	Présentation du rapport au Conseil de Bordeaux Métropole du 25 novembre 2021	Rapport
	Direction de la multimodalité Service modes actifs	N° 37217

Commission(s) :
Mobilites, Transports et stationnements du 10 novembre 2021

1er Plan marche métropolitain - Décision - Adoption

Résumé: Le Schéma des mobilités approuvé par le Conseil de Bordeaux Métropole le 23 septembre 2021, a pour objectif de décongestionner la Métropole et offrir à chaque usager un large choix de mobilités alternatives, parmi lesquelles l'usage de la marche pour lequel elle fixe un objectif de part modale de 32% à l'horizon 2030.

La présente délibération a ainsi pour objet de présenter le 1er plan marche métropolitain et son plan d'action annexé, qui permettront d'atteindre cet objectif ambitieux.

Documents annexes : 1er Plan marche_V211018.pdf

Madame Isabelle RAMI présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Le Schéma des mobilités approuvé par le Conseil de Bordeaux Métropole le 23 septembre 2021, a pour objectif de décongestionner la Métropole et offrir à chaque usager un large choix de mobilités alternatives, parmi lesquelles la marche.

Le présent 1er Plan marche métropolitain en est ainsi la déclinaison, afin d'atteindre l'objectif de part modale fixé à **32% à l'horizon 2030**.

Un 1er Plan marche métropolitain qui répond à des nombreux enjeux

La part modale de la marche sur le territoire métropolitain est déjà significative puisque 29% des déplacements sont effectués à pied sur la métropole (42% sur la seule Ville de Bordeaux), contre 24% en 2009.

Selon une étude IFOP (Institut français d'opinion publique) mandatée par Bordeaux Métropole en février 2021, 59% des métropolitains réalisent des trajets à pied tous les jours ou presque.

Un **potentiel de développement important** existe encore, en particulier sur les distances courtes, puisque 30% des déplacements effectués en voiture sont encore réalisés sur une distance inférieure à 2km, distance où la marche est pourtant particulièrement pertinente.

Le développement de l'usage de la marche permet d'instaurer un **cadre de vie plus apaisé**. Le modèle de la ville bâtie autour de l'automobile a montré ses limites et la population aspire aujourd'hui au développement d'une ville plus conviviale, plus apaisée, plus humaine, que le développement de la marche peut contribuer à faire émerger. Cet enjeu se trouve d'ailleurs au cœur du projet de la mandature actuelle.

Le Plan marche y répond en prévoyant d'accorder à la marche une part d'espace public plus représentative de sa pratique. La part d'aménagements dédiée à la marche sera ainsi rééquilibrée au regard de celle dédiée à la circulation automobile.

De cette façon le Plan marche remédiera dans le même temps à la problématique de la congestion automobile. Il permettra aux habitants de se reporter sur la marche sur les distances les plus courtes, notamment celles inférieures à 2km.

Le développement de la marche répond également à une exigence en matière de santé publique puisqu'elle permet une baisse des émissions de CO2 liées au transport routier et favorise un bon état de santé général.

L'essor de la marche représente enfin un enjeu économique important, notamment en termes d'entretien de la voirie et, à l'échelle individuelle, d'entretien du véhicule.

Enfin, il est important de souligner que le développement de la marche est une politique qui s'adresse à **tous les publics** : enfants, adultes, seniors, personnes handicapées...

L'attente est également forte dans la population, comme en témoigne le rendu en septembre 2021 du premier baromètre des villes marchables, résultant d'une enquête menée auprès de 43 000 françaises et français, par des associations de promotion de la marche du 7 Décembre 2020 au 15 Mars 2021

Ce dernier révèle que les 4 villes classées de la Métropole (>200 répondants) sont dans la moyenne nationale et jugées comme des villes « moyennement favorables à l'usage de la marche » : les villes de Bordeaux, Mérignac et Bègles obtiennent respectivement les notes de 9,1, 8,0 et 7,7 ; soit des notes équivalentes aux autres villes françaises de taille comparable. La Ville de Gradignan, quant à elle, se distingue au niveau national en obtenant la note de 14,4, deuxième ville du palmarès.

Ce même baromètre recense notamment 3 améliorations majoritairement attendues :

- Cheminements piétons plus larges, bien entretenus, sécurisés et désencombrés (41% des répondants) ;
- Réserver le trottoir aux piétons (30%) ;
- Verbaliser le stationnement sur passages piétons et trottoirs (28%).

Un 1er Plan marche coconstruit avec les partenaires, les élus des communes et les services de Bordeaux Métropole

La méthode générale de **co-construction** adoptée pour l'élaboration 1er Plan marche métropolitain reflète la volonté de la Métropole d'associer autant que possible les partenaires concernés. Bordeaux Métropole a également été accompagnée tout du long, par l'**agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine (a'urba)**, qui s'intéresse de près et depuis plusieurs années au sujet de la marche.

Les attentes de la population ont également pu être identifiées au travers de la consultation en ligne « Quelles mobilités demain sur Bordeaux Métropole ? » qui s'est déroulée du novembre 2020 au 15 janvier 2021.

Les partenaires associatifs et institutionnels, les élus des communes et les services techniques de la Métropole ont ainsi chacun été invités à participer à l'élaboration du Plan marche, qui aura ainsi duré **1 an**, jalonnée par :

- des **entretiens bilatéraux** menés avec des associations de promotion des mobilités alternatives et de la marche et de représentation des personnes handicapées, en particulier, en novembre 2020 ;
- **1 réunion de lancement** le 15 décembre 2020 puis **5 ateliers thématiques** du 7 au 21 janvier 2021, rassemblant des partenaires associatifs (Droits du piéton, APF France Handicap, Espace 33...) et institutionnels (Ademe, Cerema, Tbm...) ayant pour thème :
 1. Aménager des espaces publics plus accessibles, plus confortables et plus qualitatifs ;
 2. Renforcer l'articulation marche – transports collectifs ;
 3. Aller à l'école sans voiture ;
 4. Sensibiliser et communiquer pour agir sur les comportements - Partage de l'espace public ;
 5. Expérimenter et concerter.
- **1 séminaire animé par l'a'urba** le 2 mars 2021 puis **4 ateliers territoriaux** du 4 au 12 mars 2021, conduits auprès des élus et services des communes réunis par pôles territoriaux ; pour présenter et approfondir les propositions faites lors des ateliers partenariaux ;
- des **ateliers techniques** conduits tout au long mois de mai 2021 au sein des services de la Métropole pour étudier la faisabilité et décliner les propositions faites en ateliers ;
- **5 ateliers territoriaux et partenariaux** du 22 au 29 juin 2021 rassemblant une dernière fois partenaires et élus et services des communes pour valider le plan d'actions du 1er plan marche métropolitain.

L'élaboration du 1er Plan marche métropolitain aura ainsi réuni un grand nombre d'acteurs concernés. L'expertise de chacun a permis, en près de **50 heures de réunions**, d'imaginer des actions ambitieuses en faveur du développement de la marche sur le territoire.

Des moyens à la hauteur de l'ambition pour la réussite du Plan marche

Le 1er Plan marche métropolitain, détaillé en annexe, prévoit un plan d'action ambitieux et entend se donner les moyens nécessaires pour leur réalisation :

- en identifiant et valorisant les actions déjà menées et montants déjà engagés par la Métropole, en particulier dans les **Contrats de codéveloppement (CODEV)** et les programmations des **Fonds d'Intérêt Communaux (FIC)** des 28 communes de la Métropole, en matière d'aménagements ou encore de travaux de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics ;
- en développant de nouvelles actions dédiées, telles que des actions de création, agrandissement et/ou désencombrement de trottoirs ou encore d'apaisement des quartiers et des rues d'école, grâce à un fonds mis à la disposition des communes pour un montant prévisionnel de **30M€ sur 5 ans**

Pour assurer un suivi continu du Plan marche, des indicateurs d'évaluation ont été fixés et une **instance de suivi régulier** qui associera élus, services et partenaires associatifs impliqués sera mise en place.

Un plan de 19 actions

Le plan d'actions du 1er plan marche métropolitain, présenté et détaillé en annexe à la présente délibération, propose 19 actions regroupées en 5 axes :

Axe 1 - Concevoir un espace public plus marchable

- 1.1 Poursuivre l'apaisement des quartiers par la mise en œuvre de zones marchables ;
- 1.2 Désencombrer les trottoirs ciblés comme priorités piétonnes ;
- 1.3 Développer les promenades plantées dans le cadre du projet 1 million d'arbres ;
- 1.4 Mobiliser le Guide des aménagements des espaces publics et les documents de planification ;
- 1.5 Élaborer les 6 PAVE manquants et suivre la mise en œuvre des PAVE de chaque commune ;
- 1.6 Mettre en conformité et sécuriser les passages piétons.

Axe 2 - Favoriser des déplacements scolaires piétons autonomes

- 2.1 Expérimenter la fermeture de rues d'écoles ;
- 2.2 Favoriser l'écomobilité scolaire.

Axe 3 - Articuler la marche et les transports collectifs

- 3.1 Poursuivre l'équipement des arrêts de transports en commun de plans de quartier ;
- 3.2 Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus les plus utilisés et de leurs alentours ;
- 3.3 Identifier et faire connaître les principaux raccourcis piétons entre stations de tramway.

Axe 4 - Valoriser la marche en tant que mode de déplacement quotidien

- 4.1 Élaborer un Code de la rue métropolitain ;
- 4.2 Mettre en place un jalonnement piéton sobre dans les communes volontaires ;
- 4.3 Valoriser les temps de parcours à pied et les bienfaits de la marche ;
- 4.4 Renforcer le sentiment de sécurité lors de déplacements nocturnes ;
- 4.5 Promouvoir ou développer une application de déplacement piéton.

Axe 5 - Faire événement autour de la marche

- 5.1 Promouvoir la marche au travers de la découverte du patrimoine naturel ;
- 5.2 Promouvoir la marche autour de marquages d'animation ;
- 5.3 Observer la satisfaction des habitants dans la mise en œuvre des actions du Plan marche.

Ceci étant exposé, il vous est demandé Mesdames et Messieurs de bien vouloir, si tel est votre avis, adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L. 5217-2 ;

VU la délibération n°2021-430 du Conseil de métropole du 23 septembre 2021 adoptant le Schéma

métropolitain des mobilités ;

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT QUE le développement de la pratique de la marche est indispensable à la lutte contre la congestion automobile, à l'amélioration de la qualité de l'air, à la santé de nos concitoyens et plus globalement à l'amélioration du cadre de vie,

DECIDE

Article unique : d'adopter le 1er Plan marche métropolitain et son plan d'actions.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 25 novembre 2021,

Pour expédition conforme,
par délégation,
la Conseillère déléguée,

Madame Isabelle RAMI

1^{er} Plan marche métropolitain 2021-2026



Un 1^{er} Plan marche métropolitain qui s'inscrit dans la révision du Schéma métropolitain des mobilités

Le 1^{er} Plan marche métropolitain 2021 s'inscrit dans le cadre du nouveau Schéma des mobilités approuvé par Bordeaux Métropole le 23 septembre 2021.

Il entend répondre à l'ambition de la mandature actuelle de développer l'usage de la marche, en portant sa part modale à 32% à l'horizon 2030.

Un 1^{er} Plan marche métropolitain qui répond à des nombreux enjeux

Etat des lieux

À ce jour, la part modale de la marche sur le territoire métropolitain est déjà significative puisque 29% des déplacements sont effectués à pied, contre 24% en 2009 (fig.1). Ce chiffre monte aujourd'hui à 42% sur le territoire de la Ville de Bordeaux.

Par ailleurs selon une étude Ifop de février 2021 intitulée « La mobilité des habitants de Bordeaux Métropole à l'heure du COVID-19 » et menée à la demande de la Métropole, 59% des habitants déclarent utiliser la marche à pied tous les jours ou presque. Ce chiffre prend en compte les trajets effectués entièrement à pied, mais aussi ceux qui le sont partiellement.

Il est à noter enfin que la marche est le principal mode de déplacement sur le territoire métropolitain pour les distances inférieures à 1km (fig.2).

