

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

**EXTRAIT
DU
REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU
CONSEIL DE COMMUNAUTE**

**Séance du 16 janvier 2004
(convocation du 5 janvier 2004)**

Aujourd'hui Vendredi Seize Janvier Deux Mil Quatre à 09 Heures 30 le Conseil de la Communauté Urbaine de BORDEAUX s'est réuni, dans la salle de ses séances sous la présidence de Monsieur Alain JUPPE, Président de la Communauté Urbaine de BORDEAUX.

ETAIENT PRESENTS :

M. JUPPE Alain, M. BOBET Patrick, M. BRANA Pierre, M. BRON Jean-Charles, M. BROQUA Michel, Mme CARTRON Françoise, M. CAZABONNE Alain, M. CAZABONNE Didier, M. DAVID Alain, M. DUCHENE Michel, Mme EYSSAUTIER Odette, M. FAVROUL Jean-Pierre, Mme FAYET Véronique, M. GUICHARD Max, M. HOUDEBERT Henri, M. LABISTE Bernard, M. MERCIER Michel, M. PIERRE Maurice, M. PUJOL Patrick, M. SEUROT Bernard, M. SOUBIRAN Claude, M. TOUZEAU Jean, M. TURON Jean-Pierre, M. VALADE Jacques, M. ANZIANI Alain, M. BANAYAN Alexis, M. BANNEL Jean-Didier, M. BELIN Bernard, M. BELLOC Alain, Mme BRUNET Françoise, M. CANOVAS Bruno, Mme CARLE DE LA FAILLE Marie Claude, M. CARTI Michel, Mme CASTANET Anne, Mme CAZALET Anne-Marie, M. CAZENAVE Charles, M. CHAUSSET Gérard, M. CHAZEAU Jean, Mme COLLET-LEJUIF Sylvie, Mme CONTE Marie-Josée, M. CORDOBA Aimé, Mlle COUTANCEAU Emilie, M. COUTURIER Jean-Louis, Mme CURVALE Laure, Mme DARCHE Michelle, M. DAVID Jean-Louis, Mme DE FRANCOIS Béatrice, Mme DESSERTINE Laurence, M. DOUGADOS Daniel, Mme DUBOURG-LAVROFF Sonia, M. DUCASSOU Dominique, Mme DUMONT Dominique, M. DUTIL Silvère, Mme FAORO Michèle, M. FAYET Guy, M. FEUGAS Jean-Claude, M. FLORIAN Nicolas, M. GRANET Michel, M. GUICHOUX Jacques, M. GUILLEMOTEAU Patrick, M. HURMIC Pierre, Mme ISTE Michèle, M. JAULT Daniel, M. JOUVE Serge, M. JUNCA Bernard, Mme KEISER Anne-Marie, M. LABARDIN Michel, Mme LIMOUZIN Michèle, M. MANGON Jacques, M. MANSENCAL Alain, M. MAURIN Vincent, M. MERCHERZ Jean, M. MOULINIER Maxime, M. NEUVILLE Michel, Mme NOEL Marie-Claude, Mme PALVADEAU Chrystèle, Mme PARCELIER Muriel, M. POIGNONEC Michel, M. PONS Henri, Mme PUJO Colette, M. QUANCARD Joël, M. QUERON Robert, M. REBIERE André, M. RESPAUD Jacques, M. SARRAT Didier, M. SEGUREL Jean-Pierre, M. SIMON Patrick, M. TAVART Jean-Michel, Mme TOUTON Elisabeth, Mme VIGNE Elisabeth, Mme WALRYCK Anne.

EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :

M. CANIVENC René à M. LABARDIN Michel
M. FELTESSE Vincent à M. SEGUREL Jean-Pierre
M. FREYGEFOND Ludovic à M. LABISTE Bernard
M. GELLE Thierry à M. FLORIAN Nicolas
M. LAMAISON Serge à M. BRANA Pierre
M. MARTIN Hugues à M. PONS Henri
M. ROUSSET Alain à Mme. CARTRON Françoise
M. SAINTE-MARIE Michel à M. TAVART Jean-Michel
M. BAUDRY Claude à M. ANZIANI Alain
M. BENOIT Jean-Jacques à M. JOUVE Serge
M. BOCCHIO Claude à Mme. BRUNET Françoise
M. BREILLAT Jacques à M. CAZABONNE Alain
M. CASTEL Lucien à Mme. CARLE DE LA FAILLE Marie Claude
M. CASTEX Régis à M. REBIERE André
Mlle. CHARBIT Myriam à Mlle. COUTANCEAU Emilie

M. DANE Michel à Mme. NOEL Marie-Claude
M. DELAUX Stéphan à M. DAVID Jean-Louis
M. FERILLOT Michel à M. BELIN Bernard
M. GOURGUES Jean-Pierre à M. MERCIER Michel
M. HERITIE Michel à M. HOUDEBERT Henri
Mme. JORDA-DEDIEU Carole à Mme. FAYET Véronique
Mme. LACUEY Conchita à M. COUTURIER Jean-Louis
M. LOTHAIRE Pierre à M. MANSENCAL Alain
M. MAMERE Noël à M. HURMIC Pierre
M. MILLET Thierry à M. MERCHERZ Jean
M. MONCASSIN Alain à Mme. FAORO Michèle
Mme. MOULIN-BOUDARD Martine à M. BRON Jean-Charles
M. REDON Michel à M. JAULT Daniel
M. SAVARY Gilles à M. RESPAUD Jacques

M. BANAYAN Alexis à M. BANNEL Jean-Didier (jusqu'à 10 H 45)
M. CAZENAVE Charles à M. CANOVAS Bruno (jusqu'à 10 H 45)
Mme DESSERTINE Laurence à M. CAZABONNE Didier (jusqu'à 10 H 45)
M. GUICHOUX Jacques à M. DOUGADOS Daniel (jusqu'à 10 H 50)
M. GUILLEMOTEAU Patrick à M. MOULINIER Maxime (jusqu'à 11 H 15)

LA SEANCE EST OUVERTE

Observatoire du PDU - Résultats des années 2000 à 2002 - Information

Monsieur BROQUA présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs

Afin d'assurer une implication forte et une coordination des multiples acteurs du Plan des Déplacements Urbains, il est apparu indispensable de prévoir la création d'une structure dédiée pour sa mise en œuvre.

