

	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	<i>Délibération</i>
	Séance publique du 17 mars 2017	N° 2017-123

Convocation du 10 mars 2017

Aujourd'hui vendredi 17 mars 2017 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Alain JUPPE, Président de Bordeaux Métropole.

ETAIENT PRESENTS :

Mme Emmanuelle AJON, M. Dominique ALCALA, M. Alain ANZIANI, M. Erick AOUIZERATE, Mme Cécile BARRIERE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, Mme Odile BLEIN, M. Patrick BOBET, Mme Christine BOST, Mme Isabelle BOUDINEAU, Mme Marie-Christine BOUTHEAU, Mme Anne BREZILLON, M. Nicolas BRUGERE, Mme Virginie CALMELS, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, M. Didier CAZABONNE, Mme Chantal CHABBAT, M. Gérard CHAUSSET, Mme Solène CHAZAL-COUCAUD, M. Max COLES, Mme Brigitte COLLET, M. Jacques COLOMBIER, Mme Emmanuelle CUNY, M. Alain DAVID, M. Jean-Louis DAVID, M. Yohan DAVID, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Michèle DELAUNAY, M. Arnaud DELLU, M. Gérard DUBOS, M. Michel DUCHENE, M. Christophe DUPRAT, Mme Michèle FAORO, M. Vincent FELTESSE, Mme Véronique FERREIRA, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Florence FORZY-RAFFARD, M. Philippe FRAILE MARTIN, Mme Magali FRONZES, M. Guillaume GARRIGUES, M. Max GUICHARD, M. Jacques GUICHOUX, M. Michel HERITIE, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, Mme Dominique IRIART, Mme Anne-Lise JACQUET, M. Bernard JUNCA, M. Alain JUPPE, Mme Andréa KISS, M. Michel LABARDIN, Mme Conchita LACUEY, M. Bernard LE ROUX, Mme Anne-Marie LEMAIRE, M. Pierre LOTHAIRE, Mme Zeineb LOUNICI, Mme Emilie MACERON-CAZENAVE, M. Jacques MANGON, M. Eric MARTIN, Mme Claude MELLIER, M. Thierry MILLET, M. Jacques PADIE, Mme Christine PEYRE, Mme Arielle PIAZZA, M. Michel POIGNONEC, Mme Dominique POUSTYNNIKOFF, M. Patrick PUJOL, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Benoît RAUTUREAU, M. Franck RAYNAL, Mme Marie RECALDE, M. Fabien ROBERT, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, Mme Karine ROUX-LABAT, M. Kévin SUBRENAT, Mme Brigitte TERRAZA, Mme Gladys THIEBAULT, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, M. Serge TOURNERIE, M. Jean TOUZEAU, M. Thierry TRIJOLET, M. Alain TURBY, M. Jean-Pierre TURON, M. Michel VERNEJOL, Mme Marie-Hélène VILLANOVE, Mme Anne WALRYCK, Mme Josiane ZAMBON.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:

M. Alain SILVESTRE à Mme Maribel BERNARD
Mme Elisabeth TOUTON à M. Pierre LOTHAIRE
Mme Agnès VERSEPUY à M. Kévin SUBRENAT
M. Jean-Jacques BONNIN à Mme Chantal CHABBAT
M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE à Mme Brigitte TERRAZA
M. Jacques BOUTEYRE à Mme Cécile BARRIERE
M. Franck JOANDET à M. Clément ROSSIGNOL-PUECH
M. Stéphan DELAUX à Mme Marie-Hélène VILLANOVE
Mme Laurence DESSERTINE à Mme Brigitte COLLET
M. Marik FETOUH à M. Philippe FRAILE MARTIN
Mme Martine JARDINE à Mme Christine BOST
M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM à Mme Anne WALRYCK
M. Jean-Pierre GUYOMARC'H à M. Erick AOUIZERATE
Mme Anne-Marie CAZALET à Mme Magali FRONZES

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Alain DAVID à M. Jean TOUZEAU à partir de 11h22
M. Arnaud DELLU à M. Serge TOURNERIE à partir de 10h30
M. Gérard DUBOS à Mme Anne-Marie TOURNEPICHE à partir de 11h50
M. Jacques GUICHOUX à M. Michel VERNEJOL à partir de 11h15
M. Michel HERITIE à Mme Béatrice DE FRANCOIS à partir de 10h45
Mme Conchita LACUEY à M. Jean-Jacques PUYOBRAU à partir de 12h15
Mme Marie RECALDE à M. Alain ANZIANI à partir de 11h20
Mme Josiane ZAMBON à M. Jean-Pierre TURON à partir de 12h00
Mme Michèle DELAUNAY à M. Vincent FELTESSE à partir de 12h20
Mme Anne BREZILLON à Mme Florence FORZY-RAFFARD à partir de 10h15
M. Nicolas BRUGERE à M. Daniel HICKEL à partir de 10h30
Mme Emmanuelle CUNY à M. Didier CAZABONNE jusqu'à 10h48
M. Fabien ROBERT à M. Jacques MANGON jusqu'à 10h53
M. Franck RAYNAL à M. Eric MARTIN jusqu'à 11h45
M. Clément ROSSIGNOL-PUECH à M. Gérard CHAUSSET à partir de 12h40
M. Bernard LE ROUX à Mme Emmanuelle AJON à partir de 12h00
M. Michel LABARDIN à Mme Karine ROUX-LABAT à partir de 12h45
Mme Emile MACERON-CAZENAVE à M. Eric MARTIN à partir de 12h40

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Franck JOANDET à partir de 12h40, M. Jacques COLOMBIER à partir de 12h40

LA SEANCE EST OUVERTE

 BORDEAUX MÉTROPOLE	Conseil du 17 mars 2017	Délibération
	Direction générale Mobilité Direction de la DG Mobilité	N° 2017-123

Stratégie métropolitaine mobilités : bilan 2016 - Adoption - Décision - Autorisation

Monsieur Michel LABARDIN présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Les ambitions de la stratégie métropolitaine mobilités

Le 22 janvier 2016, le Conseil métropolitain adoptait sa stratégie métropolitaine pour les mobilités. Ce document comportait notamment les éléments suivants :

- un rappel des excellents résultats obtenus, depuis 20 ans, par la Métropole bordelaise en matière d'évolution des pratiques de mobilités ;
- une affirmation renouvelée de l'ambition d'atteindre les objectifs de part modale fixés par le Plan climat métropolitain, à savoir, à horizon 2020 :
 - o 15% de part modale pour les transports en commun (contre 10% en 2009),
 - o 15% de part modale pour le vélo (contre 4% en 2009),
 - o 25% de part modale pour la marche à pied (24% en 2009),
 - o 45% de part modale pour la voiture et les autres modes motorisés (59% en 2009 pour la voiture et 1% pour les deux roues motorisés).
- la réaffirmation de l'importance du développement du réseau de transport urbain structurant à haut niveau de service, avec comme base de la politique des mobilités, la réalisation du Schéma directeur métropolitain des mobilités (SDODM) ;
- la nécessité de compléter le SDODM par un programme d'actions global concernant l'ensemble des politiques de mobilités ;
- le rappel des importants efforts budgétaires à réaliser pour réaliser l'ensemble des actions prévues au SDODM;
- en conséquence, il était acté la mise en œuvre d'un plan d'actions global comportant les axes suivants :

- o axe central : mettre en œuvre le SDODM, base de la politique de mobilités de la Métropole bordelaise,
- o axe 1 : renforcer l'efficacité des réseaux de transports en commun,
- o axe 2 : développer une politique ambitieuse d'optimisation de l'usage de l'automobile,
- o axe 3 : mettre en place une politique cohérente de stationnement, en lien avec les communes,
- o axe 4 : exploiter au maximum le potentiel des modes doux,
- o axe 5 : faciliter l'utilisation des services de transport par tous les citoyens.

La présente délibération se propose de faire un point sur la mise en œuvre de cette stratégie au titre de l'année 2016 et de présenter les perspectives pour l'année 2017.

Le bilan de l'année 2016 : d'excellents résultats et un rythme de réalisations soutenu

Les résultats chiffrés

Les résultats obtenus, quels que soient les modes concernés, confirment les évolutions positives enregistrées début 2016 et vont dans le sens de l'atteinte des objectifs fixés. Les annexes à la présente délibération présentent ces résultats dans le détail.

Parmi ceux-ci, on peut retenir les chiffres principaux suivants .

- ✓ **Le vélo est le mode de déplacements qui progresse le plus rapidement et sa progression s'accélère fortement depuis le début de la mandature.** Ainsi, l'observatoire du vélo réalisé chaque année grâce aux compteurs permanents et à des campagnes de comptages visuels a permis de mesurer **une hausse de la pratique du vélo de +11% en 2016 par rapport à 2015, ce qui représente, depuis le début de la mandature, une hausse cumulée de 22% et un rythme moyen de progression de 7% par an ;**

Ce rythme de progression correspond à un doublement de la pratique du vélo sur une période de dix ans.

L'utilisation du Vcub a elle aussi fortement progressé en 2016 puisque le nombre total de voyageurs sur le réseau s'établit à 2,56 millions, soit une hausse de + 4,4% par rapport à 2015.

- ✓ **Les transports en commun confirment les excellents résultats annoncés il y a un an.**

L'année 2016 se situe à un très haut niveau puisque la fréquentation a augmenté de +5,6% sur l'ensemble du réseau Transport Bordeaux Métropole (TBM). A noter que cette tendance est largement supérieure à la moyenne française des grandes villes puisque, selon l'Union des transports publics, la croissance moyenne des réseaux des grandes villes au premier semestre 2016 n'était que de 1,2%.

Sur deux ans, la fréquentation totale du réseau a donc augmenté de 9,7%, ce qui représente 12 millions de voyageurs en plus, ce qui représente 42 000 voyageurs/jour environ en jour ouvré.

Bien évidemment, la part modale des transports en commun étant supérieure de celle du vélo, la progression en valeur absolue du nombre de voyages sur le réseau de transports en commun reste supérieure à celle du vélo.

- ✓ **Enfin, l'amélioration des conditions de circulation automobile se poursuit. Ainsi :**
 - **la baisse de la circulation sur les voiries métropolitaines hors rocade est de 0,4%, ce qui porte à 3,9% la baisse de la circulation depuis 2010 ;**

Ce chiffre donne une image fidèle de l'évolution de la circulation dans l'intra-rocade. Sur la rocade et au-delà de la rocade, il est à prendre à précaution car :

- ✓ ni l'Etat, ni le Département ne nous fournissent des données fiables sur ces voiries. Avec le transfert des routes départementales en 2017, nous allons pouvoir désormais intégrer ces voies dans l'indicateur ;
 - ✓ nous ne disposons que de peu de compteurs en extra-rocade. De nouveaux compteurs seront installés dans les années à venir pour donner une image encore plus précise de l'état de la circulation sur l'ensemble de la Métropole ;
- **en ce qui concerne la congestion, Bordeaux, au titre de 2015, avait progressé à l'indiceTomTom, le niveau de congestion passant de 28 à 27%. Bordeaux gagnait une place au classement des villes françaises, passant de la 3ème à la 4ème place. Ce résultat ne s'est cependant pas confirmé en 2016, puisque, notamment du fait de l'impact très fort des travaux de la troisième voie de la rocade, et dans un contexte où la congestion a augmenté dans toutes les principales métropoles de France, le niveau de congestion est revenu à 31% et que Bordeaux est à nouveau 3^{ème} ex-aequo au classement. On peut cependant raisonnablement espérer que les travaux mis en service en 2016 porteront leur fruit en 2017.**

L'ensemble de ces résultats permet aujourd'hui de confirmer la pertinence de la stratégie métropolitaine pour les mobilités et de renouveler l'engagement de Bordeaux Métropole dans la mise en œuvre du plan d'actions qui avait été défini.

Les grandes réalisations de l'année 2016

Tout au long de l'année 2016, les réalisations auront été nombreuses. Sans vouloir en dresser une liste exhaustive, on peut retenir en particulier les suivantes.

- ✓ Concernant la mise en œuvre de la troisième phase de tramway et du SDODM :
 - o l'inauguration de l'extension de la ligne de tramway C jusqu'à Blanquefort : **depuis le début de la mandature, ce sont 22 km de tramway qui ont été mis en service** ;
 - o le début des travaux de réseaux sur la ligne D ;
 - o la préservation de l'extension de la ligne C vers Villenave d'Ornon devant le tribunal administratif et l'engagement des travaux de réseau ;
 - o la clôture des concertations réglementaires de l'amélioration de la desserte en transports en commun de l'aéroport et du bus à haut niveau de service Bordeaux-Saint-Aubin-de-Médoc ;
 - o la décision d'ouverture de la concertation concernant l'extension du réseau de tramway vers Saint-Médard-en-Jalles.

- ✓ Concernant l'amélioration du réseau de transports en commun :
 - o la réalisation du dépôt bus provisoire sur le site de Bastide-Niel, grâce à l'appui de Bordeaux Métropole Aménagement, qui va permettre de débiter la restructuration du dépôt Lescure ;
 - o l'amélioration des infrastructures tramway avec les premiers travaux de remplacement des rails défectueux APS (Alimentation par le sol) et l'amélioration du niveau de performance des infrastructures mises en service en 2015 ;
 - o la priorisation de l'ensemble des Lianes aux carrefours à feux (hors Lianes impactées par les travaux de la ligne D) ;
 - o la création de 5,9 km de couloirs bus ;

- o une économie globale dégagée dans le cadre des réunions sectorielles de 620 000€ en moyenne annuelle.

A noter que notre Métropole a doublement été récompensée par le magazine de référence « Ville, Rail et transports » puisqu'elle a obtenu un Pass de bronze au titre de l'année 2015 et le prix de la Modernisation du réseau pour la mise en œuvre des terminus partiels.

L'année 2016 aura aussi été celle de l'organisation de l'Euro, qui a supposé une forte adaptation du réseau de transports.

- ✓ Concernant l'optimisation de l'usage de l'automobile :
 - o **la mise en service de la troisième voie de la rocade entre les échangeurs 10 et 12**, au droit de l'aéroport, avec des effets immédiats en termes de diminution de la congestion et de soulagement des voiries métropolitaines ;
 - o la réalisation de l'enquête publique du pont Jean-Jacques Bosc ;
 - o **la suppression/simplification de 25 carrefours à feux injustifiés ;**
 - o le lancement de l'opération de covoiturage Boogi ;
- ✓ Concernant le stationnement :
 - o la création de l'observatoire du stationnement avec la mise en œuvre de l'aide de la Métropole aux communes pour l'extension des zones de stationnement résident. Cette aide bénéficie aujourd'hui à Talence et à Bordeaux, avec, pour cette dernière, **+ 7 000 places de stationnement résident sur Bordeaux** créées au cours de 2016 ;
 - o la mise en œuvre de la tarification au quart d'heure ;
 - o la poursuite du déploiement des places en parc-relais, notamment dans le cadre de l'extension de la ligne C vers Blanquefort ;
 - o la création de nouveaux parkings : Iddac, Beaujon, l'engagement de la construction de nouveaux parkings : Paludate, Brizard, Bordeaux Nord et l'amélioration des parkings existants (Victor Hugo).
- ✓ Concernant le vélo, l'adoption du deuxième plan vélo métropolitain pour la période 2017-2020 ;
- ✓ Concernant le marketing des mobilités, la réalisation de multiples démarches, comme la semaine des mobilités, la journée escaliers et bien évidemment la poursuite du conseil aux entreprises.

Les enjeux pour 2017

Les grands chantiers de l'année 2017

Comme en 2016, les réalisations en 2017 seront importantes. Les grandes étapes qui ponctueront l'année seront notamment les suivantes :

- ✓ **Concernant la mise en œuvre de la troisième phase de tramway et du SDODM :**
 - o le début des travaux du marché principal de la ligne D sur la portion Quinconces-le Bouscat et les travaux de réseaux sur la section le Bouscat-Eysines ;

- o le lancement des travaux du marché principal et de l'ouvrage d'art sur l'extension de la ligne C vers Villenave d'Ornon ;
- o la réalisation des études préliminaires du prolongement du tramway vers l'aéroport avec comme objectif la remise d'ici la fin de l'année du dossier d'enquête publique aux services de l'Etat avec comme objectif une enquête publique tout début 2018 ;
- o la poursuite des études opérationnelles sur la liaison Gradignan-Talence-Bordeaux-Cenon ;
- o la réalisation de l'enquête publique du Bus à Haut niveau de service ;
- o la réalisation de la concertation sur l'extension du réseau de tramway vers Saint-Médard-en-Jalles ;
- o la présentation des premières études de la liaison Bassens-Campus et la poursuite du projet ;
- o la conclusion des acquisitions foncières nécessaires au projet de ligne de pont à pont sur la voie Eymet et la préparation des premières études ;
- o la poursuite des études pré-opérationnelles sur la desserte de Parempuyre par le prolongement de la ligne C de tramway.

✓ **Concernant l'amélioration du réseau de transports en commun :**

- o la mise en service du dépôt bus provisoire sur le site de Bastide-Niel et le lancement des consultations pour la restructuration du site Lescure ;
- o l'arrivée de la nouvelle billettique ;
- o la poursuite du travail effectué sur la vitesse commerciale des bus, qui nécessitera un engagement volontariste du délégataire en la matière ;
- o la fixation d'objectifs très ambitieux pour les réunions sectorielles avec la nécessité de poursuivre les efforts de maîtrise financière du coût du réseau tout en recherchant à dégager les moyens nécessaires à la réalisation de projets structurants : rééquilibrage du réseau de tramway, en particulier en faveur de la rive droite, mise en œuvre de la première étape de la liaison bus ouest extra-rocade, desserte de la grande salle de spectacles dans l'attente de la mise en service du pont JJ Bosc etc...

