

	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	<i>Délibération</i>
	Séance publique du 23 septembre 2021	N° 2021-430

Convocation du 16 septembre 2021

Aujourd'hui jeudi 23 septembre 2021 à 15h00 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Alain ANZIANI, Président de Bordeaux Métropole.

ETAIENT PRESENTS :

M. Alain ANZIANI, M. Pierre HURMIC, Mme Christine BOST, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Stéphane DELPEYRAT, M. Patrick LABESSE, Mme Véronique FERREIRA, M. Alain GARNIER, M. Jean TOUZEAU, M. Jean-François EGRON, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, Mme Brigitte TERRAZA, Mme Claudine BICHET, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, Mme Claude MELLIER, Mme Brigitte BLOCH, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Céline PAPIN, Mme Andréa KISS, M. Patrick PAPADATO, Mme Delphine JAMET, M. Stéphane PFEIFFER, Mme Marie-Claude NOEL, M. Alexandre RUBIO, M. Nordine GUENDEZ, Mme Josiane ZAMBON, Mme Isabelle RAMI, M. Dominique ALCALA, Mme Géraldine AMOUROUX, Mme Stephanie ANFRAY, M. Christian BAGATE, Mme Amandine BETES, M. Patrick BOBET, Mme Christine BONNEFOY, Mme Simone BONORON, Mme Pascale BOUSQUET-PITT, Mme Fatiha BOZDAG, Mme Myriam BRET, Mme Pascale BRU, M. Alain CAZABONNE, M. Olivier CAZAU, M. Thomas CAZENAVE, M. Gérard CHAUSSET, Mme Camille CHOPLIN, M. Max COLES, Mme Typhaine CORNACCHIARI, M. Didier CUGY, Mme Laure CURVALE, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Eve DEMANGE, Mme Fabienne DUMAS, M. Christophe DUPRAT, M. Olivier ESCOTS, Mme Anne FAHMY, M. Bruno FARENIAUX, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Françoise FREMY, M. Guillaume GARRIGUES, Mme Anne-Eugénie GASPARD, M. Maxime GHESQUIERE, M. Frédéric GIRO, M. Stéphane GOMOT, M. Laurent GUILLEMIN, Mme Fabienne HELBIG, Mme Sylvie JUQUIN, Mme Sylvie JUSTOME, M. Michel LABARDIN, Mme Nathalie LACUEY, M. Gwénaél LAMARQUE, Mme Fannie LE BOULANGER, Mme Harmonie LECERF, Mme Anne LEPINE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Jacques MANGON, M. Guillaume MARI, M. Stéphane MARI, M. Thierry MILLET, Mme Eva MILLIER, M. Fabrice MORETTI, M. Marc MORISSET, M. Jérôme PESCIANA, M. Michel POIGNONEC, M. Philippe POUTOU, M. Patrick PUJOL, M. Benoît RAUTUREAU, M. Franck RAYNAL, M. Bastien RIVIERES, Mme Karine ROUX-LABAT, Mme Nadia SAADI, Mme Béatrice SABOURET, M. Sébastien SAINT-PASTEUR, M. Emmanuel SALLABERRY, M. Kévin SUBRENAT, M. Serge TOURNERIE, M. Thierry TRIJOLET, M. Jean-Marie TROUCHE, Mme Agnès VERSEPUY.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:

M. Bernard-Louis BLANC à Mme Claudine BICHET
M. Baptiste MAURIN à M. Sébastien SAINT-PASTEUR
M. Radouane-Cyrille JABER à Mme Claudine BICHET
M. Pierre De Gaétan N'JIKAM MOULIOM à Mme Béatrice SABOURET
Mme Marie RECALDE à M. Alain ANZIANI
M. Fabien ROBERT à M. Max COLES

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Pierre HURMIC à M. Stéphane PFEIFFER de 14h50 à 15h15 le 24 septembre
Mme Christine BOST à Mme Andréa KISS à partir de 17h45 le 23 septembre
M. Stéphane DELPEYRAT à Mme Pascale BRU à partir de 14h30 le 24 septembre
M. Patrick LABESSE à M. Alain GARNIER à partir de 19h40 le 23 septembre
M. Jean-Jacques PUYOBRAU à Mme Andréa KISS à partir de 12h00 le 24 septembre
Mme Céline PAPIN à Mme Nadia SAADI à partir de 16h35 le 23/09
M. Patrick PAPADATO à Mme Brigitte BLOCH à partir de 17h50 le 23 septembre
M. Patrick PAPADATO à Mme Brigitte BLOCH à partir de 12h00 le 24 septembre
M. Stéphane PFEIFFER à M. Stéphane GOMOT le 23 septembre
Mme Marie-Claude NOEL à Mme Nadia SAADI à partir de 18h15 le 23 septembre
Mme Marie-Claude NOEL à Mme Brigitte BLOCH à partir de 14h30 le 24 septembre
Mme Stéphanie ANFRAY à Mme Myriam BRET le 23 septembre
M. Christian BAGATE à M. Fabrice MORETTI à partir de 18h00 le 23 septembre
Mme Amandine BETES à M. Serge TOURNERIE le 23 septembre
Mme Christine BONNEFOY à M. Fabrice MORETTI à partir de 18h00 le 23 septembre
Mme Christine BONNEFOY à Mme Karine ROUX-LABAT à partir de 12h45 le 24 septembre
Mme Simone BONORON à M. Guillaume GARRIGUES à partir de 10h35 le 24 septembre
Mme Pascale BOUSQUET-PITT à Mme Françoise FREMY à partir de 16h30 le 23 septembre
Mme Pascale BOUSQUET-PITT à Mme Amandine BETES à partir de 15h15 le 24 septembre
Mme Fatiha BOZDAG à Mme Zeineb LOUNICI le 23 septembre
M. Alain CAZABONNE à M. Patrick BOBET à partir de 16h50 le 23 septembre
M. Alain CAZABONNE à Mme Nathalie DELATTRE à partir de 12h10 le 24 septembre
M. Thomas CAZENAVE à M. Stéphane MARI à partir de 17h50 le 23 septembre
Mme Camille CHOPLIN à Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE le 23 septembre
Mme Laure CURVALE à M. Clément ROSSIGNOL-PUECH jusqu'à 15h00 le 24 septembre
Mme Nathalie DELATTRE à M. Patrick BOBET le 23 septembre
Mme Eve DEMANGE à Mme Laure CURVALE à partir de 17h20 le 23 septembre
Mme Eve DEMANGE à Mme Fannie LE BOULANGER jusqu'à 11h50 le 24 septembre
M. Christophe DUPRAT à M. Patrick BOBET le 24 septembre
M. Olivier ESCOTS à M. Jean-Claude FEUGAS à partir de 18h20 le 23 septembre
M. Nicolas FLORIAN à M. Christophe DUPRAT à partir de 19h40 le 23 septembre
M. Nicolas FLORIAN à M. Dominique ALCALA le 24 septembre
Mme Françoise FREMY à M. Bruno FARENIAUX à partir de 14h30 le 24 septembre
Mme Anne-Eugénie GASPARD à M. Frédéric GIRO le 23 septembre
M. Maxime GHESQUIERE à M. Didier CUGY à partir de 18h30 le 23 septembre
M. Maxime GHESQUIERE à M. Didier CUGY à partir de 15h35 le 24 septembre