Cette structure, définie au chapitre 5 du P.D.U., se décompose en quatre entités que sont :

- le Comité de Suivi (composé de membres élus représentant des divers maîtres d'ouvrage et partenaires du P.D.U.) ;
- le Comité Technique de mise en œuvre (composé des représentants des services de divers organismes impliqués dans la réalisation du plan) ;
- la mission de mise en œuvre du P.D.U. (équipe opérationnelle regroupant l'ensemble des services communautaires concernés) ;
- et l'Observatoire du P.D.U..

Cet observatoire a pour objectif d'assurer un suivi des actions et de leurs effets tout au long de l'application du Plan des Déplacements Urbains.

A ce titre, il a deux missions principales :

- suivre et mesurer le degré de mise en œuvre des actions : le centre des déplacements et stationnement est dans ce cadre chargé de la collecte et de la mise en forme de données fournies par l'ensemble des services concernés (services internes à la C.U.B., partenaires institutionnels, délégataires de services publics...) ;

- suivre les effets des actions mises en oeuvre : après avoir proposé une sélection d'indicateurs, l'agence d'urbanisme a en charge la collecte des informations et l'analyse de l'évolution de ces indicateurs dans le temps.

Ces deux volets de l'observatoire sont présentés ici successivement, pour ce qui concerne les années 2000 à 2002.

1) LE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS

Le document joint en annexe répond au premier objectif de suivi de la mise en œuvre des actions. Il propose de faire le point sur la réalisation des actions prévues au plan, au 31 décembre 2002.

A chacun des 7 axes stratégiques décrits au P.D.U., correspond un programme d'actions à mettre en œuvre dans les cinq ans.

Les actions y sont, pour mémoire, classées de la manière suivante :

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

Au total, sont ainsi décrites plus d'une centaine d'actions, pour certaines très détaillées en terme de mise en œuvre.

Au regard du volume d'informations à traiter et de leur diversité, il est proposé de limiter l'ambition du présent document au suivi des actions à programmer ou à initier, qui paraissent à la fois prioritaires et plus opérationnelles, et pour lesquelles 125 indicateurs de suivi ont été sélectionnés.

S'agissant d'une première édition, certaines données n'ont pour l'heure pas été renseignées, par défaut de transmission des informations nécessaires.

Les principales tendances peuvent toutefois être résumées de la façon suivante (voir document de synthèse joint en annexe).

→ AXE 1 – REDUIRE LES EMISSIONS NUISANTES A LA SOURCE :

Il s'agit à travers cet axe de réduire à la source toutes les émissions et les facteurs qui nuisent à la santé, liés aux déplacements motorisés :

- Adapter les limitations de vitesses selon le contexte urbain et sur la rocade, et les faire appliquer (actions 1.1, 1.2, 1.3 et 1.7) :
 - l'année 2002 a vu à la réalisation d'un cahier des charges pour l'élaboration d'un schéma directeur des circulations à apaiser, incluant l'objectif de modération de la vitesse dans les quartiers. L'élaboration de ce schéma a été confiée à l'Agence d'Urbanisme.
 - le projet de mise en œuvre d'une charte d'intervention des polices n'a en revanche fait l'objet d'aucun avancement.
 - en terme de contrôle réglementaire, les indicateurs d'effectifs dévolus à la surveillance de la vitesse n'ont été que partiellement renseignés. Toutefois, l'évolution du nombre de contrôles radars effectués sur la C.U.B. (+ 31,6 % entre 2001 et 2002) et du nombre des procès-verbaux dressés (environ + 45 %) reflètent une réelle prise en compte de la problématique.
 - concernant la rocade, en l'absence d'un système de régulation des vitesses en fonction des conditions de circulation, le niveau des contrôles et procès-verbaux dressés ne fait apparaître aucune évolution significative.
- Traiter les axes urbains très bruyants par la réduction de l'emprise circulatoire et/ou la mise en œuvre d'un revêtement antibruit (action 1.2) :
 - peu de données sont pour l'heure disponibles sur ce thème ;
 - à noter toutefois diverses expérimentations menées en 2000 boulevard Albert 1^{er} à Bordeaux, puis en 2002 à Mérignac (avenue du Bedat), Pessac (carrefours de l'avenue de Gradignan), Talence (avenues de la Libération, de l'Université et du docteur Schweitzer) et Villenave d'Ornon (chemin de Leysotte).
- Créer des itinéraires de transit pour les poids lourds (action 1.3) :
 - une phase diagnostic a été réalisée de 2000 à 2002 pour la réalisation d'un schéma directeur des itinéraires Poids Lourds ;
 - il n'existe aujourd'hui aucun parc public de stationnement spécifiquement dédié à ces véhicules.
- Renouveler les bus, automobiles et utilitaires de la C.U.B. et des autres administrations par l'acquisition de véhicules à énergies alternatives (action 1.4, 1.5 et 1.8) :
 - la part totale des bus « propres » est passée de 3,5 % du total du parc au 1^{er} janvier 2000 à 27 % au 31 décembre 2002 ;

- la tendance est également à la hausse, plus modérée, en ce qui concerne les véhicules (dont utilitaires) de la C.U.B. : 26 % de véhicules « propres » en 2002, contre 21,63 % en 2000.
- la situation est plus mitigée concernant les autres administrations de l'agglomération, les évolutions positives les plus significatives étant enregistrées par les villes de Pessac et Saint Médard en Jalles.

➤ Privilégier l'accessibilité au centre-ville des véhicules les moins polluants (action 1.6) :

- aucun tarif spécifique n'est proposé pour le stationnement des véhicules « propres » ;
- toutefois, des bornes de recharge électrique ont été installées dans un grand nombre des parcs de stationnement du centre-ville de Bordeaux, ainsi qu'à Pessac et Mérignac. Ces bornes sont à usage gratuit 24H/24.

➔ AXE 2 – ORGANISER LE TERRITOIRE POUR MAITRISER LES FLUX

Il s'agit de rapprocher les émetteurs des récepteurs de trafic, de conserver les fonctions vitales dans les quartiers centraux et de prendre en compte la variété des modes de vie en fonction des territoires pour organiser les transports.