✓ **Concernant l'optimisation de l'usage de l'automobile :**

- o le lancement des travaux du pont Jean-Jacques Bosc ; à noter que les simulations dynamiques effectuées en 2016 a permis de sensiblement améliorer la capacité des têtes de pont à écouler le trafic attendu ;
- o l'adoption des principes de mise en œuvre de notre zone à circulation restreinte, pour une mise en œuvre dès 2018 ;
- o le début des travaux de la troisième voie de la rocade entre les échangeurs 4 (pont d'Aquitaine) et l'échangeur 10, avec comme premier objectif la création d'une nouvelle bretelle au droit du Parc des expositions et du Stade Matmut ;
- o la poursuite du programme de suppression des carrefours à feux injustifiés ;
- o la mise en place du nouveau service Yeah de Citiz, soutenu par la Métropole ;
- o la poursuite du déploiement des bornes de recharge électrique ;

- o la poursuite des efforts réalisés pour le covoiturage avec :
 - début janvier, une première nationale avec l'ouverture de la première voie bus autorisée au covoiturage sur la voie nouvelle « Dassault » ;
 - le soutien tout au long de l'année au projet Boogi et à tout nouvel opérateur qui viendrait nous proposer un projet innovant et pertinent en la matière.

- ✓ **Concernant le stationnement : la poursuite des réflexions** menées dans le cadre de l'observatoire du stationnement avec notamment :
 - un effort particulier en termes de coordination des politiques de stationnement entre les communes ;
 - concernant Bordeaux, l'aide de la Métropole permettra à nouveau le passage de 7 000 nouvelles places en stationnement résident et tout début 2018, l'ensemble de l'intra-boulevard fonctionnera sous ce régime ;
 - la préparation de la dépénalisation du stationnement au premier janvier 2018.

Cette démarche sera réalisée avec la perspective d'une simplification des modalités réglementaires de la signalisation, suite à la saisine de l'Etat par Bordeaux Métropole.

- ✓ **Concernant le vélo, l'année 2017, que Bordeaux Métropole a souhaité identifier comme « l'année du vélo » sera particulièrement riche**, puisqu'il est prévu, entre autres :
 - o la création du réseau des Maisons métropolitaines des mobilités alternatives, avec l'extension du prêt de vélo à l'ensemble de la Métropole. Est prévu notamment l'arrivée de vélos électriques et vélos-cargos ;
 - o le retour du Pibal d'ici la fin du premier semestre ;
 - o l'expérimentation de réservation du pont de pierre à la circulation des vélos et des transports en commun ;
 - o une grande campagne de communication pour favoriser l'usage du vélo ;
 - o la poursuite des efforts faits en matière de développement du Vcub, de déploiement d'arceaux et plus généralement d'amélioration des conditions de stationnement, et bien sûr de réalisation d'aménagements cyclables adaptés.

Bordeaux méritera ainsi l'appellation de « capitale du vélo »

- ✓ **Concernant le marketing des mobilités**, il est prévu en particulier :
 - o une semaine des mobilités plus ambitieuse centrée sur les femmes et les déplacements dans la poursuite de la démarche exemplaire de la Métropole en la matière. Sans attendre et suite à l'étude universitaire réalisée en 2016, la Métropole met en œuvre sur le réseau TBM la campagne nationale « stop harcèlement » ;
 - o le renouvellement de l'opération #sansmavoiture.

De nouvelles actions à mettre en œuvre

Le monde des mobilités est en perpétuelle évolution et, à la lumière des nouveaux enseignements apportés par l'année 2016, il vous est proposé de compléter la stratégie métropolitaine mobilités adoptée par deux nouvelles actions fortes à initier en 2017 :

- ✓ la définition d'un plan d'actions coordonné pour la rive droite,
- ✓ l'ajout d'une nouvelle action concernant les véhicules et navettes autonomes.

- *Un plan d'actions coordonné pour la rive droite*

Au sein de la stratégie métropolitaine des mobilités figurait d'ores et déjà un nombre d'actions importantes visant à améliorer les conditions de mobilité des habitants de la rive droite. Ainsi, sur les 8 opérations structurantes de transport inscrites au SDODM, 5 concernaient la rive droite.

Il est aujourd'hui possible de présenter l'ensemble des actions concernant la rive droite au sein d'un plan global coordonné. Ce plan concerne tous les modes et est détaillé en annexe.

- *Une nouvelle action sur le développement des véhicules et navettes autonomes*

2016 a été une année importante pour le développement des véhicules autonomes, qu'il s'agisse de voitures ou de navettes. Ces technologies semblent pouvoir être généralisées à une échéance raisonnable, bien qu'il soit toujours difficile de prédire exactement laquelle. Le jour où cela sera le cas, elles révolutionneront l'organisation des mobilités.

Il semble opportun que dès aujourd'hui Bordeaux Métropole prépare cette arrivée.

Il vous est donc proposé de rajouter à la stratégie métropolitaine mobilités une action 2.6 : Participer au développement des véhicules autonomes.

Pour plus de détail, les annexes ci-après permettent de :

- présenter les grands chiffres résumant la politique des mobilités de Bordeaux Métropole ;
- faire le point sur les résultats précis concernant chacune des actions et sur l'évolution des indicateurs qui avaient été fixés.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, 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 du Conseil de Bordeaux Métropole en date du 22 janvier 2016 relative à la stratégie métropolitaine pour les mobilités ;

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT les ambitions de la stratégie métropolitaine mobilités et les excellents résultats obtenus, depuis 20 ans, par la Métropole bordelaise en matière d'évolution des pratiques de mobilités ;

DECIDE

Article 1 : d'adopter le présent bilan de la stratégie métropolitaine pour les mobilités pour l'année 2016 ;

Article 2 : d'adopter les perspectives pour l'année 2017 : le plan d'actions coordonné pour la rive droite tel que présenté en annexe 1 et la nouvelle action concernant les véhicules et navettes autonomes (annexe 2 - action 2.6 : Participer au développement des véhicules autonomes) venant compléter la stratégie métropolitaine pour les mobilités.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.
Abstention : Madame BEAULIEU, Madame BLEIN, Monsieur FEUGAS, Monsieur GUICHARD, Monsieur HERITIE, Madame MELLIER, Monsieur PADIE;

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 17 mars 2017

<p>REÇU EN PRÉFECTURE LE : 28 MARS 2017</p> <p>PUBLIÉ LE : 28 MARS 2017</p>	<p>Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Michel LABARDIN</p>
---	---

Annexe 1 : Les grands chiffres de la politique des mobilités de la Métropole en 2016

Les évolutions de l'utilisation des différents modes :

Le vélo, mode qui progresse le plus rapidement :

- +11 % en 2016 par rapport à 2015
- +22,3% depuis le début de la mandature.

Le réseau TBM, plus forte progression française des réseaux opérés par Keolis :

- 138 M de voyageurs trams, bus et Batcub en 2016 et 2,6M de voyageurs sur Vcub
- +5,6% de fréquentation par rapport à 2015, soit +9,7% depuis le début de l'actuelle délégation de service public
- +7% de recettes en 2016 par rapport à 2015

Une baisse continue de la circulation *sur les voiries métropolitaines*¹ :

- - 0,4% sur l'année 2016
- - 3,9% sur la période 2010 - 2016

Le réseau de transports en commun de la Métropole TBM

Le réseau de tram le plus étendu de France à la fin de la mandature :

- 65,5 km de tram au 31/12/2016 (avec mise en service de l'extension de la ligne C à Blanquefort) et 77 km prévus avec les mises en service de la ligne D jusqu'à Cantinolle et l'extension de la ligne C vers Villenave d'Ornon (contre 45 km à Nantes et Strasbourg, 60 km à Montpellier, 66,3 km à Lyon)
- 86 M de voyageurs en 2016 soit +8% par rapport à 2015

Un réseau de Lianes performant :

- 38,2M de voyages en 2015 soit + 2,4%
- Généralisation de la priorité aux feux grâce au système Gertrude au 31/12/2016 (sauf Lianes impactées par les travaux de la ligne D)
- 50 km de couloirs bus sur le territoire métropolitain au 31/12/2016

Congestion automobile

Indice de congestion Tom-Tom :

- 27% en 2015 soit 1 point de moins qu'en 2014, 31% en 2016 dans un contexte de hausse nationale et de forts travaux sur la rocade
- Bordeaux située entre la 3^{ème} et la 4^{ème} place des métropoles les plus congestionnées de France.

¹ Comme précisé dans le corps du rapport, ce chiffre donne une image fidèle de l'évolution de la circulation en intra-rocade. Il sera consolidé dans les années à venir pour exprimer de manière plus précise l'évolution de la situation sur l'ensemble de la Métropole.

Avancée des travaux de mise à 2x3 voies de la rocade :

- Mise en service de la section entre les échangeurs 12 et 16 en juillet 2015
- Mise en service de la section entre les échangeurs 10 et 12 en novembre 2016

Les carrefours à feux :

- 26 carrefours à feux injustifiés supprimés entre le 1/11/2015 et le 1/11/2016
- Un total de 960 carrefours à feux sur le territoire de la Métropole (pour mémoire, 300 carrefours à feux à Nantes pour une agglomération de même taille)

L'usage partagé de l'automobile

- 6 nouvelles stations d'autopartage Bluecub pour un total de 72 stations et 2 nouvelles pour Citiz pour 30 stations
- 2 nouvelles aires de covoiturages à Bruges, 5 en projet à la gare Saint Jean (Paludate), à Mérignac Aéroparc, à Martignas et au Taillan.

Lancement pour la semaine de la mobilité de l'application Boogi avec fin 2016 plus de 3 500 téléchargements, 2 000 compte créés, 1 100 trajets proposés chaque jour. Une cinquantaine de trajets effectifs en covoiturage ont été réalisés à ce jour grâce à l'application.

La mobilité automobile décarbonnée :

- 3 nouvelles stations de recharge électriques installées fin 2016 sur voirie pour un total de 12 stations sur le territoire de la Métropole.

Le stationnement

Une hausse globale de la fréquentation des parcs en ouvrage de +0,4% malgré plusieurs impacts négatifs forts (fermeture pendant deux mois du parc Salinières, fermeture de parcs centraux pendant l'Euro...)

Parcs-relais (P+R) :

- 270 nouvelles places de stationnement en P+R fin 2016 qui accompagnent l'extension de la ligne C à Blanquefort pour un total de 5 810 places sur la Métropole.
- 74% de taux d'utilisation global des P+R à fin juin 2016

Une forte extension du stationnement réglementé sur voirie grâce à la collaboration entre les communes et la Métropole :

- 21 700 places de stationnement réglementé sur Bordeaux fin 2016, soit +50% en 1 an
- 90 rues, soit environ 2000 places, des quartiers proches du tramway et des boulevards sont passés en stationnement réglementé sur Talence

Le Vélo :

172 stations Vcub (+6 en 2016) représentant 2,5M de voyages/an (+2.5% entre les premiers semestres 2016 et 2015)

2 500 vélos Bordeaux dont 580 Pibal

1 162 km de voirie aménagés, dont 120 km sur le Réseau express vélo (REVE)

1 400 places de stationnement en arceaux créées en 2016 et le premier arceau pour vélos cargos de France

Annexe 2 : Mise en place d'un plan coordonné pour la rive droite

La rive droite, qui a été un des premiers territoires à bénéficier du tramway, a toujours bénéficié d'une attention particulière en termes de politique des mobilités.

En 2017, profitant d'opérations majeures avec le lancement des travaux du pont Jean-Jacques Bosc et l'expérimentation de réservation du pont de pierre aux vélos et aux transports en commun, il est possible de proposer un plan coordonné mobilités pour la rive droite.

Ce plan est à la fois basé sur l'ensemble des mesures déjà existantes dans la stratégie métropolitaine mobilités et cherche aussi à aller plus loin en proposant de nouvelles actions innovantes.

Il est présenté en deux temps : des démarches dont la réalisation opérationnelle pourrait avoir lieu à court terme pour 2017 et à moyen terme d'ici la fin de la mandature

Une première étape pour des réalisations opérationnelles à court terme

- Expérimentation de réservation du pont de pierre aux vélos et transports en commun : alors que le pont de pierre ne représente plus que 5% des franchissements de la Garonne en voiture, cette mesure, dont toutes nos modélisations indiquent qu'elle sera positive, permettra d'accélérer le report modal et de lutter efficacement contre la pollution de l'air liée au trafic automobile ; Une attention particulière sera accordée à l'impact de l'expérimentation sur les commerces ;

Cette expérimentation va aussi permettre de configurer le réseau express vélo (REVE) sur l'avenue Thiers dans les deux sens

- Réalisation d'une nouvelle opération « sans ma voiture » dans un calendrier comparable à celui de l'expérimentation, avec comme objectif d'impliquer particulièrement les habitants de la rive droite...
- Lancement d'une étude qui sera confiée à l'A'urba sur la reconquête de l'avenue Thiers par les piétons et premières réalisations ;
- Opération spécifique « prêt de vélo » (classiques, cargos, électriques...) pour les habitants de la rive droite dans le cadre de la création de la Maison métropolitaine des mobilités alternatives ;
- Etude de l'amélioration de l'efficacité du réseau de transport en commun avec notamment l'étude, dans le cadre des réunions sectorielles :
 - Travail sur les fréquences de la ligne A de tramway en heure de pointe grâce à des mesures d'optimisation de la vitesse commerciale : ainsi, il sera étudié la possibilité d'expérimenter des suppressions de stations peu fréquentées;
 - adaptation du réseau de bus dans la perspective de la mise en service de la grande salle de spectacle; ces deux réflexions seront menées dans le cadre des réunions sectorielles pilotées par Christophe Duprat et qui débuteront en février ;
- Lancement d'une opération de communication sur la Lianes 7, Lianes la plus rapide du réseau TBM grâce à l'ensemble des aménagements réalisés depuis le début de la mandature, et en particulier les récents travaux de l'avenue Lucien Faure ;
- Poursuite des démarches pour le développement des places de stationnement en parc-relais sur la rive droite avec la réalisation par Parcub d'une étude examinant la possibilité d'utiliser le parc-relais Galin par les riverains la nuit et le week-end afin

d'optimiser son fonctionnement ; et si cette étude est concluante, la réalisation d'une expérimentation, dans un cadre juridique à définir compatible avec la délégation de service public du réseau TBM ;

- Développement du covoiturage avec le suivi de l'expérimentation du service Boogi ;

Une deuxième étape pour des réalisations opérationnelles à moyen terme d'ici la fin de la mandature

- Lancement, dès le premier semestre 2017, des travaux du futur pont Jean-Jacques Bosc;
- Suppression du bouchon du pont Mitterrand pour améliorer les échanges entre la rive droite et la rive gauche ;
- Poursuite des études de l'Etat pour une mise à 2x3 voies de la rocade entre les échangeurs 1 et 2 (au droit de Lormont) ;
- Poursuite des démarches sur les parc-relais :
 - Aboutissement de la réflexion sur l'extension du Parc-relais de la Buttinière et lancement des travaux;
 - Utilisation du parking de la grande salle comme parc-relais en dehors des heures de spectacle ;
- Développement progressif de la ligne à haut niveau de service Bassens-Campus qui reliera notamment Bassens, Cenon, Lormont et les quartiers de Brazza, Garonne-Eiffel et Saint-Jean-Belcier à Bordeaux ;
- Poursuite des actions en faveur de la réalisation d'une ligne structurante de transport à haut niveau de service de pont à pont, et notamment celles relatives à la maîtrise des emprises foncières de la voie Eymet et à la définition d'un premier programme d'études ;
- Actions en faveur du vélo :
 - Poursuite du projet « Brazza, quartier de cyclistes »
 - Etude sur la réservation de la passerelle Eiffel aux modes doux ; Cette perspective sera travaillée en étroite collaboration avec l'établissement public d'aménagement Euratlantique;
 - Mise en œuvre d'un plan d'améliorations des infrastructures vélo spécifique à la rive droite dans le cadre des actions des Contrats de co-développement (CODEV) prévues par le plan vélo ;
 - Amélioration du stationnement vélo.
- Poursuite des études pour la mise en œuvre d'une ligne de car Express sur l'A10, en lien avec la Région dans le cadre de la réflexion sur la mise en œuvre d'un syndicat mixte mobilités ;
- Généralisation du stationnement résident sur le quartier de la Bastide à Bordeaux

**Annexe 3 : avancée des différentes actions de la stratégie métropolitaine
des mobilités**

Axe central : Mettre en œuvre le Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM), base de la politique des mobilités de la Métropole bordelaise

L'année 2016 a permis de faire avancer significativement non seulement les projets inscrits au SDODM, mais aussi ceux de la troisième phase, conformément à l'objectif d'extension du réseau structurant et d'amélioration du maillage des lignes qui le composent.

Afin d'améliorer encore l'efficacité opérationnelle des équipes, un audit organisationnel a été réalisé mi 2016 par un consultant extérieur, audit qui a impliqué plusieurs directions générales de Bordeaux Métropole et qui a abouti à une liste de préconisations mises en œuvre progressivement.

Les résultats opérationnels pour 2016 ont été nombreux et sont récapitulés ci-dessous :

Opérations relevant de la troisième phase

- *Extension de la ligne C de tramway vers Blanquefort :*
 - ✓ Mise en service le 17 décembre 2016 : respect au jour près des engagements pris à l'été 2015;
 - ✓ 100% des points soulevés par l'exploitant lors de la marche à blanc levés à 24h de la mise en service, y compris les points non bloquants ;
 - ✓ 6 mois d'avance par rapport à la date de mise en service prévue au contrat de Délégation de service public (DSP) signé fin 2014.

- *Extension de la ligne C vers Villenave d'Ornon :*
 - ✓ « Sauvetage » du projet devant le tribunal administratif en avril dans le cadre d'un recours déposé contre la déclaration d'utilité publique, suite à un premier avis négatif du rapporteur public ;
 - ✓ Réalisation des travaux de réseaux sans impact majeur sur la circulation ;
 - ✓ Attribution des marchés de travaux « tramway » à des montants inférieurs de 10% à l'estimation. Les travaux débuteront en mars 2017.