M. Stéphane GOMOT à M. Stéphane PFEIFFER le 24 septembre
M. Laurent GUILLEMIN à M. Alain GARNIER à partir de 18h50 le 23 septembre
Mme Fabienne HELBIG à Mme Anne FAHMY de 17h25 le 23 septembre à 13h00 le 24 septembre
Mme Fannie LE BOULANGER à Mme Anne LEPINE à partir de 19h10 le 23 septembre
Mme Harmonie LECERF à Mme Anne LEPINE à partir de 14h30 le 24 septembre
M. Jacques MANGON à M. Gwénaél LAMARQUE à partir de 19h40 le 23 septembre
M. Jacques MANGON à M. Michel LABARDIN de 13h15 à 15h20 le 24 septembre
M. Guillaume MARI à Mme Anne LEPINE le 23 septembre
Mme Eva MILLIER à M. Guillaume GARRIGUES à partir de 18h00 le 23 septembre
Mme Eva MILLIER à Mme Zeineb LOUNICI à partir de 12h45 le 24 septembre
M. Jérôme PEScina à M. Christophe DUPRAT à partir de 17h20 le 23 septembre
M. Jérôme PEScina à M. Dominique ALCALA à partir de 14h30 le 24 septembre
M. Michel POIGNONEC à M. Patrick PUJOL à partir de 19h20 le 23 septembre et jusqu'à 14h00 le 24 septembre
M. Patrick PUJOL à M. Patrick BOBET à partir de 14h30 le 24 septembre
M. Benoît RAUTUREAU à Mme Zeineb LOUNICI à partir de 12h45 le 24 septembre
M. Franck RAYNAL à M. Michel LABARDIN à partir de 18h00 le 23 septembre
M. Franck RAYNAL à M. Michel LABARDIN à partir de 15h00 le 24 septembre
M. Bastien RIVIERES à Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE le 23 septembre
Mme Nadia SAADI à M. Olivier CAZAUX jusqu'à 14h30 le 24 septembre
M. Emmanuel SALLABERRY à M. Kévin SUBRENAT à partir de 17h20 le 23 septembre
M. Emmanuel SALLABERRY à M. Max COLES à partir de 10h30 le 24 septembre
M. Kévin SUBRENAT à M. Dominique ALCALA jusqu'à 16h15 le 23 septembre
M. Kévin SUBRENAT à M. Dominique ALCALA jusqu'à 12h30 le 24 septembre
M. Thierry TRIJOLET à Mme Nathalie LACUEY à partir de 16h30 le 23 septembre
Mme Agnès VERSEPUY à Mme Fabienne DUMAS le 24 septembre

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

LA SEANCE EST OUVERTE

 BORDEAUX MÉTROPOLE	Conseil du 23 septembre 2021	Délibération
	Direction de la multimodalité Service études, animation territoriale, marketing	N° 2021-430

Schéma des mobilités
Une réponse adaptée à chaque territoire
avec des modes de déplacements diversifiés
Décision - Adoption

Monsieur Clément ROSSIGNOL-PUECH présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

1 – La situation dans la métropole bordelaise

La mobilité constitue un sujet de préoccupation majeure de nos habitants.

Dans un contexte de forte croissance démographique et d'étalement urbain important qui dépasse largement les limites du périmètre géographique de la Métropole, l'augmentation du nombre de déplacements s'est traduite par la persistance d'une importante congestion routière et plus globalement de difficultés de déplacement devenues difficilement acceptables pour l'ensemble des habitants.

Les politiques publiques menées ces dix dernières années en termes de transports publics, et notamment les actions inscrites dans la stratégie des mobilités votée en 2016, ont permis de réduire significativement la part de l'usage de la voiture dans les centres urbains au profit des transports collectifs et des modes alternatifs sans toutefois apporter l'efficacité et la rapidité espérées par la population. Ce constat nécessite une profonde remise en question des solutions de mobilité mises en œuvre jusqu'à maintenant.

Dès la séance du 23 octobre 2020, le Président de Bordeaux Métropole a proposé au Conseil de réinterroger l'ensemble des grands projets de transport et de réviser la stratégie de 2016 afin de répondre au mieux aux besoins et aux difficultés de déplacements des habitants de l'aire métropolitaine tout en recherchant un impact positif pour l'environnement.

Un état des lieux confirmant les paradoxes, les limites et les nouveaux besoins

Ces deux dernières décennies, le développement du territoire bordelais a été accompagné et facilité par la nécessaire réalisation de lignes structurantes de transports en commun. Le tramway a été au cœur de cette stratégie des déplacements urbains en constituant une offre de transports massifiés, alternative aux solutions individuelles. Avec une distance de 78 km, le tramway métropolitain est devenu le « plus long » de l'hexagone (sauf Paris).

Depuis une dizaine d'années, cette vision stratégique, centrée sur les infrastructures de transports et non pas les usages, est complétée par l'objectif d'amélioration du fonctionnement de la rocade en réalisant des tranches successives de son élargissement à

2x3 voies. C'est aussi durant cette période qu'est amorcée une première approche plus diversifiée des mobilités (vélo, parcs-relais, bat3...).

Entre 2016 et 2020, la Métropole a investi près de 730 M€ pour les infrastructures de déplacements. Cet effort substantiel était nécessaire : il a contribué à améliorer les déplacements et, sans lui, la congestion du territoire et les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) seraient encore plus importantes.

Pour autant, une approche qui resterait principalement centrée sur la réalisation de nouvelles infrastructures lourdes de transport rencontre des paradoxes et des limites. Ce sont ces paradoxes et ces limites confrontés à de nouveaux besoins qui rendent nécessaires de revisiter la stratégie des mobilités adoptée en 2016.

Sur la dernière décennie, la population métropolitaine croît à un rythme annuel de +1,2% soit près de + 9 500 habitants par an (source INSEE). Cette croissance s'accompagne parallèlement de toujours plus de déplacements : 3,8 en moyenne par jour en 2009 pour bondir à 4,2 en 2017 soit un total de 3 millions de déplacements qui ont une origine et/ou une destination dans la métropole par jour.

Le phénomène d'étalement urbain vient accentuer la problématique des déplacements lesquels pour certains foyers sont de plus en plus longs en distance et en temps passé ce qui n'a pas été étranger au mouvement des gilets jaunes.

En traduction simple : la métropole est congestionnée comme peuvent le vivre de nombreux métropolitains confrontés aux bouchons routiers ; les temps de trajets sont en moyenne 32% plus longs qu'en période de fluidité. Cette situation n'est pas spécifique de Bordeaux mais est également subie, dans des proportions très comparables, par la plupart des grandes agglomérations françaises : Paris (39%), Marseille (34%), Grenoble (32%), Nice (31%), Lyon (30%), Toulon (29%), Toulouse (28%), Strasbourg (28%) ...

Par ailleurs, elle n'est pas homogène sur le territoire puisque le trafic automobile a plutôt diminué en intrarocade (-6% en 10 ans) et augmenté en extrarocade ces dernières années. En extrarocade, les variations de flux de véhicules sur les voiries métropolitaines sont plus hétérogènes : +3,2% sur la rive droite, +10,2% à l'ouest et -4,1% au sud (phénomène probablement lié aux améliorations apportées sur la rocade sud et l'arrivée de l'autoroute A63).

