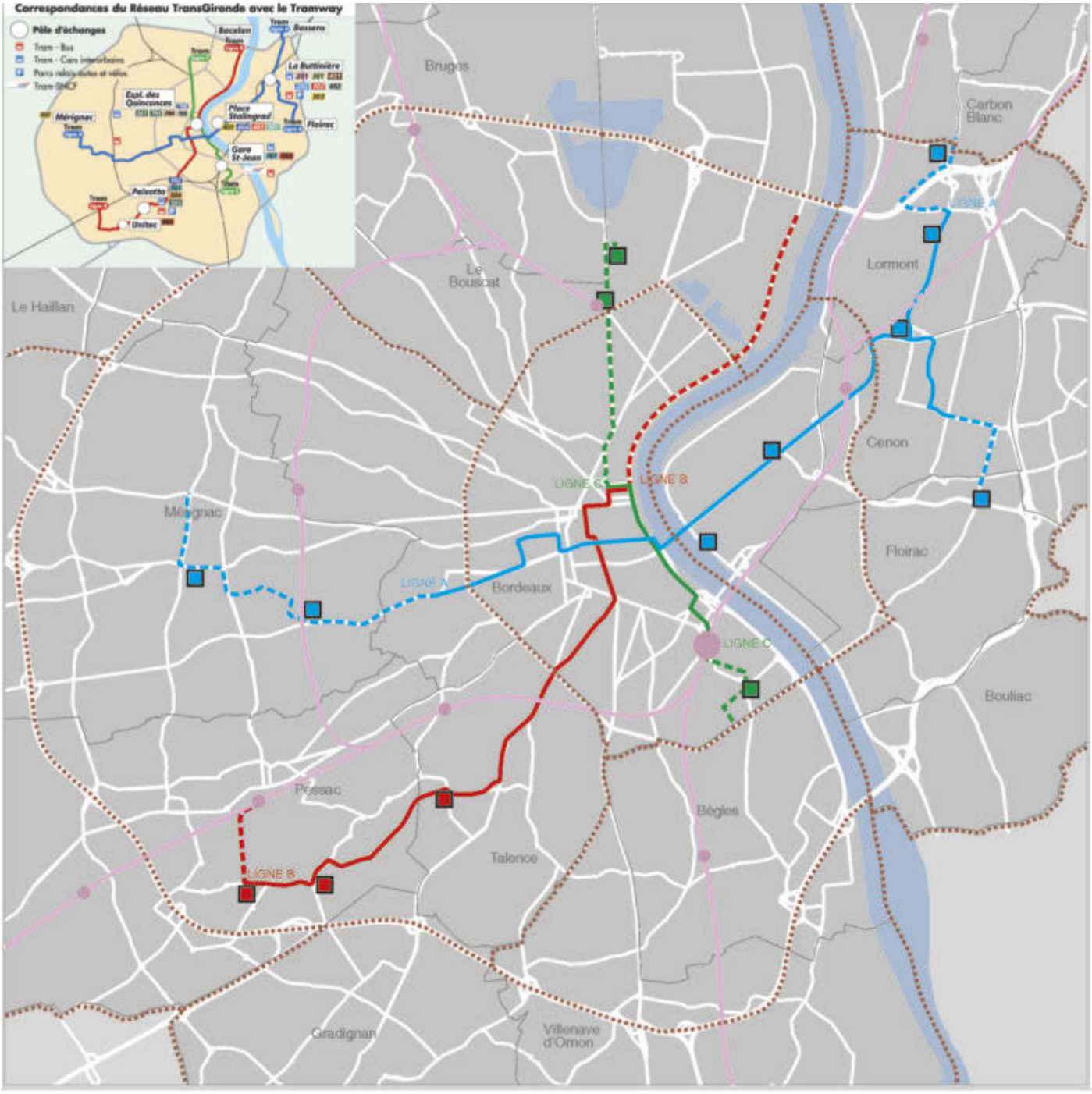
En tenant compte des ouvertures successives de parcs-relais sur les lignes A et B du réseau tramway entre 2004 et 2006, la capacité moyenne offerte aux usagers en 2004 était de 1584 places et de 2497 places en 2005 et 2006.

Les résultats 2004 sont plus que doublés en 2005 et approchent en 2006 la valeur symbolique de la capacité totale offerte, soit la quasi assurance que chaque place est occupée au moins une fois par jour. La fréquentation du samedi représente un peu plus de 80 % de celle des jours ouvrés.

Fréquentation quotidienne moyenne des parcs relais par type de jour



Réseau multimodal sur le territoire de la CUB



a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

N

Source: CUB ; Observatoire de la circulation
données comparatives 2000-2006

Fonds : FTN © IGN © droits de l'Etat réservés
Traitement a'urba Août 2007

Ligne tramway 1re / 2e phase

Parc relais

Ligne SNCF / Gare

Fréquentation quotidienne moyenne des parcs relais de la ligne A

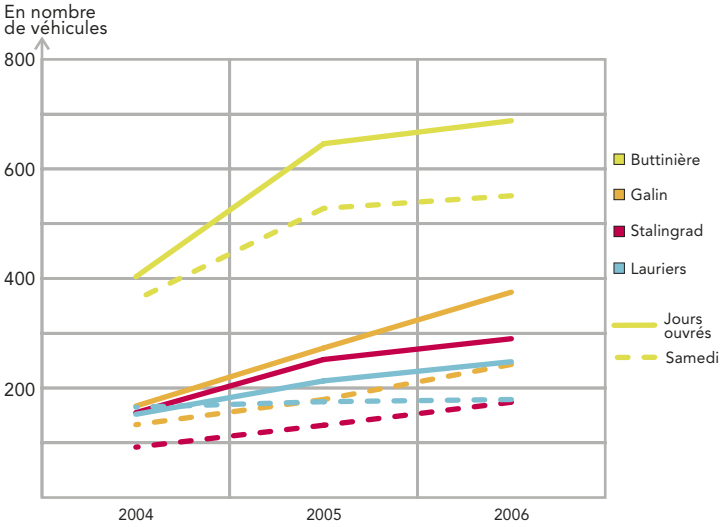
source : TBC (Veolia Transport)

L'année de son ouverture, Buttinière présente d'emblée une fréquentation quotidienne moyenne plus de deux fois supérieure à celle des trois autres parcs-relais de la ligne A, dont les fréquentations son très proches (environ 150 véhicules / jour pour 400 à Buttinière).

A l'exception de Galin qui connaît une augmentation linéaire de sa fréquentation de 2004 à 2006, les trois autres parcs connaissent un ralentissement de la croissance de leur fréquentation. Les samedis restent pour tous des journées moins fréquentées.

! Les capacités des parcs-relais en service sur la ligne A sont les suivantes :
- Buttinière, 600 places ;
- Galin, 440 places ;
- Stalingrad, 250 places ;
-Lauriers, 197 places.

Fréquentation quotidienne moyenne des parcs relais par type de jour sur la ligne A



Fréquentation quotidienne moyenne des parcs relais de la ligne B

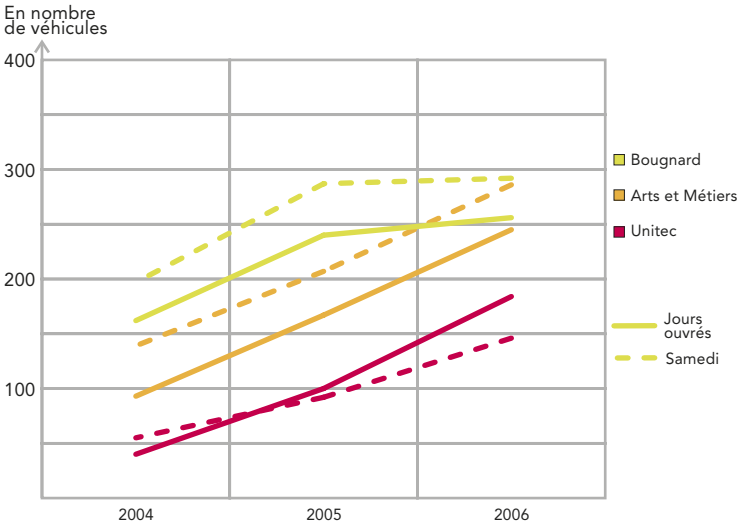
source : TBC (Veolia Transport)

A l'exception d'Unitec, les parcs-relais Arts & Métiers et Bougnard ont la particularité de présenter une fréquentation «samedi» supérieure à celle «jours ouvrés» (87 % environ de celle du samedi). Le motif de déplacement «achats-loisirs» y est sûrement pour beaucoup.

Les fréquentations d'Arts & Métiers et Unitec sont en progression régulière de 2004 à 2006, tandis que Bougnard semble stagner dès 2006. Arts & Métiers est manifestement peu fréquenté au regard de sa capacité. Ces tendances seront à confirmer par la suite.

! Les capacités des parcs-relais en service sur la ligne B sont les suivantes :
- Arts & Métiers, 600 places ;
- Unitec, 250 places ;
- Bougnard, 160 places.

Fréquentation quotidienne moyenne des parcs relais par type de jour sur la ligne B



Taux de rotation des véhicules dans les parcs relais de ligne A

source : TBC (Veolia Transport)

Le graphique des fréquentations ci-contre le laissait déjà transparaître et celui du taux de rotation le confirme : Galin est moins attractif, à la place offerte, que les trois autres parcs-relais de ligne A. Buttinière, Lauriers et Stalingrad atteignent en 2006 un taux de rotation «jours ouvrés» d'environ 1,2 véhicules / place / jour tandis que Galin indique 0,85 (soit 70 % du résultat des trois autres).

Ces résultats sont à nuancer dans le sens où l'attractivité d'un parc de stationnement n'a jamais impliqué une occupation du même niveau.

! Les capacités des parcs-relais en service sur la ligne A sont les suivantes :
- Buttinière, 600 places ;
- Galin, 440 places ;
- Stalingrad, 250 places ;
-Lauriers, 197 places.

Le taux de rotation est le nombre moyen de véhicules stationnant par place offerte sur une période donnée (ici la journée).

? Un taux de rotation ne reflète en rien un taux d'occupation. D'un parc à un autre, il peut être élevé et celui d'occupation beaucoup moins si les durées moyennes de stationnement sont plus faibles.

Taux de rotation des véhicules par type de jour sur la ligne A

Taux de rotation des véhicules dans les parcs relais de ligne B

source : TBC (Veolia Transport)

Bougnard est nettement plus attractif, à la place offerte, qu'Unitec et surtout Arts & Métiers. Tandis que Bougnard présente en 2006 un taux de rotation «jours ouvrés» de 1,6 véhicules / place / jour, Unitec indique 0,74 et Arts & Métiers 0,41. Bougnard est donc près de 4 fois plus attractif qu'Arts & Métiers ! Sa position très en amont de la ligne n'y est pas étrangère.

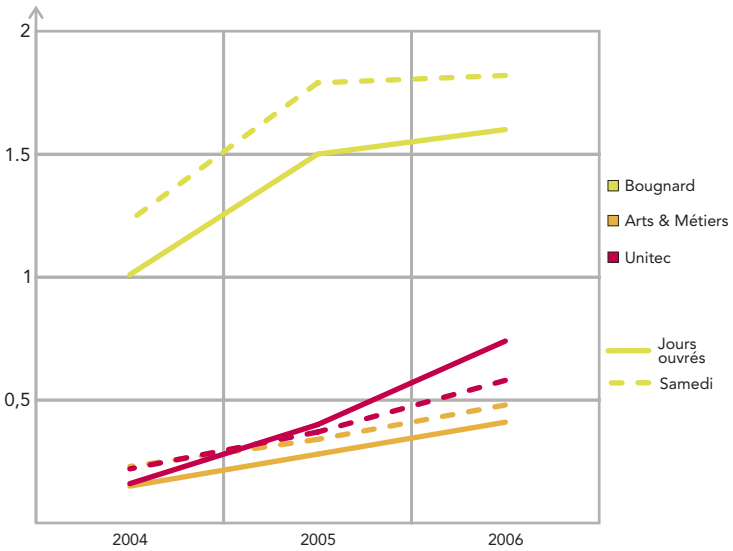
Ces résultats sont cependant à nuancer dans le sens où l'attractivité d'un parc de stationnement n'a jamais impliqué une occupation du même niveau.

! Les capacités des parcs-relais en service sur la ligne B sont les suivantes :
- Arts & Métiers, 600 places ;
- Unitec, 250 places ;
- Bougnard, 160 places.

Le taux de rotation est le nombre moyen de véhicules stationnant par place offerte sur une période donnée (ici la journée).