- *Ligne D :*
 - ✓ Reprise complète du dossier projet de 2013 afin de réduire fortement les parcelles impactées et de revenir à l'emprise foncière du dossier d'enquête publique ;
 - ✓ Livraison des parkings IDDAC et Nicolas Beaujon le 19/11 et engagement du processus pour la création d'un parc public supplémentaire sur l'emprise Marie-Brizard rue Fondaudège ;
 - ✓ Réalisation des déviations de réseaux avec début des travaux :
 - Secteur Tourny en février ;
 - Secteur Fondaudège en juillet avec travaux lourds sur l'aqueduc de la rue Paulin au mois d'août ;
 - Barrière du Médoc début novembre ;
 - Eysines depuis l'automne.
 - ✓ Mise en place des déviations de bus depuis le 25 juillet 2016. Avec la mise en service de l'extension du tram C vers Blanquefort, le trafic bus a baissé de

15% et le trafic automobile a également baissé dans une mesure qui reste à quantifier;

- ✓ Maîtrise foncière obtenue sur le tronçon Bordeaux-Mairie du Bouscat. 50% des emprises foncières maîtrisées sur la partie Mairie du Bouscat-Eysines ;
- ✓ Attribution du « macro-lot » pour les travaux entre Quinconces et Mairie du Bouscat le 16 décembre pour un début des travaux au printemps 2017. Ce choix du macro-lot, première à l'échelle de Bordeaux Métropole, va permettre de limiter le délai global de travaux, améliorer la coordination entre les entreprises, réduire les nuisances aux riverains et limiter le préjudice subi par les commerçants;
- ✓ Limitation des impacts sur la circulation grâce aux nombreuses mesures mises en œuvre : giratoire place Tourny, amélioration globale sur les cours (report de trafic de 5% des boulevards vers les cours)

Opérations relevant du SDODM

Projets ayant fait l'objet d'études opérationnelles

- *Amélioration de la desserte de la zone d'activités de l'aéroport*
 - ✓ Clôture de la concertation en avril 2016 après 3 séries de réunions publiques et confirmation d'un scénario permettant de réaliser la prolongation du tramway vers l'aéroport ;
 - ✓ Réalisation de l'ensemble des modélisations permettant d'acter le schéma global de mobilités de l'opération d'intérêt métropolitain Bordeaux-aéroport et notamment le schéma viaire ;
 - ✓ Notification du marché de maîtrise d'œuvre à fin décembre 2016 ;
 - ✓ Etudes approfondies réalisées en avance de phase sur la liaison performance bus extra-rocade afin d'engager au plus vite les discussions avec l'aéroport.

- *Liaison Gradignan-Talence-Bordeaux-Cenon :*
 - ✓ Améliorations significatives apportées au projet de tramway :
 - Coût revu à la baisse de 20% (413 M€ au lieu de 500 M€) ;
 - Fréquentation revue à la hausse (73 000 voyageurs/jour dont 32 000 nouveaux utilisateurs du réseau) ;
 - Schéma global de circulation fonctionnel (avec cependant à ce jour une forte augmentation de la congestion sur les boulevards nécessitant des études complémentaires)
 - ✓ Etudes juridiques lancées pour détermination du bilan socio-économique le plus favorable possible

- *Bus à haut niveau de service (BHNS) Bordeaux-Saint-Aubin-de-Médoc :*
 - ✓ Moins de 2 ans après la première réunion technique (9/12/2014), envoi du dossier d'enquête publique à l'Etat le 6/12/2016, ce qui permet de confirmer une enquête publique à partir de la mi-mars 2017 ;
 - ✓ Respect du coût global de 100 M€ HT ;
 - ✓ Valeur actualisée nette (VAN) et Taux de rendement interne (TRI) records : +341 M€ et 13,6% ;
 - ✓ Planning fortement optimisé :
 - Consultation de maîtrise d'œuvre lancée pendant la période de concertation réglementaire

- Réalisation des études préliminaires en 2 mois seulement entre le 21/06 et le 5/09/2016
- Contact permanent avec les services de l'Etat pour accélérer l'instruction des dossiers d'étude d'impact et d'enquête publique
- ✓ Premiers contacts pris fin 2016 pour les négociations foncières ;
- ✓ Appel à projets « Caudéran-ville jardin » en novembre 2016 : sélection des projets retenus début 2017 ;
- ✓ Concertation exemplaire avec :
 - 20 réunions publiques au printemps et à l'automne 2016 ;
 - 40 réunions individuelles tenues depuis le début du projet ;
 - 3 réunions du groupe de contact ;
 - Venue du METTIS sur Bordeaux fin avril/début mai ;
 - Contacts permanents avec les Maires de quartier de Bordeaux et les communes traversées.

Projet ayant fait l'objet d'études-pré opérationnelles

- *Extension de la ligne D vers Saint-Médard-en-Jalles :*
 - ✓ Fourniture de l'ensemble des études nécessaires au lancement de la concertation réglementaire
 - Démonstration de la compatibilité du projet avec la piste cyclable et les zones à enjeu environnemental situées le long du tracé ;
 - Comparaison des diverses solutions de raccordement de la future extension à Cantinolle. La préservation de la station de Cantinolle a été confirmée ;
 - Diminution du coût du projet (de 60 à 50 M€ HT) ;
 - ✓ Commande des études sur les itinéraires alternatifs pour une présentation dans le courant de la concertation.
- *Liaison Bassens-Campus :*
 - ✓ Lancement d'un diagnostic complet pour la mise en place à horizon 2019-2020 d'une première ligne
 - ✓ Présentation de scénarios aux élus envisagée lors du deuxième trimestre 2017
- *Liaison de pont à pont :*
 - ✓ Poursuite des négociations foncières avec la SNCF sur la voie Eymet avec une perspective d'acquisition du foncier en 2017 ;
- *Liaison vers Parempuyre :*
 - ✓ Rédaction du cahier de charges de la nouvelle étude qui sera réalisée en 2017

Etude prospective

- *Mise en œuvre d'une liaison extra-rocade à l'ouest de l'agglomération*
 - ✓ Rendu de l'étude distinguant deux phases de mise en œuvre :

- Première phase entre le Haillan et Pessac-Bersol dans le cadre du projet d'amélioration de la desserte en transports en commun de la zone d'activités de l'aéroport ;
- Prolongation dans une deuxième phase ultérieure et à échéance non précisée à ce jour.

Le développement de l'offre ferroviaire

Comme annoncé dans la stratégie métropolitaine mobilités en 2016, Bordeaux Métropole mène actuellement avec la Région Nouvelle-Aquitaine deux réflexions : la première sur la voie ferrée de ceinture (étude finalisée en 2016) et la seconde sur tout le territoire métropolitain.

La réflexion a débuté par l'étude de la voie ferrée de ceinture en vue d'une bonne coordination avec l'étude menée par SNCF Réseau sur la modernisation de la ligne du Verdon. Elle porte notamment sur la faisabilité des nouveaux points d'arrêt potentiels sur la ligne (Sainte Germaine au Bouscat en connexion avec la ligne de tramway D et à la Médoquine à Talence en connexion avec la future ligne Gradignan-Talence-Bordeaux-Cenon) et d'un renforcement des fréquences des Trains express régionaux (TER).

Les enseignements de l'étude sont les suivants :

Les deux nouvelles haltes envisagées au Bouscat et à Talence auraient des potentiels de fréquentation intéressants, de plusieurs centaines de voyageurs par jour. Certes, ces fréquentations sont faibles par rapport à la fréquentation du réseau de transport urbain de la Métropole, mais elles sont comparables à celles de Pessac Alouette, Mérignac-Arlac ou de Blanquefort. Par rapport aux investissements dans le tramway, la fréquentation de ces haltes est au niveau de stations plutôt peu fréquentées sur les extensions des lignes A, B et C, mais pour un coût d'investissement qui est sensiblement inférieur. Leur ouverture présenterait un intérêt certain pour le développement et la desserte de notre territoire, en offrant plus de possibilités aux usagers via les connexions avec les transports collectifs urbains.

Le coût en investissement de la halte du Bouscat est ainsi de 3,9 M€. Celui de Talence Médoquine est de 5,7 M€ si la halte n'est desservie que par la ligne du Verdon et monte à 13,3M€ pour qu'elle soit aussi desservie par la ligne Bordeaux-Sud-Aquitaine (vers Arcachon et Dax).

En outre, l'étude a démontré que cette ouverture de deux haltes supplémentaires serait compatible avec une desserte à la demi-heure entre Arlac et Macau, telle qu'elle existe aujourd'hui.

Toutefois, permettre l'arrêt à Talence Médoquine des trains de la ligne Bordeaux-Sud Aquitaine n'est techniquement faisable qu'après la mise en service du Grand projet ferroviaire du sud-ouest (GPSO), quand les TGV emprunteront la voie de Bègles et Villenave d'Ornon.

Lors des études, SNCF Réseau a demandé que l'ouverture de la halte de la Médoquine soit reportée à une échéance post GPSO, que ce soit pour l'utilisation par les trains de la ligne du Verdon comme par ceux de la ligne Bordeaux-Sud Aquitaine. Des compléments techniques ont été demandés par Bordeaux Métropole pour justifier cette position.

Lors du comité de pilotage du 12 octobre 2016, il a été décidé par l'ensemble des acteurs de lancer les études opérationnelles pour la création de la halte du Bouscat, d'une part pour l'aménagement de l'espace public (pilotage Bordeaux Métropole, avec cofinancement de la Région), d'autre part sur le périmètre ferroviaire (pilotage Région et SNCF Réseau).

Concernant la halte de Talence Médoquine, Bordeaux Métropole reste dans l'attente d'une démonstration détaillée venant étayer le refus de SNCF Réseau et de la Région d'ouvrir la

halte sur la ligne du Verdon avant la mise en service de GPSO et ce, afin de préserver l'avenir et un développement du ferroviaire.

En 2017, la réflexion sur les besoins de desserte ferroviaire sera étendue sur tout le territoire métropolitain

Axe 1 : Renforcer l'efficacité des réseaux de transport en commun

A retenir

D'excellents chiffres de fréquentation du réseau

- **140,6 millions de voyages sur le réseau TBM en 2016 :**
 - ✓ **+5,6% de fréquentation en 2016, soit +9,7% de voyageurs depuis le lancement du nouveau contrat de Délégation de service public (DSP) ;**
 - ✓ **+12 millions de voyageurs en plus depuis le 1^{er} janvier 2015 ;**
 - ✓ **138 M de voyageurs sur le réseau Tram/bus/Batcub et 2,6M de voyageurs sur Vcub**
- **+7% de recettes en 2016**
- **+8% de fréquentation sur le tramway**
- **Une hausse de la fréquentation qui vient pour moitié des extensions, pour moitié des sections centrales grâce aux services partiels ;**

Des grands projets d'amélioration de la performance du réseau menés en 2016 :

- ✓ **Une évolution maîtrisée du réseau pendant les réunions sectorielles avec une économie annuelle de 600 000€ ;**
- ✓ **Le déménagement du dépôt Lescure sur le site provisoire de Bastide Niel et l'inscription du projet de restructuration de Lescure au plan pluriannuel d'investissement pour un montant de 70M€ ;**
- ✓ **Des travaux importants de régénération des infrastructures tramway, avec notamment les premiers remplacements de rails Alimentation par le sol (APS) ;**
- ✓ **Un gros effort de fiabilisation des Lianes et d'amélioration de leur vitesse commerciale**

Des excellents chiffres de fréquentation en 2016

Le bilan de l'année 2015 a été très positif, puisqu'au global, et malgré les difficultés techniques qui ont freiné la mise en œuvre de la troisième phase, le trafic du réseau a augmenté de 3,9% en 2015, soit plus 5 millions de voyageurs par rapport à 2014 pour un nombre de voyages total de 130,7 millions.

L'année 2016 est encore meilleure puisque la fréquentation a augmenté de +5,6% sur l'ensemble du réseau TBM. A noter que cette tendance est largement supérieure à la moyenne française des grandes villes puisque, selon l'Union des transports publics, la croissance moyenne des réseaux des grandes villes au premier semestre 2016 n'était que de 1,2%.

Sur deux ans, la fréquentation totale du réseau a donc augmenté de 9,7%, ce qui représente plus de 12 millions de voyages en plus par an.

En prenant en compte une population de Bordeaux Métropole de 750 000 habitants, le nombre de voyages par habitant et par an est donc approximativement de 184 voyages par habitant et par an.

Concernant les recettes, elles s'améliorent elles aussi, puisque :

- les recettes ont progressé de +8,5% en 2015 par rapport à 2014 ;
- les recettes ont progressé de +7% en 2016 par rapport à 2015 ;

soit sur les deux premières années de la délégation, une augmentation des recettes de 16%.

Il est cependant important de noter que la croissance du réseau n'est pas uniforme.

Ainsi, pour 2016, le tramway, qui représente 86 millions de voyages, soit 62,3% du trafic, et, avec +8% de fréquentation par rapport à 2015 (qui font suite à +5,8% de fréquentation par rapport à 2014, soit une croissance depuis le début de la délégation et de la mise en œuvre de la troisième phase du tramway de +14,3%) porte essentiellement la croissance du réseau.

Les Lianes, connaissent elles aussi une augmentation très significative, avec +2,4% en 2015 par rapport à 2014 et une croissance de +1,9% sur les onze premiers mois de 2016 par rapport à la même période en 2015. A noter que ces chiffres ne sont calculés à iso-périmètre puisque début 2015 il y avait des lignes qui ont été modifiées au profit du tram (ex Lianes 16 sur Mérignac). Il en résulte que Tramway et Lianes représentent à eux seuls 90% de la fréquentation du réseau de transport urbain et que la fréquentation de l'ensemble des autres lignes stagne, voire régresse légèrement : sur les onze premiers mois de 2016, les lignes principales sont stables, tandis que les lignes locales voient leur fréquentation baisser de -1,90%.

Concernant plus spécifiquement le tramway, les résultats sont eux aussi contrastés.

En comparant les résultats sur les 10 premiers mois de l'année 2016 par rapport à la même période en 2014, avant la mise en service des extensions, **on peut constater tout d'abord que les extensions participent de manière importante à la hausse de la fréquentation** puisque sur une croissance totale de 9,4% pour le réseau tramway,

- 5,5% sont issus des extensions
- 4% sont issus des zones centrales, grâce aux services partiels
- Les autres tronçons des lignes ayant évolué légèrement à la baisse (-0,1%)

On peut par contre noter des différences importantes de performance :

- entre les lignes : le tram C est la ligne qui voit sa fréquentation augmenter le plus (+22%), devant la A et la B, qui augmentent chacune d'un peu moins de 6% (tout de même...). De même, les extensions de la ligne C représentent 60% des nouveaux voyages liés aux extensions, contre 23% pour la A et 16% pour la B.
- entre les branches : il y a un fort contraste de performance entre les branches, qu'elles soient existants ou réalisées. Ainsi, les chiffres de fréquentation montrent par exemple que :
 - sur la branche de la ligne A entre la Gardette jusqu'à Buttinière (Buttinière exclue), la moyenne est de 6360 voyageurs/jour ;
 - sur la branche de la ligne B entre Pessac Alouette et Bougnard (Bougnard exclue), la moyenne est de 2100 voyageurs/jour.

Il y a donc un écart de 1 à 3 entre les fréquentations de ces deux branches, alors qu'elles sont desservies avec la même fréquence.

- entre les stations : l'amplitude de fréquentation des stations est forte puisqu'elle va de 200 voyages/jour à la Gare de Pessac Alouette jusqu'à 1600 voyages/jour à

Vaclav Havel. **A noter que les stations les plus performantes des extensions réalisent de bons résultats : la 1ère station des extensions avec 1600 voyages/jour Vaclav Havel est une station équivalente en termes de fréquentation à celle de Ste Croix.** Avec une fréquentation entre 900 et 1100 voyages/jour, les stations de Gare de Bègles, du Haillan Rostand, du Parc des Expositions, du stade Musard, et du Palais des congrès sont équivalentes à Bordeaux-Rue Achard, Mérignac/4 chemins ou encore Mairie de Cenon. Par contre, certaines stations ont des résultats décevants. Par exemple, 9 stations présentent moins de 500 voyageurs/jour (soit en moyenne 5 passagers par rame de tramway) et sur ces 9 stations, 7 sont des stations situées sur les extensions.

L'utilisation du Vcub a elle aussi fortement progressé en 2016 puisque le nombre total de voyageurs sur le réseau s'établit à 2,56 millions, soit une hausse de + 4,4% par rapport à 2015. Ces excellents résultats permettent d'inverser la stagnation du réseau constatée en 2015 (0,5% de hausse de fréquentation seulement) et valident la nouvelle stratégie adoptée pour le réseau Vcub, avec une priorité donnée aux zones où le réseau est saturé et ne répond pas à la demande : doublement des stations saturées dans le centre de la Métropole, développement de nouvelles stations limitées aux zones à très fort potentiel par rapport au développement de stations périphériques. L'horizon de 3 millions de voyages en 2020 tel que défini par le plan vélo est réaliste.

Le bilan des actions d'amélioration de la performance du réseau

Action 1.1 : améliorer la performance du réseau urbain en dégageant les marges de manœuvre financières nécessaires aux nouveaux investissements

La délibération du 22 janvier 2016 avait souligné les principaux défis à relever pour non seulement maintenir le niveau de satisfaction actuel des usagers du réseau mais encore accueillir dans les mêmes conditions les nouveaux voyageurs attendus. En 2016, les résultats opérationnels dans ces domaines auront été les suivants :

- *assurer, l'exploitation de l'existant avec le même niveau de performance, malgré le vieillissement des infrastructures.*
 - ✓ Restructuration du dépôt Lescure :
 - Mise en œuvre d'un dépôt provisoire sur le site de Bastide Niel, grâce à l'appui de Bordeaux Métropole Aménagement. Le site est opérationnel depuis le 29 janvier 2017
 - Réalisation d'une étude permettant de confirmer la possibilité de conserver la halle historique dans le futur.
 - Inscription d'une enveloppe de 70M€ au Plan Pluriannuel d'Investissement de la Métropole suite à l'approbation du projet en comité de programme et d'engagement.
 - ✓ Recherche d'un troisième dépôt :
 - Identification d'un terrain sur le territoire de la commune de Floirac, très bien situé au débouché du futur pont Jean-Jacques Bosc. La Métropole a officiellement manifesté son intérêt pour ce terrain en fin d'année par courrier auprès de l'entreprise Colas, qui en est actuellement propriétaire.