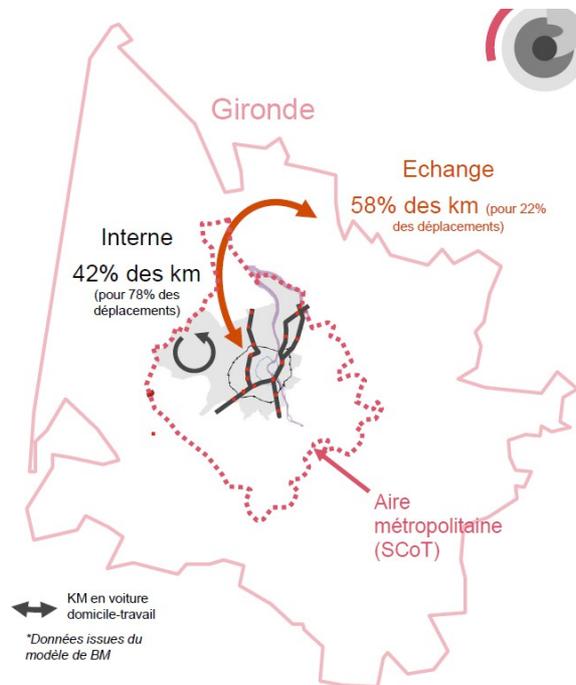
En première lecture, une réponse de toujours plus de transports collectifs de masse paraît être la solution. Ce serait ignorer la très forte dispersion territoriale des besoins ainsi que la faible densité urbaine qui ne permettent pas de massifier toutes les réponses. Ce serait également sous-estimer des calendriers de réalisation très longs de ces projets confrontés la plupart du temps à des risques de recours, les difficultés d'insertion de nouvelles infrastructures dans un paysage urbain dense, les coûts à la fois environnementaux et budgétaires de ces insertions et la rigidité de leur exploitation (en particulier en mode ferroviaire).

A l'évolution importante des besoins qui peut nécessiter après évaluation (tant sur les plans techniques que financier et environnementaux) des infrastructures lourdes de transport, il est impératif de répondre par des solutions plus agiles, plus sobres et plus ajustées aux spécificités des territoires.

La croissance des besoins qui affecte les déplacements métropolitains n'est pas seulement endogène. Un quart des emplois est occupé par des habitants hors-métropole et 90% de leurs trajets se font en voiture avec prédominance de l'autosolisme.

Si 78% des trajets routiers qui touchent la métropole sont des déplacements internes, **22% viennent de l'extérieur** mais ils représentent **58% des km réalisés** tous les jours.

63% des franchissements de la Garonne concernent des déplacements extra-métropolitains. Sur la rocade, le trafic des poids lourds représente 15% des véhicules mais mobilise à lui seul la voie de droite, tout particulièrement sur la rocade-est.



L'amélioration des déplacements métropolitains devient de plus en plus dépendante de la régulation des flux de transit intra et extra-métropolitains qui nécessite à la fois des offres de mobilité alternatives sur des distances plus longues, la réduction des besoins en rapprochant les lieux de résidence et de travail et l'étalement des heures de pointe qui concentrent les congestions. Revisiter la stratégie des mobilités, c'est développer une approche intégrée des différentes politiques publiques métropolitaines, des différentes échelles territoriales – du cœur métropolitain aux marges de l'aire métropolitaine – et, avec les différentes autorités organisatrices de la mobilité, de faire évoluer la gouvernance pour faciliter les déplacements et limiter l'impact sur notre environnement.

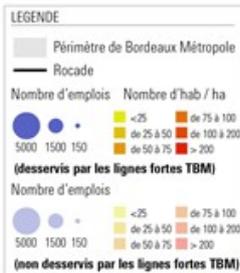
La couverture territoriale du service des transports TBM n'a cessé de croître (+ 5% de km roulés sur le bus et + 14% de km roulés sur le tramway entre 2015 et 2019).

Pour autant :

- 26% de la population métropolitaine et 29% des emplois, dont certains sur des zones d'activités, ne sont pas desservis par l'armature principale des transports collectifs ;
- la Rive-droite et notamment la Presqu'île restent peu ou insuffisamment desservies ;
- le maillage radial impose d'importantes ruptures de charge pour les liaisons de périphéries à périphéries.

EMPLOIS ET POPULATION DESSERVIS PAR LES LIGNES FORTES

D'après données INSEE (SIRENE 2019 / Filosofi 2015)



La prise en compte de ces besoins non-couverts s'impose comme un enjeu de solidarité territoriale dans un objectif d'amélioration des mobilités des habitants, sans mise en concurrence des solutions dont la meilleure reste, après évaluation, celle qui est la plus efficace. **Revisiter la stratégie des mobilités, c'est aussi porter l'ambition de résorber les déséquilibres territoriaux.**

Interrogés sur leurs attentes, usagers des transports publics et automobilistes déplorent le temps passé dans les déplacements et son allongement : 69' en 2017 contre 60' en 2009 soit +15%. Lorsque sur les segments longs, les déplacements en voiture restent plus rapides que les déplacements en transports en commun, l'arbitrage est rapidement rendu en défaveur de ces derniers. La fiabilité et la rapidité concurrentielle des transports publics sont, avec leur coût d'accès, leurs meilleurs gages d'attractivité.

Ces atouts restent dépendants de la capacité de Bordeaux Métropole à entretenir les infrastructures existantes, à renouveler les matériels, à réaliser les aménagements urbains renforçant la vitesse commerciale des lignes de transports en commun et à maintenir des équilibres d'exploitation garantissant un coût d'accès raisonnable du service. Ces équations sont constitutives de la révision de la stratégie des mobilités qui porte aussi pour ambition de valoriser et robustifier l'important patrimoine existant.

Malgré le niveau d'investissement réalisé et la très forte augmentation de fréquentation du réseau TBM (+30% en 3 ans), la part modale des transports en commun a faiblement augmenté (de 11 à 12 % entre 2009 et 2017) en raison principalement du fort accroissement démographique. En dehors de 5 d'entre eux, les parcs-relais ont un faible taux d'occupation : 47% sur l'ensemble des parcs. Et pourtant, les usagers peuvent vivre à certains moments et sur certains tronçons la saturation des transports publics en zone centrale (tramway et lianes). Ces paradoxes invitent à penser différemment l'offre de mobilité et son organisation.

Les transports en commun ont encore des parts de marché à conquérir mais pas uniformément sur le territoire métropolitain. L'objectif d'augmentation de la part modale des transports en commun doit être territorialisé. Mais surtout, ce sont les parts modales des

autres modes de substitution à l'autosolisme qui doivent croître ainsi que le mixage de ces modes par les usagers : 4% seulement des déplacements sont multimodaux contre 10% à Lyon.

Cette croissance n'est pas homogène sur le territoire métropolitain :

- Sur les courtes distances et dans les centres urbains, la marche à pied est l'alternative à favoriser : 1 déplacement sur 2 fait moins de 2km.
- Sur les courtes et moyennes distances, le vélo constitue une alternative efficace : 90% des déplacements métropolitains font moins de 10Km.
- Sur les moyennes et longues distances, notamment dans les liaisons extra-métropolitaines, le train offre un grand potentiel : seulement 35 000 voyageurs/jour sur les 5 lignes TER desservant les 15 gares métropolitaines (2 nouvelles à venir Le Bouscat Sainte-Germaine et Talence Médoquine), avec des temps de parcours imbattables, des installations existantes et des réserves de capacité de transport pour l'avenir. A titre d'exemple, un trajet Libourne > Bordeaux en heure de pointe du matin dure 35' en TER et 1h15 à 1h30 en voiture.