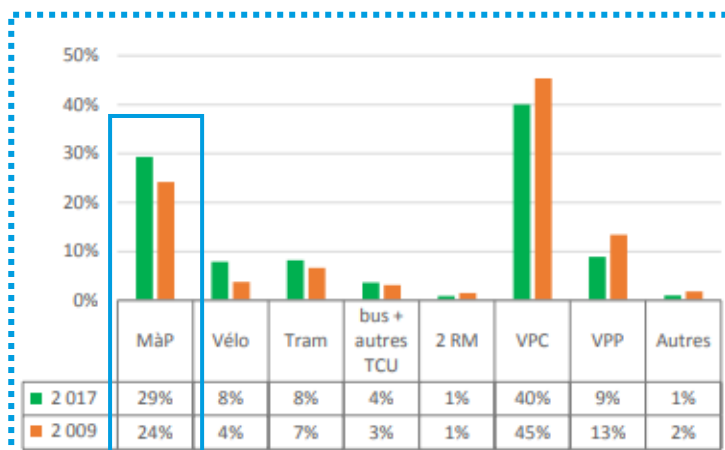


Fig.1 : Répartition des parts modales sur le territoire métropolitain
Source : enquête mobilité ménage 2017 – Bordeaux Métropole

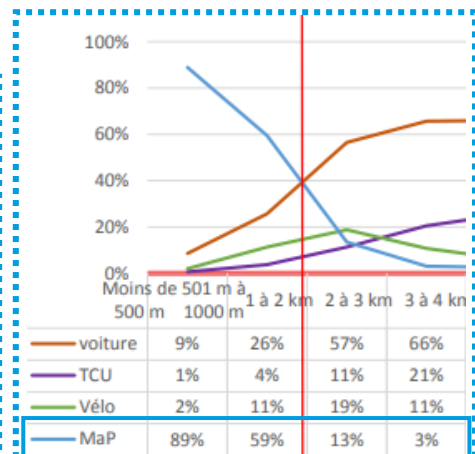


Fig. 2. Répartition des différents moyens de déplacement sur le territoire métropolitain en 2017 en fonction de la distance parcourue
Source : enquête mobilité ménage 2017 – Bordeaux Métropole

Malgré ces chiffres encourageants, un potentiel de développement important existe encore, en particulier sur les distances courtes, puisque 30% des déplacements effectués en voiture sont encore réalisés sur une distance inférieure à 2km (fig.2).

Ce potentiel de report modal place la marche en position privilégiée parmi les modes de déplacement alternatifs que la Métropole souhaite développer pour répondre à de nombreux enjeux.

Des enjeux en termes de cadre de vie, de santé publique et d'économie

En premier lieu le développement de l'usage de la marche permettrait d'instaurer un cadre de vie plus apaisé. Le modèle de la ville bâtie autour de l'automobile a montré ses limites et la population aspire aujourd'hui au développement d'une ville plus conviviale, plus apaisée, plus humaine, que le développement de la marche peut contribuer à faire émerger. Cet enjeu se trouve d'ailleurs au cœur du projet de la mandature actuelle.

Le Plan marche y répond en prévoyant d'accorder à la marche une part d'espace public plus représentative de sa pratique. La part d'aménagements dédiée à la marche sera ainsi rééquilibrée au regard de celle dédiée aux autres modes ; pour créer une meilleure intermodalité notamment.

De cette façon le Plan marche remédiera dans le même temps à la problématique de la congestion automobile. Il permettra aux habitants de se reporter sur la marche sur les distances les plus courtes, notamment celles inférieures à 2km.

Le développement de la marche répond également à une exigence en matière de santé publique puisqu'elle permet une baisse des émissions de CO2 liées au transports routier et favorise un bon état de santé général.

L'essor de la marche représente enfin un enjeu économique important, notamment en termes d'entretien de la voirie et, à l'échelle individuelle, d'entretien du véhicule.

Il est important de souligner que le développement de la marche est une politique qui s'adresse à **tous les publics : enfants, adultes, seniors, personnes handicapées...**

L'attente est également forte dans la population, comme en témoigne le rendu en septembre 2021 du premier baromètre des villes marchables, résultant d'une enquête menée auprès de 43 000 françaises et français, par des associations de promotion de la marche du 7 Décembre 2020 au 15 Mars 2021

Ce dernier révèle que les 4 villes classées de la Métropole (>200 répondants) sont dans la moyenne nationale de 9,2/20 comme villes « moyennement favorables à l'usage de la marche » : les villes de Bordeaux, Mérignac et Bègles obtiennent respectivement les notes de 9,1, 8,0 et 7,7. La Ville de Gradignan, quant à elle, se distingue au niveau national en obtenant la note de 14,4, deuxième ville du palmarès.

Le baromètre recense notamment 3 améliorations majoritairement attendues :

- Cheminements piétons plus larges, bien entretenus, sécurisés et désencombrés (41% des répondants)
- Réserver le trottoir aux piétons (30%)
- Verbaliser le stationnement sur passages piétons et trottoirs (28%)

Un 1^{er} Plan marche coconstruit avec les partenaires, les élus des communes et les services de Bordeaux Métropole

La méthode générale de co-construction adoptée pour l'élaboration 1^{er} Plan marche métropolitain reflète la volonté de la Métropole d'associer autant que possible les partenaires concernés.

Les partenaires associatifs et institutionnels, les élus des communes et les services techniques de la Métropole ont ainsi chacun été invités à participer à l'élaboration du Plan marche.

Les attentes de la population ont également pu être identifiées au travers de la consultation en ligne « Quelles mobilités demain sur Bordeaux Métropole ? » qui s'est déroulée du 26 novembre 2020 au 15 janvier 2021.

L'élaboration du plan marche s'est ainsi organisée en 5 temps, accompagnée tout du long, par l'agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine (a'urba), qui s'intéresse de près et depuis plusieurs années au sujet de la marche.

Les entretiens bilatéraux avec des associations en novembre 2020

Dans le cadre de l'élaboration du Schéma des mobilités et des plans vélo et marche, Isabelle Rami, conseillère métropolitaine déléguée aux mobilités alternatives a rencontré séparément une dizaine d'associations de promotion des modes actifs (marche, vélo, engins de déplacements personnels...) et de représentants du handicap, afin de recueillir leurs attentes sur ces sujets.

Le lancement de la démarche et les ateliers partenariaux du 7 au 21 janvier 2021

L'élaboration du Plan marche a été inaugurée par une réunion de lancement organisée le 15 décembre 2020 auprès des partenaires. Elle a permis de leur présenter le contexte dans lequel le Plan marche s'inscrit, ses grands enjeux, ainsi que la méthode qui allait être suivie.

Puis, une première série de 5 ateliers, qui a eu lieu du 7 au 21 janvier 2021, a rassemblé les partenaires associatifs (Droits du piéton, APF France Handicap, Espace 33 etc.) et institutionnels (Cerema, Ademe, Tbm, etc.).

Elle a permis d'explorer les 5 thèmes suivants :

1. Aménager des espaces publics plus accessibles, plus confortables et plus qualitatifs
2. Renforcer l'articulation marche – transports collectifs
3. Aller à l'école sans voiture
4. Sensibiliser et communiquer pour agir sur les comportements - Partage de l'espace public
5. Expérimenter et concerter

Les discussions ont permis de faire émerger des propositions d'actions concrètes, basées sur l'expertise des différents partenaires.

Le séminaire et les ateliers territoriaux du 4 au 12 mars 2021

Le 2 mars, un séminaire a été organisé par l'a'urba auprès de l'ensemble des élus, services et partenaires associés à la démarche pour prendre du recul sur la thématique, identifier les enjeux généraux de la marche et s'inspirer de ce qui peut se faire ailleurs sur ce sujet.

L'ébauche de plan d'actions imaginée lors des premiers ateliers et présenté lors du séminaire a ensuite été présentée aux élus et aux services des communes lors d'une deuxième série d'ateliers organisés par pôles territoriaux, qui s'est déroulée du 4 au 12 mars 2021.

L'objectif de ces ateliers était d'envisager des actions plus territorialisées, que les communes pourraient inscrire dans leurs nouveaux contrats de codéveloppement (Codev 5), qui sont en cours d'élaboration et qui seront conclus en septembre 2021.

Les ateliers techniques du mois de mai 2021

Une troisième série d'ateliers, qui a eu lieu tout au long du mois de mai, a ensuite permis d'examiner les différentes actions envisagées avec les différents services techniques de la Métropole, notamment les directions de la signalisation, de l'urbanisme, de la communication, le service espaces publics et patrimoine, la direction circulation et stationnement, les référents mobilités des pôles territoriaux...

Ces réunions ont permis de préciser la faisabilité technique des actions, les étapes, délais et budgets requis pour les mettre en œuvre, les risques éventuels associés à chacune, et les groupes de travail à mettre en place. Chaque action a fait l'objet de la rédaction d'une fiche-action qui recense les informations essentielles pour sa présentation et sa mise en œuvre.

Les ateliers territoriaux et partenariaux du 22 au 29 juin 2021

Le processus d'élaboration du Plan marche s'est conclu entre le 22 et le 30 juin, avec l'organisation de 5 nouveaux ateliers qui ont permis de présenter le plan d'actions finalisé aux élus et aux partenaires. Quatre premiers ateliers ont été organisés par pôles territoriaux et ont permis la présentation du plan d'actions du Plan marche aux élus et services des communes. Un autre atelier a ensuite permis la présentation du plan d'actions Plan marche aux partenaires associatifs et institutionnels.

L'avancée du Plan marche a été également présentée en Bureau le 25 février, au comité de pilotage du schéma des mobilités le 4 mars, puis en Conférence des maires le 16 mars 2021.

L'élaboration du 1^{er} Plan marche métropolitain aura ainsi réuni un grand nombre d'acteurs concernés. L'expertise de chacun a permis, en près de 50 heures de réunions, d'imaginer des actions ambitieuses en faveur du développement de la marche sur le territoire, présentées dans le plan d'actions ci-après.

Objectifs et moyens mis en œuvre pour la réussite du Plan marche

Le Schéma des mobilités approuvé le 23 septembre 2021 en Conseil de Métropole fixe l'objectif de porter la part modale de la marche à **32% à l'horizon 2030**. Au-delà de la quantité de déplacements effectués en marchant, c'est la qualité de ses déplacements qui est également visée.

Pour ce faire, le 1^{er} Plan marche métropolitain prévoit un plan de 19 actions décrites dans le présent document et entend donner les moyens nécessaires pour leur réalisation :

- en identifiant et valorisant les actions déjà menées et montants déjà engagés par la Métropole, en particulier dans les **Contrats de codéveloppement (CODEV)** et les programmations des **Fonds d'Intérêt Communaux (FIC)** des 28 communes de la Métropole, en matière d'aménagements ou encore de travaux de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics ;
- en développant de nouvelles actions dédiées, telles que des actions de création, agrandissement et/ou désencombrement de trottoirs ou encore d'apaisement des quartiers et des rues d'école, grâce à un fonds mis à la disposition des communes pour un montant de **30M€ sur 5 ans**

Une amélioration et un suivi continu du Plan marche

Des indicateurs d'évaluation ont été indiqués pour chaque fiche action, afin de suivre l'avancée et les résultats du Plan marche. Au-delà du suivi de ces indicateurs, le Service modes actifs de Bordeaux Métropole assurera une coordination et un **suivi quotidien des actions** menées, en vue d'une amélioration continue du Plan marche.

Il a également été proposé lors des ateliers de travail de constituer une **instance de suivi** régulier du plan marche qui associerait élus, services et partenaires associatifs impliqués dans sa mise en œuvre.