Les principales réalisations sur cette thématique ont été les suivantes, pour les années 2000 à 2002 :

- Poursuite du maillage structurant des voies urbaines afin d'alléger les axes urbanisés très fréquentés et permettre leur requalification (action 2.1) :
 - réaménagement de la voie de desserte périphérique du domaine universitaire et création d'une voie nouvelle entre la rue Jules Guesde et l'avenue Roul (Talence) ;
 - création d'une voie nouvelle (Robert Escarpit) dans le domaine universitaire (Pessac) ;
 - aménagement de la rue André Reinson pour la desserte du secteur Bordeaux-Lac ;
 - création d'une voie nouvelle dans le secteur Bretous (Bordeaux / Bruges) ;
 - aménagement de la voie de desserte Ouest (Mérignac) ;
 - création d'une voie de liaison entre la rue de Canolle et la rue de la Béchade (A. Bourdelle, Bordeaux).

- Avancement du projet de franchissement Lucien Faure (action 2.3) :
 - les études préalables de faisabilité ont été menées courant 2000, aboutissant au choix d'un mode de franchissement consistant en un pont à travée levante ;
 - les études se sont poursuivies en 2001 pour le choix du processus de consultation des entreprises pour la réalisation du pont ;
 - ce choix est intervenu en mai 2002 en faveur d'un appel d'offres « conception – réalisation », tandis que débutait la campagne de sondage des sols.

- Création d'une troisième voie sur la rocade (action 2.4) :
 - la mise en service du tronçon A62 / A63 mis à 2x3 voies a été réalisée fin juillet 2000 et les protections antibruit (murs, buttes) correspondantes en octobre 2002. Les travaux d'insonorisations des façades des habitations riveraines de la rocade ont fait l'objet d'une consultation des entreprises de la part de la D.D.E. ;
 - une deuxième phase de mise à 2x3 voies est prévue, incluant aménagements architecturaux et paysagers, équipements d'exploitation statiques et dynamiques et aménagement des échangeurs n° 17 et 19.

- Réalisation de la déviation d'Eysines prévue au Contrat de Plan (action 2.6) :
 - après une phase de reconnaissances archéologiques, le démarrage des travaux est intervenu courant 2000 (réalisation du passage supérieur sur la rocade au futur échangeur 8) et se sont poursuivis en 2001 par la réalisation du passage inférieur sur la rue Antoune et de la piste cyclable Bordeaux-Lacanau et la réalisation du passage supérieur sur la rue Montalieu ;
 - les travaux de terrassement, d'assainissement et de chaussées en section courante ont débuté en avril 2002, la mise en service du dispositif étant prévue fin décembre 2003.

- Réguler le trafic (programme ALIENOR, action 2.8) :
 - entre 2000 et 2002, des recueils de données du trafic ont été réalisés sur 60 stations disposées sur la rocade ;
 - la signature d'une convention particulière pour le financement de la première phase d'ALIENOR (création d'un PC rocade, réalisation du réseau de communication et engagement des études de la seconde phase) est intervenue en août 2002, permettant le démarrage des travaux de Génie Civil nécessaires au passage des réseaux de fibre optique autour de la rocade.

- L'étude de faisabilité d'un nouveau franchissement aval de la Garonne dans un grand contournement Ouest de l'agglomération a été engagée en 2001 (action 2.9). Les études de définitions de ce franchissement sont spécifiées être sous maîtrise d'ouvrage du Département dans une convention signée en 2002 dans le cadre du contrat de plan Etat – Région.
- Concernant la maîtrise des développements périphériques (action 2.7), le schéma directeur de l'agglomération révisé a été approuvé en septembre 2001. L'un de ses objectifs est la maîtrise qualitative du développement périphérique, avec :
 - un renforcement des structures urbaines existantes ;
 - une limitation stricte des nouvelles zones urbanisables, en privilégiant le renforcement ou la continuité des zones existantes.
- Le dossier d'élaboration du P.L.U. a officiellement été ouvert en février 2002, l'année 2002 ayant été consacrée à la consultation des communes et du public et à un débat communautaire sur les orientations générales du plan (action 2.2).

➔ AXE 3 – AMELIORER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

L'objectif de cet axe est d'améliorer l'équité entre individus et entre territoires, par la construction d'une offre en transports collectifs véritablement compétitive de l'automobile, pour favoriser le report modal notamment pour les déplacements domicile-travail :

- Mise en service en 2003 de 3 lignes de tramway sur 24,6 km (action 3.1) :
 - après des travaux de déviation de réseaux entamés courant 2000, les travaux d'infrastructures ont été engagés en 2001 et se sont poursuivis l'année suivante. Au 31 décembre 2002, 15 km de lignes étaient réalisés, 7 rames livrées. Les essais de circulation ont débuté avenue Thiers, alors que s'achevaient les travaux de construction des ateliers rue Bouthier ;
 - l'extension du réseau de tramway à 43,3 km (action 3.2) est prévue à compter de 2004. Les études préliminaires se sont achevées en 2002, pour un programme évalué à 479 millions d'euros HT (extension des lignes A, B et C à chacune de leurs extrémités, 34 stations, un nouveau dépôt de rames, 4 parcs relais en ouvrage et 2 parcs relais au sol). La mise en service de cette deuxième phase est prévue en 2007 ;
 - les études préliminaires ont démarré en 2001 pour l'extension du réseau au-delà de cette deuxième phase (action 3.11). Après approbation d'un schéma d'orientations en février 2002, un appel d'offres a été réalisé en juillet pour la réalisation de l'étude de faisabilité.