Le fleuve reste à explorer dans la complémentarité avec les autres modes sur des courtes distances et dans le report modal de longue distance pour les marchandises.

Le nouveau schéma des mobilités intègre un objectif de multimodalité en soignant les interconnexions, les aménagements de voirie, la montée en puissance de nouveaux modes et la réduction de l'usage individuel de la voiture. Elle développe une approche recentrée sur l'analyse des dynamiques d'usage et accompagne leurs évolutions.

Sur le territoire métropolitain, les mobilités représentent 40% des émissions de GES -l'usage de la voiture individuelle représente à elle-seule 54% de ces émissions. Ces flux produisent 71% des émissions de Nox et 50% des émissions de PM10 et le réseau viaire (3280 km) contribuent à accroître l'artificialisation des sols et la disparition de la biodiversité notamment sur les espaces périurbains (étalement urbain).

Le nouveau schéma des mobilités intègre les ambitions du plan climat air énergie de la Métropole, en luttant contre le réchauffement climatique, en diminuant la pollution préjudiciable à la santé des métropolitains et en contribuant à l'usage apaisée du territoire.

2 – Le processus de révision

2.1 Une large participation

Pour procéder à la révision de la stratégie des mobilités, il a été fait appel à une large contribution des élus, partenaires et usagers avec trois grandes étapes :

- un temps de bilan de la situation actuelle et de consultation mené jusqu'en janvier 2021 grâce à un large appel à contribution ;
- une étape de synthèse des contributions jusqu'en février 2021 ;
- enfin une étape de mise en perspective et de construction d'un nouveau schéma des mobilités jusqu'en juin 2021.

En vue d'alimenter les réflexions des participants, trois documents ont été produits : un premier bilan de l'actuelle stratégie (document de travail réalisé en interne) ainsi que deux cahiers produits par l'A'Urba sur la cartographie de la demande de mobilité et les enjeux à relever sur notre territoire.

Au global, le processus de révision a consacré un temps important à la participation avec :

- La tenue de 6 ateliers organisés avec les maires et divers élus de la Métropole afin d'échanger sur le diagnostic et les ambitions du nouveau schéma des mobilités ;
- La réception de nombreuses contributions écrites : 16 partenaires institutionnels et associatifs ;
- L'organisation de près d'une vingtaine de rencontres bilatérales avec les grands partenaires ;
- Une large enquête réalisée via le site internet de la participation de la Métropole de novembre à février ayant recueilli les contributions de plus de 3 500 citoyens volontaires intra et extra métropolitains ;
- Une enquête menée auprès de 47 entreprises locales sous la forme d'un questionnaire ;
- L'organisation, le 27 mars 2021, d'une première conférence publique qui a permis d'échanger sur le bilan et les différents enseignements directement avec les citoyens et usagers ;
- Des démarches spécifiques de co-construction menées en parallèle avec les principaux partenaires associatifs en vue de définir un 1er plan marche et le 3ème plan vélo ;
- Un sondage IPSOS réalisé auprès d'un panel représentatif d'habitants de la Métropole.

L'intégralité des productions produites lors de la phase de consultation amont a été mise en ligne sur le site internet de la Métropole "[Stratégie des mobilités: comment nous déplacerons-nous demain ? - Se Déplacer - Bordeaux Métropole \(bordeaux-metropole.fr\)](https://www.bordeaux-metropole.fr/Strategie-des-mobilit%C3%A9s-comment-nous-d%C3%A9placerons-nous-demain-?_ga=2.141111111.1628888888.1628888888.1628888888)".

Le pilotage de la démarche a été placé sous la responsabilité du Vice-Président à la stratégie des mobilités et mobilités alternatives qui a été accompagné par un comité de pilotage composé de 20 élus le quel s'est réuni chaque mois entre février et juillet 2021. Afin de rendre compte de la démarche et de l'avancée de la réflexion, des restitutions en Conférence des Maires se sont également tenues.

2.2. Une analyse objective de la situation et des grands projets de transport

Simultanément, le groupement de bureaux d'études qui a accompagné la Métropole, a établi un rapport d'étonnement permettant de dresser un bilan externe de la situation des déplacements. Les conclusions du travail mené ont permis de montrer les points forts des politiques retenues mais également les points de fragilité et d'amélioration du modèle mis en place.

Afin de compléter ce bilan, une analyse des grands projets de Transports en Commun a été menée à partir des données disponibles permettant d'analyser l'efficacité des projets d'infrastructures nouvelles, sur la base de différents critères :

- la performance technique qui vise l'amélioration significative de l'offre de transports et des conditions de déplacement des usagers ;
- la performance budgétaire et technico-financière qui vise la bonne allocation des moyens ;
- la qualité de vie et l'impact sur l'environnement pour préserver les ressources naturelles.

D'autres indicateurs combinés ont pu également être établis afin d'approfondir les analyses (nombre d'euros à investir pour un nouveau déplacement en TC ; nombre d'euros à investir par km pour un nouveau déplacement en TC ; nombre d'euros à investir pour éviter un km quotidien voiture...).

3 – Un nouveau schéma des mobilités

A l'issue de l'ensemble du processus décrit ci-dessus, un nouveau schéma des mobilités a été élaboré.

Ce schéma met en avant différentes inflexions :

- **La prise en compte d'un périmètre géographique élargie** intégrant les déplacements périphériques intra et extra métropolitains lesquels sont en général les plus longs en km et les plus émetteurs de GES. Cet élargissement de la focale impliquera de développer les coopérations entre la Métropole et les autres autorités organisatrices de la mobilité présentes sur le territoire et de s'interroger sur la gouvernance des mobilités ;
- **Une meilleure desserte de la rive droite, notamment de la presqu'île et donc une articulation plus forte entre les deux rives, y compris en mobilisant les ressources du fleuve ;**
- Une diversification **des solutions de mobilité** mises en œuvre avec notamment l'intégration du RER Métropolitain dans le schéma des mobilités et dans l'offre de transport urbain, le lancement d'un premier plan marche ainsi que le renforcement significatif des actions en matière de mobilité partagée (autopartage, covoiturage...). Cette diversification s'élargira également à un téléphérique ;
- **La montée en gamme des solutions en faveur du vélo** avec la mise en œuvre d'un premier réseau cyclable à grande capacité : le réseau vélo express (ReVE) ;
- Une attention différente donnée **au réseau de tramway** en tenant compte de son développement important (l'un des trois plus importants de France), de son coût de 20 à 25 millions d'euros le km, de son bilan carbone et de la nécessité d'un renouvellement du matériel existant afin d'éviter des pannes récurrentes. Il faut donc ajuster les moyens de transport à chaque territoire en fonction des critères précités ;
- La révision du **réseau de Bus express** permettant de développer la couverture du territoire en transports en commun et d'en améliorer les points d'interconnexions grâce notamment à l'apparition de lignes circulaires fortes.

Ce schéma se décline autour de **5 enjeux stratégiques** majeurs des mobilités métropolitaines ainsi que **d'un prérequis** :

- ***Décongestionner le territoire métropolitain***
- ***Fluidifier les liaisons Rive-droite / Rive-gauche***
- ***Offrir des alternatives attractives aux liaisons métropole/ hors-métropoles***
- ***Décarboner les mobilités***
- ***Favoriser une nouvelle gouvernance***

Un prérequis : Soutenir budgétairement les ambitions

Le nouveau schéma des mobilités est constitué du présent document et indissociablement de ses annexes, soit 19 fiches permettant de détailler les différentes actions et projets à mener à l'horizon 2030 et, en particulier, sur le mandat en cours.