Un projet de plan d'action de 19 actions, organisées selon 5 axes

Axe 1 – Concevoir un espace public plus marchable

- 1.1 **Poursuivre l'apaisement des quartiers par la mise en œuvre de zones marchables**
Cette action vise à créer des zones marchables apaisées grâce à des aménagements de voirie.
- 1.2 **Désencombrer les trottoirs ciblés comme priorités piétonnes**
Cette action vise à désencombrer les trottoirs les plus utilisés pour améliorer la circulation des usagers.
- 1.3 **Développer les promenades plantées dans le cadre du projet 1 Million d'arbres**
Cette action vise à promouvoir la marche grâce à des plantations d'arbres le long des axes de circulation piétonne.
- 1.4 **Mobiliser le Guide des aménagements des espaces publics et les documents de planification**
Cette action vise à aligner les documents cadres sur les ambitions de la Métropole sur le sujet de la marche et à garantir leur appropriation par les chefs de projets.
- 1.5 **Élaborer les 6 PAVE manquants et suivre la mise en œuvre des PAVE de chaque commune**
Cette action vise à accompagner les communes dans l'élaboration et la mise en œuvre de leur PAVE.
- 1.6 **Mettre en conformité et sécuriser les passages piétons**
Cette action vise à libérer l'espace public sur 5 mètres en amont des passages piétons afin de se conformer aux exigences posées par l'article 52 de la loi LOM (Loi d'Orientations des Mobilités).

Axe 2 - Favoriser des déplacements scolaires piétons autonomes

- 2.1 **Expérimenter la fermeture de rues d'écoles**
Cette action vise à fermer totalement ou partiellement les rues d'écoles aux véhicules motorisés.
- 2.2 **Favoriser l'écomobilité scolaire**
Cette action vise à accompagner les communes qui souhaitent développer la mobilité scolaire piétonne.

Axe 3 - Articuler la marche et les transports collectifs

- 3.1 **Poursuivre l'équipement des arrêts de transports en commun de plans de quartier**
Cette action vise à valoriser la marche aux arrêts de transports en commun.
- 3.2 **Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus les plus utilisés et de leurs alentours**
Cette action vise à favoriser l'articulation marche/transports collectifs en garantissant la sécurité et le confort de tous les usagers aux abords des arrêts de bus.
- 3.3 **Identifier et faire connaître les principaux raccourcis piétons entre stations de tramway**
Cette action vise à identifier et faire connaître les raccourcis piétons entre deux stations de tramway.

Axe 4 - Valoriser la marche en tant que mode de déplacement quotidien

- 4.1 **Élaborer un Code de la rue métropolitain**
Cette action vise à communiquer sur les bonnes pratiques à adopter dans l'espace public pour en assurer un meilleur partage.
- 4.2 **Mettre en place un jalonnement piéton sobre dans les communes volontaires**
Cette action vise à élaborer un jalonnement piéton harmonisé au sein des communes volontaires.
- 4.3 **Valoriser les temps de parcours à pied et les bienfaits de la marche**
Cette action vise à valoriser les temps de parcours à pied réels et les bienfaits de la marche.
- 4.4 **Renforcer le sentiment de sécurité lors de déplacements nocturnes**
L'action vise à renforcer le sentiment de sécurité lors de déplacements à pied, la nuit en particulier.
- 4.5 **Promouvoir ou développer une application de déplacement piéton**
L'action consiste à saisir l'opportunité offertes par les outils numériques pour développer la marche.

Axe 5 - Faire évènement autour de la marche

- 5.1 **Promouvoir la marche au travers de la découverte du patrimoine naturel**
Cette action vise à promouvoir la marche par la valorisation du patrimoine naturel de la métropole.
- 5.2 **Promouvoir la marche autour de marquages d'animation**
Cette action vise à favoriser la marche en la rendant plus fluide grâce à des marquages d'animation.
- 5.3 **Observer la satisfaction des habitants dans la mise en œuvre des actions du Plan marche**
Cette action vise à évaluer la satisfaction des habitants par des enquêtes de comptages et qualitatives.

AXE 1 – CONCEVOIR UN ESPACE PUBLIC PLUS MARCHABLE

ACTION 1.1 – POURSUIVRE L'APAISEMENT DES QUARTIERS PAR LA MISE EN ŒUVRE DE ZONES MARCHABLES

GENERALITES

Présentation

Cette action vise à créer des zones marchables grâce à des aménagements de voirie permettant d'apaiser et sécuriser l'espace public.

Etat des lieux

En 2017, la part modale piétonne était de 29%, contre 25% en 2009. Cette augmentation s'est notamment faite grâce à l'apaisement des voies circulation et le développement des zones 30 et des zones de rencontre, qui sont respectivement passées de 216 km à 500 km et de 26 km à 74 km ces 5 dernières années.

Pour développer plus encore la marche, les communes conduisent déjà des actions, parmi lesquelles :

- La Ville de Bordeaux dispose d'un secteur à accès réglementé qu'elle souhaite étendre
- A l'instar de la Ville de Bègles devenue « Ville 30km/h » expérimentale en 2019, la Ville de Bordeaux est par ailleurs presque entièrement en zone 30 et prévoit d'apaiser l'ensemble de l'intra-boulevard d'ici février 2022, tout comme les villes de Carbon-Blanc et Lormont en 2021. Mérignac, Saint-Aubin-de-Médoc, et Le Bouscat sont aussi engagées dans ce processus.
- Les villes déploient des bancs et fontaines qui participent à l'apaisement des quartiers

Description et enjeux

Ces actions s'appuient sur la volonté des communes de développer des aménagements pour rééquilibrer le rapport entre l'usage de la marche et la part d'espace public qui est effectivement aménagée pour sa pratique.

Les projets seront ainsi conduits dans le cadre des projets Codev, FIC et du programme annuel de la Direction Signalisation, pour notamment :

- Créer/étendre des zones à contrôle d'accès
- Créer des zones 30 généralisées ou localisées
- Créer des zones de rencontre
- Créer des aires piétonnes
- Agrandir voire créer de nouveaux trottoirs
- Poursuivre le déploiement de bancs et de fontaines

Ces espaces seront matérialisés à minima par une signalisation adéquate (panneaux, marquage au sol...), par des aménagements légers voire pourront, pour certains, faire l'objet d'aménagements plus lourds (abaissement des trottoirs, mise en place d'un revêtement spécifique...).

En plus des actions déjà inscrites aux Codev et aux FIC, une enveloppe de 27,5M€ entre 2022 et 2026 est également mise à la disposition des pôles territoriaux et des communes pour conduire des opérations spécifiques en faveur de la marche (actions 1.1 et 1.2)

Des groupes de travail internes seront également organisés pour améliorer la qualité des zones 30, des zones de rencontre et des aires piétonnes au-delà de leur déploiement strict, en vue de créer des documents de référence à l'échelle métropolitaine en la matière.

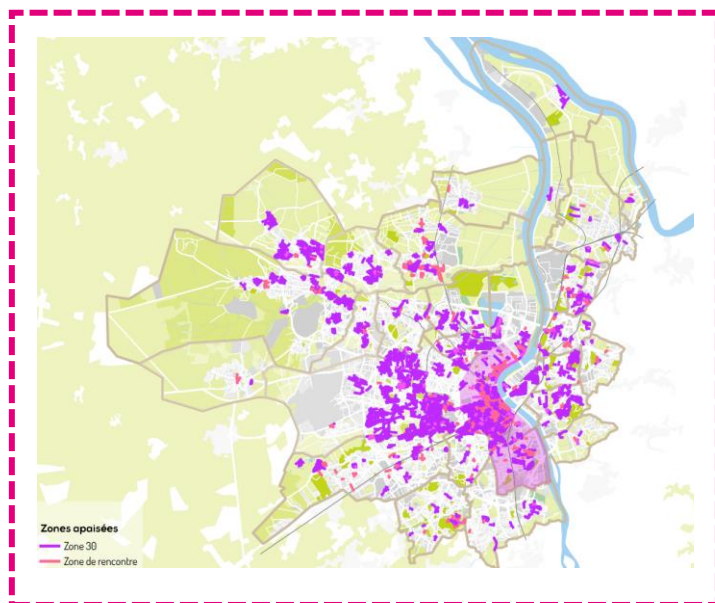


Fig. 1 : Zones 30 et Zones de rencontres existantes
Source : Bordeaux Métropole

Résultats attendus

- Augmentation du nombre de piétons
- Apaisement de l'espace public

Risques

- Report de trafic dans les rues adjacentes et quartiers alentours des zones piétonnisées
- Acceptabilité politique (population, riverains...)

Calendrier de mise en œuvre

- Mise en œuvre des Codev et Fic
- Identification d'opérations dédiées à mener en complément au moyen des 27,5M€ dédiés

ACTEURS

Pilote(s)

- Pôles territoriaux
- Direction de la signalisation

Contributeur(s)

- Direction de la circulation et du stationnement
- Service Espace public et patrimoine
- Communes

INDICATEUR(S) D'ÉVALUATION

- Satisfaction des piétons quant au confort de marche et à sécurité

MOYENS

Financier(s)/Outils de financement		<ul style="list-style-type: none">• Pôles territoriaux via les Codev et les FIC• Enveloppe de 27,5M€ dédiée sur 5 ans (partagée avec action 1.2)
Budget	Investissement	<ul style="list-style-type: none">• Budget des opérations inscrites aux Codev et FIC
	Fonctionnement	<ul style="list-style-type: none">• 27,5M€ /5ans disponibles pour mener des opérations dédiées

AXE 1 – CONCEVOIR UN ESPACE PUBLIC PLUS MARCHABLE

ACTION 1.2 – DESENCOMBRER LES TROTTOIRS CIBLES COMME PRIORITES PIETONNES

GENERALITES

Présentation

L'action vise à identifier les trottoirs les plus fréquemment utilisés et à les désencombrer de tous les obstacles superflus pour améliorer la circulation des usagers.

Etat des lieux

L'accessibilité des trottoirs varie fortement en fonction des communes et des quartiers mais de manière générale les potelets, les panneaux et les poteaux électriques sont des obstacles qui empêchent trop souvent l'accès de tous à l'espace public ; sans compter les incivilités (stationnement illicite, poubelles non rentrées...).

Les obstacles ont notamment été recensés dans les diagnostics des Plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE), qui constituent ainsi une base d'informations riche.

La Métropole va enlever quelques 2 000 panneaux obsolètes dans la Ville de Bordeaux dans le cadre du programme zone 30 intra-boulevards.

Description et enjeux

Le principe de cette action serait d'identifier des trottoirs prioritaires, soit en fonction de leur usage, soit en fonction de leur état d'encombrement et de conduire des opérations de désencombrement ciblées telles que :

- Le retrait des potelets qui gênent la circulation piétonne
- L'abaissement de trottoirs
- L'enfouissement des réseaux
- Le retrait des panneaux et des poteaux superflus des différents réseaux

Ce travail pourra s'appuyer sur les priorités définies dans les Plans communaux de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE). 50 priorités piétonnes ont ainsi été identifiées.

Ces actions pourront être menées par les pôles territoriaux à l'aide du Fonds d'Intérêt Communal (FIC) dont 20% doit être notamment consacré à des actions concourant au développement des modes actifs et à la mise en accessibilité.

En plus des actions déjà inscrites aux Codev et aux FIC, une enveloppe de 27,5M€ entre 2022 et 2026 est également mise à la disposition des pôles territoriaux et des communes pour conduire des opérations spécifiques en faveur de la marche (actions 1.1 et 1.2)



Fig. 1 : trottoir encombré par du mobilier urbain
Source : bordeaux-metropole.fr

Résultats attendus

- Meilleur confort de marche sur les trottoirs désencombrés

Risques

- Empiètement des voitures sur le trottoir après l'enlèvement des potelets. Une solution à cela serait le renforcement de la répression, qui constitue lui-même un risque en termes d'acceptabilité politique

Calendrier de mise en œuvre

- Identification des trottoirs à désencombrer en priorité
- Mise en œuvre du désencombrement par les pôles en profitant de projets d'aménagements ou par « opérations coup de poing »

ACTEURS

Pilote(s)

- Pôles territoriaux

Contributeur(s)

- Service modes actifs
- Direction de la signalisation
- Direction de la circulation et du stationnement
- Communes
- Pôles territoriaux pour leurs travaux de voirie liés à ces potelets ou bornes

INDICATEUR(S) D'ÉVALUATION

- Satisfaction des piétons quant au confort de marche et à sécurité

ACTION(S) LIEE(S)

- Action 1.4 - Elaborer les 4 PAVE manquants et suivre la mise en œuvre des PAVE de chaque commune

MOYENS

Financier(s)/Outils de financement		<ul style="list-style-type: none">• Pôles territoriaux, via les Codev et les FIC• Enveloppe de 27,5M€ dédiée sur 5 ans (partagée avec action 1.1)
Budget	Investissement	<ul style="list-style-type: none">• Budget des opérations inscrites aux Codev et FIC• 27,5M€ /5ans disponibles pour mener des opérations dédiées
	Fonctionnement	-

AXE 1 – CONCEVOIR UN ESPACE PUBLIC PLUS MARCHABLE

ACTION 1.3 – DEVELOPPER LES PROMENADES PLANTEES DANS LE CADRE DU PROJET 1 MILLION D'ARBRES

GENERALITES

Présentation

Cette action vise à promouvoir la marche grâce à des plantations d'arbres le long des axes de circulation piétonne.