? Un taux de rotation ne reflète en rien un taux d'occupation. D'un parc à un autre, il peut être élevé et celui d'occupation beaucoup moins si les durées moyennes de stationnement sont plus faibles.

Taux de rotation des véhicules par type de jour sur la ligne B



Nombre moyen de passagers par véhicule usager des parcs relais

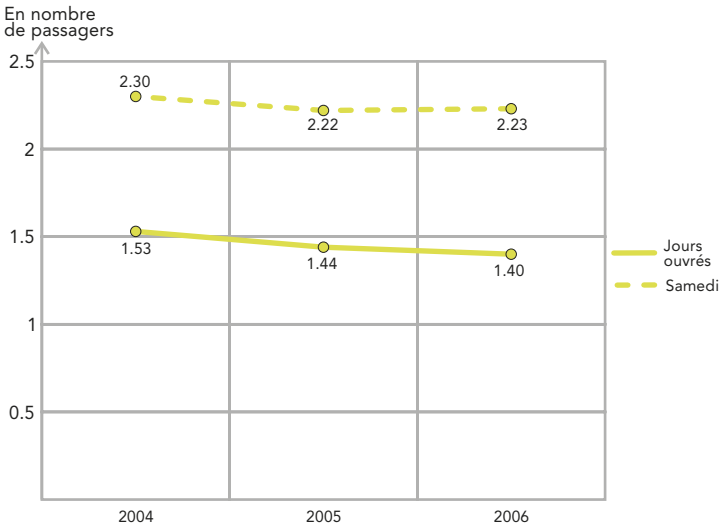
source : TBC (Veolia Transport)

Le nombre moyen de passagers par véhicule a pour vocation d'étudier si la tendance en matière d'occupation des véhicules qui stationnent en parcs relais est au covoiturage ou non.

Les résultats 2004-2006 affichés ci-dessous indiquent une stagnation voire une légère baisse du taux d'occupation des véhicules. Il est possible qu'à l'usage le covoiturage ait découragé certains habitués des parcs relais. Et manifestement, il n'en a pas été gagné non plus.

On note aussi que le samedi est plus propice à ce type d'usage.

Nombre moyen de passagers par véhicule selon le type de jour



Taux de titres «Parcs relais conducteur» diffusé

source : TBC (Veolia Transport)

L'indicateur des titres «Parcs Relais conducteur» diffusé est intéressant dans le sens où il reflète (à l'inverse de ce qu'il indique) le niveau d'abonnement au réseau TBC des conducteurs usagers des parcs relais.

En l'occurrence, les résultats en baisse de 2004 à 2006 (-8 points en deux ans sur l'ensemble des conducteurs) sont positifs et signifient que la tendance des conducteurs usagers des parcs relais est à l'abonnement au réseau TBC et donc à la fidélisation en tant qu'usagers réguliers.

	2004	2005	2006
Taux de titres diffusé	63 %	58 %	55 %

45

8 | La reconquête de l'espace public

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

4-3 | Réaffecter et requalifier les voiries principales de l'agglomération afin de réduire la vitesse, de diminuer les niveaux sonores en façade, d'améliorer la sécurité, de mieux partager l'espace public et de créer une nouvelle image, en intégrant la problématique du transport et de la livraison de marchandises

4-4 | Réaliser un programme de réaménagement des espaces publics associé au projet de tramway

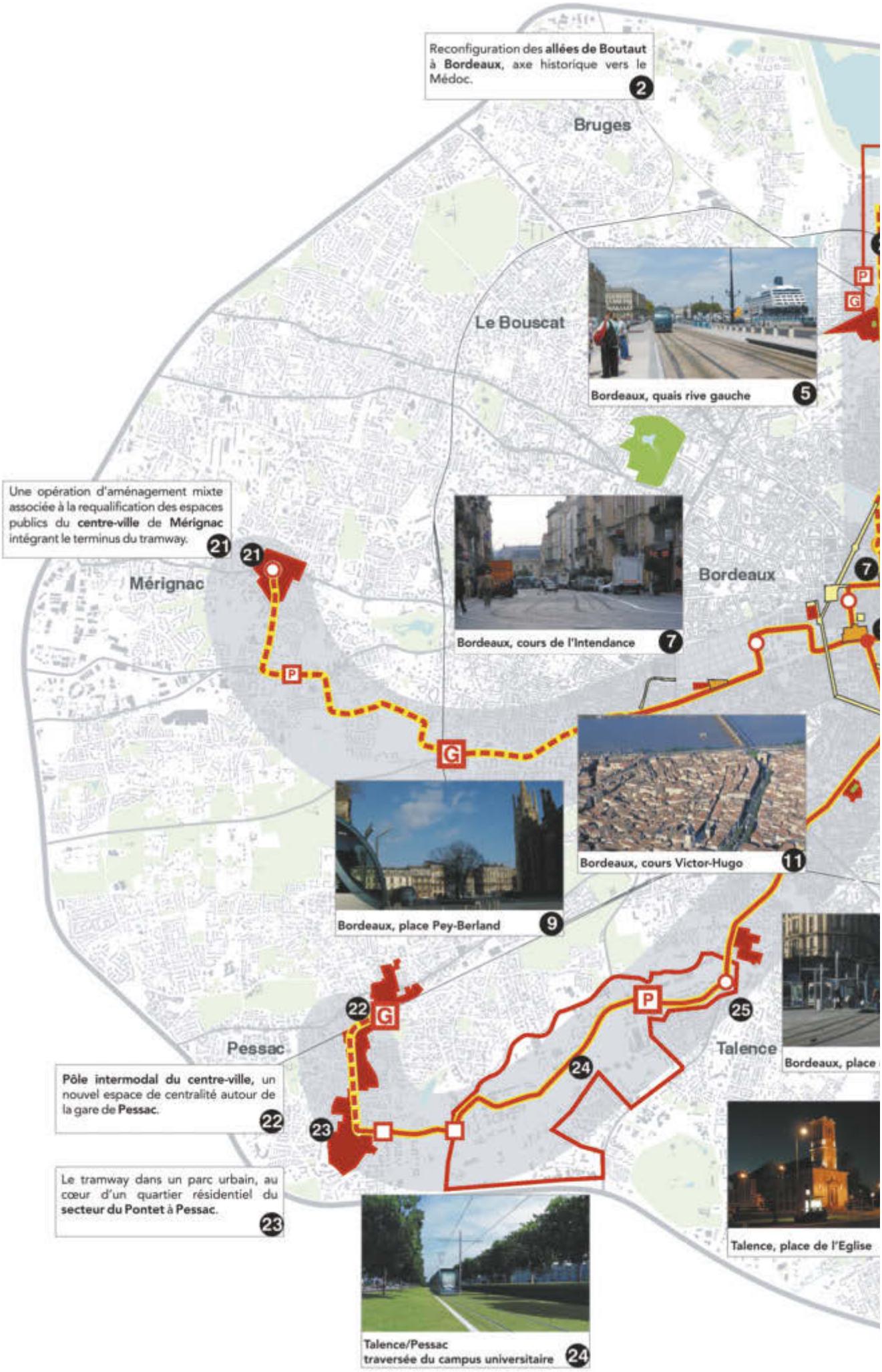
4-5 | Etablir un programme de traitement commun, visuellement très identifiable, aux abords des écoles et des équipements publics pour protéger les circulations des enfants, des piétons et des cyclistes : inscription dans l'enveloppe communale

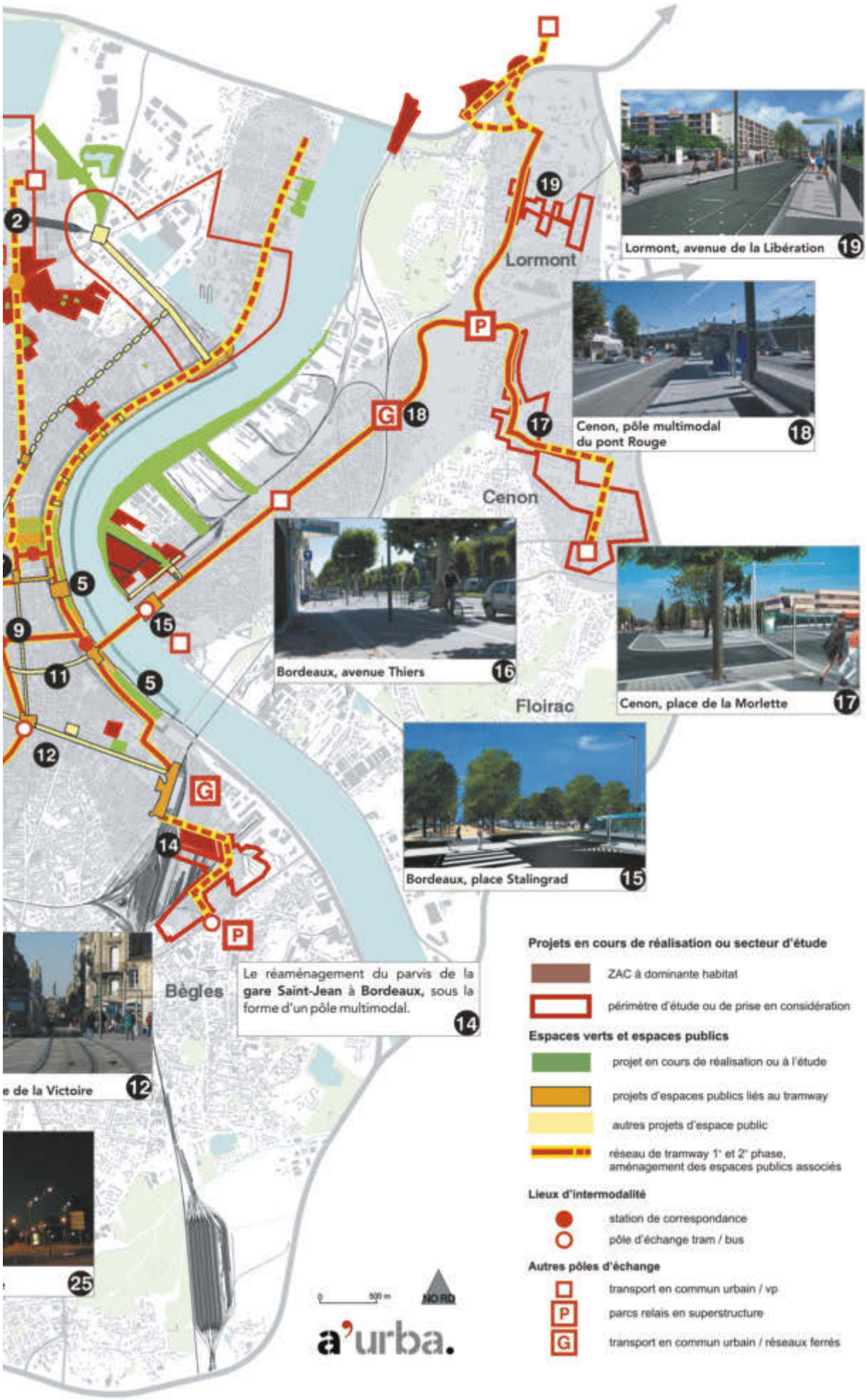
4-8 | Ne pas affecter plus de 50% du domaine public ou privé routier aux modes motorisés (circulation, stationnement et transports en commun hors site propre) pour toute création de voie urbaine hors contrainte particulière

4-9 | Envisager pour toute voie nouvelle ou toute voie réaménagée des règles de partage physique de l'espace attribué à chacun des modes de déplacement (vélos, piétons, voitures) dans la limite de la règle précédente (50-50) si les contraintes le permettent et les conflits d'usage le nécessitent

5-1 | Protéger physiquement les trottoirs des centres par des aménagements ne pénalisant pas le cheminement des piétons

5-2 | Accélerer la suppression du stationnement illicite par un programme plus important d'aménagements de protection


Reconfiguration des **allées de Boutaut** à **Bordeaux**, axe historique vers le Médoc. 2
Bruges
Le Bouscat
Bordeaux, quais rive gauche 5
Une opération d'aménagement mixte associée à la requalification des espaces publics du **centre-ville** de **Mérignac** intégrant le terminus du tramway. 21
Mérignac
Bordeaux
Bordeaux, cours de l'Intendance 7
Bordeaux, cours Victor-Hugo 11
Bordeaux, place Pey-Berland 9
Pessac
Talence
Bordeaux, place
Pôle intermodal du centre-ville, un nouvel espace de centralité autour de la gare de **Pessac**. 22
Le tramway dans un parc urbain, au cœur d'un quartier résidentiel du **secteur du Pontet** à **Pessac**. 23
Talence, place de l'Eglise
Talence/Pessac
traversée du campus universitaire 24


Lormont
Cenon
Floirac
Bègles
Lormont, avenue de la Libération 19
Cenon, pôle multimodal du pont Rouge 18
Bordeaux, avenue Thiers 16
Cenon, place de la Morlette 17
Bordeaux, place Stalingrad 15
Le réaménagement du parvis de la gare Saint-Jean à Bordeaux, sous la forme d'un pôle multimodal. 14
e de la Victoire 12
25
Projets en cours de réalisation ou secteur d'étude
ZAC à dominante habitat
périmètre d'étude ou de prise en considération
Espaces verts et espaces publics
projet en cours de réalisation ou à l'étude
projets d'espaces publics liés au tramway
autres projets d'espace public
réseau de tramway 1e et 2e phase, aménagement des espaces publics associés
Lieux d'intermodalité
station de correspondance
pôle d'échange tram / bus
Autres pôles d'échange
transport en commun urbain / vp
parcs relais en superstructure
transport en commun urbain / réseaux ferrés
0 500 m
NORD
a'urba.