3.1 Premier enjeu stratégique : Décongestionner le territoire métropolitain

Durant la crise sanitaire, les métropolitains ont fait l'expérience d'une métropole décongestionnée, plus fluide dans les déplacements et apaisée dans les usages. Expérience contrainte, « hors-sol » et non reproductible en l'état. Mais au moment de la reprise des activités pointe une nostalgie d'un « Eden des déplacements » qui rendra encore plus inacceptables les longues files d'attente automobiles et les différentes saturations.

Pour décongestionner la métropole, deux objectifs sont assignés au schéma des mobilités :

- Supprimer jusqu'à 10% du flux de véhicules sur voirie – seuil observé pendant la crise COVID permettant de décongestionner la circulation ;
- Réduire les points noirs de circulation sur voirie.

3.1.1 Supprimer 10% du flux de véhicules sur voiries

Une réduction significative de l'usage de la voiture implique d'offrir des alternatives de déplacement qui soient attractives et ajustées aux spécificités des territoires.

a- Accroître la performance du réseau actuel des transports en commun : un réseau assurant des transports plus rapides, plus fiables et plus accessibles

>>> Cf. Fiche 5 "Améliorer la vitesse commerciale des bus"

b- Faire connaître le réseau de transports en commun auprès des usagers en mettant en œuvre une communication de masse, précise et de qualité sur chaque ligne (temps de transport, fréquence, tarifs des titres de transport...) et de l'information en temps réel sur le réseau et ses perturbations.

Ces 2 premiers items sont au cœur du cahier des charges de la future Délégation de Service Public des transports TBM.

>>> Cf. Fiche 1 "future Délégation de Service Public TBM"

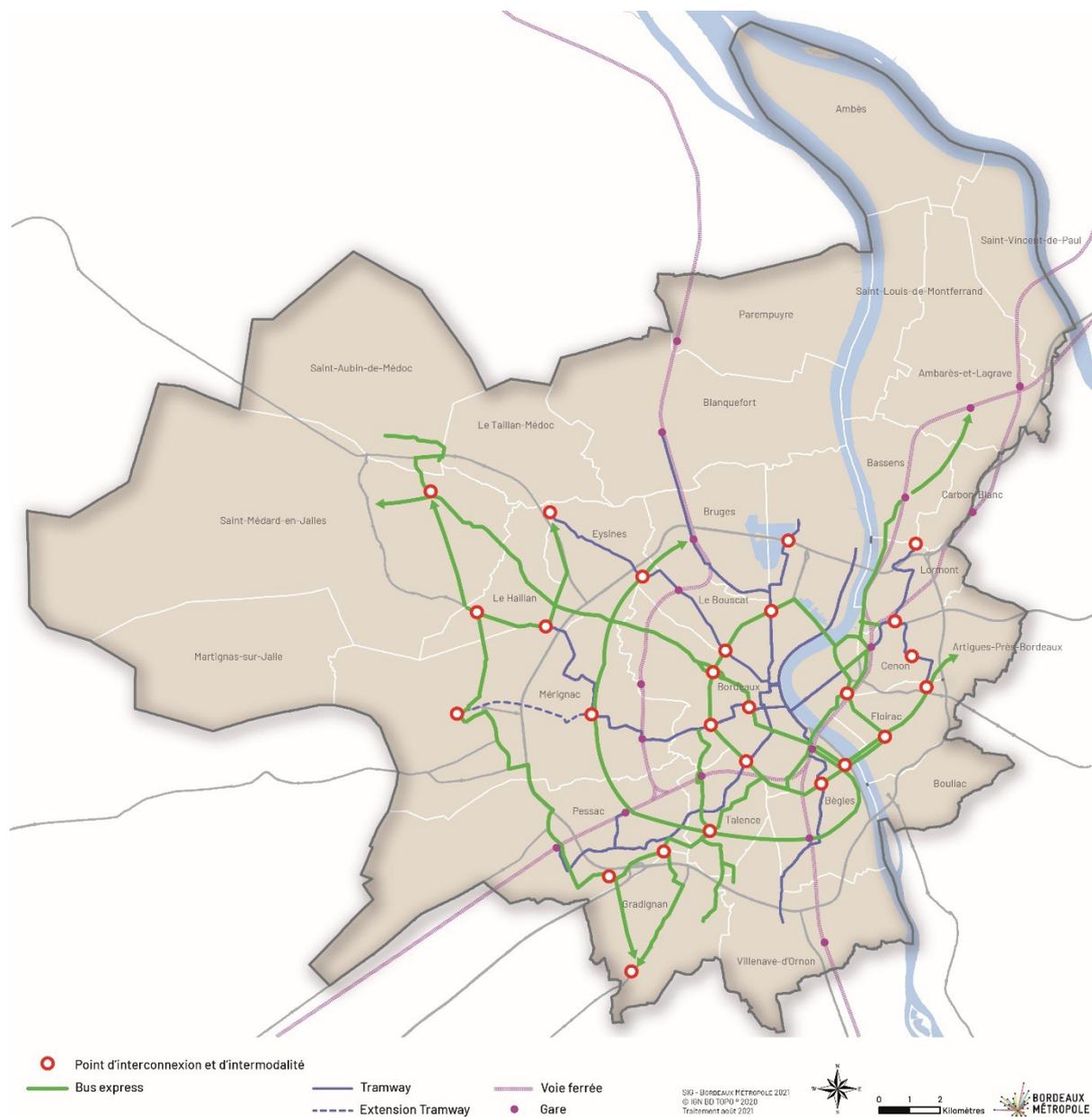
c- Dans l'infra-métropolitain, compléter le réseau actuel :

c-1 Par de nouvelles liaisons structurantes privilégiant les liaisons de bus express sans pour autant renoncer au tramway mais selon le mode le plus efficient.

A cet effet, pour analyser l'efficacité des projets d'infrastructures nouvelles, plusieurs critères ont été établis :

- la performance technique qui vise l'amélioration significative de l'offre de transports et des conditions de déplacement des usagers ;
- la performance budgétaire et technico-financière qui vise la bonne allocation des moyens ;
- la qualité de vie et l'impact sur l'environnement pour préserver les ressources naturelles.

La carte ci-dessous illustre le réseau structurant projeté intégrant tramway, lignes bus express suite à l'analyse d'efficacité menée.



c-2 Par un maillage d'interconnexions permettant les liaisons de périphéries à périphéries

La carte schématique représente le réseau structurant envisagé avec les points d'interconnexion du réseau mais aussi avec le réseau ferroviaire. Bien entendu, ce réseau structurant s'appréhende avec le réseau urbain dans sa globalité ou encore le réseau interurbain (non représentés dans leur complétude pour davantage de lisibilité).