- L'optimisation de la structure du réseau de bus existant (action 3.3) a été réalisée par la mise en œuvre de divers projets :
 - création de 4 lignes express ;
 - augmentation du nombre de parcours quotidiens pour la desserte du quadrant nord-ouest ;
 - mise en place puis extension en 2000 d'un réseau spécifique le dimanche et en soirée ;
 - expérimentation d'une desserte de proximité dans le centre historique de Bordeaux (la navette électrique) ;
 - expérimentation du service « taxibus » sur les communes de Saint Aubin du Médoc, Saint Médard en Jalles, le Taillan et Villenave d'Ornon ;
 - élaboration d'un cahier des charges pour la mise en place d'une nouvelle billetterie (études et développement en cours en 2002).
- Amélioration de la qualité du service de transport en commun (actions 3.4, 3.5 et 3.8) par des initiatives telles que :
 - l'équipement des bus en planchers surbaissés (61 % du parc au 31 décembre 2002 contre 38 % au 1^{er} janvier 2000) ;
 - l'affichage des horaires de passage aux arrêts de bus (40 % d'arrêts équipés fin 2002, contre 2 % début 2000) ;
 - l'équipement des arrêts en abris voyageurs ;
 - l'aménagement de couloirs bus ;
 - ou encore le lancement d'un appel d'offres pour la mise en œuvre d'un système d'information des voyageurs.
- Elaboration d'un plan de mobilité à la C.U.B. (action 3.6) : après enquête réalisée en 2000 auprès de l'ensemble du personnel communautaire, un projet de « P.D.E » a été adopté en décembre 2001. Sa mise en œuvre a débuté en 2002 par l'acquisition des 40 vélos à destination du personnel, l'extension du garage à vélos de l'hôtel de communauté et la création d'un espace consacré au covoiturage à l'échelle du département sur le site Internet de la C.U.B.. Des actions de sensibilisation ont été par ailleurs menées auprès de divers employeurs (action 3.12).
- Aménagement d'un pôle multimodal à la gare Saint-Jean (action 3.9) : la mise en place d'un comité de pilotage en 2000 a permis la réalisation d'études pré-opérationnelles techniques et financières dès 2001. Le comité a validé courant 2002 un schéma directeur d'aménagement du pôle multimodal, autorisant l'élaboration d'une convention d'application relative aux modalités de financement des travaux.

- Concernant l'aménagement du domaine universitaire (action 3.10), la réalisation d'une phase de diagnostic et d'identification des enjeux en 2000 a permis la prise en compte de ce projet au Contrat d'Agglomération. Après une phase de programmation conduite en 2001, le « projet Campus » est entré en 2002 en phase de conception pour l'élaboration d'un plan directeur d'aménagement du site.
- Certaines actions n'ont en revanche fait l'objet que de peu d'avancement entre 2000 et 2002. Il s'agit notamment :
 - du choix d'un nom et de la mise en place d'une signalétique spécifique au réseau de transports en commun, pour une meilleure identification ;
 - de la refonte de la grille tarifaire du service (heures pleines, heures creuses, critères sociaux) ;
 - du renforcement de l'offre TER pour les liaisons périurbaines de la C.U.B. (action 3.13) ;
 - de l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité du réseau de transports en commun par les personnes à mobilité réduite (action 3.14) ;
 - de la réorganisation des taxis (action 3.15) ;
 - et de l'amélioration des fréquences bus en heures creuses (action 3.16).

➔ AXE 4 – PARTAGER AUTREMENT L'ESPACE PUBLIC

Les principaux objectifs de cet axe sont les suivants :

- donner les règles du jeu sur l'organisation des espaces collectifs ;
 - faire de la place aux modes alternatifs à l'automobile ;
 - hiérarchiser le réseau de voirie ;
 - permettre la coexistence des usagers sur un espace commun ;
 - assurer qualité et sécurité des aménagements.
- La mise en place d'un nouveau plan de circulation visant à protéger le centre-ville de Bordeaux des trafics de transit (action 4.1) a démarré en 2001 par la mise en double sens d'une partie de la ceinture des cours (cours Victor Hugo, rue de Cursol, cours d'Albret). Cette mise à double sens s'est poursuivie en 2002 concernant les cours de Verdun, Clémenceau et Tournon.
 - Des « zones 30 » permettant de réduire le trafic dans certains quartiers (action 4.2) ont été aménagées sur les communes d'Ambarès, Bègles, Le Bouscat, Bruges, Cenon, Eysines, Lormont, Mérignac, Pessac et Villenave d'Ornon.

Sur un plan plus global, une étude a été engagée pour l'élaboration d'un schéma directeur des quartiers à circulation à apaiser, à l'échelle du territoire de la C.U.B..

- L'objectif d'un meilleur partage de l'espace public (action 4.3) a été pris en compte dans la réalisation de diverses opérations de voiries d'intérêt communautaire. Cet objectif étant toutefois difficilement quantifiable par le traitement régulier d'indicateurs, il fera l'objet d'une évaluation globale sous l'angle de l'évaluation des politiques publiques.
- Plusieurs espaces publics associés au tramway ont fait l'objet de réaménagements de 2000 à 2002 (action 4.4), en particulier sur les communes de Cenon, Talence et Bordeaux.

➔ AXE 5 – FAVORISER LES PIETONS ET LES CYCLISTES

Il s'agit d'inciter au report modal des déplacements courts en automobile vers des modes moins polluants, en privilégiant le confort, la continuité et la convivialité des itinéraires piétons et cyclistes.

- Les indicateurs relatifs aux aménagements réalisés en faveur des piétons (élargissement des trottoirs, protection par bornage contre le stationnement illicite) n'ont pas été transmis à l'observatoire pour ce qui concerne les années 2000 à 2002 (actions 5.1, 5.2 et 5.3).
De même, les données relatives aux aménagements deux roues ont été communiquées de manière incomplète.
Aucun résultat n'est en conséquence, disponible quant à l'état d'avancement du projet signalétique deux roues, aux effectifs affectés à l'entretien des pistes cyclables, ou encore à la réalisation d'un réseau d'itinéraires reliant les espaces verts de la C.U.B. (actions 5.4 et 5.8).
- Concernant le stationnement des vélos (actions 5.5), une consigne gratuite et gardiennée a été aménagée par la Communauté Urbaine et mise en service en 2000. Située en souterrain place Gambetta, cette consigne était en 2000 et 2001 ouverte au public du lundi au samedi, de 7h30 à 9h00 et de 12h00 à 23h30. Au regard de la progression des statistiques de fréquentation de la consigne, la C.U.B. a décidé en 2002 l'extension de ce service aux dimanches et jours fériés, et sur une plage horaire sans interruption de 7h30 à 23h00.
Le recensement du nombre et de la localisation des places de stationnement deux roues sur voirie n'a quant à lui été transmis à l'observatoire qu'en ce qui concerne les villes de Bordeaux et Mérignac. De même, le recensement des vélos acquis par les employeurs à l'usage de leurs personnels n'a pour l'heure pas été effectué (action 5.9).
- Création d'un service de location de vélos (action 5.6) :
 - une expérimentation a été menée à compter de mai 2000, visant à la mise à disposition gratuite de vélos à tout public (vélos publicitaires acquis par la Société OMNIPRESENCE). Malgré le succès de l'opération, les nombreux actes de vol et de vandalisme n'ont pas permis la poursuite de l'opération au-delà de septembre 2000 ;

- un nouveau service de prêt a en revanche été instauré par la ville de Bordeaux en juillet 2001. Réservé aux habitants de Bordeaux, un point de prêt situé rue des Doves a permis la mise à disposition, contre caution, de 1200 vélos. En 2002, la ville de Bordeaux a complété ce dispositif par la mise en circulation de 800 vélos supplémentaires et l'ouverture d'un nouveau point de prêt situé à l'hôtel de ville.