LA POSTE

9 | La pratique piétonne

Le report modal des déplacements courts en automobile vers les modes les moins polluants
Confort, sécurité, continuité, convivialité des itinéraires piétons

2-2 | Inscrire pour la 4ème révision du PLU, des principes conditionnant l'implantation des équipements de santé, culturels, d'enseignement et sportifs à une desserte suffisante par les transports en commun et présentant une accessibilité correcte à pied et à vélo

5-1 | Protéger physiquement les trottoirs des centres par des aménagements ne pénalisant pas le cheminement des piétons

5-3 | Aménager et sécuriser les itinéraires piétons

5-7 | Initier un schéma directeur des continuités piétonnes

5-8 | Améliorer le repérage sur les itinéraires des piétons

Généralités

Marcher est un acte d'une telle simplicité et d'une telle banalité pour l'homme qu'il en a perdu aujourd'hui ses spécificités au point d'être pratiquement assimilable à un comportement inconscient. Pourtant le piéton est de loin le plus exposé dans les déplacements quotidiens.
Paradoxalement, c'est peut-être pour cela que les politiques urbaines n'intègrent souvent la composante piétonne qu'au niveau des points / zones de conflit avec les autres modes de déplacements.

Comme en témoignent les campagnes d'enquêtes ménages / déplacements de ces vingt dernières années dans les grandes agglomérations françaises, la part modale de la marche à pied s'est essouflée au profit des modes de déplacement mécanisés. D'ailleurs, la valeur de cette part modale n'avait souvent d'autre envergure que celle statistique du résultat complémentaire à celui des autres modes.

La nouvelle génération de PDU est venu bousculer tout cela à la faveur d'une prise de conscience générale de l'existence de la marche à pied en tant que mode de déplacement à part entière et pas uniquement comme la résultante de l'existence de trottoirs et d'axes piétons de circulation. Si le piéton reste l'usager le plus libre de ses mouvements, il n'est plus tout à fait livré à lui-même dans le contexte urbain.

Les sites à forte pratique piétonne sont connus mais ne sont pour le moment pas véritablement appréhendés. En outre, la Communauté urbaine de Bordeaux met actuellement en oeuvre un Schéma directeur des itinéraires piétons sur l'ensemble de son territoire.

Il manque aujourd'hui, à l'observatoire des effets du PDU notamment, de véritables données trafic, quantitatives et qualitatives, pour mettre en place une politique en faveur de la pratique piétonne qui s'appuie aussi bien sur les principales caractéristiques de cette pratique qu'elle s'articule avec les autres modes de déplacements. C'est ce que la partie suivante va détailler.

Investigations spécifiques

A défaut de données disponibles, il semble indispensable de lancer une enquête régulière sur les pratiques piétonnes. Cette enquête serait constituée à la fois de comptages et de questionnaires afin de cerner l'activité piétonne sur les sites les plus symboliques en la matière de l'agglomération.

A l'image de l'enquête deux-roues menée par les services communautaires tous les deux ans, cette enquête pourrait s'étendre sur un périmètre allant du territoire intra-boulevards et ses espaces en rives à la rive droite (avenues Thiers & Jean-Jaurès).

Les sites à composante piétonne les plus remarquables seront ciblés selon les critères suivants :
- fréquentation élevée ;
- superposition de flux et / ou de motifs (transit, commerce, travail,...) ;
- sites spécifiquement adaptés à la pratique piétonne (voies piétonnes,...) ;
- sites accidentogènes ou à conflits entre modes de déplacements dont piétons.

A titre d'exemple, voici des sites qui semblent d'emblée prioritaires :
- places Camille-Jullian, Gambetta, des Grands Hommes, Pey-Berland, Saint-Projet et Victoire ;
- pôles de correspondance tramway (Quinconces, Pey-Berland, Porte de Borgogne), parvis gare Saint-Jean, pôle multimodal pont Rouge (Cenon), pont de pierre ;
- rue Sainte-Catherine, cours de l'Intendance, cours Portal, cours Clémenceau, allées de Tourny, avenues Thiers / Jean-Jaurès, quai de Garonne (H14 à 20), marché des Capucins, barrières ;
- entrées CHR Pellegrin, parvis stade Chaban-Delmas, entrées centre commercial Mériadeck, place Saint-Michel, place Picard, cours Pasteur, barrières, sites de changement d'axe du tramway...

La qualification des déplacements observés apparaît quant à elle indispensable. Les critères suivants pourraient être retenus :
- âge, sexe ;
- origine / destination ;
- motif ;
- durée estimée ;
- fréquence estimée de déplacements piétons de plus de 5 minutes
- raisons particulières de la (non) pratique piétonne régulière...

⚠ L'intérêt d'une telle enquête est de faciliter la ville (et son aménagement urbain) aux piétons afin d'inciter à la marche à pied, d'identifier et confirmer de véritables itinéraires et continuités piétonnes, de sécuriser les zones de conflit / accidentogènes ou de confirmer la valeur des aménagements réalisés, de définir et dimensionner les dispositifs particuliers selon certains sites / évènements.

10 | La pratique des deux-roues

Le report modal des déplacements courts en automobile vers les modes les moins polluants
Confort, sécurité, continuité, convivialité des itinéraires cyclistes

2-2 | Inscrire pour la 4ème révision du PLU, des principes conditionnant l'implantation des équipements de santé, culturels, d'enseignement et sportifs à une desserte suffisante par les transports en commun et présentant une accessibilité correcte à pied et à vélo

5-4 | Développer et assurer la continuité du réseau d'itinéraires cyclables

5-5 | Améliorer le stationnement pour les cyclistes sur les espaces publics (notamment à proximité des équipements publics), sur la voirie et dans les parcs de stationnement

5-6 | Créer un service de location de vélos « 1000 vélos Bordeaux Métropole »

5-10 | Sur l'ensemble du territoire communautaire, imposer la création des places couvertes pour les vélos à l'occasion de la 4ème révision du PLU, lors de la réalisation, de l'extension, de la rénovation ou du changement de destination de bâtiments existants, afin de faire progresser la part modale des deux-roues non motorisés dans les déplacements

Généralités

Autant la marche à pied est peu perçue en tant que mode de déplacement du fait de son aspect intuitif, souvent spontané voire non planifié, et de son côté incontournable dans la vie de tous les jours, autant se déplacer à deux-roues reste un acte pensé et réfléchi, parfois un mode de vie au quotidien et en tout cas un choix assumé et non subi comme le sont parfois l'automobile et les transports en commun.

A bien des titres, les deux-roues et surtout les vélos, retrouvent aujourd'hui une place dans la ville qu'ils n'auraient peut-être jamais dû perdre.

Les arguments écologique et de développement durable (pour le vélo), pragmatique et économique ont été repris par des catégories de population que d'aucun n'aurait imaginé voir se déplacer à deux-roues (surtout à vélo) aujourd'hui.

Pourtant la réalité est bien là. Les PDU «génération 2000», dont celui de Bordeaux, ont tous intégré des composantes prenant en compte les deux-roues. Depuis, les politiques de déplacements s'accaparent la question des vélos, à défaut de celle moins acceptable mais plus globale des deux-roues. De nouvelles expérimentations fleurissent dans les grandes agglomérations de France, autant que les piquets de stationnement deux-roues dans les espaces publics des centres urbains.

Vélov' et Vélib' sont louées et saluées comme de grandes réussites et la maison du vélo à Bordeaux ne désemplit pas devant la demande permanente des usagers. Le vélo est redevenu aux yeux de la majorité un mode de déplacement efficace dans les centres-villes. L'image champêtre du cycliste circulant à 2 km/h bascule doucement vers celle du jeune actif.

Pour étayer ces tendances bien palpables, la Communauté urbaine de Bordeaux élabore tous les deux ans un observatoire des deux-roues sur la base d'une enquête ponctuelle réalisée la première quinzaine de juin sur un territoire intégrant le secteur intra-boulevards de Bordeaux et les quartiers rive droite en pieds de côteaux de Garonne.

Les données et indicateurs présentés dans ce chapitre sont tous issus de l'enquête réalisée en 2005.

! L'enquête 2005 a été réalisée sur deux jours, les mardi 31 mai et jeudi 2 juin, sur une plage horaire allant de 7h à 20h.
Trois catégories d'engins ont été pris en compte : les vélos, les cyclomoteurs & scooters et les motos.
76 postes de comptage ont été déployés sur l'ensemble du dispositif.

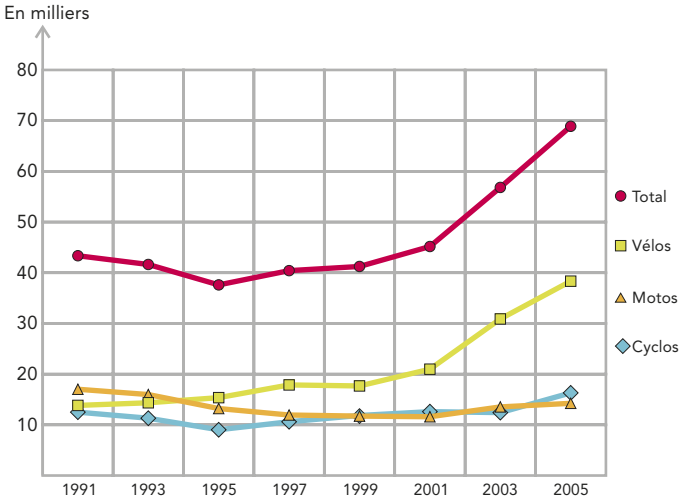
Trafic deux-roues par catégorie d'usagers

source : CUB (DDU) - Observatoire des deux-roues

Les résultats obtenus entre 1991 et 2005 indiquent clairement une progression des déplacements deux-roues uniquement due aux vélos. En 14 ans, les déplacements vélos ont presque triplé (13 832 déplacements vélos / jour en 1991 pour 38339 en 2005) tandis que ceux des deux-roues motorisés stagnaient (29 522 déplacements cyclos & motos / jour en 1991 pour 30 548 en 2005).

La véritable inflexion de tendance pour les vélos s'est produite entre les enquêtes 1999 et 2001, début de période qui correspond au lancement des travaux du réseau tramway, assurément facteur déclenchant de cette progression aussi soudaine que forte.

Données par catégories sur une journée sur l ensemble des postes en mouvements étudiés



⚠ L'étude des résultats de l'enquête 2007 sera particulièrement intéressante au moment de la mise en service de la 2ème phase du réseau tramway et plus de trois ans après celle de la 1ère phase. La croissance des déplacements vélos observée depuis 2001 sera-t-elle toujours la même ?

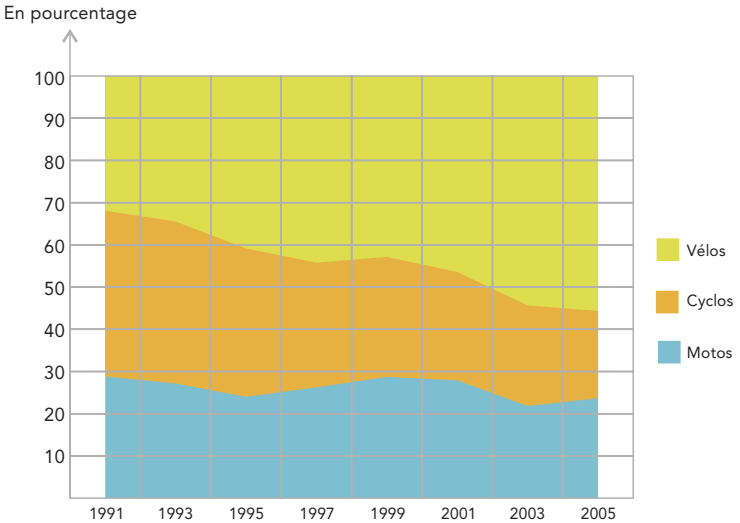
Répartition des mouvements deux-roues par catégorie d'usagers

source : CUB (DDU) - Observatoire des deux-roues

Le graphique ci-dessous reflète bien ce qu'a déjà laissé entrevoir le précédent indicateur de trafic par catégorie d'usagers.