Etat des lieux

Le climat local urbain est particulièrement marqué par le dérèglement climatique avec des épisodes caniculaires plus sévères qu'en milieu naturel. Les îlots de chaleur à Bordeaux Métropole sont clairement identifiés dans les secteurs les plus artificialisés.

Dans ces secteurs, en période estivale, la marche peut être très inconfortable.

Description et enjeux

Les arbres et végétaux offrent fraîcheur et ombrage en complément d'un agrément visuel évident.

En milieu urbain la plantation d'arbres implique le déplacement de réseaux souterrains et l'occupation de surfaces utilisés pour d'autres usages, comme le stationnement.

Sur les principaux axes piétons déficitaires les travaux sont à engager progressivement et à mener régulièrement au fur et à mesure des projets d'aménagement.

Résultats attendus

- Plantation le long des axes principaux



Fig. 1 : Cours de l'Yser à Bordeaux
Source : Bordeaux Métropole

Calendrier de mise en œuvre

- Programme à développer sur 10 ans

ACTEURS

Pilote(s)

- Programme 1 million d'arbres

Contributeurs

- Pôles Territoriaux, Direction des espaces verts, Direction Générale Mobilités

MOYENS

Financier(s)/Outils de financement	Codev, FIC et programme 1 Million d'arbres selon les cas	
Budget	Investissement	Codev, FIC et programme 1 Million d'arbres selon les cas
	Fonctionnement	

AXE 1 – CONCEVOIR UN ESPACE PUBLIC PLUS MARCHABLE

ACTION 1.4 – MOBILISER LE GUIDE DES AMENAGEMENTS DES ESPACES PUBLICS ET LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

GENERALITES

Présentation

L'action vise à aligner les documents cadre sur les ambitions de la Métropole sur le sujet de la marche et à garantir leur appropriation par les chefs de projets.

Etat des lieux

A ce jour, le Guide de conception des espaces publics, élaboré en 2018 par l'a'urba, sert de document de référence aux chefs de projets sur le sujet de la marche. Son appropriation par les chefs de projets n'est cependant pas toujours optimale.

Par ailleurs, si le PLU 3.1 ne pose pas directement de normes de planification dans le domaine de la marche, il contient plusieurs prescriptions qui participent à son développement. La version actuelle, opposable depuis mars 2017, est en cours de modification. La nouvelle version sera opposable aux environs de mars 2022.

Enfin, la Charte chantiers propres, élaborée en 2012 par la Cub, énonce des lignes directrices à prendre en compte lors de travaux dans l'espace public, sur le sujet de la marche notamment. Cependant, ce document n'a pas de valeur contraignante et n'est pas toujours respecté par les différents acteurs : une meilleure diffusion auprès des acteurs concernés serait donc utile.

Description et enjeux

L'action permet de remobiliser ces documents cadre auprès des acteurs concernés afin que les enjeux de la marche soient mieux pris en compte dans les différents projets d'aménagement.

Pour permettre aux chefs de projet de mieux s'approprier le Guide de conception des espaces publics, des fiches-projet sur des opérations de promotion de la marche (le désencombrement des trottoirs par exemple) seront développées et diffusées. Elles s'appuieront sur un cas d'aménagement concret déjà réalisé et présenteront des éléments d'aide à la conduite d'opération : les difficultés rencontrées, les étapes à suivre pour mener ce type d'opération etc.

Des conférences pourront être organisées auprès des chefs de projet des Pôles territoriaux par le service espaces publics et patrimoine pour préciser ces éléments.

Les prescriptions relatives à la marche inscrites dans le PLU et plus précisément dans le POA (Programme d'Orientations et d'Actions) et le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durables) seront identifiées et leur mise en œuvre sera mise en valeur, par un système de logo « Plan marche » par exemple.

Enfin, la Charte chantiers propres pourra également faire l'objet d'interventions auprès des chefs de projets des Pôles territoriaux et des entreprises privées pour rappeler les règles à respecter en matière de mobilité et d'accessibilité lors des phases de travaux.

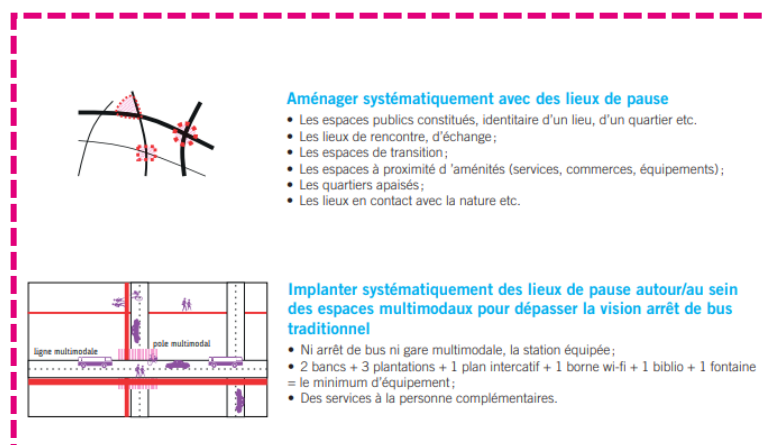


Fig. 1 : extrait du Guide des aménagements des espaces réalisés par l'a'urba pour Bordeaux Métropole, en 2018
Source : bordeaux-metropole.fr

Résultats attendus

- Meilleure prise en compte des enjeux de la marche dans les projets d'aménagement

Calendrier de mise en œuvre

- Les interventions auprès des chefs de projets se feront au fil des projets, à la demande des chefs de projet ou par anticipation

ACTEURS

Pilote(s)

- Service modes actifs

Contributeur(s)

- Service espace public et patrimoine
- Direction de l'urbanisme

INDICATEUR(S) D'ÉVALUATION

- Prise en compte des enjeux de la marche dans les projets d'aménagement et de construction/rénovation

DEMARCHE(S)/DOCUMENT(S) DE REFERENCE

- Guide de conception des espaces publics
- PLU
- Charte chantiers propres

MOYENS

Financier(s)/Outils de financement		Les actions présentées ne représentent pas de charge financière particulière ; elles seront menées par les services concernés dans le cadre de leurs missions.
Budget	Investissement	
	Fonctionnement	

AXE 1 – CONCEVOIR UN ESPACE PUBLIC PLUS MARCHABLE

ACTION 1.5 – ELABORER LES 6 PAVE MANQUANTS ET SUIVRE LA MISE EN ŒUVRE DES PAVE DE CHAQUE COMMUNE

GENERALITES

Présentation

L'action vise à achever l'élaboration de tous les Plans communaux de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) de la métropole et assurer leur suivi.

Etat des lieux

A ce jour, 22 communes sur les 28 qui constituent la Métropole sont dotées d'un PAVE approuvés ou en voie d'achèvement.

L'obligation d'élaboration d'un PAVE a été instaurée par l'article 45 de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 modifiée pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, dite « loi handicap ».

Le PAVE fixe à minima les dispositions qui permettent aux personnes handicapées ou aux personnes à mobilité réduite de pouvoir se déplacer dans l'espace public, sur les cheminements piétons et les aires de stationnements présents sur le territoire communal. Cela sans distinction quant à la gestion communale, intercommunales, départementale, nationale ou privées quand ces voies sont accessibles à la circulation publique. La loi demande également d'assurer un suivi et une mise à jour de la programmation tous les 3 ans.

Le PAVE est un moyen privilégié pour améliorer l'accessibilité et pour inciter davantage à la pratique de la marche sur un territoire.

Plusieurs PAVE sont en voie d'achèvement (Ambares-et-Lagrave, Bassens, Bruges, Gradignan, Le Taillan-Médoc) et 4 doivent encore être initiés : Bouliac, Parempuyre, Saint-Louis-de-Montferrand, Saint-Vincent-de-Paul ; et 2 doivent être mis à jour : Bordeaux et Saint-Médard-en-Jalles.

Description et enjeux

L'action permet d'accompagner les quatre communes qui ne se sont pas encore dotées d'un PAVE dans leur mise en conformité avec la loi de 2005.

L'élaboration des PAVE est externalisée auprès d'un bureau d'étude.

La charge de sa mise en œuvre, non obligatoire, revient ensuite aux communes dans le cadre des travaux effectués par la Métropole par l'intermédiaire des Codev et de la programmation FIC.

La mise en œuvre des PAVE se traduit de manière concrète par des opérations de réfection de voirie (abaissement de trottoirs, élargissement de trottoirs etc.) ou de désencombrement (suppression des panneaux superflus notamment).

Une fois les 28 PAVE approuvés, la Métropole pourra entreprendre un état des lieux d'avancement de chaque PAVE, en commençant par les plus anciens.



Fig. 1 : rapport de présentation du PAVE de la Ville de Mérignac, réalisé par Agoracité
Source : bordeaux-metropole.fr

Résultats attendus

- Elaboration/mise à jour des 6 derniers PAVE
- Mise en œuvre des PAVE et suivi

Calendrier de mise en œuvre

- 2021 : élaboration des PAVE de Bouliac et de Parempuyre
- 2022 : élaboration des PAVE de Saint-Louis-de-Montferrand et de Saint-Vincent-de-Paul et mise à jour des PAVE de Bordeaux et Saint-Médard-en-Jalles
- à partir de 2023 : suivi des 28 PAVE approuvés

ACTEURS

Pilote(s)

- Service modes actifs (élaboration des PAVE et coordination du suivi)
- Pôles territoriaux (mise en œuvre)

Contributeur(s)

- Communes

INDICATEUR(S) D'ÉVALUATION

- Elaboration des 4 PAVE manquants
- Réalisation des prescriptions des PAVE existants

ACTION(S) LIEE(S)

- Action 1.2 : Désencombrer les trottoirs ciblés comme priorités piétonnes

DEMARCHE(S)/DOCUMENT(S) DE REFERENCE

- PAVE
- Article 45 de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 modifiée pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, dite « loi handicap »

MOYENS

Financier(s)/Outils de financement		<ul style="list-style-type: none">• Direction Générale Mobilités – Service modes actifs
Budget	Investissement	<ul style="list-style-type: none">• 40 000€/an• 20 000€/PAVE pour l'élaboration• 10 000€/PAVE pour la mise à jour
	Fonctionnement	-

AXE 1 – CONCEVOIR UN ESPACE PUBLIC PLUS MARCHABLE

ACTION 1.6 – METTRE EN CONFORMITE ET SECURISER LES PASSAGES PIETONS

GENERALITES

Présentation

L'action vise à sécuriser les passages-piétons en libérant l'espace public sur 5 mètres en amont.

Etat des lieux

L'article 52 de la Loi d'Orientation des Mobilités de décembre 2019, oblige à neutraliser 5 mètres en amont de chaque passage piéton d'ici le 31 décembre 2026, pour assurer une meilleure visibilité et sécurité pour les piétons.

A ce jour, sur le seul territoire de Bordeaux, 1 000 passages piétons ont été identifiés comme étant non conformes aux dispositions de l'article 52, ce qui représente un budget d'environ 1 500 000 € (1 500 € en moyenne par passage piéton) et la suppression de 1 500 places de stationnement.

Description et enjeux

L'action permet d'assurer une meilleure sécurité pour les piétons en supprimant les places de stationnement sur 5 mètres en amont des passages piétons. La visibilité sur le trafic est ainsi améliorée pour les piétons.

Ces espaces libérés pourront être utilisés pour végétaliser davantage le territoire par exemple.