- Initier un schéma directeur des continuités piétonnes (action 5.7) : les objectifs de ce document cadre ont été affinés et une proposition de méthodologie pour le démarrage de ce projet a été établie en 2001, permettant le lancement de l'étude l'année suivante.

➔ AXE 6 – ORGANISER LE STATIONNEMENT ET LES LIVRAISONS

Plusieurs pistes de réflexions figurent au P.D.U. pour la réalisation des objectifs de cet axe :

- 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 ;
- fiabiliser le stationnement payant ;
- simplifier et améliorer la réglementation livraisons.

- Plusieurs actions prévues au P.D.U. n'ont fait l'objet d'aucune avancée significative entre 2000 et 2002 :

- la création d'un Comité stationnement chargé de coordonner les initiatives des différents acteurs (action 6.1). En 2002, la C.U.B. a toutefois inscrit ce projet dans le programme d'actions prioritaires de sa politique du stationnement ;
- la mise en place de zones de stationnement payant moyenne et longue durée (action 6.3) ;
- l'expérimentation d'un site avec agent encaisseur (action 6.4) ;
- la création de parcs réservés aux cars de tourisme et campings cars (actions 6.14 et 6.15) ;
- et la création d'une structure d'information et d'aide à la construction de places de stationnement résidents (action 6.18).

- Les actions en faveur de la lutte contre le stationnement illicite (effectifs de surveillance, nombre de procès-verbaux) font l'objet d'évolutions variables selon les communes (action 6.2) : si le contexte des travaux du tramway a entraîné à Bordeaux un net recul de la verbalisation, les contrôles se sont en revanche accentués en 2002 dans les communes périphériques.

Le nombre de véhicules enlevés par la fourrière est quant à lui en forte hausse (+ 38 % en 2001, + 12 % en 2002) – (action 6.12).

- Les tarifs du stationnement sur voirie n'ont pas subi de modification entre 2000 et 2001 (action 6.4). A l'occasion du passage à l'euro, des augmentations parfois significatives sont en revanche intervenues en 2002 à Pessac, Mérignac et le Bouscat. Seule la commune de Bordeaux a maintenu ses niveaux de tarifs.
Les abonnements à tarifs réduits dans les parkings ont en ce qui les concerne affichés des hausses significatives dès 2001 (+ 6 % à + 25 %), cette mesure visant à réduire l'écart entre le tarif général et des tarifs spécifiques destinés à des usagers de type « migrant ».
Les tarifs résidents dans les parcs sont pour leur part restés inchangés.
- L'objectif d'amélioration des équipements des parcs de stationnement (action 6.5) a été poursuivi par la réalisation d'opérations de rénovation des parcs, la généralisation de la « carte à décompte » (accès multiparcs par pré-paiement d'un forfait d'heures d'utilisation) et du traitement des entrées / sorties directement par carte bancaire.
Un cahier des charges a par ailleurs été établi pour la mise en place d'un jalonnement dynamique des parcs de stationnement, l'objectif étant l'information des usagers en temps réel quant à leur taux d'occupation (action 6.9).
- En substitution des places supprimées par le tramway, trois parcs de stationnement seront créés aux portes du centre-ville (action 6.6). Leur construction relève d'une délégation de service public pour laquelle la signature d'un contrat est intervenue courant 2000. Les permis de construire des parcs Bourse (694 places), Jean-Jaurès (991 places) et Salinières (412 places) ont été délivrés en juillet 2001, autorisant le démarrage des travaux.
- Concernant les parcs relais (action 6.7), la C.U.B. a en novembre 2002 approuvé les règles de fonctionnement de ces parcs, avec l'exigence d'une réservation de ce dispositif aux seuls utilisateurs des transports en commun.
- Suppression des 500 places du parc des allées de Chartres afin de compléter l'aménagement de l'esplanade des Quinconces (action 6.8) : une mission d'élaboration du plan directeur d'aménagement de cet espace a été confié à un paysagiste en 2001.
La réalisation de cette étude a débuté en 2002 et une répartition des compétences et des coûts d'aménagement entre la ville de Bordeaux et la CUB a été établie.
- Contenu de l'article 12 du POS valant PLU (action 6.10) : cet article a été modifié en 2000, à l'occasion de la 14^{ème} modification : en ce qui concerne le centre-ville de Bordeaux un coefficient modérateur de 0,5 sera appliqué aux ratios des constructions relevant de toutes les catégories, excepté le logement, situées à moins de 300 mètres des axes du tramway. Cette disposition a été étendue en 2002 au centre-ville de la commune de Talence.
- Concernant l'adaptation de la réglementation sur l'arrêt et l'accès des véhicules de livraison, et plus généralement la desserte des marchandises en ville (actions 6.11, 6.16 et 6.17), les faits marquants ont été les suivants :

- élaboration en 2002 d'un diagnostic sur la problématique livraisons dans le cadre du processus de mise en conformité du P.D.U avec la loi SRU ;
- définition en 2002 du concept d'« Espaces de Livraison de Proximité » (ELP), constituant des aires réservées, protégées et contrôlées par un personnel indépendant des transporteurs, mais qui participe à la manutention et à la livraison finale. La mise en service a été programmée pour 2003.

➔ AXE 7 : COMMUNIQUER, INFORMER ET SENSIBILISER

Il s'agit de sensibiliser le public et les partenaires au bénéfice du report modal, afin de modifier les comportements pour une ville apaisée.