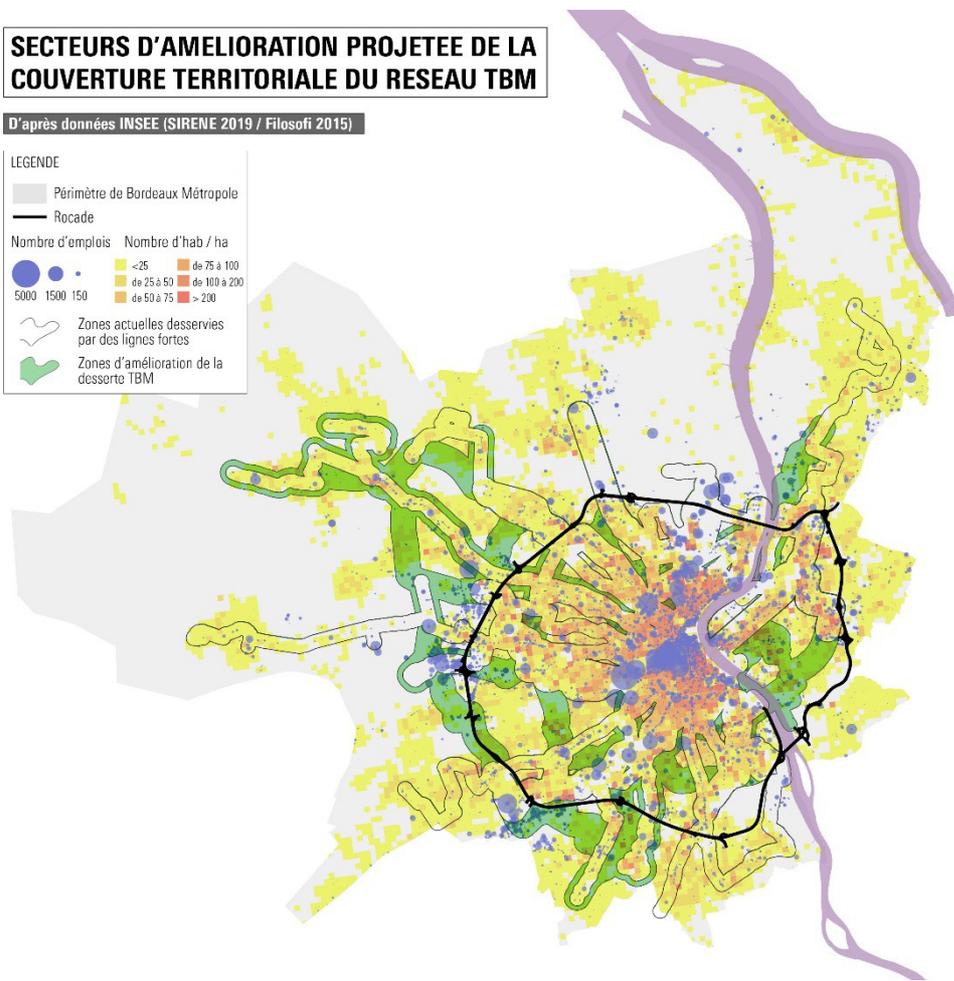
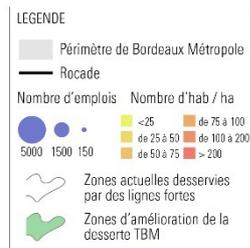
c-3- En reliant les zones d'activité

La carte schématique ci-dessous représente le réseau structurant envisagé en précisant les secteurs majeurs d'activités économique que sont les trois Opérations d'Intérêt Métropolitain et l'Opération d'Intérêt National Euratlantique mais aussi le campus.

Le nouveau réseau proposé offrira une meilleure couverture territoriale en transports en commun tant au niveau de la desserte des emplois (de 71% à 84%) que de celle de la population (de 74% à 82%).

SECTEURS D'AMÉLIORATION PROJÉTÉE DE LA COUVERTURE TERRITORIALE DU RESEAU TBM

D'après données INSEE (SIRENE 2019 / Filosofi 2015)



>>> Cf. Fiche 4 "améliorer le réseau existant TBM et le développer"

d- Favoriser le développement de la marche à pied

Malgré des chiffres déjà encourageants, un potentiel de développement de la marche demeure, notamment sur les distances courtes, puisque 30% des déplacements effectués en voiture le sont sur une distance inférieure à 2km ; parmi lesquels beaucoup pourraient être faits à pied. Le développement de la marche, en plus de contribuer à réduire la congestion routière, répond également à une exigence en matière de santé publique puisqu'elle permet une baisse des émissions de CO2 liées au transports routier et favorise un bon état de santé général.

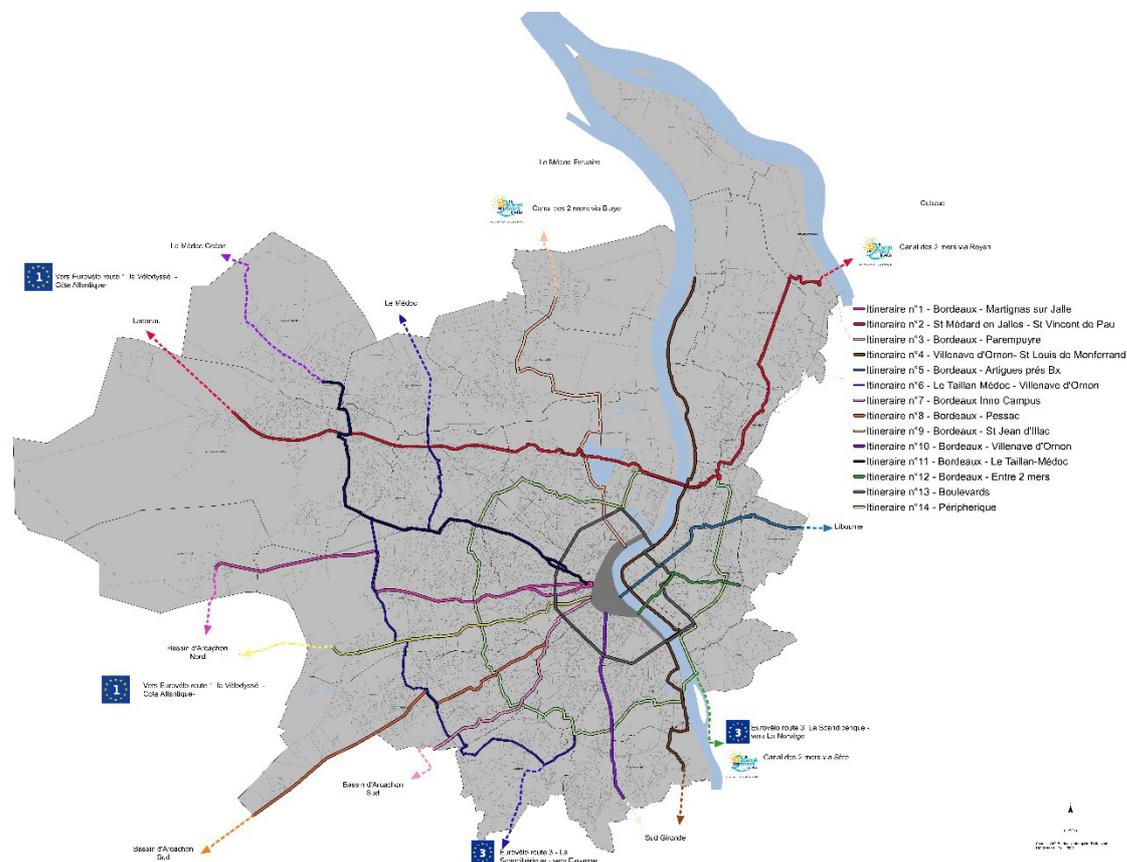
C'est tout l'objet du premier plan marche qui est proposé et dont les premières actions ont pu être intégrées dans les contrats de codéveloppement 2021-2023.