- *garantir la fiabilité des équipements du tramway :*

- ✓ Amélioration de la fiabilité des infrastructures de la troisième phase :

Suite aux mises en service progressives des extensions du réseau de tramway en 2015, et pendant une grande partie de l'année 2016, des dysfonctionnements sont apparus fréquemment sur les installations ferroviaires, et particulièrement au niveau des systèmes de détection de présence des tramways. Pour des raisons techniques et d'encombrement, il a été choisi la technologie des « compteurs d'essieux » (ou tête de comptage) qui permettent de reconnaître une rame et son sens de circulation. Cette technologie est très pertinente dans les sections à voie unique ou les zones de retournement des terminus partiels. Toutefois, des dysfonctionnements sont apparus très fréquemment, et ce malgré des investigations très poussées (modification des processus d'installation, ajustement des cotes de montage, adaptations diverses des logiciels pilotes,...).

Après de multiples réunions avec l'entreprise responsable des équipements incriminés, la décision a été prise en août 2016 d'imposer à l'entreprise le remplacement de toutes les têtes de comptage installées, par des équipements d'une nouvelle génération.

Le remplacement, qui s'est opéré de septembre à décembre, a démontré, au fur et à mesure des changements d'équipement, des performances et un taux de disponibilité beaucoup plus important.

Sur la section à voie unique de Pessac Alouette, la disponibilité des équipements est devenue plus de 100 fois meilleure qu'avant.

L'année 2017 a donc commencé avec des installations de signalisation ferroviaire entrant dans le mode nominal.

- ✓ Rénovation des rails APS

Sur le réseau de tramway phase 1 et phase 2, des désordres sont rapidement apparus au niveau des carrefours routiers en interface avec le tramway en alimentation par le sol (APS). Ainsi, des contentieux ont rapidement vu le jour avec le groupement d'entreprise qui avait réalisé la plateforme tramway et particulièrement Alstom qui avait réalisé l'APS.

L'année 2016 a marqué la fin des contentieux liés à l'APS grâce à la signature de protocoles, au travers desquels, Alstom déposera les rails en désordre, fournira et posera des rails APS susceptibles de mieux supporter le passage de véhicules routiers comme les bus. Bordeaux Métropole prendra en charge la pose du revêtement et gèrera, avec son exploitant TBM, les éventuelles pertes de recettes liées aux travaux.

L'année 2016 aura servi de test pour le mode opératoire envisagé, puisque le cours du XXX juillet a été repris cet été, avec succès, et une interruption limitée de l'exploitation (5 jours au plus creux de l'été).

Un total de 60 rails à remplacer est identifié, représentant 15 carrefours routiers. Un programme est en cours d'élaboration avec l'objectif de reprendre 3 carrefours par an (il est difficile d'aller plus vite en raison de l'impact très fort de chaque chantier sur l'exploitation et la circulation locale) avec hiérarchisation de carrefours à reprendre en fonction de la criticité des désordres constatés sur chacun.

- ✓ Mise en œuvre du nouveau système billettique :

- Marché en pleine phase opérationnelle avec les installations des nouveaux valideurs dans les tramways et bus
- ✓ Lancement d'un travail de thèse dont le sujet est la gestion patrimoniale des tramways (recherche d'outils de prospective patrimoniale appliquée aux installations fixes du réseau de tramway), avec le Laboratoire ville mobilité transport (LVMT) à l'École nationale des ponts et chaussées (ENPC)

A noter que le réseau a connu cet automne un problème technique important avec une panne des batteries APS affectant 18 rames de tramway achetées pour la mise en œuvre de la troisième phase. L'examen de ce problème, qui a nécessité une mobilisation des équipes de Bordeaux Métropole, de TBM et d'Alstom, a duré 2 mois et a réduit la capacité de notre exploitant à mettre en œuvre pendant cette période les services partiels.

- *augmenter la performance des lignes et le service rendu aux usagers pour être encore plus compétitif par rapport à l'utilisation de la voiture.*
 - ✓ Mise en œuvre de la priorité de l'ensemble des Lianes aux feux grâce à Gertrude (hors Lianes concernées par les travaux de la ligne D). Le travail ainsi effectué par carrefour prend en compte toutes les lignes qui y passent. Ainsi, les Lianes ne sont pas les seules à bénéficier du dispositif. Par exemple, la ligne 24 profite d'une quasi priorité au franchissement des boulevards depuis que la Lianes 9 est prise en compte.
 - ✓ Nouvelles créations de couloirs bus utiles aux Lianes :
 - Lucien Faure dans les 2 sens : $2 \times 900 = 1\ 800$ m ;
 - voie nouvelle Marcel Dassault : $2 \times 1\ 000 = 2\ 000$ m ; ce couloir bus sera ouvert au covoiturage début 2017, ce qui constituera une première au niveau national
 - Albert 1er entre Barrière de Bégles et Barrière de Toulouse : 500 m ;

A noter en outre la création d'un couloir vélo/bus sur l'avenue Thiers à Bordeaux de plus de 2 km.
 - ✓ Programme de suppression de feux (voir plus loin, axe 2 sur l'optimisation de l'usage de l'automobile) : celui-ci est aussi favorable à la vitesse commerciale. Ainsi, à titre d'exemple, la dépose des feux au carrefour Albret/Reclus qui a été opérée début juillet est positive pour toutes les lignes qui circulent sur cette section des cours (par exemple la Lianes 1 qui relie la gare à l'aéroport). Globalement, dans le cadre des nouveaux projets, et en particulier le Bus à haut niveau de service, il est recherché des solutions permettant de remplacer les carrefours à feux par d'autres dispositifs.
 - ✓ Amélioration de voirie dans le cadre de la transformation des Lianes pénétrantes sur les boulevards en Lianes majeures :
 - Lancement des études sur 6 Lianes : Rendu des diagnostics et des propositions d'études sur les Lianes 2,4 et 5 et présentation aux élus

envisageable à la fin du premier trimestre 2017 ; Rendu des diagnostics et élaboration en cours des propositions sur les Lianes 11, 15 et 16.

- Confirmation d'améliorations de temps significatives (plusieurs minutes par ligne) pour des coûts très raisonnables, de l'ordre de 2M€ par ligne en moyenne ;
- Premiers travaux possibles d'ici fin 2017.

- *Diminuer le coût du réseau existant*

- ✓ Réunions sectorielles 2016 : les réunions sectorielles ont permis, pour la deuxième année consécutive, de dégager une économie globale de fonctionnement de l'ordre de 620 193 €/an avec une perte de recettes minimale estimée à 1 567€

Les enjeux pour l'année 2017 seront les suivants :

- ✓ Poursuite du travail sur les dépôts du réseau de bus : ce dossier, primordial pour l'avenir du réseau et pour la maîtrise de ces coûts de fonctionnement, sera à nouveau identifié comme une priorité pour la Métropole. Il s'agira de :
 - veiller à la bonne mise en œuvre du dépôt provisoire de Bastide Niel et de finaliser la négociation en cours sur ce sujet avec l'exploitant ;
 - finaliser, sur la base des études réalisées en 2016, le programme de restructuration du dépôt Lescure, de définir la procédure la plus adéquate pour la réalisation de l'opération et de lancer les consultations afférentes.
 - poursuivre le travail pour la mise en œuvre d'un troisième dépôt, avec la mise en œuvre de négociations avec l'entreprise Colas, d'une part, et d'autre part la poursuite du travail sur les autres terrains potentiels identifiés. Un travail de fond sera aussi réalisé afin de maîtriser au mieux la flotte de bus nécessaire à l'exploitation du réseau et ainsi d'optimiser le besoin en surfaces de dépôt.
- ✓ La mise en service du nouveau système billettique du réseau TBM, qui offrira à terme de nombreuses nouvelles fonctionnalités pour les usagers (paiement par application mobile, paiement par Carte bleue (CB), achat de titres aux distributeurs de billets de banque...) et va surtout sécuriser la remontée des informations et donc les recettes.
- ✓ Concernant le tramway :
 - Des premières expérimentations seront mises en œuvre afin d'améliorer la vitesse commerciale et une étude plus approfondie sera lancée sur ce sujet.
 - Une étude sera menée afin d'améliorer la configuration des rames et d'accueillir plus de passagers ;
- ✓ Concernant la vitesse commerciale le réseau de bus, on notera entre autres :
 - le travail lancé en 2016 sur l'amélioration des Lianes structurantes et leur transformation en Lianes majeures sera poursuivi, avec d'ici la fin de l'année, les premières réalisations concrètes (améliorations de voiries, suppressions de stations, voire ajustements d'itinéraires...) ;
 - un travail important sera à réaliser du côté de l'exploitant afin que le travail réalisé délivre tout son potentiel, notamment par la formation des chauffeurs de bus qui continuent encore trop souvent à reperdre par des régulations non souhaitées le temps qui pourrait potentiellement être gagné.
- ✓ Enfin, les réunions sectorielles seront à nouveau menées avec l'objectif d'améliorer l'efficacité du réseau et de dégager des moyens pour de nouveaux projets, en particulier pour cette année :

- la mise en œuvre d'une première phase de la liaison bus extra-rocade à l'ouest de l'agglomération, dès l'obtention de la déclaration d'utilité publique de la prolongation de la ligne de tramway ;
- le renforcement de l'offre tramway à moyens constants là où la demande est la plus importante.

Action 1.2 : Accompagner le réseau urbain structurant d'un réseau interurbain performant, grâce à la mise en place d'un syndicat mixte de transports avec nos partenaires

Le 3 mai 2016, une visite de travail réalisée en Ile-de-France sur la ligne de car Express Dourdan-Massy a permis de confirmer tout l'intérêt de la mise en œuvre, en complément du réseau des Trains express régionaux (TER) et du réseau urbain, de lignes interurbaines à haute performance.

La ligne de car Express Dourdan-Massy accueille près de 10 000 passagers par jour (soit 10 fois plus que la principale ligne du réseau Transgironde, et ceci alors qu'elle n'est pas utilisée par des scolaires) et fait donc partie des deux plus fortes lignes interurbaines au niveau national, avec la ligne Aix-Marseille (avec elle aussi environ 10 000 passagers par jour).

Ces deux lignes bénéficient d'une forte fréquence (5 minutes en heure de pointe), de parkings relais spécifiques, d'aménagements spécifiques sur autoroute (arrêt sur la bande d'arrêt d'urgence, voie réservée) et sont parfaitement connectées à un maillon fort du réseau urbain (gare de Massy sur le Réseau express régional (RER) dans le premier cas, gare St Charles dans l'autre) qui permettent à leurs passagers de rayonner sur un très vaste territoire avec des temps de parcours globaux inférieurs à une heure.

Afin d'étudier le potentiel d'une telle ligne sur l'agglomération bordelaise, Bordeaux Métropole a lancé, en partenariat avec Vinci, une étude sur l'autoroute A10. Celle-ci, dont les résultats intermédiaires sont positifs, sera définitivement rendue lors du premier trimestre 2017 et fera l'objet d'une présentation devant le conseil métropolitain.

De tels projets ont vocation à être portés par un futur syndicat mixte de transports. Sur ce sujet, suite à l'interpellation de la Métropole, la Région a souhaité lancer une étude juridique de préfiguration d'un grand syndicat mixte à l'échelle de la Nouvelle Aquitaine, syndicat qui serait décliné, sur chaque bassin de déplacement, en structures avec pouvoir de décision autonome et qui réuniraient l'ensemble des autorités de transport du territoire concerné.

Le rendu de cette étude, pour laquelle la Région s'est adjoint l'assistance à maîtrise d'ouvrage de Movable, devrait être connu à la fin du premier semestre 2017.

En parallèle, Movable a été chargé par la Région de coordonner la réflexion sur les objectifs opérationnels de ce syndicat mixte.

Action 1.3 : Coordonner l'action des gestionnaires de réseau de la grande aire de déplacements métropolitaine, sur le modèle du Campus trafic de Toulouse

Cette action, portée par l'A'urba dans le cadre du Grenelle des Mobilités, n'a aujourd'hui pas encore démarré.

Axe 2 : Développer une politique ambitieuse d'optimisation de l'usage de l'automobile

A retenir

- ✓ **-0,4% de circulation automobile en 2016 sur les voiries métropolitaines soit - 3,9% de circulation automobile depuis 2010 ;**
- ✓ **Une baisse importante dans l'intra-boulevard, zone la plus concernée par les problèmes de pollution de l'air : - 1,7% en 2016 et - 6,6% depuis 2010**
- ✓ **Des baisses fortes depuis 2010 sur des axes majeurs de la circulation :**
 - **- 3,5% sur les boulevards ;**
 - **- 11,3% sur les cours ;**
 - **- 11,4% sur la route de Toulouse**
- ✓ **Une année très impactée par les très gros chantiers réalisés :**
 - **Lancement des travaux de la ligne D**
 - **Travaux de mise à 2x3 voies de la rocade au droit de l'aéroport**
- ✓ **5 000 véhicules reportés des voiries métropolitaines vers la rocade suite à la mise en service de la troisième au droit de l'aéroport en novembre 2016 ;**
- ✓ **25 carrefours à feux injustifiés supprimés ou simplifiés ;**
- ✓ **Lancement de la démarche de zone à circulation restreinte pour lutter contre la pollution atmosphérique ;**
- ✓ **Partenariat fructueux avec TomTom ayant permis la réalisation de nombreuses analyses**
- ✓ **Lancement de l'expérimentation Boogi**

Les données de circulation

La délibération de janvier 2016 avait clairement énoncé que **la Métropole ne devait pas oublier les utilisateurs de l'automobile, utilisateurs qui le sont pour la très grande majorité par contrainte, et qu'il serait très mal venu de stigmatiser.**

Aussi, l'optimisation de l'usage de l'automobile avait-t-il été positionné comme un axe fort et indépendant de la stratégie mobilités.

Dans ce domaine, les nombreuses actions envisagées ont elles aussi significativement avancé lors de l'année 2016.

L'année 2016 a vu la réalisation de nombreux chantiers qui, en attente de la mise en service des infrastructures concernées, ont très fortement impacté la circulation :

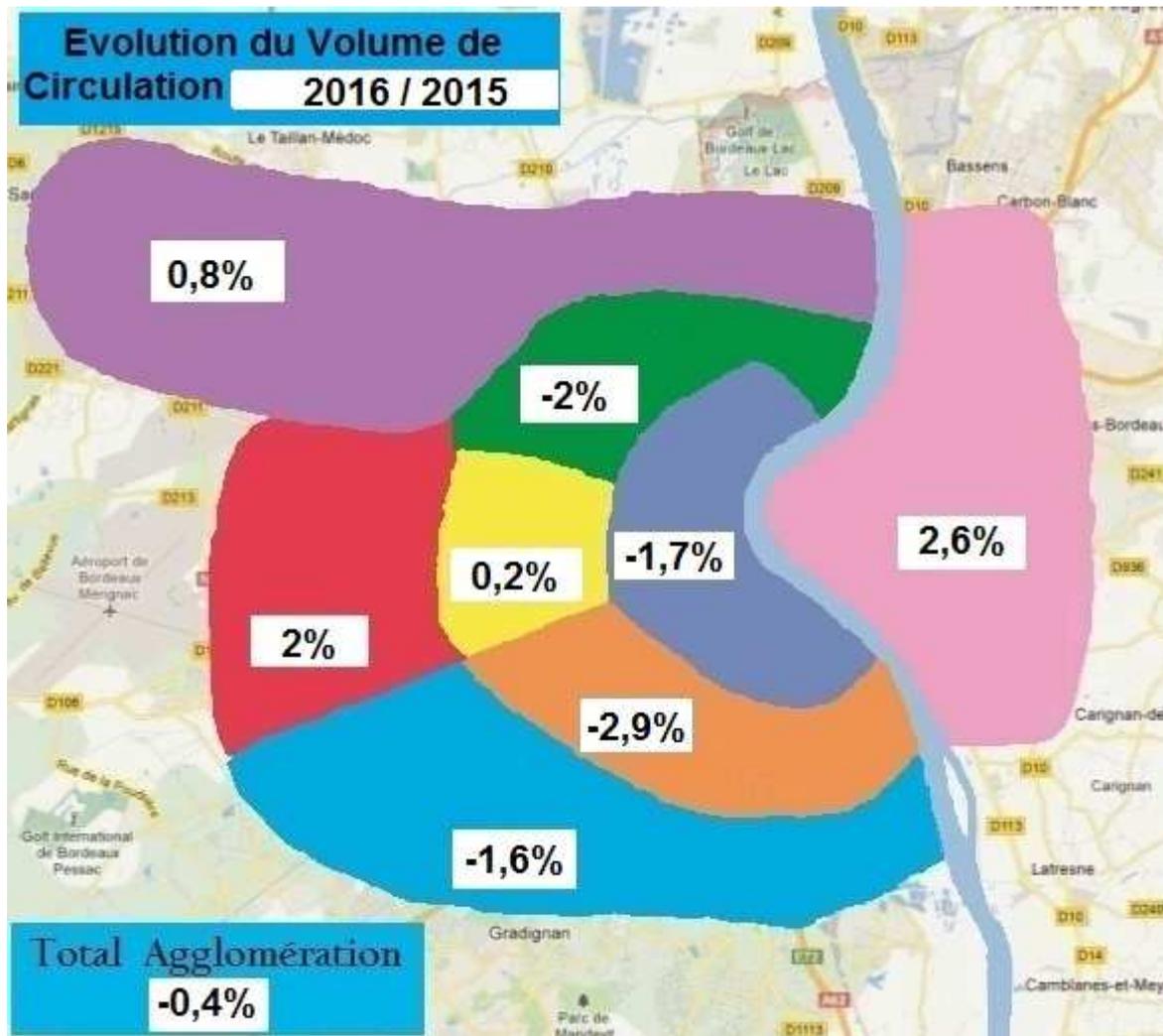
- **Travaux de la ligne D entre les Quinconces et le centre du Bouscat, avec des impacts importants sur la barrière du Médoc ;**
- **Et surtout, les travaux de mise à 2x3 voies de la rocade entre les échangeurs 10 et 12. Ces travaux ont en effet été beaucoup plus impactants que ceux de la section précédente entre l'échangeur de Bayonne et l'aéroport. En effet, ils ont nécessité la suppression de la voie d'entrecroisement préexistante, qui jouait un rôle très important pour limiter la congestion.**

L'analyse de la circulation automobile est à faire en tenant compte de deux paramètres :

- **le volume de circulation**, qui est un facteur important pour l'évolution des parts modales et pour la diminution des pollutions liées à l'usage de l'automobile ;
- **le niveau de congestion**, qui indique la performance proprement dite du réseau routier pour les automobilistes.