Les tendances se sont totalement inversées entre les deux-roues motorisés et les vélos de 1991 à 2005. Ces derniers qui ne représentaient, il y a 14 ans, que 31,9 % des déplacements deux-roues, en atteignent 55,7 % en 2005. La part modale cyclos a, elle, été quasiment divisée par deux, passant de 39,3 % en 1991 à 20,7 % en 2005, tandis que celle des motos baissait plus légèrement de 28,8 % à 23,7 %.

Données par catégories sur une journée sur l ensemble des postes en mouvements étudiés



⚠ Selon les parts modales deux-roues détaillées, l'évolution de l'usage du vélo est presque linéaire de 1991 à 2005. Le phénomène d'adhésion de plus en plus forte au vélo n'est donc pas uniquement lié à la mise en oeuvre du réseau tramway mais s'inscrit sous un angle plus large de changement des comportements en matière de déplacements.

Trafic vélos moyen journalier

source : CUB (DDU) - Observatoire des deux-roues

La croissance des déplacements deux-roues ayant pour seule origine celle des vélos, elle justifie qu'on s'intéresse tout particulièrement au trafic vélos.

Sur le périmètre d'enquête et les postes de mesure communs, on note une évolution de +103,9 % entre 1999 et 2005. Le trafic a donc doublé en 6 ans tandis qu'il a augmenté de 21,5 % entre 2003 et 2005.

Seuls 4 postes de mesure témoignent d'une baisse de trafic vélos sur cette période :
- la rue Franz Despagnet (-63,9 %) ;
- la rue Lucien Faure (-23,4 %) ;
- le cours d'Alsace-Lorraine avec (-17,4 %) ;
- et l'avenue de Labarde (-8,6 %).

Dans ces quatre cas, soit le passage du tramway sur l'axe en question explique la baisse du trafic vélos, soit la dangerosité de l'itinéraire ou/et la création de la piste des quais de Garonne peuvent expliquer un changement d'itinéraire.

Tous les autres postes de mesure indiquent des hausses en 2005 par rapport à 1999. Preuve est faite que si le contexte urbain est favorable, un territoire comme celui intra-boulevards à Bordeaux est tout à fait favorable à la circulation des vélos, mode de déplacement idéalement situé selon les distances à parcourir entre d'une part la marche à pied et d'autre part les transports en commun et l'automobile.

On remarque ainsi, au regard du résultat obtenu sur le pont de Pierre (+296,5 % entre 1999 et 2005, avec 3025 passages / jour), que le vélo est devenu un mode de déplacement à part entière entre la rive droite (notamment Bastide) et la rive gauche.

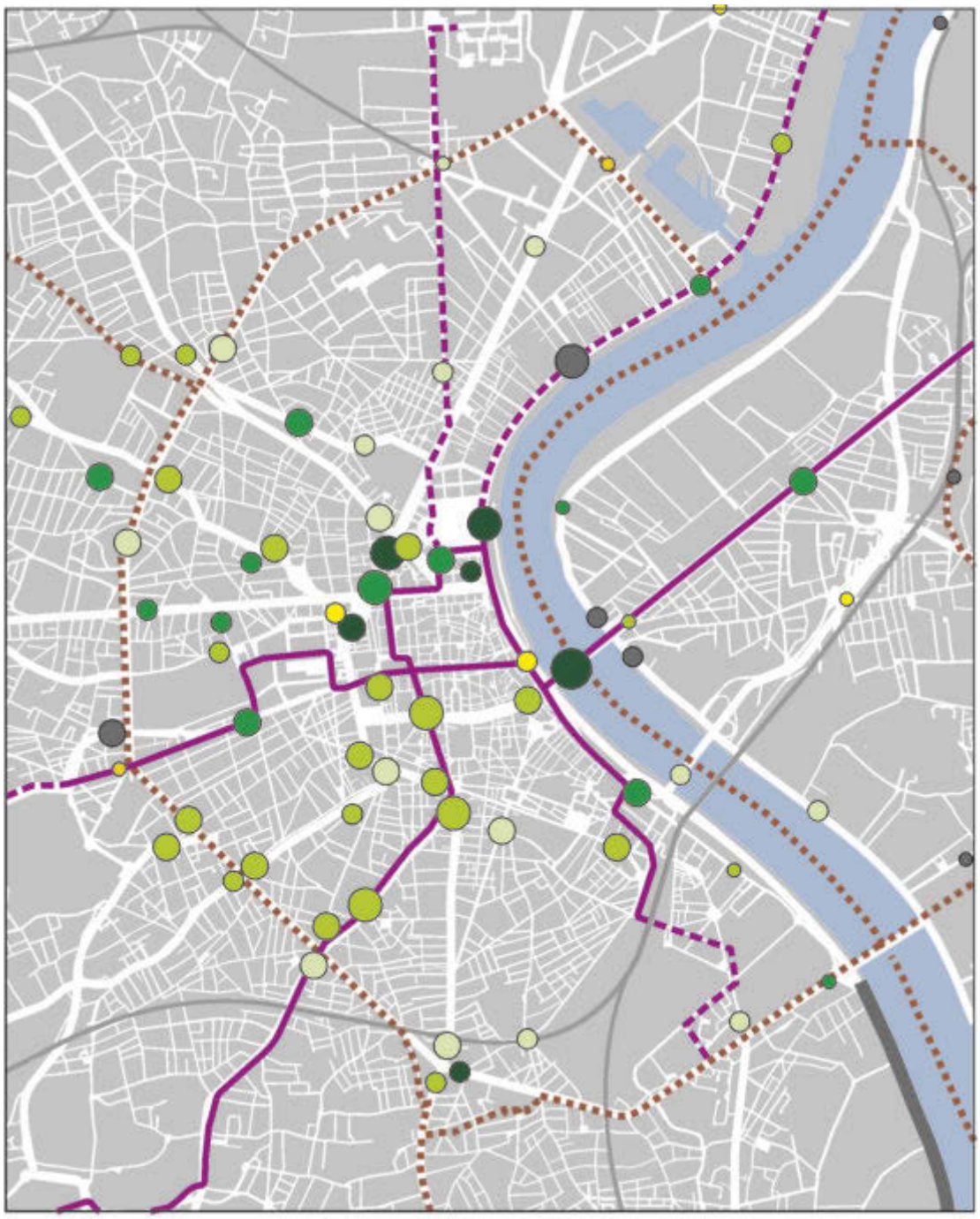
La progression la plus significative entre 1999 et 2005 est liée à la création de la piste des quais de Garonne avec +567,2 % de trafic à 2155 passages / jour. Cependant, ce résultat est à nuancer, et à rapprocher du phasage des travaux d'aménagement des quais de Garonne avec une baisse du trafic de 12,3 % de 2003 à 2005.

Certains axes hypercentraux profitent du réaménagement des espaces publics, de la pacification des linéaires urbains et du nouveau plan de circulation du centre-ville de Bordeaux pour voir leur trafic vélo associé fortement augmenter. C'est le cas :
- du cours Pasteur ;
- du quai de Bacalan (piste des quais) ;
- du cours de l'Argonne ;
- de la rue d'Ornano ;
- du cours de l'Intendance ;
- de l'avenue Thiers ;
- et du quais de Queyries.

Plus globalement, on note quelques grandes tendances sur le territoire enquêté. Tous les axes de desserte et de traversée de l'hypercentre connaissent une forte progression du trafic vélos, surtout ceux situés entre le quartier Mériadeck et l'esplanade des Quinconces. Le secteur encadré par les boulevards, la ligne A et la ligne B du tramway connaît une croissance homogène de son trafic vélos (au moins +70 % de hausse entre 1999 et 2005). Le secteur intra-boulevards situé entre les barrières du Médoc et d'Arès présente aussi une progression d'ensemble allant de +70 à +200 % du trafic vélos. Néanmoins, ces grands secteurs profitent du manque de mesures dans les autres secteurs intra-boulevards pour se mettre en valeur.

L'enquête 2007 étant déjà réalisée, en fonction du nombre et des emplacements de postes de mesure, il serait intéressant d'étudier par la suite la possibilité d'étendre le dispositif à d'autres quartiers de Bordeaux (Chartrons, Rivière - Grand Parc, Saint-Pierre, Saint-Michel, Nansouty et gare Saint-Jean)et à d'autres centres-villes de communes de la CUB.

Trafic vélos moyen journalier en 2005 et évolution entre 1999 et 2005



Trafic vélos journalier en 2005

- 0 - 300
- 300 - 800
- 800 - 1 500
- 1 500 - 2 500
- Plus de 2 500 véhicules

Taux de variation du trafic vélos journalier entre 1999 et 2005

- Supérieur à 200 %
- Entre +130 et +200 %
- Entre +70 et +130 %
- Entre +20 et +70 %
- Entre -20 et +20 %
- Entre -70 et -20 %
- Nouveaux postes

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

N

Source: CUB , Observatoire des deux-roues
données comparatives 1999-2005

Fonds : FTN © IGN © droits de l'Etat réservés
traitement a'urba Août 2007

11 | Le stationnement

Donner la priorité dans les centres au stationnement des résidents et des visiteurs
Favoriser par la gestion du stationnement , le report modal des employés en amont des centres vers le tramway et les bus
Réduire l'offre voirie en supprimant progressivement tout stationnement illicite, considéré actuellement comme une offre de fait
Fiabiliser le stationnement payant

5-5 | Améliorer le stationnement pour les cyclistes sur les espaces publics (notamment à proximité des équipements publics), sur la voirie et dans les parcs de stationnement

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

6-6 | Mettre en oeuvre, en substituion des places supprimées par le tramway et l'aménagement des quais, un programme de création de parcs publics en faveur des résidents et des visiteurs de l'hypercentre

6-7 | Mettre en oeuvre un programme de création de parcs publics en faveur de l'intermodalité, en liaison avec le tramway mais également avec le réseau de bus

6-10 | Etablir, lors de la 4ème révision du PLU, des normes minimales et maximales de réalisation de places de stationnement lors de la construction, de l'extension, de la rénovation ou de changement de destination de bâtiments à usage autre que d'habitation, dans les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent

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

6-23 | Favoriser le stationnement des résidents à proximité de leur domicile par l'application de tarifs préférentiels sur voirie payante et en parcs publics de stationnement

6-24 | Organiser le stationnement des personnes à mobilité réduite (PMR) sur le domaine public

Généralités

Le stationnement est un des leviers essentiels des politiques de déplacement. Pour ceux qui sont propriétaires d'un véhicule, la capacité à stationner à destination de leurs déplacements quotidiens conditionne souvent le choix de leur mode de déplacement, quel que soit le motif de déplacement.

Tout comme les déplacements dont il est l'issue, l'acte de stationner génère de fortes nuisances. Il pollue l'air par le temps de recherche parfois élevé d'une place sur voirie, et, toujours sur voirie, renforce les pollutions sonore et visuelle tout en créant un inconfort urbain de par sa colonisation des espaces publics, à fortiori lorsqu'il est sauvage.

Alors que le stationnement a été il y a encore peu de temps sujet de toutes les passions dans le vécu de la ville, les conjonctures économique et écologique actuelles lui ont conféré un positionnement quelque peu différent.

Stationner a un coût, aussi bien dans la sphère privée (domicile, travail, commerce) que dans la sphère publique (voirie, parcs de stationnement). Aujourd'hui, chacun commence a intégrer le fait que posséder une ou plusieurs automobiles implique de tenir compte non seulement du coût des déplacements mais aussi du stationnement associé.

Au-delà du fait que le prix des carburants s'est envolé depuis quelques années et que le regard des usagers sur la ville, et donc la façon de la pratiquer, a changé, le contexte bordelais a lui aussi, notamment par l'intermédiaire du PDU, favorisé l'évolution de l'offre publique de stationnement.

C'est tout d'abord le projet de réseau tramway qui a engendré la recomposition des espaces publics traversés et donc d'une partie de l'offre de stationnement, mais aussi la reconquête des quais de Garonne et le réaménagement des lieux emblématiques de la ville (places Pey-Berland, Stalingrad et de la Victoire, cours Victor Hugo,...) qui ont permis de gagner de nouveaux espaces sur la voiture hier encore occupés par le stationnement.