- La mise en place de l'observatoire du P.D.U. est l'une des composantes permettant une information quant à sa mise en œuvre (action 7.2).
L'année 2001 a été consacrée à l'élaboration d'une méthodologie générale pour la création de cet outil et au recensement d'un ensemble d'indicateurs de suivi.
L'ensemble des principes d'organisation, de mise en œuvre et de suivi du P.D.U. ont été approuvés par le Conseil de Communauté en novembre 2001. La production, la collecte et la mise en forme des données ont débuté en 2002, débouchant sur l'élaboration d'un projet de bulletin de l'observatoire.
- Le plan de communication conduit sur cette problématique (action 7.3) a porté sur les aspects suivants :
 - lancement du nouveau plan de circulation
 - promotion du service Info Trafic
 - promotion du site covoiturage
- Concernant le dispositif d'information deux roues (action 7.4) :
 - une carte mise à jour des itinéraires deux roues a été mise à disposition du public par la C.U.B en 2000 ;
 - en 2001, la ville de Bordeaux a élaboré en concertation avec l'association « Vélo Cité » un plan cyclable présentant divers objectifs en terme d'aménagements, ainsi qu'une évaluation des actions programmées pour la période 1997 / 2001.
- Conduite d'un plan de mobilité à la C.U.B. (action 7.6) :
 - l'année 2000 a été consacrée à l'analyse de l'existant et au recensement des besoins et des attentes des agents de la C.U.B. (questionnaire, réunions inter-services) ;
 - en 2001, après analyse de l'impact budgétaire des mesures proposées, le PDE de la C.U.B. a été approuvé par le Conseil ;

- la délibération afférente décrit 9 pistes d'actions pour ce projet, sur lesquelles les services communautaires ont été sensibilisés courant 2002.
- Sur le volet de l'incitation à la mise en place de plans de mobilité chez les employeurs et administrations (action 7.13) :
 - la Communauté Urbaine a élaboré en 2000 une plaquette d'information « Qui veut bouger malin, ménage sa voiture », à l'intention des employeurs du quartier Mériadeck et du C.H.R..
 - des actions de sensibilisation ont été menées en 2001 et 2002 auprès de la Caisse des Dépôts de Consignations (secteur du Lac), de Gaz de Bordeaux, de la ville de Bordeaux, de la Poste et de Mérignac pour le secteur aéroport.
- Mise en place de dispositifs d'information du public sur les déplacements (actions 7.7 et 7.8) :
 - mise en service en 2002 d'Info Trafic, via un secteur téléphonique et un site Internet ;
 - le service « Allobus », existant depuis 1997, est développé et Connex enregistre un nombre croissant d'appels.
- Les actions suivantes n'ont pour l'heure pas été engagées :
 - formation et sensibilisation du personnel de la C.U.B. et des employeurs à l'éco-conduite (actions 7.5 et 7.9) ;
 - création d'un label qualitatif environnement (action 7.10) ;
 - information des transporteurs sur l'usage de véhicules moins polluants (action 7.11) ;
 - organisation de journées bus gratuit (action 7.14).
- Sur la problématique de coopération entre transporteurs de marchandises pour desservir les centres-villes (action 7.14), un groupe de travail a été constitué en 2000 autour de la C.C.I.B., l'objectif étant de faciliter les conditions de livraison pendant les travaux du tramway. Le groupe de travail a élaboré en 2001 un projet d'espaces de livraisons de proximités (E.L.P.), qui a été mis en œuvre à titre expérimental pendant cette phase de travaux.
- Concernant enfin les journées sans voiture (action 7.15), celles instaurées en octobre 1998 par la ville de Bordeaux se sont poursuivies le premier dimanche de chaque mois avec une extension du périmètre concerné à compter de novembre 2000. A compter de mars 2002, une journée sans voiture s'est également déroulée à Mérignac chaque dimanche de 13h00 à 18h00.

2) LE SUIVI DES EFFETS DU P.D.U.

Plusieurs actions préconisées par le PDU pouvant avoir des effets similaires, plutôt qu'un suivi des effets action par action, il a été retenu de suivre l'évolution de 12 grands thèmes génériques sur lequel le PDU entend avoir des effets.

Les 12 thèmes retenus sont les suivants :

1. Le trafic automobile ;
2. La vitesse ;
3. Le stationnement ;
4. Le transport et la livraison de marchandises ;
5. Les transports en commun ;
6. La pratique piétonne ;
7. La pratique des deux roues ;
8. La reconquête de l'espace public ;
9. L'intermodalité ;
10. La pollution de l'air ;
11. Les niveaux de bruit ;
12. Les accidents corporels de la circulation.

→ 2.1. LA CONSTITUTION D'UN ETAT ZERO, REFERENCE DE LA SITUATION AVANT MISE EN ŒUVRE DU PDU

Afin d'étalonner les effets observés, il est nécessaire de disposer, au préalable, d'un état de référence retraçant le contexte avant l'engagement du PDU et notamment avant la mise en chantier de divers grands projets comme la réalisation du réseau de tramway. Cet état « zéro » décrit la situation au 1^{er} janvier 2000.

A noter que, faute d'indicateurs disponibles, il n'a pas été possible de bâtir un état de référence pour les thèmes « reconquête de l'espace public » et « niveaux de bruit ».

Au 1er janvier 2000, il faut noter les phénomènes suivants :

Le trafic automobile :

- depuis trois décennies, les déplacements en voiture particulière croissent de manière importante ;

- la voiture assure près de 65% des déplacements en 1998 mais cette situation est conforme aux tendances observées dans les autres grandes agglomérations françaises ;

➤ C'est dans ce contexte que le PDU s'est donné pour objectif de réduire la part de la voiture particulière et d'accroître celle des transports en commun.

Les transports en commun :

- la part modale des transports collectifs a connu une érosion progressive pour arriver au dessous de 10% ;

- cependant, depuis 1996, le nombre annuel de déplacements recensés sur le réseau de bus urbain connaît de nouveau une évolution à la hausse. Celle-ci est surtout le fait d'une fréquentation des moins de 25 ans qui ont constitué la cible de la politique de promotion de ce mode.

➤ L'effort de promotion doit être poursuivi pour attirer une plus grande part de population active utilisant les transports collectifs pour le motif travail, mais aussi une plus grande part d'usagers occasionnels attirés par la qualité de service du réseau de tramway.