1) Une diminution de la circulation qui se poursuit dans le cœur de l'agglomération

Globalement, la tendance de la baisse de la circulation se poursuit, comme le montrent les chiffres d'évolution sur l'année 2016.



Cette année encore, le trafic routier enregistré par nos compteurs a légèrement diminué.

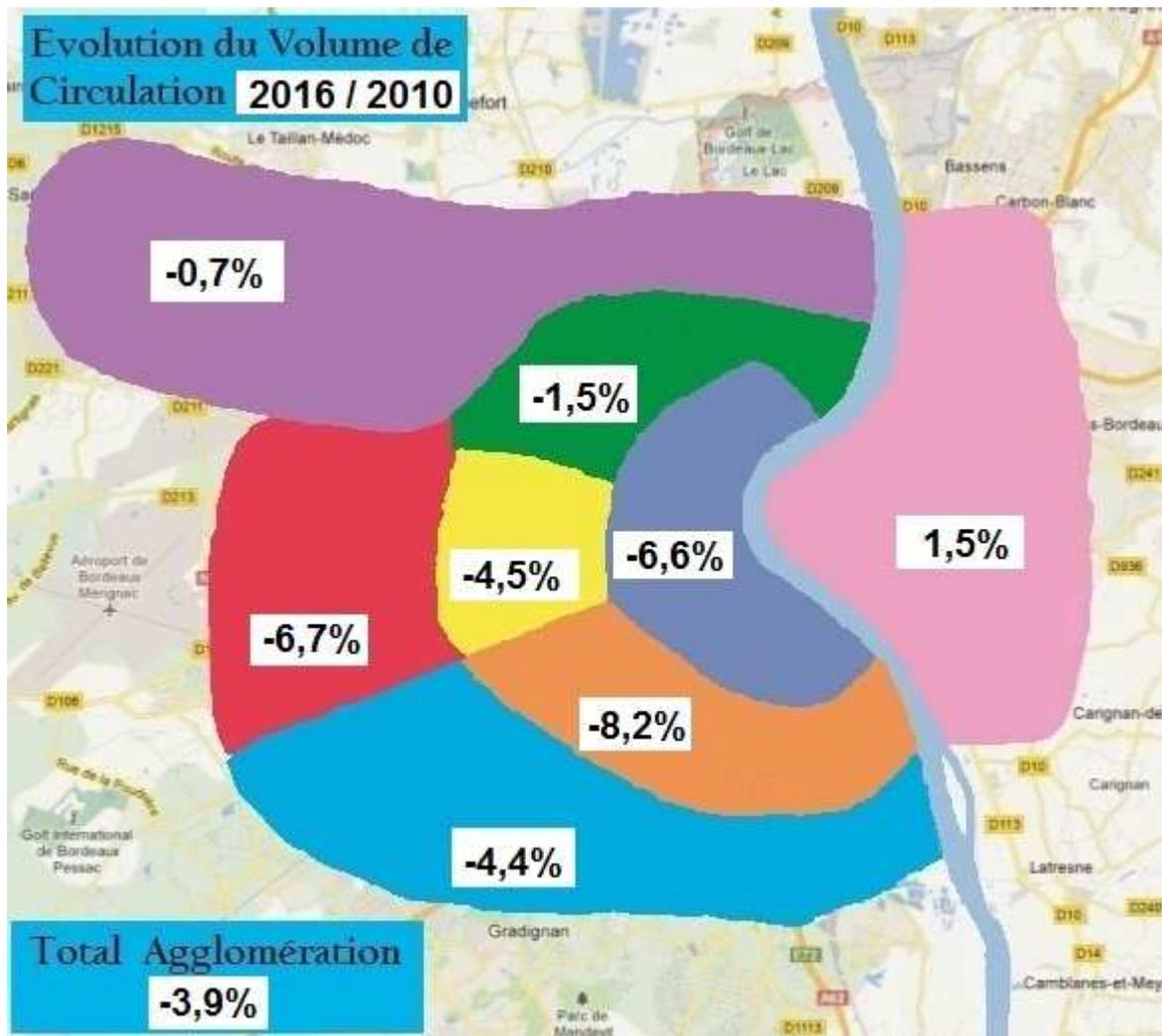
Ce chiffre donne une image fidèle de l'évolution de la circulation dans l'intra-rocade. Sur la rocade et au-delà de la rocade, il est à prendre à précaution car :

- ni l'Etat ni le Département ne nous fournissent des données fiables sur ces voiries. Avec le transfert des routes départementales en 2017, nous allons pouvoir désormais intégrer ces voies dans l'indicateur ;
- nous ne disposons que de peu de compteurs en extra-rocade. De nouveaux compteurs seront installés dans les années à venir pour donner une image encore plus précise de l'état de la circulation sur l'ensemble de la Métropole.

A noter :

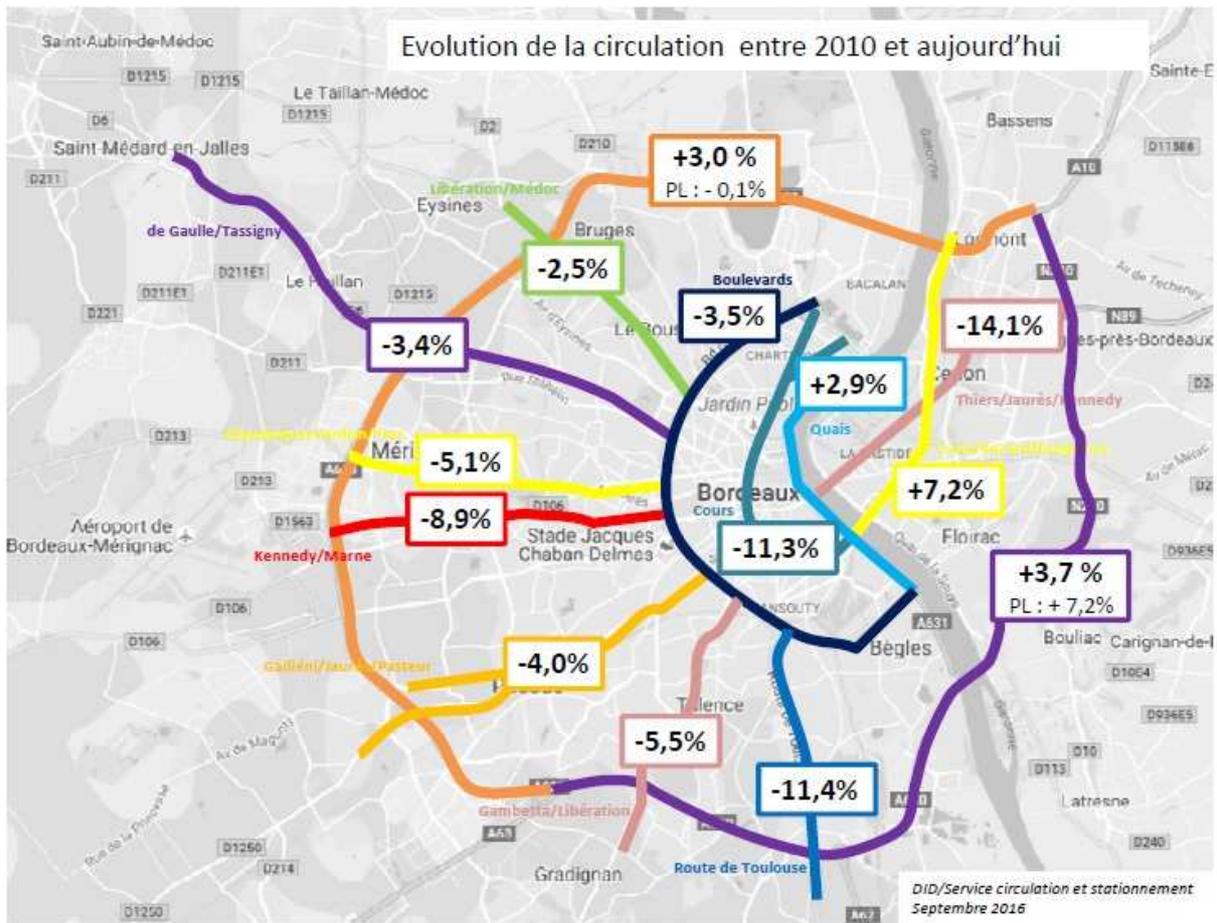
- Une baisse importante dans l'intra-boulevards (-1,7%), qui s'explique notamment par l'accélération donnée en termes de réglementation du stationnement ;
- Une hausse en rive droite, qui se vérifie également sur plus longue période depuis 2010 ;
- Une hausse à Mérignac : on retrouve globalement le niveau de 2014 (puisque'une baisse de 2% a été enregistrée en 2015 par rapport à 2014). Cette tendance devrait s'inverser avec l'ouverture de la troisième voie de la rocade qui va délester les voies métropolitaines ;
- Une hausse légère au nord-ouest de l'agglomération.

Sur le long terme depuis 2010, on obtient les résultats suivants :

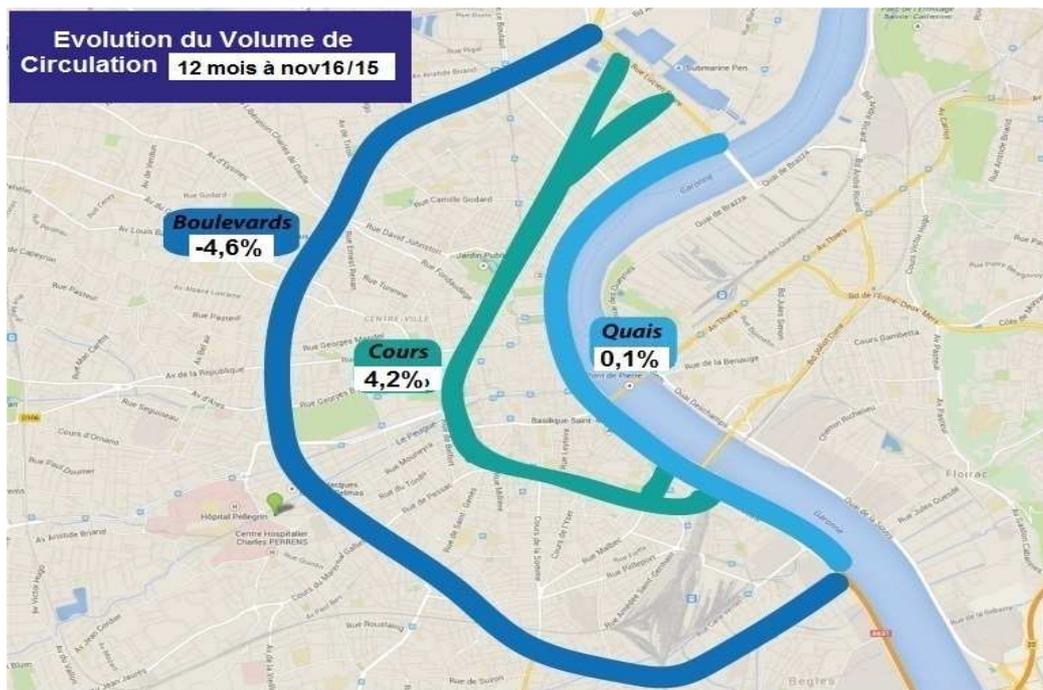


La baisse globale de la circulation est donc de près de 4%.

Enfin, les résultats sont encore plus éloquentes si on regarde l'évolution de la circulation depuis 2010 sur les grands axes :



Dans l'intra-boulevard, zone de loin la plus concernée sur la Métropole par les émissions de pollution nocives pour la santé, les résultats à novembre 2016 sur douze mois glissants étaient les suivants :



La circulation, notamment du fait du lancement des travaux de la ligne D et des améliorations apportées sur les cours, s'est reportée des boulevards vers les cours, tout en étant en baisse globale.

2) Un niveau de congestion à la baisse en 2015 mais reparti à la hausse en 2016

Grâce à l'indice TomTom, qui mesure le pourcentage de temps perdu en heure de pointe par rapport au temps de parcours en heure creuse sur l'ensemble des agglomérations de plus de 300 000 habitants dans le monde entier, il est aussi possible d'avoir des données très pertinentes sur l'évolution de la congestion routière.

Force est de constater qu'après une amélioration en 2015 (baisse d'1 point du niveau de congestion passant de 28 à 27% et une place de gagnée au classement français), Bordeaux est à nouveau classée 3ème ville la plus embouteillée de France (à égalité avec Montpellier qui était seule troisième l'année dernière, le classement alphabétique jouant en notre défaveur) et présente un taux de congestion de 31%, contre 27% l'année dernière. Ceci veut dire qu'en moyenne, les temps de trajets sont plus longs de 31% en heure de pointe qu'à l'heure creuse.

Le classement 2016 est le suivant :

- 1) Marseille : 40% (+2 points par rapport à l'année dernière)
- 2) Paris : 38% (+2 points)
- 3) Bordeaux : 31% (+4) et Montpellier (+3)
- 5) Lyon : 29% (+3) et Nice : 29% (+4)
- 7) Grenoble : 28% (+3), Toulon : 28% (+2), Strasbourg 28% (+4)
- 10) Toulouse : 27% (+3)
- 11) Rennes : 27% (+6)
- 12) Nantes : 25% : (+3)

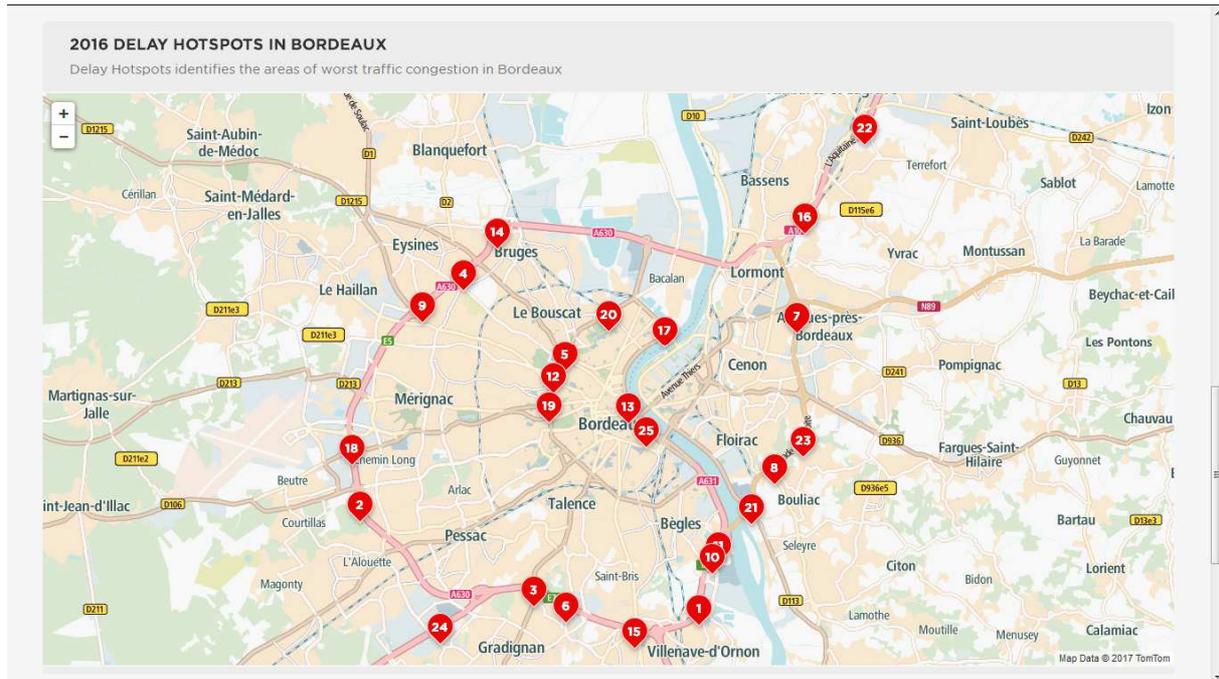
On peut donc noter que :

- toutes les villes voient leur congestion augmenter entre 2 et 4 points, Bordeaux étant donc loin d'être une exception. Ces hausses généralisées s'expliquent en partie par une reprise de l'activité économique en 2016 qui génère plus de déplacements et d'activités. Notamment, en ce qui nous concerne, nous avons pu noter une reprise du trafic de transit par la rocade et en particulier des trafics Nord de l'Europe <-> Espagne. Le relatif faible coût des carburants a également probablement joué un rôle dans cette reprise des déplacements motorisés.
- même des villes réputées pour leur politique de transports en commun volontariste connaissent une importante hausse : Strasbourg par exemple est aussi à +4 points, Grenoble à +3 points, Nantes à +3 points
- Nantes est de loin la ville qui résiste le mieux à la congestion, ce qui confirme la pertinence du modèle et les idées que nous sommes allés y chercher : suppression des carrefours à feux injustifiés (pour mémoire, il nous reste toujours plus de 900 carrefours à feux contre seulement 300 à Nantes à taille équivalente, Nantes ayant commencé à supprimer ses carrefours à feux il y a plus de 10 ans alors que nous n'avons créé une équipe spécifique sur ce sujet que depuis début 2016...), mise en

œuvre d'un BHNS et de Chronobus afin de limiter les coûts d'investissement et de transporter un maximum de personne en transports en commun, politique très volontariste de réglementation du stationnement etc...