>>> Cf. Fiche 8 "mettre en œuvre le 1er plan marche"

e- Favoriser l'augmentation de la pratique du vélo

Le 3e Plan vélo métropolitain 2021-2024 entend poursuivre le développement de la pratique du vélo, qui s'est fortement développée ces dernières années et répond, tout comme la marche, à des enjeux de réduction de la congestion et de santé publique. Cette évolution positive se poursuivra donc par la réduction des discontinuités, la création de nouvelles pistes et équipements de stationnement sécurisés et la réalisation des premières branches fortement capacitaires du futur réseau express vélos (ReVE).

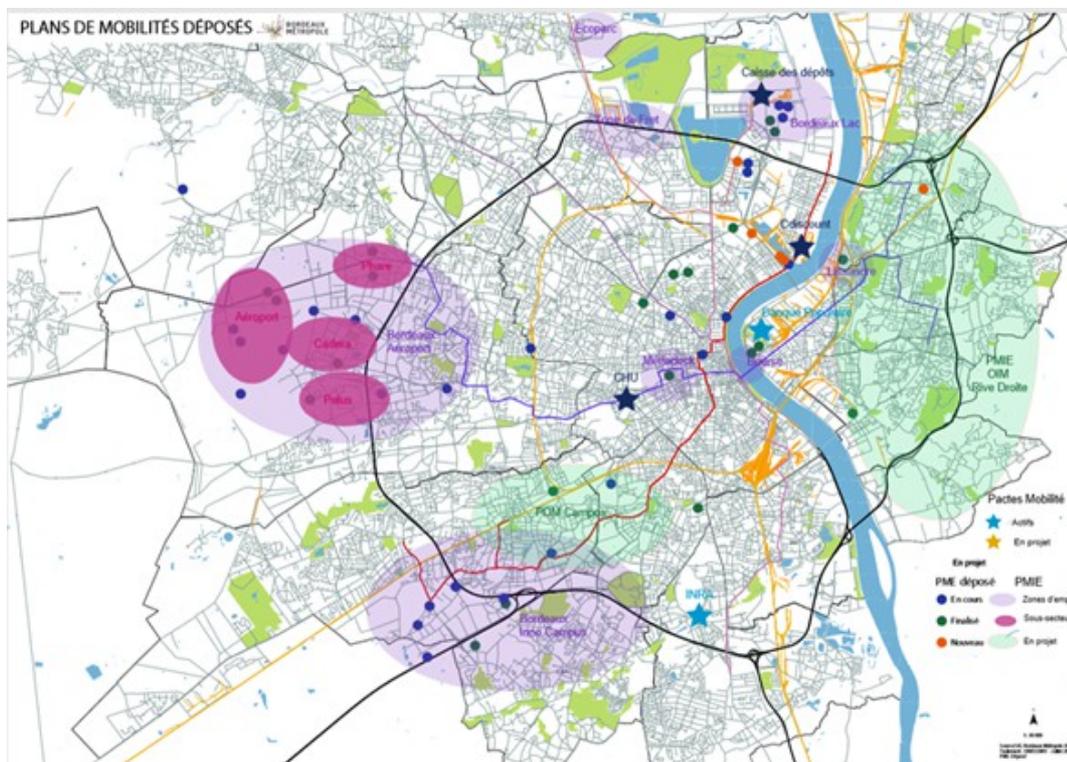
>>> Cf. Fiche 7 "mettre en œuvre le 3ème plan vélo"



f- Travailler avec les acteurs économiques et universitaires, dans le cadre de leurs plans de mobilité, pour aménager des plages horaires de travail plus larges permettant d'étaler les phénomènes de pointe et pour inciter les salariés qui font de longs trajets à voyager ensemble (covoiturage). Ce dernier objectif nécessitera la mise à disposition de puissantes applications numériques de mise en relation sur lesquelles notamment travaille le Syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilités (application Modalis).

Une plus grande incitation au partage de l'automobile (covoiturage, autopartage) permettrait de réduire les flux de circulation et de désengorger les espaces publics (stationnement) afin de donner davantage d'espaces aux modes alternatifs (marche, vélo...) mais également afin de renforcer le verdissement des espaces publics (plan 1 million d'arbres).

- >>> Cf. Fiche 13 "Déployer les plans de mobilité entreprises"
- >>> Cf. Fiche 14 "Développer les usages partagés de l'automobile"



g- Réduire la demande de déplacements :

La réduction de la demande de déplacement constitue un enjeu important qui doit mobiliser plusieurs leviers et notamment :

- En recherchant plus de synergie et d'interactions entre politique des mobilités et aménagement urbanisme ;
- En poursuivant le programme « 50 000 logements le long des axes de transports » qu'ils s'agissent du tramway, mais aussi des liaisons de bus express et enfin des gares pour valoriser le projet de RER métropolitain ;
- En déployant plus de mixité fonctionnelle (logements, économie, services) dans les opérations d'aménagement ;
- En intégrant la montée en puissance du télétravail ;
- En renforçant la coopération avec les territoires voisins.

3.1.2 Réduire les « points noirs » de la circulation sur voirie :

- En améliorant encore le fonctionnement de la rocade et de ses grandes pénétrantes (finalisation de la mise à 2x3 voies de la rocade, aménagement des échangeurs...) ;
- En complétant le maillage des liaisons routières existantes par la mise en service de nouvelles infrastructures nécessaires à la fluidification des déplacements et qui permettront des usages partagés de la voirie (couloirs bus / vélo / covoiturage) ;
- En facilitant l'accessibilité routière aux transports collectifs et développer la régulation dynamique du trafic ;
- En fluidifiant le réseau existant par une amélioration du fonctionnement des carrefours et des giratoires.

>>> Cf. fiche 9 "Améliorer le fonctionnement de la rocade et des grandes voiries pénétrantes"

>>> Cf. Fiche 10 "Améliorer le fonctionnement des voiries métropolitaines"

3.2. Deuxième enjeu stratégique : Fluidifier les liaisons Rive-droite / Rive-gauche

Le fonctionnement de la métropole reste tributaire de son développement historiquement déséquilibré entre les deux rives. La Presqu'île connaît une forme d'enclavement et la Rive-droite est tributaire des flux de passage des non-métropolitains pour accéder aux zones d'activités économiques concentrées sur la Rive-gauche. La création d'un OIM sur la Rive-droite porte l'ambition d'une inflexion de la tendance historique mais elle n'en rend pas moins nécessaire le renforcement de moyens spécifiques de mobilité.

3.2.1 Relier efficacement et rapidement la Presqu'île au cœur métropolitain

- En améliorant le fonctionnement de la liaison Presqu'île-Campus ;
- En la complétant d'itinéraires du réseau vélo express ;
- En optimisant la desserte ferroviaire ;
- En réalisant une liaison circulaire reliant les boulevards via les 2 ponts Chaban Delmas et Simone Veil ;
- En étudiant l'opportunité d'une nouvelle liaison entre la gare Saint Jean et Artigues ;
- En étudiant l'opportunité d'une liaison par le Fleuve (via Batcub).