L'article 52 de la loi LOM précise par ailleurs que les places de stationnement vélos restent autorisées à ces emplacements. Cette action permettra donc également le développement d'arceaux à vélos dans le cadre du 3^{ème} Plan vélo.

La mise en conformité se fait déjà progressivement sur tout le territoire métropolitain au fil des différents projets de réaménagement ou de réfection de voirie.

Dans ce cadre, la Métropole fera un point sur son avancée en 2024 afin de réévaluer le rythme de mise en conformité.

En parallèle, des systèmes d'éclairage des passages piétons pourront être développés à la demande des communes. L'éclairage à la lumière rasante bleue notamment semble intéressante pour améliorer la visibilité des passages piétons et garantir une meilleure sécurité pour les piétons. Ce dispositif est lié au réseau d'éclairage public ; il doit être étudié et installé par ses gestionnaires.

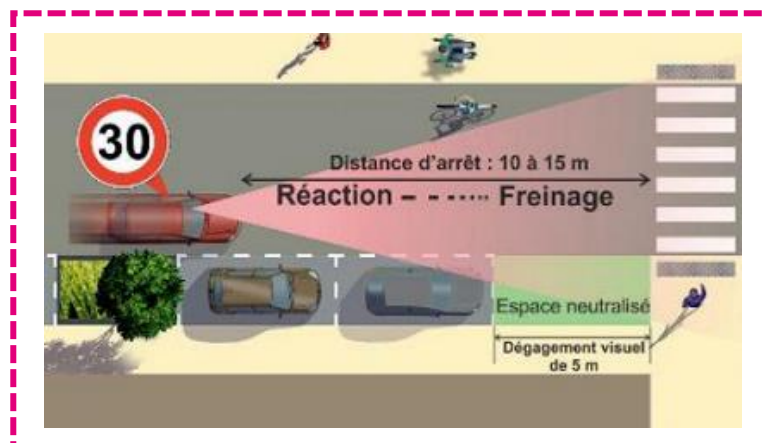


Fig. 1 : exemple schématisé de la configuration d'une rue à 30km/h après sa mise en conformité avec l'article 52 de la loi LOM.

Source : cerema.fr

Résultats attendus

- Mise en conformité avec l'article 52 de la loi LOM au 31 décembre 2026
- Meilleure sécurisation des piétons aux traversées piétonnes

Risques

- Risque d'acceptabilité politique du fait de la suppression de places de stationnement, mais l'action répond à une obligation légale

Calendrier de mise en œuvre

- Jusqu'en 2026 : identification par les Pôles territoriaux des traversées piétonnes à mettre en conformité en fonction des projets
- 2024 : point intermédiaire de réévaluation du rythme de mise en conformité pour atteindre l'objectif du 31 décembre 2026
- 31 décembre 2026 : date butoir de mise en conformité de l'ensemble des passages piétons

ACTEURS

Pilote(s)

- Direction de la signalisation
- Pôles territoriaux

INDICATEUR(S) D'ÉVALUATION

- Nombre de passages piétons mis en conformité
- Satisfaction des piétons quant à leur sécurité aux traversées piétonnes

ACTION(S) LIÉE(S)

- Action 5.1 - Promouvoir la marche autour de passages piétons d'animation

DEMARCHE(S)/DOCUMENT(S) DE REFERENCE

- Article 52 de la loi LOM

MOYENS

Financier(s)/Outils de financement		<ul style="list-style-type: none">• Direction de la signalisation
Budget	Investissement	<ul style="list-style-type: none">• Coût de mise en conformité par passage piéton : 1 500 €• Coût d'installation de bornes verticales d'éclairage de passages piétons : 10.000 € par passage piéton
	Fonctionnement	<ul style="list-style-type: none">• Budget d'entretien compris dans le budget de fonctionnement de la Direction de la signalisation

AXE 2 – FAVORISER LES DEPLACEMENTS SCOLAIRES PIETONS AUTONOMES

ACTION 2.1 – EXPERIMENTER LA FERMETURE DE RUES D'ÉCOLES

GENERALITES

Présentation

L'action consiste en la fermeture totale ou partielle de rues desservant les entrées d'écoles aux véhicules motorisés pour favoriser une écomobilité scolaire.

Etat des lieux

A l'échelle nationale, la crise sanitaire de 2020 a fait émerger des actions de « rues aux écoles » dans plusieurs grandes villes françaises (Paris, Strasbourg...)

A l'échelle locale également, des actions de ce type ont été menées à Bordeaux et à Bègles sous forme d'expérimentation, à Bruges ou encore en projet à Pessac avec l'a'urba. Dans la même démarche d'apaisement des rues d'écoles, Saint-Aubin-de-Médoc a mis en place 3 lignes de vélobus à destination enfants du CP au CM2.

Plus généralement de nombreuses réflexions sont en cours dans les communes ; la Ville de Bordeaux envisage notamment une démarche quasi-généralisée sur l'ensemble de ces écoles.

Les écoles, accompagnées par les communes, peuvent également entreprendre des démarches de Plans de Déplacements Scolaires (PDS).

Description et enjeux

Le principe de cette action serait de fermer les rues d'écoles par des dispositifs tels que :

- La mise en place de barrières amovibles
- Une signalétique adaptée
- Eventuellement la présence d'agents

Ces actions seraient menées à l'initiative et avec les moyens (fonctionnement) des communes, avec les conseils en ingénierie des directions de la signalisation, de la circulation et développement et aménagement des pôles territoriaux, voire leur intervention sur l'espace public si leur plan de charge le permet.

Un appel à projets sera mené en 2022/2023 pour aider à l'investissement nécessaire par les communes (barrières, matériels pédagogiques...). 500k€/an pendant y seront consacrés entre 2022 et 2026.

Cet appel à projets et la méthodologie pourront être étendus et appliqués à des projets d'expérimentation de piétonnisation et/ou de fermeture ponctuelle de rues hors-écoles.



Fig. 1 : « Rue aux enfants » mise en place aux Ecoles Yser et Cazemajor à Bordeaux

Source : Bordeaux Métropole

Résultats attendus

- Apaisement des abords des écoles et des quartiers
- Augmentation du nombre d'élèves et de parents qui viennent à l'école à pied (ou vélo) et gardent ce mode de déplacement pour le reste de la journée.

Risques

- Perturbation de la circulation dans le quartier aux heures de pointe
- Report des voitures arrêtées à l'entrée de la rue
- Risque d'acceptabilité politique au regard de la réorganisation des flux de circulation

Calendrier de mise en œuvre

- Initiative des communes pour la fermeture de rues aux écoles et sollicitation des services métropolitains pour conseil et accompagnement ;
- 2022 : travail sur un appel à projet métropolitain pour aider aux investissements.

ACTEURS

Pilote(s)

- Communes

Contributeur(s)

- Pôles territoriaux
- Service modes actifs
- Service espaces publics et patrimoine
- Direction de la signalisation
- Direction de la circulation

INDICATEUR(S) D'ÉVALUATION

- Enquêtes de satisfaction des parents d'élèves et des écoles et des riverains
- Evolution du nombre d'élèves qui participent au challenge de la mobilité inter-écoles (si expérimentation longue)
- Evolution du nombre d'élèves qui viennent à l'école à pied ou qui utilisent plus généralement des modes actifs (si expérimentation longue)

ACTION(S) LIEE(S)

- Action 2.2 - Favoriser l'écomobilité scolaire

MOYENS

Financier(s)/Outils de financement		<ul style="list-style-type: none">• Communes• Pôles territoriaux/Codev, FIC• Appel à projet/Règlement d'intervention DG Mobilités
Budget	Investissement	<ul style="list-style-type: none">• Variable en fonction du dispositif choisi, budget à la charge des pôles territoriaux dans le cadre des Codev conclus avec chaque commune
	Fonctionnement	<ul style="list-style-type: none">• Variable en fonction du dispositif choisi, budget à la charge des Direction de la gestion de l'espace public des pôles territoriaux

AXE 2 – FAVORISER LES DEPLACEMENTS SCOLAIRES PIETONS AUTONOMES

ACTION 2.2 – FAVORISER L'ECOMOBILITE SCOLAIRE

GENERALITES

Présentation

L'action vise à accompagner les communes qui souhaitent développer la mobilité scolaire piétonne, à travers plusieurs actions.

Etat des lieux

De nombreux pédibus et vélobus ont été mis en place sur le territoire national et localement sur la Métropole. Pour une viabilité à long terme, ces projets doivent être portés avec les moyens des écoles et/ou de la commune (ex : le vélobus de Saint-Aubin-de-Médoc). Si au contraire, elles ne s'appuient « que » sur le volontariat des parents, les démarches s'essoufflent malheureusement rapidement. Un modèle pérenne est à rechercher.

La Métropole s'implique également dans le développement de l'écomobilité scolaire depuis plusieurs années, notamment à travers l'organisation de la semaine du challenge de la mobilité inter-écoles. Créé en 2018, il vise à inciter les élèves et parents à aller à l'école en utilisant des modes de déplacement doux.

Description et enjeux

Outre le challenge inter-écoles, et la fermeture de rues d'écoles (cf. action 2.1), la métropole souhaite accompagner les communes dans le développement d'actions pour favoriser l'écomobilité scolaire.

Un appel à projets sera ainsi mené en 2022/2023 pour aider à l'investissement nécessaire pour des actions telles que :

- la mise à disposition de kits de pédibus/vélobus (gilets jaunes notamment, entre autres)
- l'élaboration de signalétique pédibus ou vélobus
- acquisition de vélos, rosalias...

Les services modes actifs et marketing pourraient aussi proposer ponctuellement leur ingénierie pour l'identification d'itinéraires piétons sécurisés pour accéder aux écoles ou encore l'élaboration de plans de déplacements établissements scolaires.

Les deux écoles lauréates du challenge inter-école. pourraient par exemple bénéficier d'un soutien particulier pour travailler sur un plan de déplacement scolaire.



Fig. 1 : accueil lors d'une journée de challenge de la mobilité inter-écoles

Source : ecoles.challengedelamobilité.com

Résultats attendus

- Augmentation de la part des élèves venant à l'école à pied dans les écoles qui font l'objet d'une telle politique
- Augmentation de la satisfaction et du sentiment de sécurité et d'apaisement des abords de l'école chez les parents d'élèves

Risques

- Efficacité limitée démontrée pour les actions relatives aux pédibus

Calendrier de mise en œuvre

- 2022 : travail sur un appel à projet métropolitain pour aider aux investissements des communes
- Challenge inter-écoles mené chaque année

ACTEURS

Pilote(s)

- Service modes actifs
- Service marketing

Contributeur(s)

- Direction de la signalisation
- Direction de la communication

INDICATEUR(S) D'ÉVALUATION

- Part des enfants venant à l'école à pied dans les écoles concernées par ces actions
- Satisfaction et sentiment de sécurité et d'apaisement chez les parents d'élèves

ACTION(S) LIÉE(S)

- Action 2.1 : Expérimenter la fermeture des rues d'écoles

MOYENS

Financier(s)/Outils de financement		
Budget	Investissement	<ul style="list-style-type: none">• Direction générale mobilité• Identification et cartographie des principaux itinéraires piétons sécurisés pour accéder à l'école : budget compris dans le contrat de partenariat de la Métropole et de l'a'urba• Budget nécessaire pour élaborer le plan de déplacement scolaire des deux écoles lauréates du challenge de la mobilité inter-écoles : 15 000 €
	Fonctionnement	<ul style="list-style-type: none">• Variable en fonction du dispositif choisi, budget à la charge des Direction de la gestion de l'espace public des pôles territoriaux

AXE 3 – ARTICULER LA MARCHÉ ET LES TRANSPORTS COLLECTIFS

ACTION 3.1 – POURSUIVRE L'ÉQUIPEMENT DES ARRÊTS DE TRANSPORTS EN COMMUN DE PLANS DE QUARTIER

GENERALITES

Présentation

L'action vise à poursuivre l'affichage de plans de quartier valorisant la marche aux arrêts de transports en commun.

Etat des lieux

A ce jour, toutes les stations de tramway sont équipées de plans de quartier orientés qui présentent les équipements et les lieux d'intérêts proches. Le périmètre couvert par le plan varie en fonction des secteurs et peut aller jusqu'à 500m.