Pour accompagner cette reconquête de la ville sur la voiture, dans le centre historique de Bordeaux notamment, plusieurs actions lourdes inscrites au PDU ont été mises en œuvre en matière de stationnement : construction de nouveaux parcs aux portes du centre, mise en place de tarifs pour les résidents, renforcement de la surveillance et protection des espaces publics.

Le stationnement des vélos n'a pas non plus été oublié, même si aucune information n'est disponible, et de nombreux sites ont été aménagés.

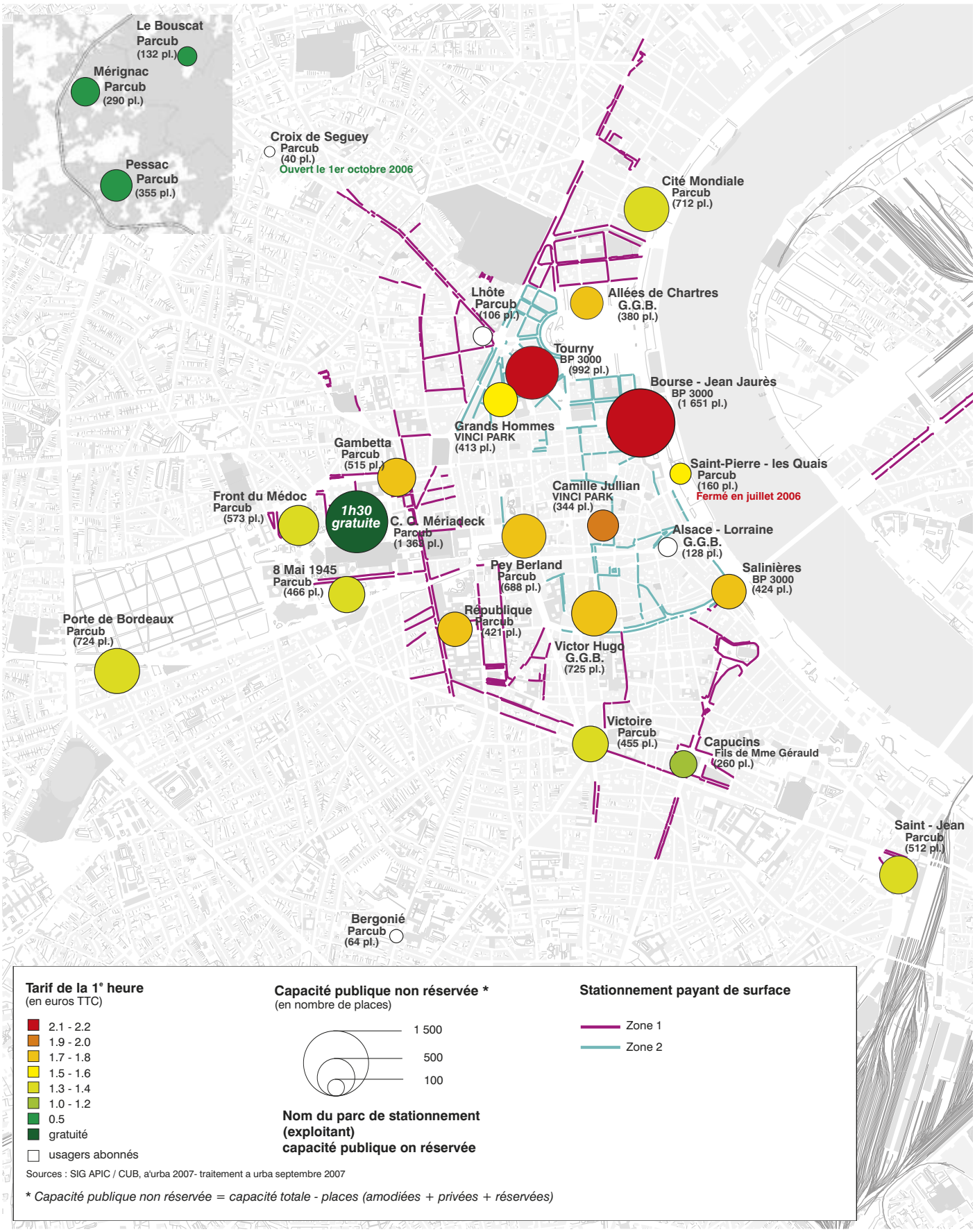
L'observatoire du stationnement élaboré par l'a-urba pour la CUB depuis l'année 2000 se charge de rendre compte du suivi de l'évolution du dispositif «stationnement» et des comportements des automobilistes. Son champ d'investigation concerne essentiellement le stationnement payant, aussi bien sur voirie qu'en ouvrages.

De cet observatoire sont tirés les indicateurs suivants décrits dans ce chapitre : fréquentation horaire dans les parcs de stationnement, nombre d'abonnés et abonnés résidents dans ces mêmes parcs et enfin nombre de macarons résidents diffusés à Bordeaux.

Pour information, les parcs de stationnement sont regroupés selon trois zones géographiques:
-hypercentre (Alsace-Lorraine, Bourse / Jean-Jaurès, Camille Jullian, CC Mériadeck, Gambetta, Grands Hommes, Lhote, Pey-Berland, République, Salinières, Tourny, Victor Hugo) ;
- centre-ville (Allées de Chartres, Bergonié, Capucins, Cité mondiale, Croix-de-Seguey, Front du Médoc, 8 mai 1945, Porte de Bordeaux, Saint-Jean, Victoire) ;
- périphérie (Le Bouscat, Mérignac et Pessac).

Les autres paramètres qui régulent le stationnement ne sont soit pas mesurés et donc disponibles, soit relèvent de l'observatoire de la mise en oeuvre des actions du PDU.

Données générales de cadrage



Sources : SIG APIC / CUB, a'urba 2007- traitement a urba septembre 2007

** Capacité publique non réservée = capacité totale - places (amodiées + privées + réservées)*

Fréquentation horaire dans les parcs de stationnement

source : a'urba - Observatoire du stationnement

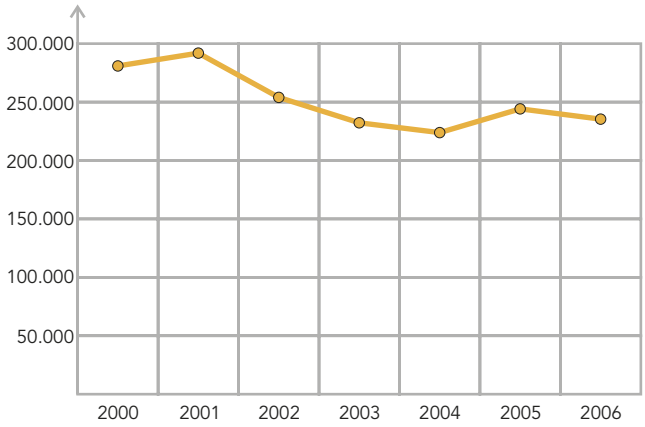
L'indicateur d'évolution de la fréquentation horaire dans les parcs de stationnement, en l'état des données traitées, ne reflète qu'une tendance non extrapolable à l'ensemble des parcs de stationnement de l'agglomération bordelaise. Depuis 2000, seuls huit parcs de stationnement ont pu être renseignés chaque année (cf. ci-contre), au gré des ouvertures et fermetures définitives de parcs, des données mises à disposition et des niveaux de renseignement variables des systèmes d'exploitation des parcs.

Ces sept dernières années, la fréquentation horaire des parcs renseignés a connu une baisse de 16,2 %. La zone géographique d'implantation de ces parcs n'est pas en cause, ceux-ci étant équitablement répartis entre hypercentre et centre-ville.

Cette baisse est imputable aux seuls parcs Pey-Berland et C.C. Mériadeck (la fréquentation horaire des autres a soit stagné soit augmenté). Le premier a particulièrement souffert des nouvelles conditions d'accès à la place éponyme après la recomposition des espaces publics du site, et le second a subi à la fois les travaux de la phase 1bis du réseau tramway entre le quartier Mériadeck et le CHU et une perte de capacité de 140 places, condamnées provisoirement dans le cadre d'un contentieux commercial avec l'enseigne Auchan.

? Cet indicateur n'est renseigné que sur 8 parcs de stationnement (les seuls complétés sans discontinuité de 2000 à 2006) de l'agglomération bordelaise, tous exploités par Parcub.
Il s'agit des parcs suivants : 8 mai 1945, C.C. Mériadeck, Front du Médoc, Gambetta, Pey-Berland, Porte de Bordeaux, République et Saint-Jean.

Nombre d entrées d usagers horaires



La baisse de la fréquentation horaire dans ces parcs de stationnement n'est en rien contradictoire avec les objectifs du PDU qui visent à favoriser le stationnement de longue durée dans ces parcs (essentiellement par le biais des résidents), mais s'inscrit cependant dans un contexte où il existe une réserve de capacité de stationnement dans les parcs de stationnement renseignés.

Nombre d'abonnés dans les parcs de stationnement

source : a'urba - Observatoire du stationnement

Le nombre total d'abonnés dans les parcs de stationnement situés sur le territoire de la CUB a augmenté de 993 unités en 6 ans (+10,6 %), décrivant cependant une fluctuation certaine sur cette période 2000-2006. Il atteint finalement le chiffre de 10 336 abonnés.

De 2000 à 2003, ce nombre total d'abonnés a connu une baisse régulière liée aussi bien aux choix des usagers qu'aux travaux du réseau tramway (impliquant notamment la fermeture du parc des allées d'Orléans) et au non renouvellement progressif chez Bordeaux Parc Auto (BPA) des abonnements «groupes» & «sous-groupes» (tarifs préférentiels administrations & grandes entreprises) conformément aux préconisations du PDU de ne plus favoriser l'usage de l'automobile par les migrants.

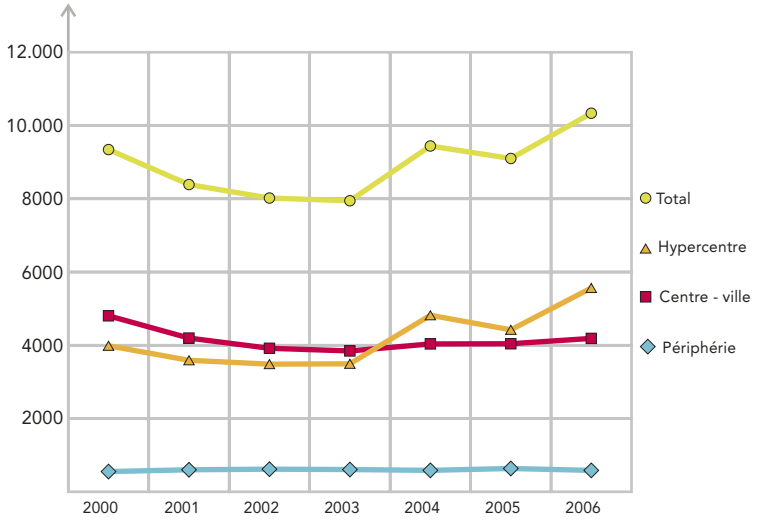
2003 et 2004 sont marquées par l'ouverture des trois nouveaux parcs des quais de Garonne (Bourse, Jean-Jaurès et Salinières), nouvelle offre progressivement reconnue par les usagers.

L'augmentation de 2005 à 2006 est due au fait que les parcs exploités par les Grands Garages de Bordeaux (Allées de Chartres, Alsace-Lorraine et Victor Hugo), sont pour la première fois renseignés en 2006. Il y a donc probablement une certaine stagnation du nombre d'abonnés entre 2000 et 2006.

Le détail des courbes par grands secteurs (hypercentre, centre-ville et périphérie) corrobore les commentaires effectués ci-dessus en précisant que la baisse des trois premières années se manifeste aussi bien dans les parcs de l'hypercentre que dans ceux du centre-ville, mais qu'en revanche la hausse qui s'en est suivie est uniquement liée à l'activité des parcs de l'hypercentre.

! Les parcs de stationnement sont regroupés selon trois zones géographiques:
-hypercentre (Alsace-Lorraine, Bourse / Jean-Jaurès, Camille Jullian, CC Mériadeck, Gambetta, Grands Hommes, Lhote, Pey-Berland, République, Salinières, Tourny, Victor Hugo) ;
- centre-ville (Allées de Chartres, Bergonié, Capucins, Cité mondiale, Croix-de-Seguey, Front du Médoc, 8 mai 1945, Porte de Bordeaux, Saint-Jean, Victoire) ;
- périphérie (Le Bouscat, Mérignac et Pessac).