Concernant Bordeaux, notre partenariat avec TomTom nous permet d'établir des cartes très précises des principaux points de congestion sur la Métropole.

Ainsi, la carte suivante représente les 25 principaux bouchons de la Métropole, ceux où le temps de parcours en heure de pointe est le plus dégradé par rapport à la situation en heure creuse.

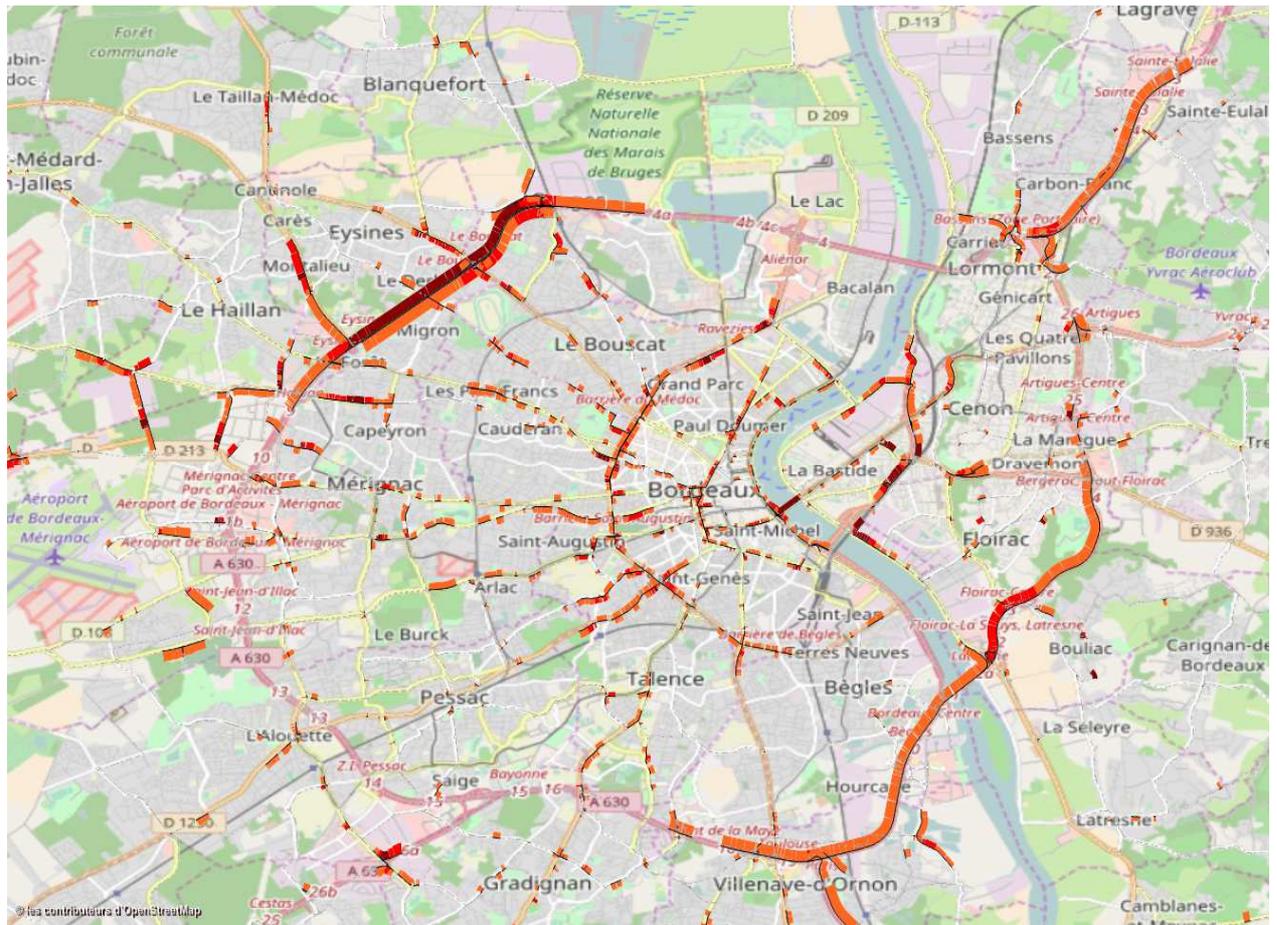


La rocade apparaît bien comme le principal facteur expliquant la congestion de la métropole bordelaise. On retrouve notamment le secteur en travaux entre les échangeurs 10 et 12 (où la circulation a été très perturbée avant la mise en service de la troisième voie en fin d'année), la portion de rocade ouest au droit d'Eysines qui est elle aussi à 2x2 voies, le bouchon lié au rétrécissement du pont Mitterrand, ou encore l'arrivée sur la rocade par l'A10.

Les boulevards, avec particulièrement la section entre la barrière Judaïque et la barrière du Médoc, le pont de pierre et les quais (secteur Descas, travaux du boulevard Lucien Faure au débouché du pont Chaban Delmas) sont eux aussi des secteurs avec une des points de congestion majeurs.

Pour compléter cette première analyse, on trouvera ci-dessous deux cartes qui représentent, pour le mois de janvier 2017, les sections où le temps de parcours, à l'heure de pointe, sont au moins le double du temps de parcours en heure creuse. Plus la coloration est foncée, plus l'écart est important (ainsi, le matin, sur la rocade ouest au droit d'Eysines en sens extérieur, le temps de parcours est multiplié par 4 en heure de pointe par rapport à l'heure creuse).

Pour l'heure de pointe du matin, la carte est la suivante :



Pour l'heure de pointe du soir :

Grâce à la convention approuvée par le conseil métropolitain en décembre, ce programme d'aménagement va se poursuivre avec :

- Le début des travaux entre les échangeurs 4 (pont d'Aquitaine) et 10 ; A noter que l'Etat à accepter de réinjecter les économies constatées après la fin de la phase actuelle (49M€ tout de même, qui témoignent à la fois d'un pilotage rigoureux des travaux par l'Etat mais aussi d'une surestimation initiale du coût du projet) dans la nouvelle phase de travaux. En outre, l'Etat maintient son taux de participation à 75% jusqu'à épuisement du budget initial prévu sur cette première phase.
- Les trois opérations qui pourront être financées après la fin de la mise à 2x3 voies, notamment en utilisant les crédits qui resteraient disponibles sur l'opération une fois celle-ci terminée :
 - l'échangeur d'Hourcade. Sur ce dossier, la Métropole a interpellé au deuxième trimestre Mme Royal, qui nous a répondu le 28 juillet : l'Etat engagera des études une fois réglé le problème du bouchon créé par le rétrécissement au droit du pont Mitterrand;
 - les passerelles vélos au droit des échangeurs 10 et 12 à Mérignac, dont la Métropole a confirmé sa volonté de les voir réaliser. Concernant l'échangeur 12 (aéroport), dans l'attente de la réalisation de la passerelle, la Métropole a proposé une solution provisoire qui permettra d'améliorer la situation ;
 - l'échangeur 26 avec la Route nationale 89 : l'Etat s'engage par la présente convention à engager des études pour une solution à moindre coût de l'ordre de 10M€, alors qu'en 2011, une solution « complète » avait été évaluée à 76M€.

En outre, grâce à l'intervention constante de Bordeaux Métropole auprès des services de l'Etat :

- une démarche sur la modulation des péages poids lourds sur les autoroutes de la Région a été entamée : la réflexion est en cours ;
- l'Etat s'est engagé à lancer une étude pour la réalisation, via une mise en concession, de la troisième voie de la section de la rocade située entre les échangeurs 1 et 2 (au droit de Lormont) ;

Action 2.2 : Mettre en place un nouveau plan global de circulation accompagnant le réseau structurant de transports

Le bilan en la matière est le suivant :

La Métropole a poursuivi sa politique d'optimisation des carrefours à feux, utilisant pour cela tout le potentiel du système Gertrude. Les principales modifications apportées en 2016 ont été les suivantes :

- place Amélie Raba Léon : en avril, une modification a été apportée : la sortie du terminus bus est désormais simplement gérée par un cédez le passage. Les bus gagnent bien sûr du temps, mais l'ensemble des véhicules aussi puisque cela dispense d'une phase de feux. Le temps de vert est ainsi augmenté de 7% soit un débit de 120 veh/h. Sur une heure de pointe cela réduit la retenue de 600 m (réparti sur les différentes branches). Le temps de parcours sur l'itinéraire rue de la pelouse de Douet vers rue Larminat, passant par cette place a été amélioré de 1 minute entre mai 2016 et mai 2014 (données TomTom trafic) ;
- carrefour Foch/Arnoz/Verdun. Il est maintenant interdit de tourner à gauche au débouché de Foch (ce mouvement ne concernait que peu de véhicules). Du coup, il est désormais possible de mettre au vert le cours de

Verdun dans le sens Doumer à Tourny. Résultat : 17% de vert supplémentaire soit 170 véhicules/heure et plus de 850m de retenue de moins à l'heure de pointe ;

- Débouché du pont Chaban Delmas en rive droite : la situation a été améliorée. L'évaluation est en cours ;
- Avenue Marcel Dassault/Echangeur 10 : une adaptation des temps de feu a été faite en juillet visant à réduire la congestion en venant de l'extérieur rocade : les premiers retours d'expérience montrent que les boucles détectant la saturation en extérieure rocade sont bien moins souvent occupées.

Comme rappelé plus haut, **l'extension de la priorité aux feux sur les Lianes aura été largement développée**, outre les lianes 1,2, 3, 9, 5 entre Villenave d'Ornon et les cours, sont aujourd'hui aidées entre autres des lianes connectées aux Parcs relais (P+R) comme les lianes 4, 8 (P+R Arts et Métiers), 15 (P+R Aubiers et gare de Bègles) , 10 (P+R Galin et Stalingrad), à venir la Liane 7, (P+R La Gardette, Ravezies et Aubiers) puis la Corol 35 (P+R Unitec et Aubiers).

La réflexion sur la mise en œuvre d'une Zone à circulation restreinte (ZCR) a été lancée avec le lancement d'une étude confiée à Egis et dont les conclusions sont attendues à la rentrée 2017. Les nombreux épisodes de pollution rencontrés fin 2016 et début 2017 au niveau national viennent confirmer l'intérêt de cette démarche et permettent de souligner l'avance prise par la métropole bordelaise, où la qualité de l'air est sensiblement meilleure que dans de nombreuses autres agglomérations françaises, en la matière. Ce résultat est d'ailleurs probablement largement dû à la création de la zone à contrôle d'accès mise en œuvre depuis 20 ans sur des bases ambitieuses par la ville de Bordeaux ;

L'extension des zones 30 à tout l'intra-boulevard s'est poursuivie, avec en 2016, sa mise en œuvre dans des secteurs déjà prioritaires dans les précédents contrats de co-développement (achèvement intra-cours, secteurs Palais Gallien, Chartrons) et le lancement de la réflexion pour d'autres engagée (Dupeux, Cabié). Le déploiement progressif des zones apaisées par grands blocs est prévu sur 4 ans (avec un secteur « pilote »), permettant d'apaiser en une fois de grands secteurs cohérents (effet masse), en rationalisant les interventions (études et travaux) et simplifiant les concertations et validations.

En outre, comme annoncé et suite au congrès mondial des systèmes de transport intelligents (ITS), un partenariat a été mis en place avec la société TomTom qui nous a permis de tester gratuitement sa toute nouvelle plateforme, non encore commercialisée, destinée aux gestionnaires de voirie.

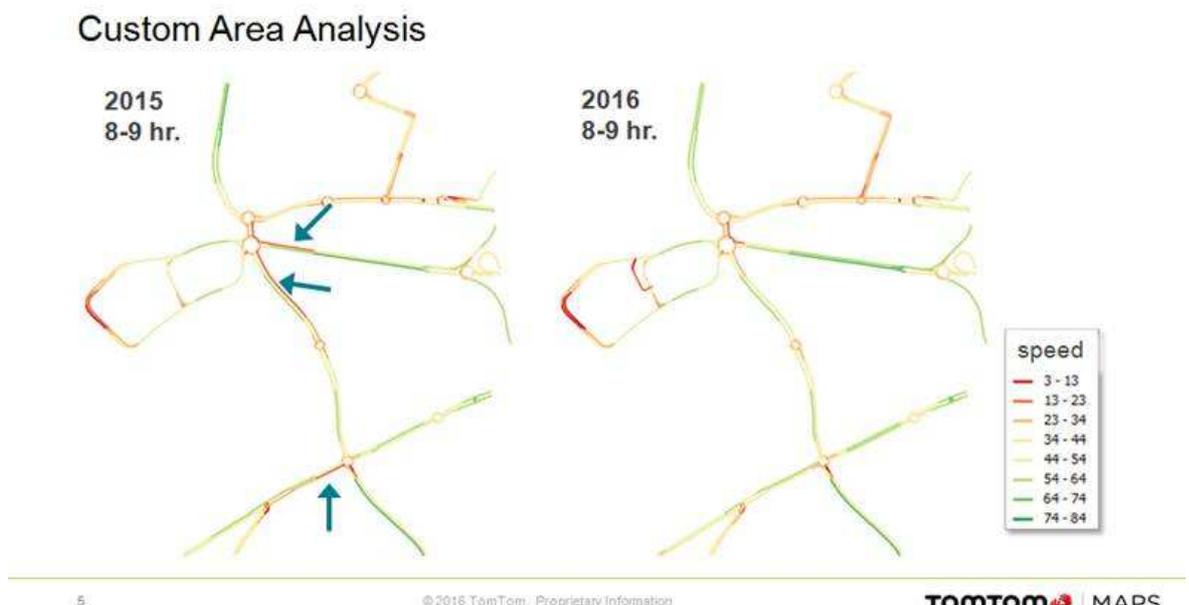
Dans ce cadre, nous avons pu réaliser un certain nombre de projets et d'études :

- *Optimisation du carrefour pont St Jean Rive Gauche*



Les remontées des véhicules permettent de mettre en évidence les branches les plus sollicitées d'un carrefour, et d'ajuster ainsi la programmation en conséquence.

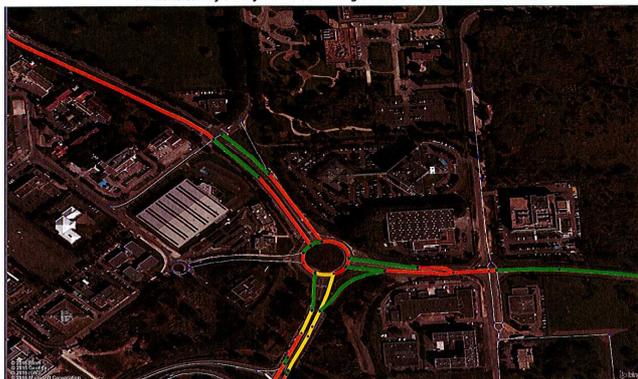
- Comparaison des temps de parcours entre voiture et transports en commun : sur les parcours ayant pour Origine les parcs relais de la rive droite et à destination de l'hôtel de ville, Mériadeck ou l'hôpital Pellegrin, nous avons pu établir que la ligne A du tramway est entre 14 et 16 minutes plus rapide que la voiture en heure de pointe.
- Evaluation de modifications globales, comme les modifications apportées aux giratoires proches de l'aéroport par analyse de l'évolution des vitesses moyennes en heure de pointe



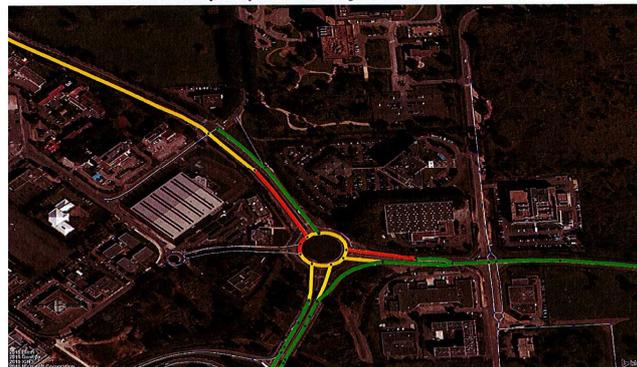
- Expérimentations sur les déposes de feux de circulation :

GIRATOIRE BRICAUD / 3 CARDINAUX

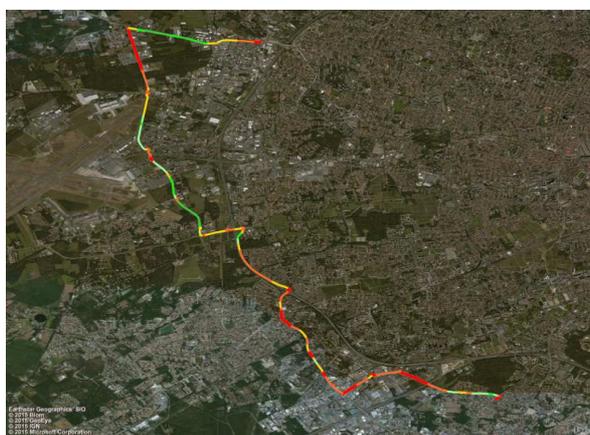
Situation en période de pointe du soir (17h-19h)- mardi et jeudi de mars 2016
AVEC le carrefour à feux et tourne à gauche vers la rocade extérieure



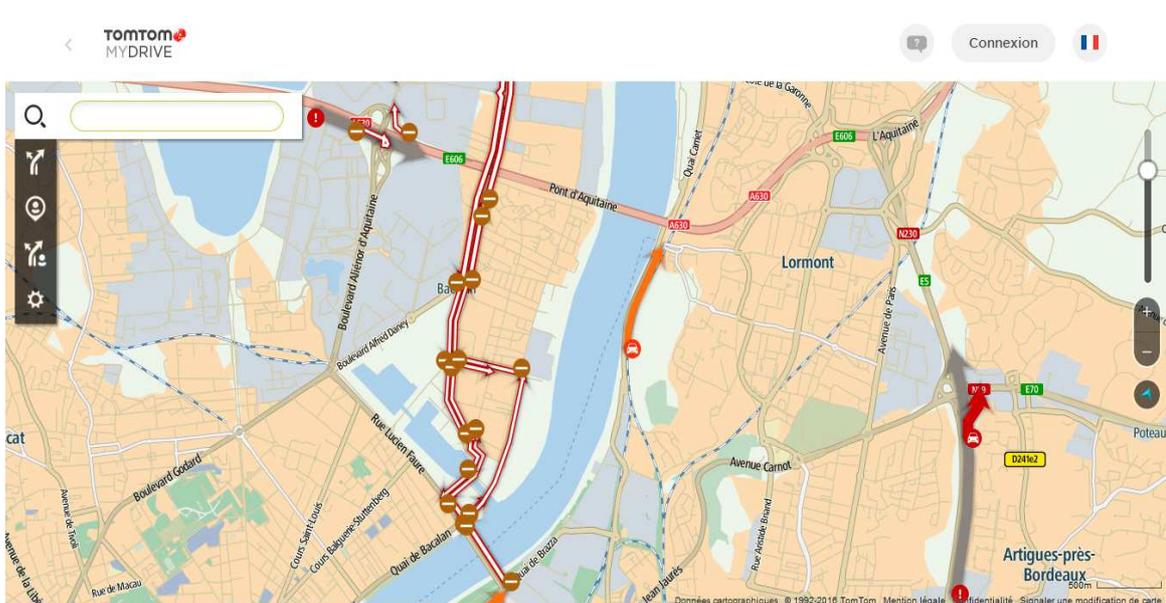
Situation en période de pointe du soir (17h-19h)- mardi et jeudi du 12 au 26 mai 2016
SANS le carrefour à feux et tourne à gauche vers la rocade extérieure



- *Identification des besoins de couloirs bus sur ligne nouvelle : ci-dessous les résultats de l'analyse sur le tracé du futur BHNS extra-rocade :*



- *Remontée d'information vers les navigateurs embarqués, comme lors des matchs de l'euro 2016 :*



Action 2.3 : Supprimer les carrefours à feux injustifiés qui pénalisent la circulation

La délibération de janvier 2016 rappelait qu'il existait alors plus de 930 carrefours à feux sur le territoire métropolitain, contre seulement 330 à Nantes. Nous sommes avec 1,26 carrefour à feux pour 1 000 habitants, la grande agglomération la plus lotie en la matière, loin devant Nantes et Paris qui ont respectivement des ratios de 0,57 et 0,78.