Des plans de quartier ont également été déployés aux principaux arrêts de bus comme à Quinconces ou à la gare Saint-Jean. En 2021, d'autres pôles de correspondance centraux et certains abris-bus seront équipés. En revanche, un déploiement à tous les arrêts de bus n'est pas envisageable actuellement du fait du manque d'espace disponible.

Description et enjeux

L'action permet de rendre l'espace public plus lisible aux yeux des habitants autour des arrêts de transports en commun, qui sont souvent des repères pour les usagers de l'espace public.

Les plans de quartiers indiquent notamment les lieux d'intérêt, les équipements publics alentours (arrêts de transports en commun, toilettes publiques, bâtiments publics, espaces verts, établissements scolaires...), ainsi qu'un isochrone de distances.

Par ailleurs dans le cadre de la nouvelle Délégation de Service Public Transports (2023), un complément de temps de parcours, associé à la distance pourrait compléter les isochrones présents. Cela permettrait d'inciter davantage les habitants à la marche, d'autant plus qu'ils surestiment souvent le temps de parcours à pied entre deux localités.

Enfin, l'émergence éventuelle d'abris numériques pourrait permettre de réduire la contrainte de l'espace disponible et d'accélérer le déploiement des plans de quartiers aux arrêts de bus.

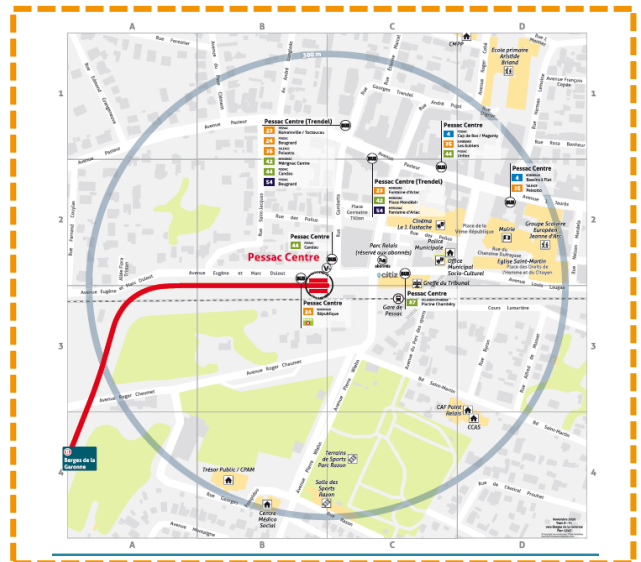


Fig. 1 : plan de quartier type (exemple station Pessac centre)
Source : Latitude Cartagène

Résultats attendus

- Meilleure capacité des usagers à se repérer dans l'espace
- Meilleure conscience des distances à pied

Risques

- Saturation de l'information aux arrêts de transports en commun

Calendrier de mise en œuvre

- 2021 : poursuite de l'équipement en plans de quartier des pôles de correspondance centraux et de certains autres abris-bus
- Dès 2023 : mise en œuvre éventuelle de nouvelles offres d'affichage des plans de quartier

ACTEURS

Pilote(s)

- Direction de l'Exploitation
- Délégué Transport

ACTION(S) LIEE(S)

- Action 3.2 : Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus les plus utilisés et de leurs alentours
- Action 3.3 : Identifier et faire connaître les principaux raccourcis piétons entre stations de tramway

INDICATEUR(S) D'EVALUATION

- % des arrêts du réseau de transports équipés de plans de quartier
- Enquêtes de satisfaction auprès des usagers des transports en commun

MOYENS

Financier(s)/Outils de financement		<ul style="list-style-type: none">• DSP Transports
Budget	Investissement	<ul style="list-style-type: none">• Budget compris dans la contribution forfaitaire d'exploitation versée par Bordeaux Métropole au délégataire
	Fonctionnement	-

AXE 3 – ARTICULER LA MARCHÉ ET LES TRANSPORTS COLLECTIFS

ACTION 3.2 – POURSUIVRE LA MISE EN ACCESSIBILITE DES ARRETS DE BUS LES PLUS UTILISES ET DE LEURS ALENTOURS

GENERALITES

Présentation

L'action vise à favoriser l'articulation marche/transports collectifs en garantissant la sécurité et le confort de tous les usagers aux abords des arrêts du réseau de transports.

Etat des lieux

Afin de répondre à l'ordonnance du 26/09/14 pour la mise en accessibilité des arrêts de transports, un travail collaboratif des services métropolitains a permis de faire évoluer le nombre de quais accessibles. Ainsi, à ce jour :

- 34,3% des quais sont accessibles
- 34,2% des quais sont praticables
- 31,5% des quais ne sont pas accessibles

Le Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée du réseau de transports (SD'AP) identifie les quais à rendre accessibles en priorité et programme les travaux à mener avec les Pôles Territoriaux.

Certaines zones, comme les boulevards, sont des lieux où les enjeux de la mise en accessibilité sont importants mais où la mise en œuvre reste compliquée du fait d'un profil urbain particulier.

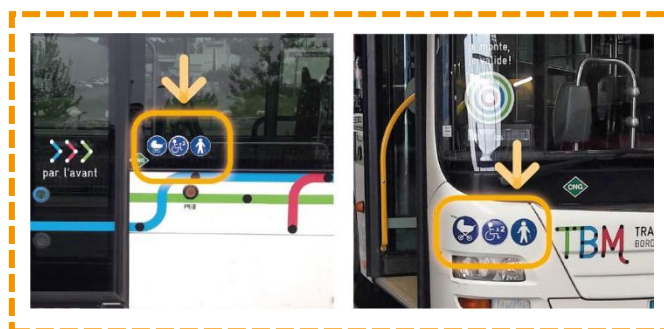
Description et enjeux

L'action prévoit de réaliser des travaux de réaménagement des trottoirs autour des arrêts de bus pour rendre ces derniers accessibles à tous, en lien et dans la continuité de la mise en œuvre des PAVE.

Elle favorisera ainsi l'intermodalité marche/bus et vélo/bus, et garantira l'accès aux personnes à mobilité réduite.

Résultats attendus

- Meilleur confort de marche autour des TC
- Meilleur accès aux arrêts de TC pour les usagers PMR



Source : infotbm.com

Calendrier de mise en œuvre

- Les arrêts sont aménagés aux normes « accessibilité » dans le respect des programmations définies dans le SD'AP et en fonction des opportunités des projets d'aménagements urbains et de voiries.

ACTEURS

Pilote(s)

- Direction de l'exploitation (coordinateur)
- Pôles territoriaux

Contributeurs

- Service modes actifs
- Délégué

INDICATEUR(S) D'EVALUATION

- Satisfaction des usagers piétons et PMR
- Nombre de quais mis en accessibilité chaque année dans le cadre du SD'AP

ACTION(S) LIEE(S)

- Action 3.1 : Poursuivre l'équipement des arrêts de transports en commun de plans de quartier

MOYENS

Financier(s)/Outils de financement		<ul style="list-style-type: none">• Direction de l'exploitation• Pôles territoriaux (Codev, FIC)
Budget	Investissement	<ul style="list-style-type: none">• 6,2M€ proposés au PPI 2022-2026 (20k€/arrêt en moyenne)
	Fonctionnement	

AXE 3 – ARTICULER LA MARCHÉ ET LES TRANSPORTS COLLECTIFS

ACTION 3.3 – IDENTIFIER ET FAIRE CONNAITRE LES PRINCIPAUX RACCOURCIS PIETONS ENTRE STATIONS DE TRAMWAY

GENERALITES

Présentation

L'action vise à identifier et communiquer sur les raccourcis piétons entre deux stations de tramway.

Etat des lieux

Une action de communication ponctuelle sur les temps de trajet à pied entre deux stations de tramway a été menée par Tbm lors de la crise sanitaire. Le manque d'espace disponible aux stations de tramway n'a cependant pas permis sa pérennisation.

Des actions avaient été également menées dans le cadre du projet « Marche à suivre » mené en 2015 ; qui avait notamment abouti à l'identification de « raccourcis piétons » entre deux correspondances sur les schémas à bord des tramways.

En 2017, l'a'urba a également mené une étude qui portait sur les différents raccourcis piétons qui permettent de gagner du temps, parfois jusqu'à 30%, pour faire la correspondance entre deux lignes de tramway. 12 itinéraires avaient été identifiés, parmi lesquels :

- Victoire/St-Michel,
- CAPC/Place Paul Doumer,
- Grand Parc/Cours du Médoc,
- Mériadeck/Gambetta, etc.

Description et enjeux

L'action permettrait d'inciter les usagers du tram à effectuer leurs correspondances à pied lorsque cela permet de raccourci leur temps de trajet. Elle permettrait également de désaturer le réseau de tramway sur certaines sections.

La mise en œuvre de ces raccourcis piétons pourrait se faire dans le cadre de la future DSP Transports par :

- une information aux stations et à bord des tramways (sous réserve d'écrans à bord)
- une mise en valeur des raccourcis piétons sur les plans de quartier en station
- un jalonnement à déterminer (marquage au sol, panneaux, interventions artistiques...)

Par ailleurs, le développement d'outils numériques aux arrêts du réseau permettrait de pallier le manque d'espace disponible et d'informer plus largement les usagers de l'existence de tels raccourcis piétons.



Fig. 1 : une des affiches de la campagne de communication menée par Tbm pendant la crise sanitaire
Source : infotbm.com

Résultats attendus

- Changement des pratiques des usagers concernés par ces correspondances, avec un report sur la marche

Risques

- Saturation de l'information aux arrêts de transports en commun

Calendrier de mise en œuvre

- 2022 : identification des raccourcis les plus pertinents et réflexion, avec le concours éventuel de l'a'urba, sur un jalonnement (en lien avec action 4.2)
- 2023 : mise en œuvre, avec le concours du futur délégataire Transports

ACTEURS

Pilote(s)

- Direction de l'exploitation
- Délégué

Contributeurs

- Direction de la signalisation

INDICATEUR(S) D'ÉVALUATION

- Taux de report vers la marche constaté auprès des usagers concernés par les correspondances

ACTION(S) LIÉE(S)

- Action 3.1 : Poursuivre l'équipement des arrêts de transports en commun de plans de quartier
- Action 3.2 : Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus les plus utilisés et de leurs alentours
- Action 4.2 : Mettre en place un jalonnement piéton

MOYENS

Financier(s)/Outils de financement		<ul style="list-style-type: none">• Futur délégataire Transports• Direction de la signalisation (éventuelles actions de signalisation)
Budget	Investissement	<ul style="list-style-type: none">• Budgets DSP• Budget de jalonnement compris dans l'enveloppe globale de la Direction de la signalisation
	Fonctionnement	<ul style="list-style-type: none">• Budgets DSP• Budget de jalonnement compris dans l'enveloppe globale de la Direction de la signalisation

AXE 4 – VALORISER LA MARCHÉ EN TANT QUE MODE DE DÉPLACEMENT QUOTIDIEN

ACTION 4.1 – ELABORER UN CODE DE LA RUE METROPOLITAIN

GENERALITES

Présentation

L'action vise à identifier et communiquer sur les bonnes pratiques à adopter dans l'espace public pour en assurer un meilleur partage.

Etat des lieux

L'essor du vélo et autres engins de déplacements personnels (trottinettes, gyropodes...) peut être source de tensions entre usagers de l'espace public. Il convient alors de rappeler les bons usages à chacun pour un partage équilibré de l'espace public.

Dans cette optique, la Ville de Bordeaux avait réalisé en 2011 un Code de la rue, document de communication auprès des habitants de la Ville ; sans démarche équivalente à l'échelle de la Métropole.

La cohabitation de tous les usagers dans l'espace public est pourtant un enjeu central de la vie urbaine, quelque soit leur mode de déplacement, leur situation physique (valide, PMR...) ou encore leur genre (enjeu d'une égalité femmes-hommes à rechercher)...

Description et enjeux

L'action propose de s'engager dans une démarche de code de la rue métropolitain qui permettrait de sensibiliser les différents usagers et chercher à garantir une cohabitation optimale dans l'espace public.