➤ La promotion des transports en commun n'est pas l'unique levier pour réduire la part modale de la voiture particulière et le PDU entend favoriser les autres modes de déplacement que sont la marche et les deux roues et développer les pratiques intermodales.

La pratique piétonne :

- la pratique de la marche, après avoir connu une forte baisse dans les années 1980, semble séduire de plus en plus d'usagers. Pourtant sa part modale demeure faible au regard des principales agglomérations françaises.

La pratique des deux-roues :

- pour les deux-roues la situation est similaire. Ils ont vu passer leur part modale de 11% en 1978 à 4% en 1998.

L'intermodalité :

- l'intermodalité demeure une pratique marginale puisque 2% seulement des déplacements sont intermodaux. Elle devrait toutefois se développer grâce à la mise en service du réseau de tramway.

➤ Parallèlement, le PDU propose, pour favoriser le développement des modes alternatifs, des actions visant à limiter l'offre « voiture ». Il s'agit non seulement de maîtriser le trafic (par une réduction de la vitesse, ou encore par une politique de modération de la circulation automobile dans certains quartiers...) mais aussi d'agir sur la politique de stationnement.

Le stationnement :

- le stationnement illicite concerne 27% des véhicules en stationnement dans l'hypercentre en 1998. L'amélioration du respect de la réglementation constitue un axe fort du PDU.
- Le PDU bordelais met également en avant un objectif ambitieux : « ne pas affecter plus de 50% de l'espace public à l'automobile ». La reconquête de l'espace public passe également par la rationalisation du transport et de la livraison de marchandises.

Le transport et la livraison de marchandises :

- en l'absence de stationnement spécifique, 80% des livraisons ou enlèvements de marchandises s'effectuent en stationnement illicite ce qui génère des conflits d'usage de l'espace public nombreux.
- Le Plan des Déplacements Urbains met également l'accent sur la nécessité de réduire les nuisances qu'il s'agisse de la pollution de l'air, du bruit ou des accidents.

La pollution de l'air :

- l'agglomération bordelaise se situe à un niveau correct en terme de qualité de l'air au regard de la présence de poussières mais les teneurs en certains polluants sont encore conséquentes ;
- l'effet météorologique favorable en 2000 (année à forte nébulosité) ne pourra se répéter éternellement pour compenser l'augmentation du volume des déplacements.
- Dans ce contexte, la réduction de la vitesse inscrite au PDU apparaît comme un objectif central car elle permettra de diminuer les émissions de polluants mais aussi de réduire le bruit, d'augmenter la fluidité du trafic et enfin, de limiter le accidents.
- en 1998, pour la moitié des voies équipées de compteurs, les vitesses moyennes enregistrées sont supérieures à la vitesse maximale autorisée.
- Le PDU bordelais affiche également un objectif significatif de diminution des accidents corporels des deux-roues et des piétons (-30%).

Les accidents corporels de la circulation :

- Malgré la tendance à la baisse du nombre de blessés graves et de tués depuis le début des années 90, l'effort doit être poursuivi car une relative stabilisation du nombre d'accidents est constatée depuis 1994.

→ 2.2. 2000 –2002 : LES PREMIERS EFFETS DE LA MISE EN ŒUVRE DU PDU

Le Plan des Déplacements urbains, voté en mai 2000, est entré dans une phase opérationnelle depuis maintenant 3 ans. L'évaluation imposée par la loi sur l'air peut, à ce stade, faire l'objet d'un point intermédiaire permettant déjà d'appréhender ses effets sur la période 2000-2002.

Certains des indicateurs n'ont pas été réactualisés depuis la réalisation de l'état de référence ; c'est en particulier la cas de toutes les données issues de la réalisation des enquêtes ménages. C'est pourquoi certains thèmes tels que la pratique piétonne ou la pratique deux-roues ne peuvent être actualisés.

Enfin, pour les thèmes « reconquête de l'espace public au détriment de l'automobile » et « niveaux de bruit », il n'existait pas, en 1999, de donnée permettant la réalisation d'un état de référence. Aujourd'hui encore, aucune donnée nouvelle ne permet de décrire la situation.

- Le fait marquant de la période 2000-2002 est la mise en chantier du réseau de tramway mais aussi des parcs publics de stationnement sur les quais rive gauche de Bordeaux. Les perturbations liées à ces travaux se sont nettement fait sentir sur le trafic automobile, le stationnement et la fréquentation des transports en commun.

Le trafic automobile :

- l'effet des travaux du tramway est très net sur la charge de trafic de certaines voies¹ : -19.4%, entre 1998 et 2002, pour l'avenue Jean Jaurès à Cenon et – 12.3% pour l'avenue JF Kennedy, son prolongement sur Lormont ;
 - de manière concomitante le boulevard Joliot Curie et le Pont Saint Jean ont vu leur charge augmenter respectivement de 29.1 et 38.2% car ils ont eu à absorber des reports de trafic. Il en va de même des quais de Brazza et E. Dupeyron ;
 - sur la rive gauche, le trafic de la rue de la Vieille tour à Talence a augmenté de 30.5% ce qui s'explique par un report de trafic des cours Gambetta et Libération que les automobilistes ne peuvent plus emprunter pour rejoindre le campus universitaire ;
 - le cours de l'Intendance qui supportait plus de 25000 véhicules par jour en 1998 n'en accueille plus que près de 10000 en 2002.
- Les désagréments connus ces dernières années par les automobilistes n'ont pourtant pas profité aux bus qui ont, eux aussi, subi de plein fouet les effets de la congestion automobile.

¹ A noter qu'il n'est pas possible d'appréhender l'évolution globale du trafic automobile puisque les seules données actualisées disponibles reposent sur des comptages ponctuels.

La vitesse :

- la congestion du trafic est la cause la plus remarquable des diminutions de la vitesse : pour preuve la vitesse a diminué de 12km/h sur la rue de la Vieille tour entre 1998 et 2002.