A la fin de l'année 2016, ce sont 25 carrefours à feux qui ont été déposés depuis le 1^{er} novembre 2015 (date du séminaire que nous avons organisé sur le sujet). Parmi ceux-ci, certains carrefours ont valeur de symbole et la réussite des expérimentations a permis de conforter le bien-fondé de cette politique :

- la transformation du carrefour Tourny en giratoire dans le cadre des travaux de la ligne D qui a considérablement amélioré la fluidité de la circulation dans le secteur,
- la transformation du carrefour à feux rue Corps-Francis-Pommiers/rue Jean Fleuret en giratoire,
- la suppression du carrefour à feux Cours d'Albret/rue Elysée Reclus qui a démontré que des suppressions de feux sont possible sur des axes aussi fréquentés que les cours.

Le rythme de ces suppressions devrait s'accroître en 2017, des études de reconfiguration plus lourde (type giratoire) étaient sur le point de se conclure et étant en mesure d'aboutir à des phases opérationnelles.

Enfin, les projets du SDODM, et en particulier le BHNS, sont l'occasion de proposer de nouveaux systèmes de gestion des intersections, avec des dispositifs plus pertinents pour la vitesse commerciale des transports en commun. Sur toutes les nouvelles opérations, le nombre de créations de carrefours à feux est ainsi minimisé au strict nécessaire.

Action 2.4 : Favoriser la pratique à grande échelle du covoiturage et de l'autopartage

Pour le covoiturage, depuis 2013, près de 140 places dédiées sur 23 parkings de grande distribution ou sur l'espace public routier ont été matérialisées. En 2016, de nombreuses actions ont été menées. Les projets suivants ont abouti : 2 nouvelles aires de covoitages ont été mises en service à Bruges, une gare Saint Jean (dépose/reprise à Paludate), une à Mérignac Aéroport (77 places), une à Martignas (50 places) et une au Taillan (5 places). Par ailleurs, entre 5 et 10 places réservées pour le covoiturage ont été matérialisées sur l'ensemble des P+R.

L'année 2016 a vu le lancement de l'expérimentation de l'application Boogi, qui a l'ambition d'être pour le covoiturage quotidien domicile-travail ce qu'est Blablacar pour le covoiturage longue distance. Début janvier 2017, la version grand public de l'application avait fait l'objet de 5 700 téléchargements et 2 450 comptes avaient été créés. 1 450 annonces actives en cours et 1 720 utilisations avaient eu lieu en dynamique. 360 mises en relation ont été effectives, pour 80 covoitages réels. Ce dernier chiffre est bien évidemment encore insuffisant, mais n'est pas dans l'absolu un mauvais résultat eu égard aux changements sociologiques que représente le covoiturage. L'énorme potentiel de ce service mérite que nous poursuivions l'expérimentation, d'autant plus qu'aucun versement financier direct n'a eu lieu de la Métropole vers la start-up qui porte le projet. En 2017, nous tenterons aussi d'établir un lien avec Blablacar qui se montre intéressé et avec toute autre entreprise qui travaille dans ce domaine et qui pourra nous apporter des solutions satisfaisantes.

Grâce au travail mené avec les services de l'Etat, nous avons obtenu début 2017 l'autorisation d'expérimentation l'ouverture de la voie bus de l'avenue Marcel Dassault de Mérignac aux covoitureurs. Il s'agit d'une première nationale qui a eu un retentissement important.

Le site de covoiturage créé par le département de la Gironde et la métropole voit son utilisation en plein développement depuis début 2016 avec 4 075 inscrits (un tiers en plus) et 32 225 Km covoiturés depuis mai 2015 (multiplié par 3 depuis janvier 2016).

Pour l'autopartage : 6 nouvelles stations d'autopartage Bluecub ont été mises en services pour un total de 72 stations sur 10 communes proposant 181 véhicules électriques de type Bluecar et Twizy. 4 nouvelles stations sont encore à l'étude et de nouveaux véhicules devraient être mis en service progressivement notamment un vingtaine de Citroen C0. Pour Citiz, 2 nouvelles stations ont été implantées soit une offre de 30 stations avec 66 véhicules. La coopérative doit déployer un nouveau service « YEA » avec 20 véhicules non affectés sur une station et géolocalisable dans un quartier. Une réflexion est engagée pour associer une offre d'autopartage aux opérations d'urbanisme pour que les nouveaux habitants intègrent cette nouvelle mobilité. Bordeaux Métropole subventionne Citiz en 2016 pour 20K€.

Action 2.5 : Développer l'usage des mobilités électriques ainsi que les autres motorisations sans carbone, comme l'hydrogène

Afin de faciliter le développement des flottes électriques de véhicules d'entreprises, une délibération a été présentée au conseil Métropolitain d'octobre 2016 pour mettre en place un dispositif de subvention à l'équipement en bornes de charges électriques pour les entreprises et les administrations. Ce dispositif s'inscrit en complément des aides nationales sur les bornes de charge et les véhicules. Plusieurs entreprises engagées dans un plan de déplacements des employés ou un pacte mobilité sont intéressées par ce dispositif.

En parallèle, une délibération pour le développement des flottes de vélos électriques a été mise en place (voir le chapitre vélo pour plus de détail).

Pour les particuliers, notre stratégie vise à offrir un maillage de bornes de recharge rapide sur les grands générateurs de flux. En complément du maillage existant de 9 stations sur le territoire de la Métropole, **3 nouvelles stations de recharge électriques** ont été installées fin 2016 sur voirie dans les secteurs du lac, du Centre hospitalier universitaire Pellegrin, de Mériadeck. Une programmation pour 2017 est à l'étude notamment sur la première couronne.

Ce maillage est complété par l'offre déployée dans les parkings publics existant et sera renforcée par les nombreux projets de parkings en cours de réalisation.

En termes d'offre de services, le système d'autopartage Bluecub propose 72 stations et 181 véhicules, avec des points de recharges lentes accessibles par le biais d'un abonnement.

Nouvelle action 2.6 : Expérimenter l'utilisation de véhicules (automobiles, navettes) autonomes

Au niveau mondial, l'année 2016 aura marqué d'importants progrès dans le domaine des véhicules autonomes :

- ✓ les véhicules autonomes développés par Google ont dépassé la barre des 2 M de miles parcourus (~3,2M km) ;

- ✓ la technologie Autopilot de Tesla, opérationnelle dès aujourd'hui sur les autoroutes américaines a progressé ;
- ✓ Uber a lancé, à Pittsburgh, une expérimentation à grande échelle de taxis sans chauffeurs.

En novembre, une délégation métropolitaine est allée à Lyon et a pu tester la navette Navly développée en collaboration entre le Sytral et Keolis.

S'il reste encore de nombreux défis techniques à relever (fiabilité, définition d'un cadre juridique), les véhicules autonomes présentent un très fort potentiel pour l'avenir des transports publics et des mobilités individuelles. Dans le meilleur scénario possible, on pourrait imaginer que des flottes de véhicules dédiés remplacent aussi bien les voitures individuelles que les lignes de transport public peu fréquentées, diminuant ainsi drastiquement le nombre de véhicules sur la route mais aussi le coût global du réseau de transport public (pour mémoire, 20% de la contribution d'exploitation du réseau TBM est utilisée pour transporter 2% des passagers).

Bordeaux Métropole doit avoir pour ambition de réaliser dans les meilleurs délais possibles une expérimentation sur son territoire.

Enfin, Bordeaux Métropole a aussi en 2016 réalisé plusieurs actions dans le domaine de la logistique urbaine et de l'optimisation des flux de marchandises :

- Rédaction d'un « livre blanc » en étroite collaboration avec la Chambre de commerce et d'Industrie (CCI) de Bordeaux ;
- Expérimentation de livraisons en horaires décalés sur 20 points de vente répartis dans l'agglomération pendant 2 mois au premier semestre 2016, en partenariat avec le Club Démeter et 6 grandes enseignes (Carrefour, McDonald's, Biocoop, Sephora, Monoprix et Picard)
- La Métropole et la CCI de Bordeaux ont travaillé sur l'implantation de la société « Les triporteurs Bordelais », qui réalise depuis fin 2016 des livraisons en vélos triporteurs à assistance électrique dans le centre-ville de Bordeaux pour le compte de transporteurs. Cette société, qui ne sollicite aucun financement public, œuvre déjà à Rennes et Nantes depuis 2010. Fonctionnant sous principe d'espace logistique de proximité, les transporteurs acheminent leurs marchandises tôt le matin jusqu'à cet espace (situé dans le quartier de Meriadeck) : ces dernières sont ensuite livrées aux commerces en vélo sans contrainte d'accès ni d'horaires ;
- Dans le cadre des travaux de la Ligne D du tramway, la Métropole, la CCI de Bordeaux et la Ronde des Quartiers travaillent conjointement à la création de 2 espaces de livraison de proximité pour accompagner les commerces du secteur Bordeaux/Fondaudège et Le Bouscat/Libération pendant la phase de chantiers.

Axe 3 : Mettre en place une politique cohérente de stationnement, en lien avec les communes

A retenir :

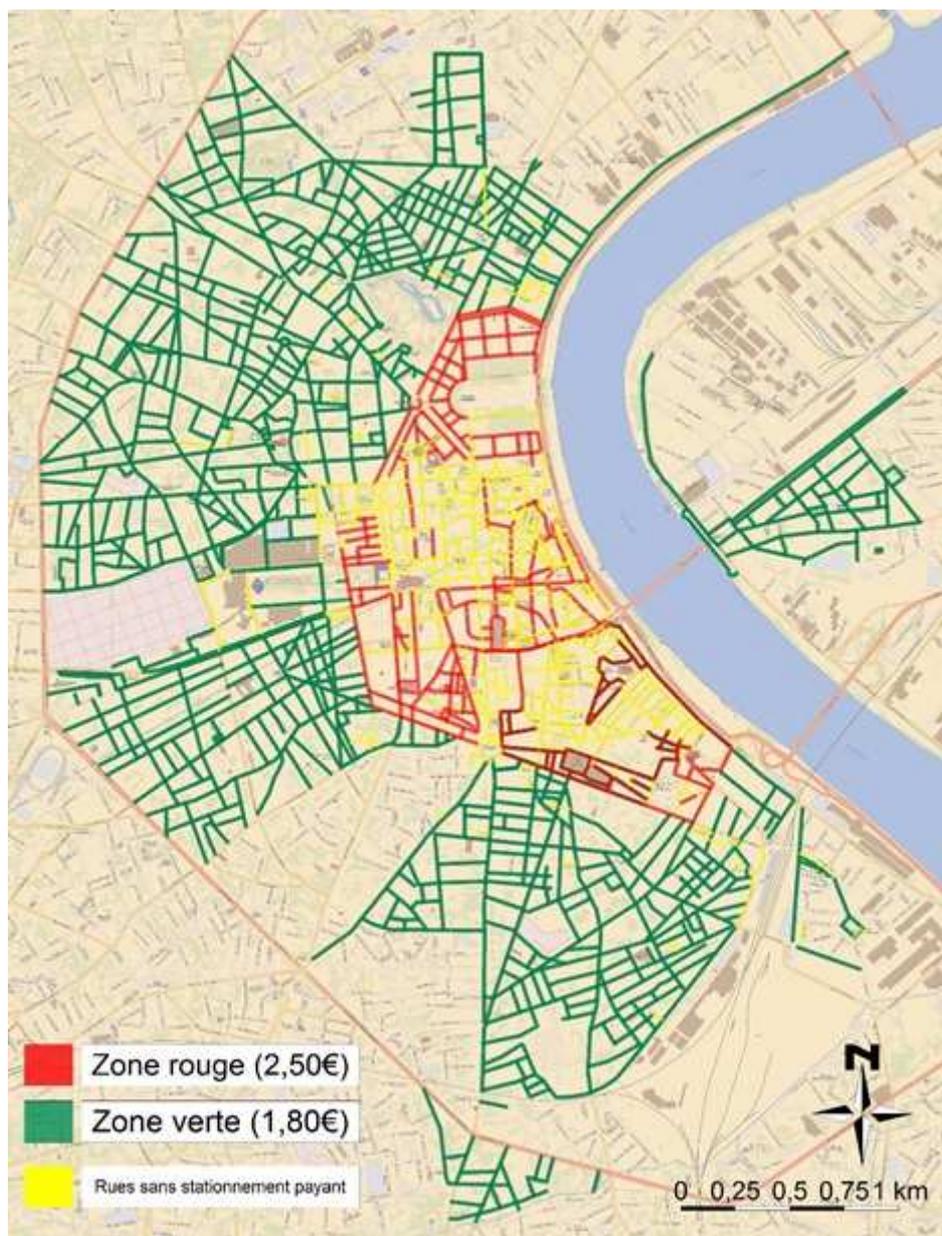
- ✓ **508 000€ de subventions de la Métropole versés aux communes ayant permis de réglementer :**
 - **+55% de places de stationnement résident du Bordeaux, soit l'équivalent de plus de 7 000 places nouvelles en 2016 ;**
 - **2 000 places sur Talence**
- ✓ **La création de l'observatoire du stationnement ayant permis l'adoption de nombreuses mesures facilitant le stationnement pour les résidents ;**
- ✓ **Un impact très positif de la tarification au quart d'heure avec +0,4% de fréquentation horaire malgré les évènements impactants de 2016 (fermeture de parcs pendant l'Euro, incendie du parc Salinières)**
- ✓ **Un transfert du stationnement sur voirie vers le stationnement en ouvrages, conformément aux objectifs définis dans le Plan de localisation de l'urbanisme**

Action 3.1 : Mettre en place une participation de la Métropole au financement de l'extension des zones de stationnement réglementées sur voirie

Grâce à ce dispositif, l'extension des zones réglementées de stationnement a été très forte en 2016.

Deux communes ont effet souhaité profiter de ce partenariat de la Métropole :

Pour, Bordeaux, où 6 000 places étaient réglementées en 2010, 14 000 places fin 2015, la commune a connu une augmentation de +55% de places réglementées lors de l'année 2016, avec au 31/12, 21 700 places réglementées environ. L'objectif d'une réglementation de l'ensemble de l'intra-boulevard d'ici le premier trimestre 2018 est plus que jamais crédible. La métropole a participé au financement de 163 horodateurs pour un montant de près de 480 000€.



Pour Talence, 58 horodateurs ont été installés sur environ 2 000 places dans les quartiers proches du tramway et des boulevards. Leur location est financée avec une participation de la Métropole à hauteur de 28 000€.

Afin d'accompagner la mise en place de ces extensions du stationnement réglementé, un observatoire du stationnement a été mis en place en partenariat entre la Métropole et la Ville de Bordeaux. Celui-ci est co-présidé par M Duprat, Vice-président en charge du stationnement à Bordeaux Métropole et M David, Adjoint chargé de la coordination des politiques de proximité à la ville de Bordeaux. La première réunion de cet observatoire a eu lieu le 31 mai 2015 avec l'ensemble des parties prenantes (élus, associations).

Lors de cette réunion, la règle intangible d'1 macaron par foyer (15€/mois, soit un des tarifs les plus bas de France), indispensable pour ne pas provoquer une saturation de l'intra-boulevards, a été rappelée. Plusieurs mesures d'accompagnement ont été travaillées suite à cette réunion.

En premier lieu, il s'agit de poursuivre le développement de l'offre de stationnement en ouvrages. Ainsi, les projets suivants sont en cours ou à l'étude :

- Création de parcs de compensation et nouveaux parkings :
 - Parking Beaujon (ligne D)
 - Parking Iddac (ligne D)
 - Bordeaux Nord
 - Rue Lucien Faure
 - Cité du Vin
 - Paludate
 - Amédée St Germain
 - Thiac Lebrun
 - Parking grande salle
 - Parking Deschamps
 - Parking Volailleurs (Belcier)
 - Site cité administrative
 - Opération éventuelle dépôt bus/urbanisme sur le site Pompidou à Lescure
- Mise à contribution de l'offre privée :
 - Marie Brizard
 - Jardin de l'ars
 - Castéja
 - Clinique du Tondu
- Une étude sera prochainement menée sur l'utilisation des P+R la nuit, notamment en rive droite.