Nombre d abonnés dans les parcs de stationnement



Nombre d'abonnés résidents dans les parcs de stationnement

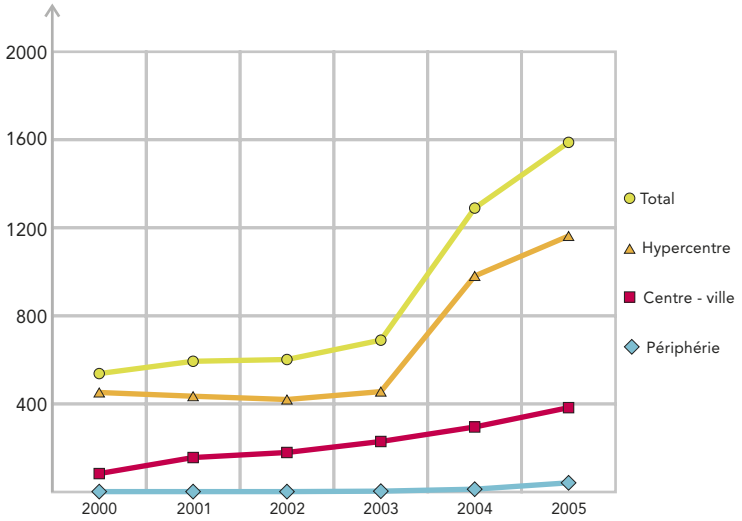
source : a'urba - Observatoire du stationnement

La croissance du nombre total d'abonnés résidents entre 2000 et 2005 (+1 052 unités en 5 ans, soit une progression de 195,2 %) est essentiellement due à la montée en charge progressive des trois nouveaux parcs des quais de Garonne exploités par BP3000 (à partir de 2003). En 2005, le nombre d'abonnés résidents total est de 1 591.

Entre 2000 et 2003, seul Bordeaux Parc Auto renseignait cette donnée. La progression du nombre d'abonnés résidents était déjà bien réelle bien que moins prononcée que par la suite. L'évolution à la baisse de la grille tarifaire a probablement attiré de nouveaux usagers, manifestement dans les parcs de stationnement du centre-ville. L'hypercentre a souffert d'une certaine permissivité, néanmoins légitime, du stationnement résidentiel sauvage sur voirie pendant la période des travaux du tramway dans ce secteur.

? Cet indicateur n'est renseigné que jusqu'en 2005 du fait de l'absence en 2006 de données pour les parcs de stationnement exploités par BP3000.
Le choix de ne pas renseigner 2006 a été fait en sachant que les trois nouveaux parcs des quais de Garonne (Bourse, Jean-Jaurès et Salinières), ouverts en 2003 et 2004, sont à l'origine de la très forte progression des résultats ces trois dernières années.

Nombre d abonnés résidents dans les parcs de stationnement



Nombre de macarons résidents délivrés par la Ville de Bordeaux

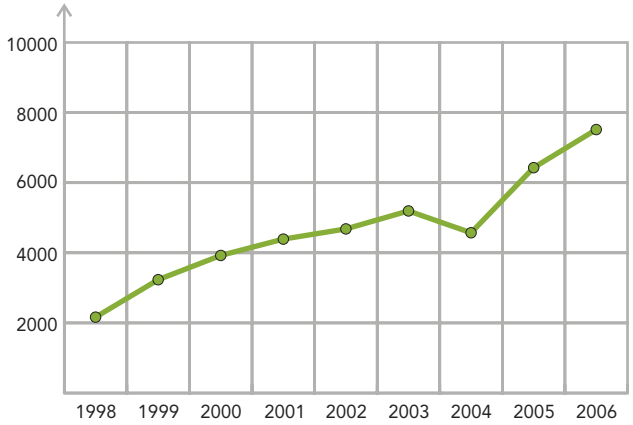
source : a'urba - Observatoire du stationnement

La ville de Bordeaux délivre chaque année un certain nombre de macarons résidents donnant accès au tarif résidentiel sur voirie payante. La demande de macaron devant être renouvelée chaque année, la donnée illustrée ci-dessous indique le nombre moyen de macarons résidents délivrés sur l'année.

Force est de constater qu'à l'exception de 2004, la diffusion est marquée par une croissance régulière depuis 1998. En 8 ans, celle-ci a presque quadruplé, démontrant ainsi que la demande existe et que ce dispositif est utile et efficace.

! Le macaron résident délivré par la ville de Bordeaux depuis 1998 est destiné aux résidents des quartiers situés dans le périmètre de stationnement payant sur voirie.
Mis à disposition à raison d'un par ménage, il donne droit au tarif réduit résident sur voirie dans son quartier de résidence.
Originellement proposé à l'équivalent de 1,5 € la journée de stationnement, le tarif résident a été baissé à 1 € / jour en ?????

Nombre de macarons résidents délivrés à Bordeaux



⚠ La progression affichée de la diffusion du macaron résident à Bordeaux prouve l'intérêt de cette mesure. Le PDU, qui tend à favoriser le stationnement résident à proximité du domicile et le stationnement de longue durée hors voirie, n'est pour autant pas pleinement satisfait. La surveillance de la voirie et la mise à disposition de capacités de stationnement pour les résidents dans les parcs de stationnement sont les principales conditions à remplir pour atteindre ces objectifs.

PESSAC
MERIGNAC
VILLENAVE
-D'ORNON
Gare ST JEAN

12 | Le transport et la livraison de marchandises

Simplifier et améliorer la réglementation llivraison

1-3 | Mettre en place un schéma directeur des itinéraires poids lourds

1-9 | Financer l'étude de faisabilité d'un centre de distribution urbaine des marchandises à gestion collective

1-14 | Aménager des aires de stationnement poids lourds en liaison avec les itinéraires définis dans le cadre du Schéma Directeur

2-12 | Réaliser un schéma directeur des plates formes de fret conventionnel pour l'agglomération bordelaise

4-3 | Réaffecter et requalifier les voiries principales de l'agglomération afin de réduire la vitesse, de diminuer les niveaux sonores en façade, d'améliorer la sécurité, de mieux partager l'espace public et de créer une nouvelle image, en intégrant la problématique du transport et de la livraison de marchandises

6-11 | Adapter la réglementation concernant l'arrêt des véhicules de livraison sur voirie

6-17 | Améliorer et faciliter les arrêts des véhicules de livraison sur voirie

6-20 | Prévoir dans les documents d'urbanisme, la réalisation de places de stationnement pour la livraison ou pour l'enlèvement des marchandises lors de la réalisation, de l'extension, de la rénovation de bâtiments à usage d'activités ou de commerces ou lors de la mutation de bâtiments existants vers un usage d'activités ou de commerces

6-26 | Expérimenter l'aménagement et la gestion d'Espaces de Livraison de Proximité (ELP) afin de faciliter les livraisons de marchandises

Généralités

Le Plan de Déplacements Urbains 2000-2005 de la CUB consacre un axe, certes partagé avec le stationnement, au transport et livraisons de marchandises. Il intègre entre autre dans ses objectifs la pérennisation de l'activité commerciale de centre-bourg sur le territoire de la CUB et la bonne desserte des zones d'activités. Il veille aussi à l'organisation des livraisons de marchandises en site urbain.

Ce chapitre illustre combien les objectifs du PDU peuvent être confrontés à des enjeux de société plus généraux tels que le fonctionnement d'un tissu économique dynamique et la prise en compte des emplois associés.

Elément incontournable du quotidien, l'activité économique n'en est pas moins un facteur de nuisances important qui entretien une ambivalence permanente entre un maintien indispensable et un impact sur l'environnement toujours plus grand.

Ces nuisances sont dans un premier temps de l'ordre du fonctionnement quotidien et touchent le trafic global et le stationnement (congestion de la voirie et des espaces publics en général) pour, dans un second temps impacter durablement en termes de pollution de l'air et de pollution sonore

Depuis l'enquête «Transport et livraisons de marchandises» réalisée à Bordeaux autour du PREDIT en 1996, plus aucune observation ou donnée d'envergure n'a permis de mettre à jour le sujet. En outre, il n'a pas été possible d'estimer l'impact sur les déplacements urbains du trafic maritime du Port autonome de Bordeaux et du trafic ferroviaire sur l'agglomération bordelaise.

Le trafic poids lourds est renseigné, illustré et analysé dans ce chapitre, ce qui donne ainsi une bonne vision de l'impact des déplacements générés sur le trafic global et sur le tissu urbain.

Un bilan des Espaces de livraison de proximité (ELP), activité aujourd'hui reprise par la société «La Petite Reine», est réalisé en réponse à la mise en oeuvre de cette action du PDU en articulation avec la Chambre de commerc e et d'industrie de Bordeaux.

Trafic poids lourds moyen journalier

source : CUB (DOVCP) - Observatoire de la circulation

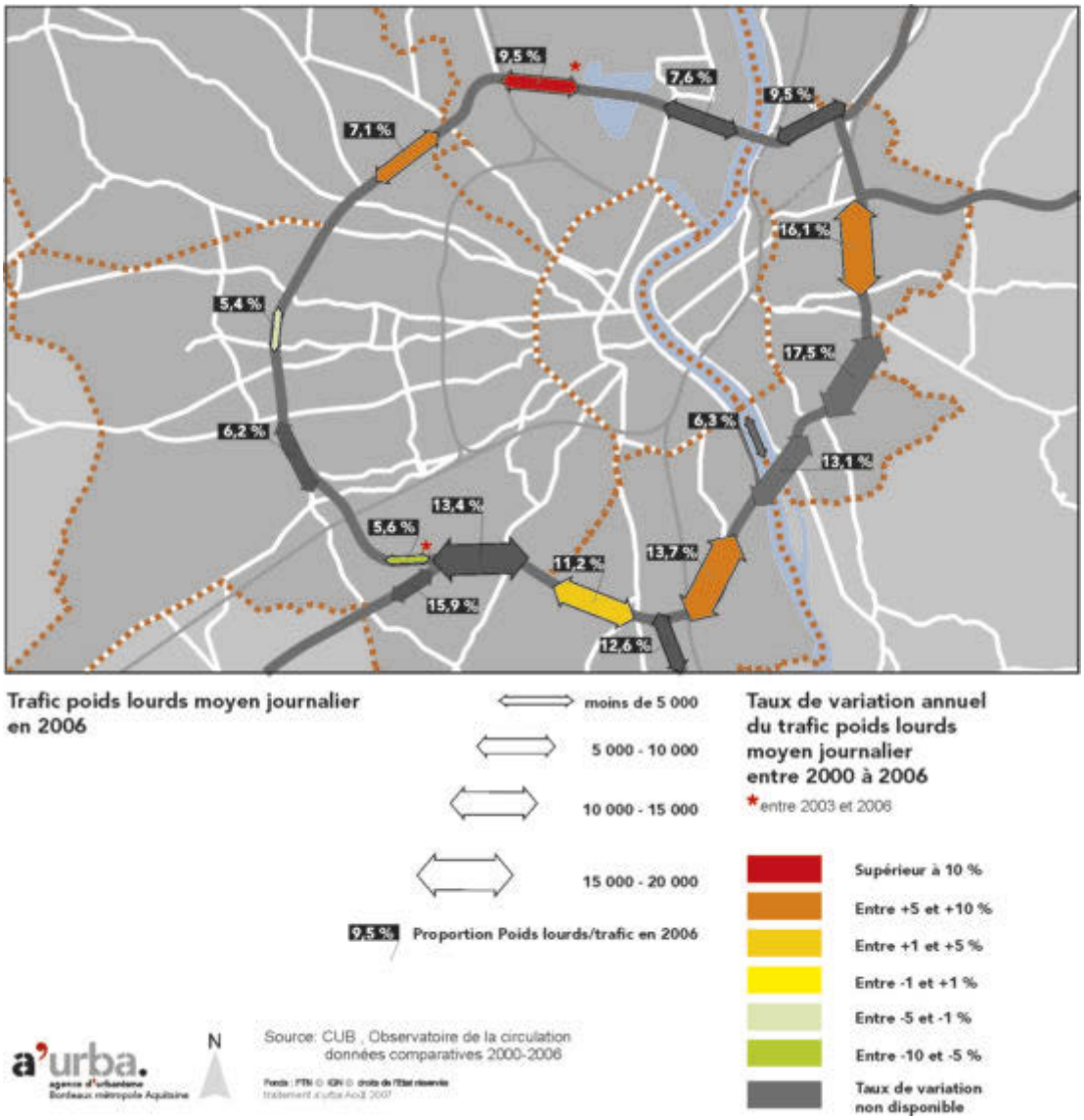
Rocade

De même que pour le trafic global (cf. chapitre 3 Trafic automobile), le trafic poids lourds sur la rocade décrit deux niveaux d'itinéraires de part et d'autre d'une diagonale allant de l'échangeur 1 avec l'A10 à l'échangeur 15 avec l'A63, le plus chargé étant celui empruntant la rive droite. On remarque aussi que les diffuseurs situés au droit de certaines zones d'activités, telles que Bassens ou Bruges, présentent des parts poids lourds, dans le trafic total, plus élevées que la moyenne.