Le Code de la rue métropolitain présentera les bonnes pratiques à adopter dans plusieurs domaines, notamment en matière :

- de circulation des personnes quel que soit leur mode de déplacement (voitures, vélos, trottinettes et piétons et autres) et de respect des espaces de circulation dédiés à chacun
- d'occupation de l'espace public : stationnement d'automobile, de vélos ou de trottinettes à des endroits non indiqués ;
- de respect de tous les usagers de l'espace public : femmes, hommes, enfants, valides, invalides...
- de stationnement des voitures, vélos et trottinettes, où qui n'ont pas leur place sur les trottoirs : ils doivent être stationnés sur la chaussée, dans des espaces qui leur sont réservés
- de responsabilisation de chacun : entretien de la végétation, rentrée quotidienne des poubelles...

Cette démarche devra laisser une place importante à la population et se traduire par une campagne de communication positive et pédagogique ; avant d'envisager une phase plus répressive à l'aide des polices municipales des communes.



Fig. 1 : Code de la rue élaboré par la Ville de Bordeaux en 2011

Source : bordeaux.fr

Résultats attendus

- Une meilleure considération des différents usagers de l'espace public les uns par rapport aux autres
- Un meilleur respect des règles de partage de l'espace public

Calendrier de mise en œuvre

- 2022 : élaboration du Code de la rue métropolitain, accompagné par une démarche de participation citoyenne.

ACTEURS

Pilote(s)

- Pilotage à définir (DGHQV ou DGM)
- Service participation citoyenne

Contributeurs

- Service espaces publics et patrimoine
- Direction de la communication
- Direction Gestion des Espaces Publics (DGEP) des Pôles Territoriaux
- Direction de la gestion et de la prévention des déchets
- Mission innovation sociale et égalité
- Polices municipales

INDICATEUR(S) D'ÉVALUATION

- Perception des différents usagers les uns par rapport aux autres
- Respect des règles de partage de l'espace public

DEMRCHES/DOCUMENTS DE REFERENCE

- Code de la rue élaboré par la Ville de Bordeaux en 2011

MOYENS

Financier(s)/Outils de financement		• Le financeur de l'action dépendra du pilote désigné
Budget	Fonctionnement	

AXE 4 – VALORISER LA MARCHE EN TANT QUE MODE DE DEPLACEMENT QUOTIDIEN

ACTION 4.2 – METTRE EN PLACE UN JALONNEMENT PIETON SOBRE DANS LES COMMUNES VOLONTAIRES

GENERALITES

Présentation

L'action vise à élaborer un jalonnement piéton harmonisé au sein des communes volontaires.

Etat des lieux

A ce jour le jalonnement piéton est encore peu développé mais surtout, les chartes de signalisation diffèrent entre les territoires.

A mesure que la pratique de la marche augmente et que les ambitions des élus se développent sur le sujet, on note une demande croissante de ce type de jalonnement de la part de certaines communes.

Description et enjeux

L'action consisterait à identifier les itinéraires structurants du territoire, les lieux stratégiques à jalonner ainsi que les modes de jalonnement à privilégier en fonction du contexte de chaque lieu. Il pourra être matérialisé de différentes façons :

- Par des panneaux directionnels
- Par des panneaux directionnels indiquant le temps de parcours à pied
- Par du marquage au sol (des rosaces par exemple)

Une charte métropolitaine serait élaborée pour définir les modalités et standards de jalonnement et le type de lieux à jalonner en fonction du profil de chaque lieu.

Le caractère incitatif du jalonnement avec temps de parcours indiqué est d'autant plus important que les usagers surestiment souvent le temps nécessaire pour couvrir une distance à pied.

Ces principes de jalonnement seront ensuite mis en œuvre dans les communes volontaires par un pilote à identifier.



Fig. 1 : Simulation de signalétique piétonne
Source : INPES

Résultats attendus

- Définir une charte de jalonnement piéton à l'échelle métropolitaine
- Déploiement d'un jalonnement piéton dans les communes volontaires

Calendrier de mise en œuvre

- 2022/2023 : élaboration d'une charte métropolitaine et détermination du mode de mise en œuvre
- 2023/2024 : déploiement du jalonnement dans les communes

ACTEURS

Pilote(s)

- Service modes actifs
- Direction de la signalisation

Contributeurs

- Direction de la signalisation
- Pôles territoriaux

INDICATEUR(S) D'ÉVALUATION

- Elaboration d'une charte métropolitaine de jalonnement
- Communes où le jalonnement piéton a été déployé

MOYENS

Financier(s)/Outils de financement		<ul style="list-style-type: none">• Service modes actifs pour définition de la charte• Pilote et donc budget à identifier pour la mise en œuvre
Budget	Investissement	<ul style="list-style-type: none">• Pilote et donc budget à identifier pour la mise en œuvre
	Fonctionnement	<ul style="list-style-type: none">• 30 000€ proposés en 2022 pour l'élaboration d'une charte métropolitaine

AXE 4 – VALORISER LA MARCHÉ EN TANT QUE MODE DE DEPLACEMENT QUOTIDIEN

ACTION 4.3 – VALORISER LES TEMPS DE PARCOURS A PIED ET LES BIENFAITS DE LA MARCHÉ

GENERALITES

Présentation

L'action consiste à valoriser les bienfaits de la marche et le temps de parcours à pied qui sépare les différentes polarités dans chaque commune de la métropole.

Etat des lieux

A l'issue du confinement du printemps 2020, l'a'urba avait créé une carte qui mettait en valeur les temps de parcours entre les différentes polarités à l'échelle de la Ville de Bordeaux. Il convient maintenant de donner encore davantage de visibilité à la marche en créant et en diffusant ce type de carte à l'échelle de chaque commune.

Description et enjeux

L'action permet d'inciter les habitants à se reporter sur la marche sur des distances courtes et moyennes qu'ils pensent souvent plus longues à parcourir.

Pour cela, des cartes de temps de parcours piéton entre polarités de chaque commune, pourraient être réalisées à partir des cartes produites par l'a'urba (cf. ci-contre) et diffusées auprès des métropolitains par l'intermédiaire de Bordeaux Métropole et/ou du délégataire Transports.

Le sujet de la marche sera également intégré comme enjeu de la stratégie de communication « mobilités ».

Résultats attendus

- Une prise de conscience des habitants concernant les distances réelles entre les polarités
- Une augmentation de la pratique de la marche sur les distances courtes et moyennes sur le long terme

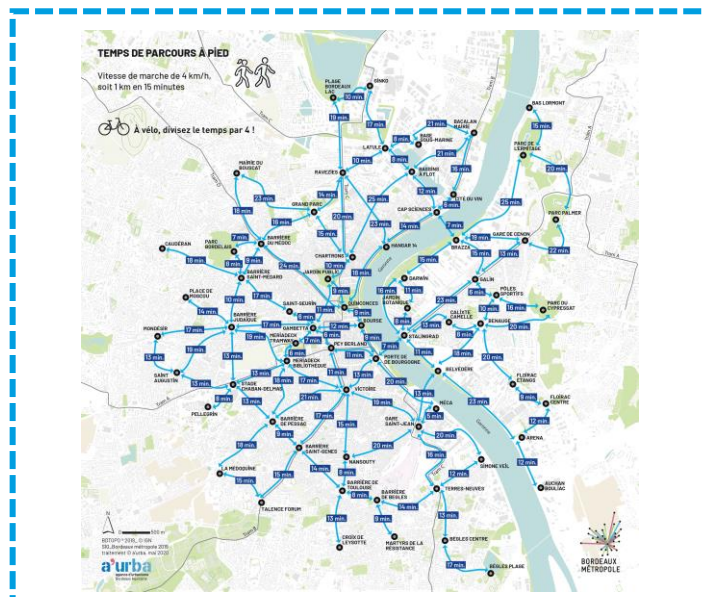


Fig. 1 : carte des distances en temps de parcours à l'échelle de Bordeaux, créée par l'a'urba au printemps 2020
Source : bordeaux-metropole.fr

Calendrier de mise en œuvre

- 1^{er} semestre 2022 : élaboration des cartes et mise à la charte graphique de la Métropole et élaboration d'une campagne de communication sur les bienfaits de la marche
- 2^{ème} semestre 2022 : affichage simultané des cartes dans quelques communes les plus proches de Bordeaux
- Puis affichage par roulement dans les autres communes de la métropole

Risques

- Saturation de l'information
- Risque de se voir reprocher que les aménagements ne sont pas adaptés pour la marche

ACTEURS

Pilote(s)

- Direction de la communication

Contributeurs

- A'urba
- Délégué Transports

INDICATEUR(S) D'ÉVALUATION

- Changement de perception des distances réelles chez les habitants
- Modification du mode de déplacement sur les distances courtes et moyennes en faveur de la marche, évaluée par des comptages piétons avant/après sur des tronçons figurant sur les cartes

ACTION(S) LIÉE(S)

- Action 4.3 - Mener une campagne de communication positive sur les bienfaits de la marche
- Action 4.2 - Mettre en place un jalonnement piéton sobre dans les communes volontaires

MOYENS

Financier(s)/Outils de financement	• Budgets courants de la Direction de la Communication
Budget	
Investissement	
Fonctionnement	

AXE 4 – VALORISER LA MARCHE EN TANT QUE MODE DE DEPLACEMENT QUOTIDIEN

ACTION 4.4 – RENFORCER LE SENTIMENT DE SECURITE LORS DE DEPLACEMENTS NOCTURNES

GENERALITES

Présentation

L'action vise à renforcer le sentiment de sécurité lors de déplacements à pied, la nuit en particulier.

Etat des lieux

Parmi les freins à l'usage de la marche, la problématique de la sécurité (ou sentiment de sécurité) est parfois évoquée ; notamment pour les déplacements nocturnes et/ou pour les déplacements des femmes. Il s'agit alors de développer des dispositifs permettant de renforcer le sentiment de sécurité dans l'espace public.

Description et enjeux

Plusieurs initiatives ont d'ores et déjà vu le jour :

- L'arrêt à la demande a été mis en place sur toutes les lignes de bus du réseau de Bordeaux Métropole, après 22h, pour être déposé où qu'on le souhaite sur le trajet de la ligne ;
- La ligne 58 TB Night a été étendue de la Base sous-marine au Village 5 à Gradignan ;
- Le dispositif *Demandez Angela* a été mis en place par la Ville de Bordeaux en juillet 2021, dans des établissements volontaires où toute personne se sentant en danger peut trouver de l'aide : mise à l'abri, écoute, mise à disposition d'un téléphone ou de quoi en recharger un... ;
- Des applications pour trouver des personnes avec qui « co-piétonner » sur certains trajets, le soir notamment, ont vu le jour ;
- Le Hangover Café, dispositif nocturne et itinérant de réduction des risques à destination des noctambules a été créé en 2017 ;

De nouvelles actions pourraient être menées, dans le cadre du projet *Bordeaux, la nuit* ou de l'opération Campus, en créant des lieux refuge, en améliorant l'éclairage public dans le cadre d'opérations d'aménagement d'espaces publics courantes...



Fig. 1 : Dispositif Demandez Angela
Source : Ville de Bordeaux

Résultats attendus

- Améliorer le sentiment de sécurité lors de déplacements à pied, la nuit.
- Réduire le nombre d'agressions

Calendrier de mise en œuvre

- Mise en œuvre d'actions au gré de l'avancement de certains projets tels que Bordeaux, la nuit ou l'opération Campus.

ACTEURS

Pilote(s)

- Ville de Bordeaux – Bordeaux, la nuit – Conseil Local de Sécurité et de Prévention de la Délinquance
- Opération Campus
- Délégué Transports

MOYENS

Financier(s)/Outils de financement		<ul style="list-style-type: none"> • Budget des opérations concernées : Bordeaux, la nuit, opération campus et des Pôles territoriaux dans leurs éventuels aménagements d'espaces publics.
Budget	Investissement	
	Fonctionnement	

AXE 4 – VALORISER LA MARCHE EN TANT QUE MODE DE DEPLACEMENT QUOTIDIEN

ACTION 4.5 – PROMOUVOIR OU DEVELOPPER UNE APPLICATION DE DEPLACEMENT PIETON EN FONCTION DE CRITERES D'ACCESSIBILITE

GENERALITES

Présentation

L'action consiste à saisir l'opportunité offertes par les outils numériques pour développer la marche.