En second lieu, ont d'ores et déjà été mises en place les mesures suivantes, qui viennent notamment répondre aux besoins des foyers où l'utilisation de deux voitures est indispensable pour des raisons professionnelles (suivant les quartiers de 2% à 18% des riverains possèdent au moins deux voitures sans disposer d'un garage leur permettant de gérer cette situation avec un seul macaron) :

- la simplification du nombre de zones de stationnement résident sur Bordeaux, avec désormais seulement 5 zones ;
- l'extension du droit au tarif résident sans limite de distance dans les parkings Parcub (ce droit était auparavant limité aux riverains habitant à moins de 350m d'un parking Parcub), qui est rentrée en vigueur en septembre 2016,
- la mobilisation de l'offre privée, notamment avec la start-up « Parking facile »,
- dans le cadre du projet de BHNS, l'expérimentation du stationnement devant les dépressions charretières pour les propriétaires concernés.
- l'extension des droits au stationnement professionnel pour les aides à domicile qui interviennent chez les personnes âgées et/ou handicapées faisant partie d'une association autorisée et conventionnée par le Département ;
- courant 2017 sera mis en place le macaron flottant par la ville de Bordeaux qui permettra d'inscrire plusieurs voitures sur un même macaron (bien évidemment, un seul véhicule peut stationner sur voirie à un instant donné) ;

En 2017, un des grands objectifs de la Métropole sera de travailler avec les communes à une meilleure coordination des politiques de stationnement résident.

Enfin, Bordeaux Métropole travaille avec les services de l'Etat afin de simplifier la réglementation de la signalisation liée au stationnement, avec la clé de potentielles économies significatives et des gains de temps dans la mise en œuvre.

Action 3.2 : Mettre en place la tarification au quart d'heure dans les parcs de stationnement en ouvrage

La tarification au quart d'heure a été mise en place au 1^{er} janvier 2016, avec un retard de 6 mois sur la date fixée par loi, retard dû aux longues négociations menées avec les exploitants de parkings et à la volonté de la Métropole d'aboutir à des grilles tarifaires totalement cohérentes avec sa politique de mobilités.

A fin 2016, Bordeaux Métropole compte 32 parkings de stationnement public, pour 14 430 places :

- 9090 places de la régie Parcub, dont 600 utilisées en fourrière (en 2016 : ouverture de Bègles Sécheries en février, et d'Iddac et Beaujon et décembre; fermeture Deschamps en octobre)
- 5338 places réparties en 4 délégations de service public : BP3000, Central parcs, Indigo et Société des grands garages et parkings de Bordeaux (SGGPB).

Les principaux chiffres de fréquentation en 2016 sont les suivants

Fréquentations 2016	Places horaires	Nombre d'entrées "horaires" 2016/2015			
		2015-12	2016-12	2016-2015	%
Exploitant, données à fin décembre 2016					
BP3000 -Urbis park (Salinières fermé 2mois 2016)	3 355	1 264 884	1 263 248	-1 636	-0,1%
Central parcs -Indigo- Camille Jullian	338	143346	155460	12 114	+8,5%
Indigo-Grands hommes	410	262700	276129	13 429	+5,1%
SGGPB (Eurofoot 2016 Chartres, tvx Hugo 2016)	1 235	357 636	307 990	-49 646	-13,9%
Total des 4 DSP	5 338	2 028 566	2 002 827	-25 739	-1,3%
Parcub (places horaires tous parcs)	8 000	2 378 061	2 420 251	42 190	+1,8%
Total des 4 DSP+Parcub	13 338	4 406 627	4 423 078	16 451	+0,4%

Le tableau ci-dessus ne rend compte que partiellement de l'activité stationnement durant l'année, car certains parkings ont vu leur fréquentation horaire impactée sensiblement par plusieurs événements: Eurofoot pour Tourny, et surtout Chartres (-77% juin et -37% juillet), Vigipirate pour Tourny et Bourse-Jaurès, le sinistre de Salinières (fermeture complète 2 mois) et les travaux de Victor Hugo (-80% d'entrées horaires le dernier trimestre)

2016 constitue donc un exercice très positif pour les ouvrages de Bordeaux Métropole, avec deux paramètres notables :

- la tarification au quart d'heure actée au 1er janvier 2016 est un succès. Cette opération, qui a fait l'objet d'une attention toute particulière des acteurs locaux, a abouti à des tarifs véritablement plus économiques pour la très grande majorité des usagers : à la mise en service, aucune variation négative du comportement client n'a été enregistrée ; a contrario, on a noté une augmentation générale des fréquentations horaires, à rapprocher également du bon contexte socio-économique de Bordeaux Métropole. Les résultats financiers disponibles à fin 2016 montrent une hausse sensible du ticket moyen qui se monte, pour les plus marquantes, à +4% chez BP 3000-Urbis park et à +12,3% chez Central parcs-Indigo. Enfin, les exploitants signalent n'avoir plus à traiter

de réclamations concernant les tarifs, en particulier pour les horaires de nuit. L'ensemble de ces éléments montre le succès des nouveaux tarifs auprès des usagers ;

- le transfert du stationnement vers les ouvrages se confirme, en particulier grâce à la poursuite du passage progressif au stationnement payant de surface pour l'ensemble des quartiers intra-boulevards. En 2016, ce report consécutif au passage de la voirie au stationnement payant se traduit par les bons résultats de Victoire (+6,8% d'entrées horaires) et de Portes de Bordeaux (+25,9%). L'effet bénéfique de cette stratégie, conformément aux objectifs du Plan de localisation de l'urbanisme (PLU), avait été noté dès 2014, par exemple sur Cité Mondiale (+30% d'entrées horaires en 2 ans).

Action 3.3 : Poursuivre le développement de l'inter-modalité voitures/réseau structurant de transport en commun grâce au développement des parcs-relais

Concernant les places en parc-relais : en 2016, si le Parc-relais (P+R) Carle Vernet a été fermé (-206 places), 270 places ont été créées fin 2016 en accompagnement de l'extension de la ligne C à Blanquefort.

Ce P+R de Blanquefort sera dans les semaines à venir étendu afin de répondre à la très forte demande et un projet de parc en ouvrage sera étudié.

En 2017 sera créé un nouveau P+R sur le site de 40 journaux à Bordeaux et un autre à Cap Métier à Pessac.

Action 3.4 : Assister les communes dans la définition d'une politique de stationnement sur voirie cohérente à l'échelle métropolitaine

Voir les éléments sur l'observatoire du stationnement à l'action 3.1 ci-dessus

Action 3.5 : Appuyer le développement d'applications numériques d'aide au stationnement

Au cours de l'année 2016, Bordeaux Métropole a particulièrement soutenu auprès des intervenants du milieu du stationnement les démarches visant à mettre à disposition le parc privé de stationnement auprès du grand public. Notamment, l'application bordelaise « Parking facile » offre ce type de service précieux pour mieux réguler les besoins en stationnement.

L'application Boogi offre aussi un calculateur multimodal très performant et Keolis a décidé de l'intégrer dans l'application TBM.

Axe 4 : Exploiter au maximum le potentiel des modes doux

A retenir :

- ✓ **+11% de pratique cycliste sur Bordeaux Métropole en 2016**
- ✓ **l'adoption du 2^{ème} plan vélo métropolitain 2017-2020 avec 70 M€ de budget**
- ✓ **1 400 nouvelles places de stationnement vélo**
- ✓ **La reprise de la forte hausse de la fréquentation de Vcub avec +4,4%**
- ✓ **Une voie de circulation automobile a été réservée aux vélos (sous forme de couloirs bus) sur l'avenue Thiers avec mise en place d'une onde verte vélo ;**
- ✓ **Une année 2017 qui s'annonce très riche :**
 - **La création du réseau des Maisons des mobilités alternatives ;**
 - **l'extension du prêt de vélo à l'ensemble de la Métropole ;**
 - **le retour du Pibal**
 - **L'expérimentation de réservation du pont de pierre aux vélos et transports en commun**
 - **Un grand plan de communication positif autour de la pratique du vélo**
 - **La poursuite du plan d'investissements métropolitain en faveur du vélo**

Action 4.1 : Actualiser le plan vélo de la Métropole

Conformément aux engagements pris dans la délibération de janvier 2016, le plan vélo métropolitain a été actualisé et un 2^{ème} plan vélo pour la période 2017-2020 a été adopté lors du Conseil métropolitain du 2 décembre 2016.

Ce plan fait de Bordeaux Métropole l'agglomération qui investit le plus pour le vélo au plan national avec 70M€ de budget sur 4 ans.

Le travail approfondi réalisé dans le cadre de cette actualisation du plan vélo a permis de souligner le bilan très positif des politiques menées en faveur du vélo sur le territoire de Bordeaux Métropole, qui se traduit notamment par :

- Un nombre de kilomètres aménagés ayant été multiplié par 2 entre 2012 et 2015, de 650 km à 1162 km dont :
 - 347 km de pistes cyclables
 - 351 km de bandes cyclables
 - 287 km de zones apaisées (zones 30, zones de rencontre, double-sens cyclables...)
- 173 stations Vcub qui permettent de réaliser chaque année 2,5M de déplacements,
- La mise à disposition de 2500 vélos Bordeaux aux habitants de la ville de Bordeaux
- L'existence de 3 maisons du vélo sur le territoire, à Blanquefort, Bordeaux et Bègles dont les principales activités sont le prêt et/ou la location de vélos, l'organisation d'ateliers participatifs de réparation de vélos...
- De nombreuses actions en faveur du développement de la pratique portées par Bordeaux Métropole (semaine de la mobilité...), par les associations (ateliers participatifs, remises en selle, vélo-écoles...) ou par les communes (vélo-bus de Saint-Aubin de Médoc, évènementiels...);
- Et globalement, par une utilisation du vélo déjà très importante, puisqu'elle nous place dans le trio de tête des villes cyclables françaises.

En 2016 particulièrement :

- ✓ L'usage du Vcub a rebondi avec + 4,4% de fréquentation après une année 2015 de stagnation, démontrant la pertinence de la nouvelle stratégie d'implantation des stations en cœur d'agglomération de la Métropole ;
- ✓ 1 400 nouvelles places de stationnement ont été créées sous forme d'arceaux ; Bordeaux Métropole a installé les deux premiers arceaux pour vélos cargos de France ;
- ✓ Un accord a été trouvé avec le groupe Peugeot pour le retour du Pibal dans les rues de Bordeaux mi 2017 ;
- ✓ Une voie de circulation automobile a été réservée aux vélos (sous forme de couloirs bus) sur l'avenue Thiers avec mise en place d'une onde verte vélo ;
- ✓ La signalisation autorisant les vélos à passer au rouge aux feux de circulation a été généralisée partout où les conditions de sécurité étaient réunies, conformément aux nouvelles dispositions du Code de la route.

2017 sera une année très riche en matière de réalisations puisque elle donnera lieu :

- A la création du réseau des Maisons des mobilités alternatives ;
- A l'extension du système de prêt à l'échelle de la Métropole avec l'arrivée de nouveaux vélos, classiques, mais aussi cargos et électriques ;
- A l'expérimentation de la réservation du pont de pierre aux vélos et transports en commun, qui permettra en outre de préfigurer le réseau express vélo sur l'avenue Thiers et le pont de pierre ;
- Au lancement d'un grand plan de communication positif autour de la pratique du vélo ;
- A la poursuite du plan d'investissements dans les infrastructures et le stationnement.

Action 4.2 : Mettre en place un plan piéton

L'actualisation du plan vélo ayant fortement mobilisé la Métropole en 2016, la présentation du plan piéton métropolitain sera faite en 2017.

A noter qu'à ce jour, la Métropole se situe déjà au niveau fixé comme objectif pour la pratique de la marche à pieds dans le plan climat métropolitain.

Axe 5 : Faciliter l'utilisation des services de transport par tous les citoyens

A retenir :

- ✓ **De multiples initiatives concernant les systèmes intelligents de transports**
- ✓ **32 animations et 3 300 personnes sensibilisées**

Action 5.1 : Structurer la politique numérique de mobilités de la Métropole bordelaise

Après la réussite du congrès mondial des ITS (Intelligent transport systems ou Systèmes de transports intelligents) à Bordeaux en octobre 2015, notre établissement a poursuivi ses efforts en la matière.

En 2016, de nombreux projets ont ainsi été menés, comme en témoigne le reste du présent document :

- La Métropole s'est avant tout appuyé sur son outil Gertrude, à la technicité reconnu au plan international pour améliorer la régulation du trafic et accompagner ses choix :
 - Amélioration de la régulation des carrefours (voir action 2.1) ;
 - Priorisation des Lianes principales aux carrefours à feux (voir action 1.1) ;
 - Mise en place d'une onde verte vélo sur l'avenue Thiers (voir action 4.1)
- La Métropole a noué un partenariat fructueux avec Tom-Tom, partenariat qui a apporté de nombreux enseignements (voir action 2.1)
- Les projets C the Difference et C the Road ont été actés dans la suite du congrès mondial des ITS de 2015 et débuteront en 2017 ;
- La Métropole a soutenu le projet de covoiturage Boogi ;
- La Métropole a noué des liens avec plusieurs start-ups dans le domaine du stationnement :
 - Parking Facile, qui permet de mettre en relation automobilistes et propriétaires de places de parkings privées inoccupées ;
 - Park'n'ride, qui vient judicieusement compléter l'offre de parking publique, notamment pour la desserte des grands équipements métropolitains.
- TBM, par le biais du contrat de délégation de service public entre Bordeaux Métropole et Keolis, travaille avec la start-up bordelaise Qcit pour optimiser la gestion et l'utilisation du système Vcub ;
- Lancement le 26/09/2016 de l'appel à projet « dernier kilomètre » sous l'égide de la fondation LISEA Carbone . Dans le cadre de l'arrivée de la LGV à Bordeaux, cet appel à projet est un concours d'innovation digitale visant à soutenir et accélérer un projet de développement de produit ou de service innovant permettant d'améliorer le parcours du dernier kilomètre dans le périmètre de Bordeaux Métropole, depuis la gare TGV ;
- Dans le cadre du projet Alinéor, la pose des panneaux à message variable sur les voiries métropolitaines a été terminée.

Action 5.2 : Concevoir un système tarifaire global, simple et équitable

Aucune action spécifique n'a été réalisée en la matière en 2016 dans l'attente de la création d'un syndicat mixte transports.

Action 5.3 : Exploiter au mieux le relais offert par les entreprises pour atteindre les usagers

En 2016, Bordeaux Métropole accompagne 34 démarches Plans de déplacement d'entreprises (PDE), représentant 56 000 salariés. Parmi celles-ci, un accompagnement approfondi a été mené pour cinq démarches actives portées par des entreprises ou leurs groupements particulièrement mobilisés sur les problématiques de mobilité (plan de déplacement inter-entreprises Bordeaux Lac et Aéroparc, Thalès, GETRAG et centre hospitalier universitaire de Bordeaux). Ces échanges ont permis d'apporter des solutions pragmatiques et de renforcer la confiance entre les parties. A titre d'exemple, suite au lancement du PDE du centre hospitalier universitaire en 2008, il est constaté un impact sur les modalités de déplacements dans la mesure où l'on mesure un changement des parts modales : -22% de la part voiture avec un report sur les autres modes comme le transport collectif et le vélo.

Avec trois d'entre elles, les échanges ont abouti à la volonté partagée de formaliser les engagements entre la collectivité et les entreprises, à travers la mise en place d'un Pacte Mobilité sous l'égide du Club de la Mobilité (animé conjointement par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), la CCI de Bordeaux et Bordeaux Métropole).

Par ailleurs, la Loi sur la Transition Énergétique pour la croissance Verte du 6 août 2015 rend obligatoires les PDE pour toute entreprise de plus de 100 salariés à horizon 2018, ce qui représente 200 nouvelles entreprises environ susceptibles d'engager très prochainement des démarches PDE.

En la matière, Bordeaux Métropole et l'ensemble des communes participant à la mutualisation sont particulièrement exemplaires avec la mise à jour du PDE sur des bases très ambitieuses.

Action 5.4 : Développer le marketing des services de transports pour en faciliter l'accès

En 2016, 32 animations/événements ont été organisés

- 4 animations « atelier angle mort » ont été organisées et ont permis de sensibiliser 1 163 personnes
- 4 animations menées auprès des scolaires et des étudiants, impactant 150 élèves
- 9 animations dans les entreprises ont été effectuées via les PDE et 1 « speed meeting » destiné aux employeurs (dans le cadre du Club de la Mobilité). 765 personnes ont été informées.
- 15 animations « grand public » (accueil nouveaux arrivants, forum et fête du vélo...) qui ont permis d'informer 1 260 personnes.

Au total, ce sont donc un peu plus de 3 300 personnes qui ont été sensibilisées aux mobilités alternatives lors de ces manifestations.

Parmi ces manifestations, la Semaine Européenne de la Mobilité , placée sous le thème du vélo pour 2016, a à elle seule regroupé une série de 18 animations successives et/ou simultanées sur différents sites de la Métropole et à destination de différents publics, qu'il s'agisse d'actions dans des entreprises ou des quartiers particuliers ou bien des opérations grand public.

Enfin, de nouveaux supports ont été élaborés pour, d'une part, sensibiliser le grand public aux mobilités alternatives (Guide Mobilité) et par ailleurs, promouvoir la Stratégie Mobilité de la Métropole auprès de partenaires extérieurs et/ou étrangers (Plaquette stratégie mobilité).

Action 5.5 : Optimiser la demande de mobilités

En 2016, Bordeaux Métropole a préparé la deuxième édition de l'opération #sansmavoiture qui aura lieu à partir de l'été 2017.