On reconnaît aussi volontiers en l'itinéraire «rive droite» un itinéraire de transit national et international, notamment en échange avec la péninsule ibérique. Selon les sections, les trafics moyens journaliers 2006 peuvent atteindre 18 000 poids lourds / jour, avec des parts modales poids lourds conséquentes allant jusqu'à 17,5 % du trafic total.

Tous les trafics moyens journaliers mesurés en 2006 sur cet itinéraire dépassent 13 000 poids lourds / jour tandis que ceux de l'itinéraire ouest par la rive gauche varient entre 4 000 et 7 500 poids lourds / jour, soit 2,5 fois moins en moyenne.

Trafic poids lourds moyen journalier en 2006 et évolution entre 2000 et 2006



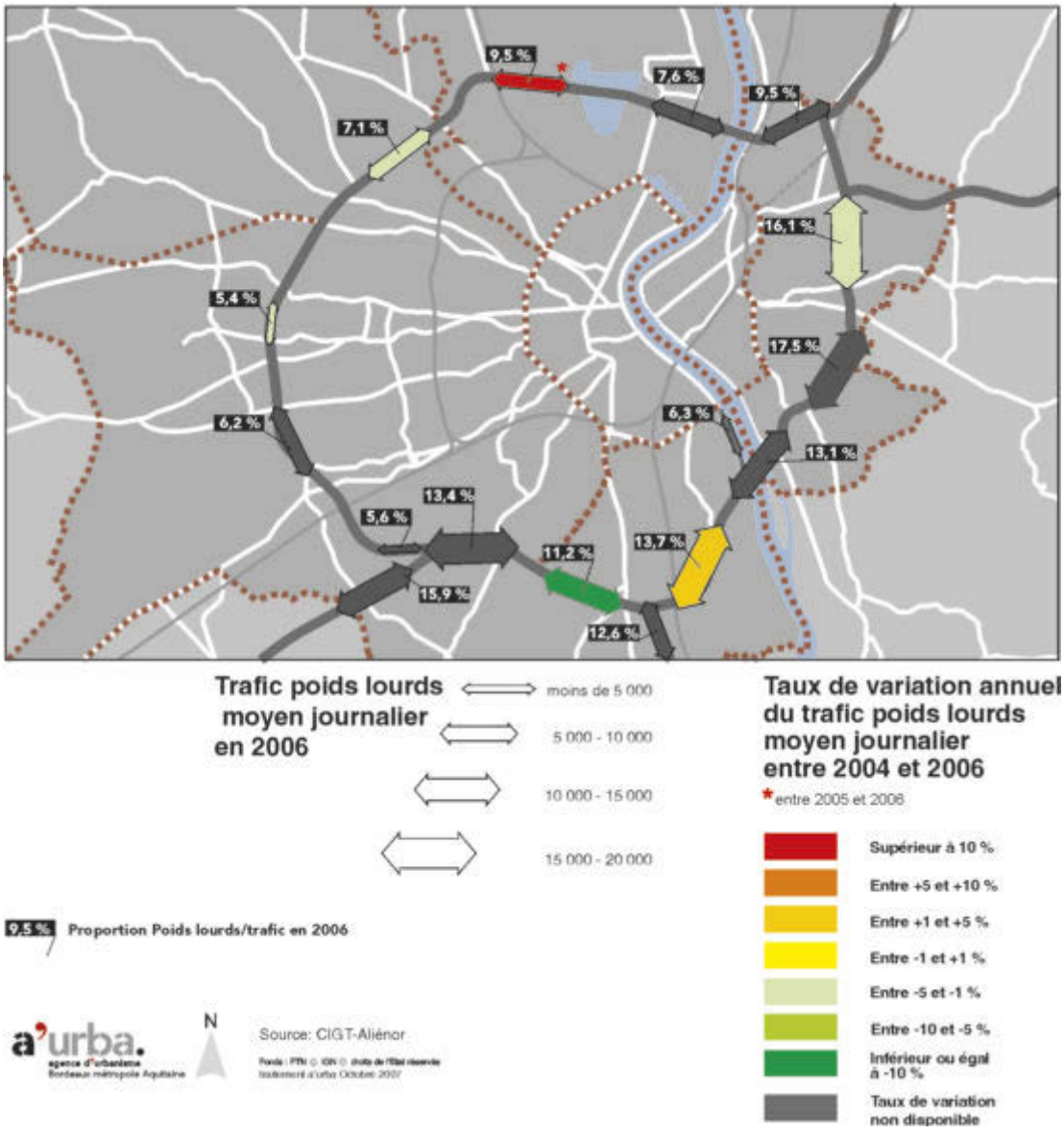
! Les données mesurées par les stations du CIGT-Aliénor n'ont pas pu être systématiquement renseignées en évolution de trafic. Et celles des deux stations situées respectivement entre les diffuseurs 4a et 5 d'une part et le diffuseur 14 et l'échangeur 15 d'autre part, le sont pour la période 2003-2006.

En termes d'évolution du trafic, le tronçon qui dessert la zone logistique de Bruges indique la progression la plus forte avec environ +12 % de trafic annuel entre 2003 et 2006, tandis que celui situé entre les diffuseurs 7 et 8 est marqué par une progression annuelle de 8 % environ (entre 2000 et 2006). On notera que le trafic de ce dernier tronçon connaît une tendance inverse depuis 2004, c'est-à-dire à la baisse, avec un taux de variation annuel de -3,4 %. Le reste du trafic «rive gauche» sections sud-ouest est en baisse de 2 à 5 % par an sur la période de 2000 à 2006, tendance qui est renforcée depuis 2004 sur le tronçon situé entre les diffuseurs 10 et 11.

Côté itinéraire «rive droite», le trafic est en hausse de 3 à 7 % chaque année, entre 2000 et 2006, avec un maximum entre l'échangeur 19 de l'A62 et le pont François Mitterrand. La tendance récentre (entre 2004 et 2006) est cependant plutôt à la baisse avec notamment un taux de variation annuel de près de -15 % pour le tronçon renseigné entre l'A63 et l'A62 (cf. page suivante).

Trafic poids lourds moyen journalier en 2006 et évolution entre 2004 et 2006

Les données mesurées par les stations du CIGT-Aliénor n'ont pas pu être systématiquement renseignées en évolution de trafic. Et celles de la station située entre les diffuseurs 4a et 5 le sont pour la période 2005-2006.



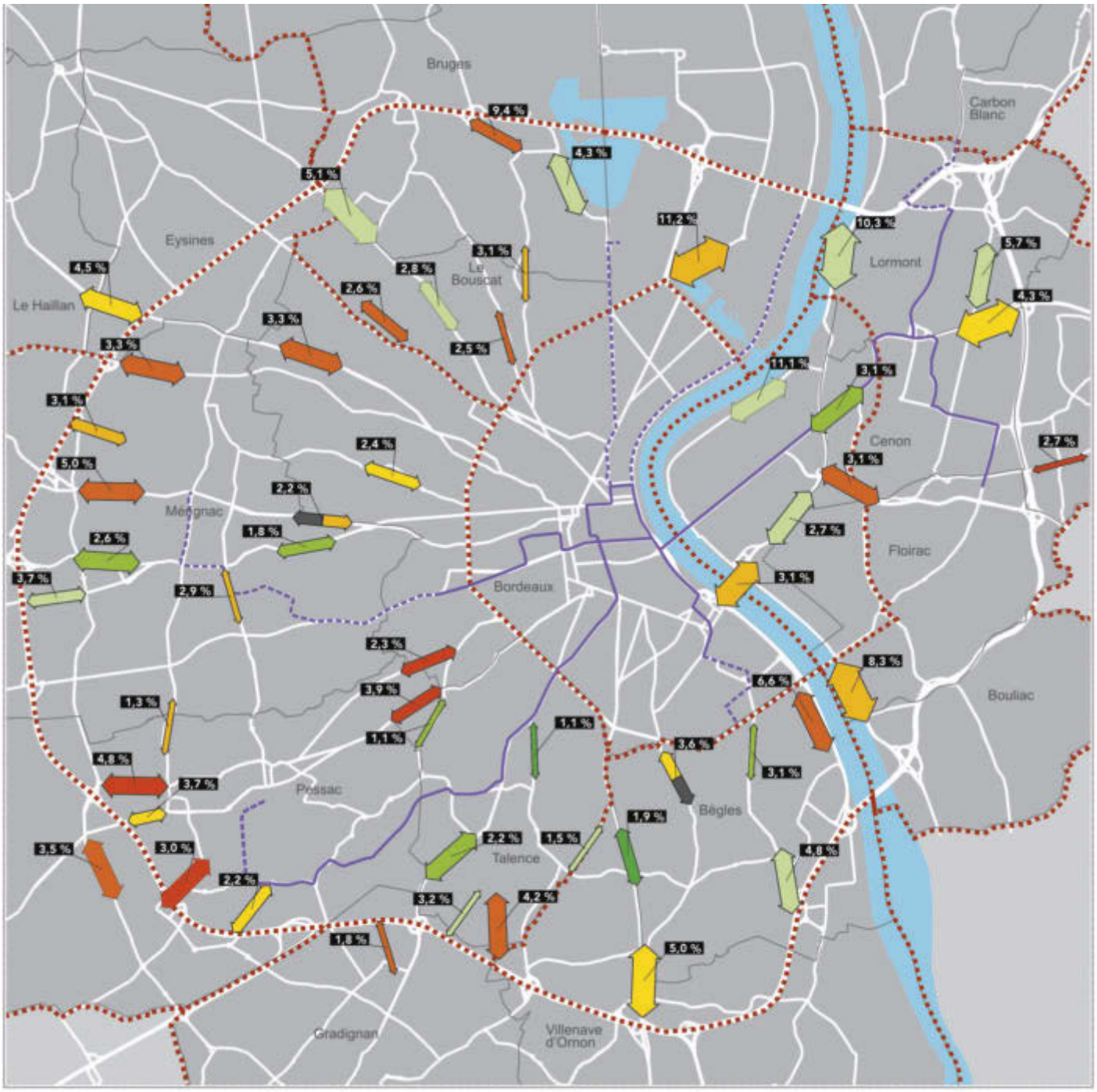
Le déséquilibre itinéraire «rive droite» / itinéraire «rive gauche» est beaucoup plus marqué dans le trafic poids lourds que dans le trafic global. Le plus inquiétant pour le respect des objectifs de la LAURE et de ses PDU se situe dans le fait que le trafic poids lourds croit nettement plus que le trafic automobile. Aujourd'hui, la politique en matière de transport de marchandises a pris beaucoup de retard par rapport à celle des déplacements urbains. Elle demande aussi une prise en compte à l'échelle européenne plus évidente que ne l'est celle visant le trafic automobile. Néanmoins, la tendance à la baisse du trafic poids lourds observée depuis 2004 est bien réelle, malgré des trafics 2006 souvent bien au-dessus de ceux de 2000.

Entre rocade et boulevards

Les données mesurées par les stations SIREDO ne sont parfois pas renseignées. La raison de ces dysfonctionnements n'est pas connue.

Conformément à la carte précédente des trafics poids lourds rocade et accès autoroutiers 2000-2006, l'évolution 2000-2006 des trafics poids lourds sur le territoire intra-rocade, hors boulevards rive gauche, révèle une croissance nettement plus soutenue que celle du trafic globale (cf. p. 26).

Trafic poids lourds moyen journalier en 2006 et évolution entre 2000 et 2006



9,5 % Proportion poids lourds/trafic total en 2006

Trafic poids lourds moyen journalier * en 2006

*calculé sur les jours ouvrables

- 0 - 300
- 300 - 600
- 600 - 1 000
- 1 000 - 1 500
- Plus de 1 500 véhicules

Taux de variation annuel du trafic poids lourds moyen journalier entre 2000 à 2006

- Supérieur à 6 %
- Entre +3 et +6 %
- Entre +1 et +3 %
- Entre -1 et +1 %
- Entre -3 et -1 %
- Entre -6 et -3 %
- Inférieur à -6 %
- Taux de variation non disponible

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

N

Source: CUB , Observatoire de la circulation
données comparatives 2000-2006

Fonds : FTN © IGN © droits de l'Etat réservés
traitement a'urba Août 2007

La tendance sur cette période est donc bien à la hausse, bien que certains itinéraires traditionnels poids lourds soient marqués par une baisse, quai de Brazza (rive droite) par exemple où l'on enregistre une baisse annuelle d'environ 2 % du trafic poids lourds.