Les transports en commun :

- entre 1996 et 1999, le nombre de déplacements en bus avait connu une évolution à la hausse (+13%) ;
- la tendance s'est inversée depuis l'année 2000. Le nombre de déplacements enregistrés sur le réseau de bus urbain a diminué de 15% entre 1999 et 2002 et se situe, en 2002, à un niveau inférieur à celui qu'il atteignait en 1996 ;
- ce sont les usagers qui prenaient le bus le plus fréquemment qui ont le plus modifié leur pratiques. Les personnes qui utilisaient le bus plus de 2 fois par jour ont diminué de près de 35% entre 1999 et 2002. A l'inverse, les usagers occasionnels (qui utilisent le bus moins de 4 fois par mois) ont augmenté de 10%.
- la satisfaction des usagers à l'égard du réseau de bus est en baisse :
 - la note globale de satisfaction attribuée au réseau (obtenue par enquête) qui se situait à un niveau satisfaisant entre 1996 et 2000 baisse depuis deux ans ;
 - le solde net de progression qui traduit la différence entre la part des interviewés qui considèrent que la qualité de service s'est améliorée pendant l'année et ceux qui pensent le contraire, jusqu'alors largement positif, est négatif (-2.7%) en 2002.

➤ Devant les difficultés rencontrées par les bus, victimes des encombrements de la circulation, il est possible de supposer que certaines personnes ont réduit leur nombre de déplacements (abandon du retour à la pause déjeuner ?, abandon de certains déplacements pour des motifs non obligés ?) ou adopté un autre mode de déplacement (vélo ou marche), sur la totalité ou sur une partie de leur trajet.

La pratique piétonne et deux-roues :

- il est difficile d'appréhender la réalité de ces pratiques en l'absence de nouvelles données concernant la pratique piétonne ou la pratique deux-roues.

Le stationnement :

- le nombre d'heures payées par place et par jour à Bordeaux, déjà faible en 2000, diminue encore en 2001 et 2002 pour atteindre un tout petit peu plus d'une heure en 2002 ;

- le nombre de procès verbaux, que ce soit pour non paiement ou dépassement de la durée de stationnement ou que ce soit pour stationnement illicite, est également en forte baisse respectivement -89 et -77% entre 2000 et 2002.

➤ La pression toujours forte de la demande de stationnement mise en parallèle avec la baisse des recettes traduit une montée de l'incivisme dans un contexte de travaux qui amène à être plus tolérant vis à vis des contrevenants.

➤ Par contre, les trois communes périphériques disposant de stationnement payant de surface, à savoir Le Bouscat, Mérignac et Pessac semblent avoir adopté une vraie politique de stationnement basée notamment sur une amélioration du contrôle du respect de la réglementation :

- la verbalisation est en hausse : à Mérignac, le nombre de PV pour stationnement illicite a augmenté de 52% entre 2000 et 2002 ;

- le passage à l'euro a été l'occasion pour Pessac et Le Bouscat d'une modification à la hausse de la grille tarifaire : au Bouscat, l'heure et demi de stationnement a plus que doublé et le tarif pour deux heures plus que triplé ; à Pessac, l'heure et demi a presque quadruplé ;

- les tarifs sur voirie mis en vigueur apparaissent ainsi plus cohérents, car supérieurs, avec les tarifs dans les parcs.

➤ Le point positif, dans ce contexte très particulier, concerne les abonnements dans les parcs publics :

- en 2001, comme en 2000, les exploitants, en réponse à la faible occupation globale des parcs par les usagers horaires ont compensé par la vente d'abonnements (dont le nombre a augmenté entre les deux années) ;

- en 2002, au contraire, le nombre d'abonnés total a diminué mais le nombre d'abonnements résidents continue de croître très légèrement. Il s'agit d'un fait encourageant pour la mise en œuvre du PDU.

Face à ces évolutions particulières liées à un contexte local spécifique et temporaire, deux domaines connaissent des évolutions plutôt favorables et sans doute liées à des politiques dont l'échelle dépasse le cadre local : la qualité de l'air et les accidents corporels de la circulation.

La qualité de l'air :

- depuis 1998 les concentrations en poussière et en dioxyde d'azote sont en baisse ;

- l'indice ATMO montre que la qualité de l'air a été bonne pendant 76.2% de l'année 2002 contre 52.6% de l'année 1999. ;

- le nombre de dépassements du seuil de vigilance tout comme celui du seuil d'information et de recommandations est en baisse.

Les accidents corporels de la circulation :

- le nombre d'accidents corporels de la circulation sur le territoire communautaire (hors rocade et autoroute²) a connu une évolution à la baisse : -21.5% entre 1999 et 2002 ;
- le nombre de tués et le nombre de blessés ont diminué respectivement de 32 et 27% par rapport à 1999. Cette évolution est conforme aux tendances recensées tant au niveau départemental, régional que national ;
- la reprise à la hausse du nombre et de la gravité des accidents impliquant une moto ou un scooter depuis l'année 2000 est un fait nouveau dont il convient de suivre l'évolution.

En première analyse, les évolutions constatées sur la période 2000-2002 semblent être le résultat :

- d'un contexte local singulier lié notamment à la mise en chantier du réseau de tramway ;
- et de tendances à l'œuvre au niveau national pour ce qui concerne la qualité de l'air ou les accidents corporels de la circulation,

plutôt que de la mise en œuvre du PDU. Toutefois, les actions du PDU contribuent sans doute à modifier profondément les comportements. La période des travaux est l'occasion de pratiquer la ville différemment c'est à dire, avant tout, à une vitesse moins élevée. C'est pourquoi il est nécessaire que la mise en œuvre du réseau de tramway en 2004 et la fin des travaux soit l'occasion de confirmer ces modifications comportementales (en roulant moins vite, en utilisant le vélo...). Enfin, les difficultés que connaissent les bus montrent l'importance qu'il y a à communiquer sur ce mode de transport dès 2004 pour qu'il retrouve ses parts de marché et qu'il n'apparaisse pas comme un mode de déplacement bien moins attractif que le tramway.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées communication.

Fait et délibéré au siège de la Communauté Urbaine le 16 janvier 2004,

Pour expédition conforme,
par délégation,
le Vice -Président,

**REÇU EN
PRÉFECTURE LE
27 JANVIER 2004**

M. MICHEL BROQUA

² Les données concernant les accidents corporels de la circulation survenus sur la rocade ou les autoroutes au sein du périmètre communautaire qui relèvent d'un recensement par les CRS ne sont pas disponibles en 2002.