Etat des lieux

A ce jour de nombreuses applications de déplacement piéton existent telles que Google Maps, Mappy, Plan...

Le calculateur d'itinéraires développé par Tbm inclut aussi un mode piéton depuis septembre 2021; tandis que la Région Nouvelle Aquitaine a également développé un outil de calcul d'itinéraires, Modalis, géré par le Syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilités qui permet de prévoir ses trajets tous modes, marche y compris.

La Métropole compte également se doter d'une plateforme Maas (Mobility as a service) à l'horizon septembre 2024 qui proposera notamment un calculateur d'itinéraires tous modes.

Description et enjeux

L'action consiste à valoriser l'outil Modalis et/ou celui de Tbm, par les moyens de diffusion de la Métropole pour notamment promouvoir la marche, en attendant la mise en service du Maas métropolitain.

Résultats attendus

- Un meilleur usage de la marche grâce aux applications numériques

Calendrier de mise en œuvre

- Dès 2021 : valorisation de l'outil Modalis par la Métropole pour valoriser la marche notamment
- 2023-2024 : dans le cadre de la nouvelle DSP, travail sur la définition du Maas dans lequel la marche devra être prise en compte

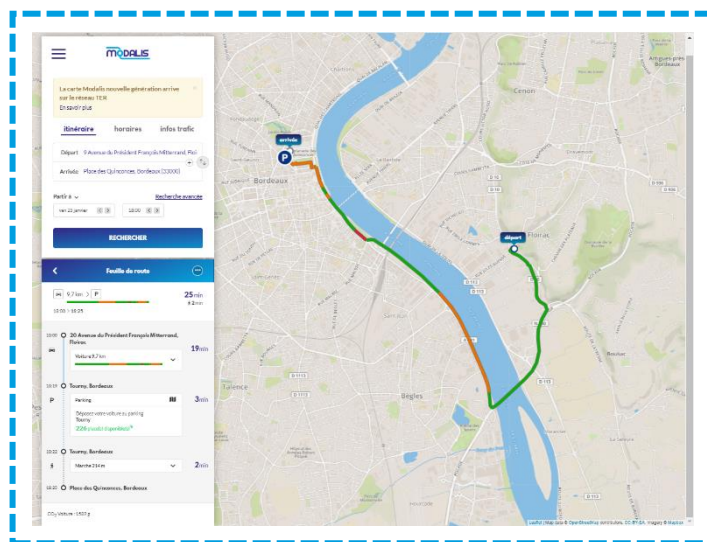


Fig. 1 : itinéraire multimodal intégrant la marche, proposé par l'application Modalis
Source : modalis.fr

ACTEURS

Pilote(s)

- Direction de la communication
- Direction de l'Exploitation
- Direction Générale Numérique et Systèmes d'Informations (horizon Maas)

Contributeurs

- Nouvelle Aquitaine Mobilité
- Délégué Transports

INDICATEUR(S) D'EVALUATION

- Taux d'usage de l'outil Modalis (puis Maas)

MOYENS

Financier(s)/Outils de financement	
Budget	Investissement
	Fonctionnement

- Budgets courants de la Direction de la Communication et de la Direction Générale Numérique et Systèmes d'Informations
- Puis budget DSP à horizon Maas-

AXE 5 – FAIRE EVENEMENT AUTOUR DE LA MARCHÉ

ACTION 5.1 – PROMOUVOIR LA MARCHÉ AU TRAVERS DE LA DECOUVERTE DU PATRIMOINE NATUREL

GENERALITES

Présentation

Cette action vise à promouvoir la marche grâce à des projets de valorisation du patrimoine naturel de la métropole.

Etat des lieux

La Métropole dispose d'une très grande richesse écologique : 51 % d'espaces naturels, agricoles et forestiers, 150 parcs et espaces naturels ouverts au public, 1135 espèces végétales, 114 associations végétales (soit 30% de toute la Gironde), 1066 espèces animales dont des dizaines d'espèces à enjeux, et des habitats naturels précieux en grande partie situés en zones humides.

Pour découvrir ce patrimoine, Bordeaux Métropole a également créé le premier GR® métropolitain de France en juin 2019, en partenariat avec la Fédération Française de Randonnée Pédestre. Cet itinéraire de grande randonnée balisé de 160 km sur 17 communes relie les principaux espaces naturels et parcs urbains, offrant aux promeneurs des points de vue uniques sur les paysages de l'agglomération.

De même, les carto-guides des Super balades à pied proposent une sélection d'itinéraires de 45 minutes à une journée complète de marche, pour découvrir le patrimoine métropolitain, en marchant.

Description et enjeux

La préservation de la biodiversité est l'affaire de tous. Chacun peut agir au quotidien et adopter des comportements respectueux de la biodiversité.

Afin de sensibiliser le plus grand nombre à la préservation de la biodiversité, la métropole doit proposer des contenus pédagogiques de différentes formes et accessibles à différents publics.

Ainsi, Bordeaux Métropole souhaite faciliter l'accès aux espaces naturels et aux grands paysages, par exemple par des itinéraires de balades pédestres, mais en articulant mieux cheminements doux et nature, et dans le respect de la biodiversité et des acteurs présents.



Fig. 1 : Le Parc des Jalles
Source : Bordeaux Métropole

Plusieurs actions sont déjà engagées :

- Réhabilitation de la Bazzaligne en rive droite,
- Réflexion sur les cheminements piétons à travers le Parc des Jalles
- Ouverture du site d'Olive à Parempuyre (Parc des Jalles)
- Propositions d'itinéraires de balades nature dans l'ouvrage « Espèces de Métropole ».
- GR® métropolitain et carto-guide des Super balades

Résultats attendus

- Améliorer la connaissance de la biodiversité de la métropole par le grand public
- Améliorer la sensibilisation à l'environnement

Calendrier de mise en œuvre

- Programme du Parc des Jalles sur 15 ans
- Stratégie Biodiver'Cité sur 5 ans

ACTEURS

Pilote(s)

- Direction de la Nature
- Direction du Tourisme

Contributeurs

- Pôles Territoriaux, Direction des espaces verts, Direction Générale Mobilités, communes

INDICATEUR(S) D'ÉVALUATION

- Comptages piétons sur le GR® Métropolitain
- Fréquentation des parcs
- Ha de nature préservée dans des parcs accessibles aux marcheurs

MOYENS

Financier(s)/Outils de financement		Budget de la Direction de la Nature, du Tourisme ou encore des pôles territoriaux dans le cadre de certains aménagements.
Budget	Investissement Fonctionnement	

AXE 5 – FAIRE EVENEMENT AUTOUR DE LA MARCHÉ

ACTION 5.2 – PROMOUVOIR LA MARCHÉ AUTOUR DE MARQUAGES D'ANIMATION

GENERALITES

Présentation

L'action vise à favoriser la marche en la rendant plus fluide grâce à des marquages d'animation.

Etat des lieux

A la demande des communes, des marquages d'animation sont réalisés par la Métropole, aux abords des écoles, ou encore par des passages piétons qui ont été expérimentés en collaboration avec les Pôles territoriaux.

Plusieurs marquages d'animations ont été effectués à Bordeaux : un passage piéton arc-en-ciel au pied du Grand Théâtre, un marquage Place des Capucins... De même la Ville d'Eysines a expérimenté un passage piéton 3D. D'autres villes, comme Gradignan ou Bassens, les ont aussi développés ; et de nouveaux déploiements sont d'ores et déjà prévus, sur les communes de la rive droite notamment.

Description et enjeux

L'action permet de rendre la marche plus fluide et de renforcer la visibilité et la sécurité des piétons dans l'espace public et notamment aux passages piétons.

Les passages piétons d'animation se caractérisent notamment par leur forme et leur couleur originales.

Ce type de marquage d'animation peut être mis en place dans plusieurs circonstances :

- Pour assurer une meilleure perméabilité piétonne là où le parcours était interrompu par un axe important
- Pour valoriser la marche en créant des marquages piétons au design original
- Dans le cadre d'actions ponctuelles et/ou d'événements

La mise en œuvre de passages piétons d'animation se fait déjà depuis quelques années à la demande des Pôles territoriaux. L'action permet de poursuivre leur déploiement tout en soulignant ce qui se fait déjà.

A noter que l'entretien des marquages d'animation nécessite des sommes importantes qui ne sont pas prises sur l'entretien courant de la signalisation, mais sur les FIC. Les résines nécessitent en effet un véritable travail de rabotage et de nouveaux marquages complets ; cela s'apparente donc à des travaux neufs



Fig. 1 : marquage d'animation réalisé à Bassens
Source : Bordeaux Métropole

Résultats attendus

- Meilleure sécurisation des piétons aux traversées piétonnes
- Meilleure fluidité des parcours piétons

Calendrier de mise en œuvre

- Identification par les Pôles territoriaux des marquages ou traversées piétonnes à réaliser au gré des différents projets puis élaboration des marquages d'animation en fonction de ce qui est faisable réglementairement

ACTEURS

Pilote(s)

- Direction de la signalisation

Contributeurs

- Pôles territoriaux

INDICATEUR(S) D'ÉVALUATION

- Satisfaction des piétons quant à leur sécurité et à la fluidité de leurs déplacements

ACTION(S) LIEE(S)

- Action 1.5 - Mettre en conformité et sécuriser les passages piétons
- Actions 2.1 et 2.2 sur l'écomobilité scolaire

MOYENS

Financier(s)/Outils de financement		<ul style="list-style-type: none">• Direction de la signalisation• FIC
Budget	Investissement	<ul style="list-style-type: none">• Budget d'investissement qui dépendra des demandes des Pôles territoriaux, compris dans les budgets FIC
	Fonctionnement	<ul style="list-style-type: none">• Budget d'entretien : à prévoir au FIC au regard des coûts.

AXE 5 – FAIRE EVENEMENT AUTOUR DE LA MARCHÉ

ACTION 5.3 – OBSERVER LA SATISFACTION DES HABITANTS DANS LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS DU PLAN MARCHÉ

GENERALITES

Présentation

L'action consiste en l'organisation d'enquêtes quantitatives et qualitatives sur la marche pour mieux connaître les pratiques et leur évolution.

Etat des lieux

Les Enquêtes Ménages Déplacements (EMD, menées tous les 10 ans) et les Enquêtes Déplacements Allégées (EDA, menées tous les 3-4 ans) fournissent des données quantitatives sur la pratique de la marche.

En sus, des comptages et enquêtes qualitatives sont effectués tous les ans au niveau des franchissements de la Garonne.

Description et enjeux

L'action permet d'évaluer les politiques mises en œuvre en faveur de la marche, d'orienter les politiques futures en fonction des usages observés, et plus généralement d'observer l'évolution de la pratique de la marche dans le temps et l'espace.

Outre les Enquêtes Ménage Déplacement et Déplacement Allégées, les comptages et enquêtes qualitatives peuvent être poursuivis sur les franchissements de la Garonne, ainsi que sur des axes à fort enjeux ou ayant fait (ou allant faire) l'objet d'un aménagement récent et significatif pour la marche.

Des questions sur l'usage et la satisfaction des métropolitains sur les conditions de marche sur le territoire pourraient également être ajoutés au baromètre annuel du climat intercommunal de la Métropole.

Résultats attendus

- Obtenir des données sur la pratique de la marche à des points et sur des axes précis
- Obtenir des données sur la satisfaction des habitants quant aux actions menées sur la marche



Fig. 1 : campagne de communication annonçant la tenue de l'Enquête Ménages Déplacements de 2017
Source : bordeaux-metropole.fr

Calendrier de mise en œuvre

- Enquêtes annuelles sur les franchissements de la Garonne et ponctuellement sur d'autres sites à enjeux
- Conduite du baromètre de la Métropole annuellement.

ACTEURS

Pilote(s)

- Service observation
- Direction de la Communication

Contributeurs

- Service modes actifs
- Pôles Territoriaux

INDICATEUR(S) D'ÉVALUATION

- Données récoltées par les différentes enquêtes

MOYENS

Financier(s)/Outils de financement	Investissement	Fonctionnement	• Budgets courants du Service observation et de la Direction de la Communication
Budget			