Par ailleurs, l'analyse des évolutions de trafic entre 2004 et 2006 indique que les tendances globales observées entre 2000 et 2006 tendent à se renforcer depuis 2004. Les tronçons en nette baisse le sont encore un peu plus, et ceux en très forte hausse confirment et sont même plus nombreux. On notera cependant que les accès sud des quais de Garonne sont de plus en plus utilisés par les poids lourds, et qu'à l'inverse, le boulevard Joliot-Curie l'est de moins en moins entre l'avenue Jean-Jaurès et le pont Saint-Jean.

Aucune tendance particulière ne se dégage véritablement dans le choix des itinéraires pratiqués.

Des itinéraires à fort trafic poids lourds ou à forte proportion poids lourds (par rapport au trafic total) présentent des hausses de trafic significatives entre 2000 et 2006 :

- boulevard Alfred Daney à Bordeaux, +2,0 % de trafic annuel à environ 1 800 poids lourds / jour (11,2 % du trafic total) ;
- quai de la Souys à Floirac, +2,7 % de trafic annuel à environ 1 600 poids lourds / jour (8,3 % du trafic total) ;
- quai du président Wilson à Bègles, +4,5 % de trafic annuel à environ 1 000 poids lourds / jour (6,6 % du trafic total) ;
- l'axe d'entrée à la zone logistique de Bruges, +5,6 % de trafic annuel à environ 580 poids lourds / jour (9,4 % du trafic total).

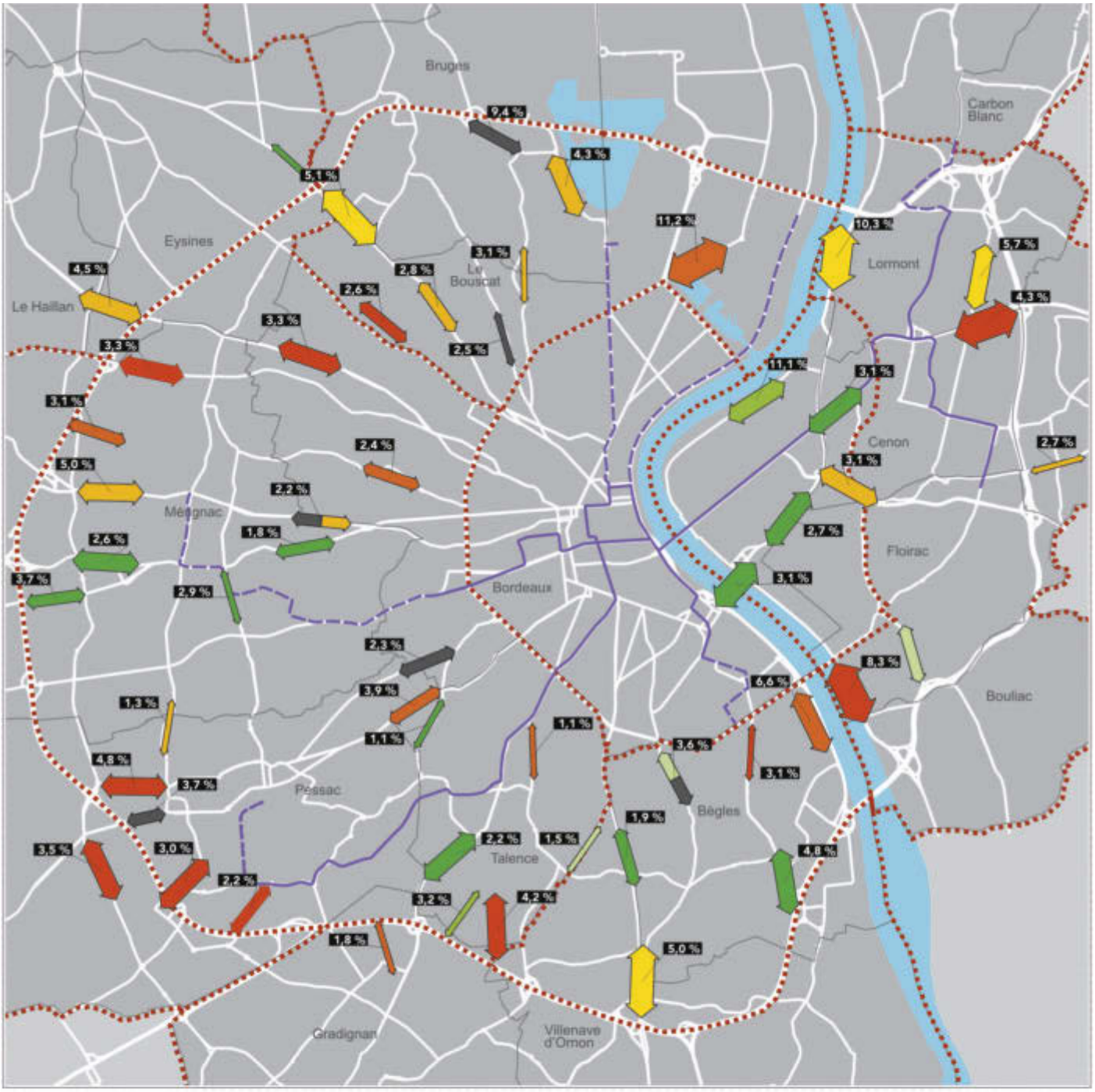
D'autres itinéraires moins fréquentés ou à moindre proportion poids lourds montent parfois en charge avec des taux de variation annuels très élevés pour des tronçons urbains :

- avenue maréchal de Lattre de Tassigny à Bordeaux, +5,8 % de trafic annuel à environ 600 poids lourds / jour (3,3 % du trafic total) ;
- avenue de l'Yser à Mérignac, +5,6 % de trafic annuel à environ 900 poids lourds / jour (5,0 % du trafic total) ;
- avenue de Madran à Pessac, +6,9 % de trafic annuel à environ 800 poids lourds / jour (4,8 % du trafic total) ;
- route de Canéjan à Pessac, +9,4 % de trafic annuel à environ 700 poids lourds / jour (3,0 % du trafic total) ;
- avenue Jean-Jaurès à Pessac, +7,8 % de trafic annuel à environ 600 poids lourds / jour (3,9 % du trafic total) ;
- rue de Bethmann à Bordeaux, +7,6 % de trafic annuel à environ 400 poids lourds / jour (2,3 % du trafic total) ;
- avenue Proudhon à Villenave d'Ornon, +5,9 % de trafic annuel à environ 800 poids lourds / jour (4,2 % du trafic total) ;
- boulevard de Feydeau à Artigues, +6,8 % de trafic annuel à environ 200 poids lourds / jour (2,7 % du trafic total).

Enfin, quelques tronçons à trafic poids lourds plus modéré présentent des baisses significatives :

- route de Toulouse à Bègles / Villenave d'Ornon, -6,9 % de trafic annuel à environ 300 poids lourds / jour (1,9 % du trafic total) ;
- rue Lamartine à Talence, -6,0 % de trafic annuel à environ 50 poids lourds / jour (1,1 % du trafic total) ;
- avenue Jean-Jaurès à Cenon, -4,3 % de trafic annuel à environ 700 poids lourds / jour (3,1 % du trafic total) ;
- avenue de la Libération à Talence, -3,0 % de trafic annuel à environ 700 poids lourds / jour (2,2 % du trafic total) ;
- avenue Kennedy à Mérignac, -4,1 % de trafic annuel à environ 700 poids lourds / jour (2,6 % du trafic total) ;
- avenue de la Marne à Mérignac, -3,0 % de trafic annuel à environ 300 poids lourds / jour (1,8 % du trafic total).

Trafic poids lourds moyen journalier en 2006
part modale des poids lourds en 2006 et évolution entre 2004 et 2006



9,5 % Proportion poids lourds/trafic total en 2006

Trafic poids lourds moyen journalier * en 2006

*calculé sur les jours ouvrables

- 0 - 300
- 300 - 600
- 600 - 1 000
- 1 000 - 1 500
- Plus de 1 500 véhicules

Taux de variation annuel du trafic poids lourds moyen journalier entre 2004 à 2006

- Supérieur à 6 %
- Entre +3 et +6 %
- Entre +1 et +3 %
- Entre -1 et +1 %
- Entre -3 et -1 %
- Entre -6 et -3 %
- Inférieur à -6 %
- Taux de variation non disponible

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

N

Source: CUB , Observatoire de la circulation
données comparatives 2004-2006

Fonds : IGN © IGN © droits de l'Etat réservés
traitement a'urba Octobre 2007

⚠ Au-delà de la simple, mais bien réelle, augmentation de trafic poids lourds en zone urbaine, de nouveaux points d'entrée dans l'agglomération se font jour et révèlent par conséquent une montée en puissance de certains itinéraires intra-rocade autrefois plus délaissés par les poids lourds. C'est le cas de l'ouest mérignacais et des itinéraires rocade / Bordeaux via Pessac. Les itinéraires traditionnels ne sont pour autant pas délaissés (Bordeaux-nord, boulevard de l'Entre-deux-Mers, quai de la Souys,...).Une certitude : les tendances observées depuis 2000 se sont renforcées depuis 2004.

Bilan des espaces de livraison de proximité (ELP)

source : La Petite Reine SARL

La Petite Reine®

! La société «La Petite Reine» a été fondée en 2001 à Paris.
Elle a d'emblée créé son propre secteur d'activité en devenant le premier prestataire en France de livraisons - stockage utilisant le vélo (triporteurs & cargocycles) comme unique moyen de transport.
Son développement est rapide et une agence est ouverte en 2005 à Bordeaux puis en 2006 à Rouen et Lille. Des ouvertures étaient prévues en 2007 à Dijon, Lyon et Paris.

L'expérimentation en tant que telle des espaces de livraison de proximité (ELP), soutenue par la CCI et la CUB, a été développée de 2003 à juin 2006 sous la forme véritable de l'espace de livraison de proximité. Le stockage momentané des livraisons et des enlèvements se faisait alors sur espace piétonnier (bungalow) ou dans un local commercial en deux sites distincts, rue de l'Esprit des Lois - rue Louis et rue du Loup - rue Ravez.

C'est en juin 2005 que la société La Petite Reine (cf. ci-contre) a repris l'activité des ELP. Jusqu'en juin 2006, les deux emplacements initiaux ont été conservés pour ensuite laisser place à une véritable plateforme logistique louée à Parcub dans le parc de stationnement Front du Médoc.

Pour des raisons de capacité et d'efficacité, l'activité de la société se cantonne actuellement à une partie du secteur intra-boulevards de Bordeaux et plus précisément le secteur intra-cours complété de toute la zone entre cours et boulevards située entre les barrières du Médoc et de Pessac.

La clientèle de La Petite Reine est très essentiellement composée des sociétés de livraison express (Chronopost, DHL, TNT,...) dont les véhicules motorisés de gros gabarits ne sont pas adaptés aux secteurs hypercentraux de livraison. Plus ponctuellement, des grandes enseignes de centre-ville (FNAC, Galeries Lafayettes, Go Sport, Sephora), des banques, notaires ou avocats, font appel aux services de La Petite Reine pour ce que l'on appelle des enlèvements (par opposition aux livraisons). Globalement, les proportions livraisons / enlèvements sont de l'ordre de 85 % / 15 %.

A titre d'exemple, en juin 2007, la société est intervenue sur près de 9 000 points de livraison et d'enlèvements pour environ 15 000 colis livrés ou enlevés.

Pour preuve de sa bonne santé, le chiffre d'affaires national de La Petite Reine double chaque année depuis trois ans.

⚠ L'existence de La Petite Reine repose sur le constat suivant : les moyens utilisés pour le transport de marchandises en centre-ville sont très souvent surdimensionnés. Une camionnette de livraison pèse plus d'une tonne, livre en moyenne moins de 100 kg de marchandises et parcourt environ 15 km sur la zone à livrer. Les véhicules de La Petite Reine pèsent 80 kg, ont une capacité de charge de 150 kg et une autonomie de 30 km. Ils sont surtout non-polluants.

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Hangar G2 ~ Bassin à flot n°1
quai Armand Lalande
BP 71
33041 Bordeaux cedex ~ France
contact@aurba.org