>>> Cf. Fiche 11 "Désenclaver la Presqu'île"

3.2.2 Renforcer la capacité de franchissements du Fleuve

- En restituant la voie cyclable au niveau du pont François Mitterrand et la mise en service du nouveau pont Simone Veil (opérations déjà engagées) ; la rénovation terminée de la passerelle Eiffel et l'aménagement à venir du pont Saint Jean permettent d'envisager de nouveaux usages plus doux ;
- En étudiant la mise en service d'un nouveau mode de franchissement via une liaison par câble entre les deux rives ;
- En étudiant l'opportunité et la faisabilité d'un nouveau pont en aval du pont d'Aquitaine ;
- En développant la desserte en Batcub

>>> Cf. Fiche 6 "Transport par câble"

>>> Cf. Fiche 18 "Utiliser le potentiel offert par le fleuve"

3.3. Troisième enjeu stratégique : Offrir des alternatives attractives aux liaisons métropole/ hors-métropole

La métropole accueille deux types de flux extra-métropolitains :

- Les flux de transit pour lesquels la rocade devrait être l'axe naturel, faisant le lien entre les réseaux autoroutiers ;
- Les flux entrant et sortant de destination liée majoritairement à la concentration de l'activité économique mais aussi des services à la population (santé...), des activités culturelles, de loisirs....

Ce sont sur ces flux que le schéma des mobilités entend agir en offrant des alternatives aux automobilistes.

3.3.1 Poursuivre le rabattement des véhicules vers les lignes structurantes existantes des transports de Bordeaux Métropole

- En augmentant la capacité des parkings-relais aujourd'hui saturés, optimiser les parkings-existants sous-utilisés, créer de nouveaux parkings jugés stratégiques, mettre en place une politique tarifaire encore plus attractive ;

>>> Cf. fiche 15 "Développer l'attractivité et la capacité des P+R"

- En facilitant les itinéraires d'accès à ces parkings et rendre plus complexes les déplacements automobiles au-delà de ces parkings en généralisant l'apaisement en intra rocade (réglementation du stationnement, limitation de la vitesse, création de zones 20,30...).

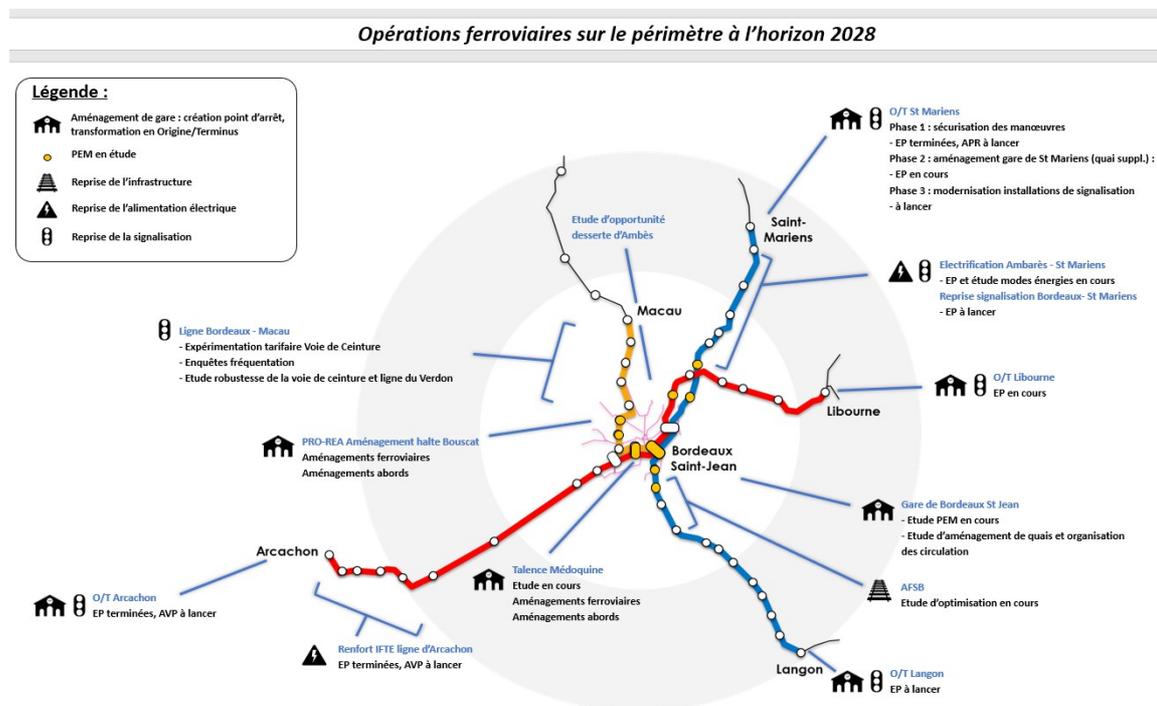
>>> Cf. fiche 12 "Apaiser l'intra rocade et les centralités urbaines, mieux intégrer les enjeux attachés au stationnement"

3.3.2 Optimiser et renforcer l'offre ferroviaire -RER métropolitain- et déployer une offre de car-express

- En mettant en service progressivement le RER dit « métropolitain » pour offrir des liaisons régulières et fréquentes (fréquence cible minima de 30') et en conditionnant le partenariat de Bordeaux Métropole à la proposition d'une offre tarifaire attractive. L'objectif est d'économiser 117 000 km voiture/jour ;
- En réalisant le plan d'aménagement des PEM (pôle d'échange multimodal) ;
- En développant les services de « car-express » en partenariat avec le Syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilités, la Région Nouvelle Aquitaine et les EPCI voisins.

>>> Cf. Fiche 2 " Car express "

>>> Cf. Fiche 3 " RER Métropolitain "



3.3.3 Réguler le trafic poids lourds

- En proposant à l'Etat d'expérimenter une régulation des trafics des poids lourds sur la rocade par la modulation des tarifs de péages sur les autoroutes d'accès afin d'encourager le passage en dehors des heures de pointe ;
- En proposant une évolution des réglementations communales de circulation des poids-lourd en conformité avec les itinéraires privilégiés du réseau hiérarchisé de voirie (plans de circulation et jalonnement) ;
- En améliorant les conditions et règles d'accès et de livraisons au centre-ville pour une distribution des marchandises plus apaisée / propre et encourager le report modal.

>>> Cf. Fiche 16 "Soutenir le fret ferroviaire"

>>> Cf. Fiche 17 "Optimiser la logistique urbaine"

3.4. Quatrième enjeu stratégique : Décarboner les mobilités

La nécessaire ambition de décarboner les déplacements conjugue les changements d'usage et les évolutions des solutions techniques.

Se déplacer moins et mieux :

- En privilégiant l'usage des « modes actifs », marche et vélo, qui sont « doux » pour l'environnement et bons pour la santé et le budget des ménages notamment pour les destinations de proximité ;
- En mettant en œuvre le plan marche qui intègre le confort du piéton dans le partage de l'espace public et le renforcement du plan vélo qui intègre la sécurisation des parcours.

Du côté de l'offre de transport, la mobilité électrique est à privilégier pour la réduction des émissions polluantes (voitures, scooters et TC). Dans cet objectif, la recharge électrique est une fonction qui doit être présente sur l'espace public et privé.

La mobilité électrique doit également se développer pour "venir booster" les déplacements vélos qui peuvent ainsi s'effectuer sur de plus grandes distances. A cet effet, il est prévu de déployer un nouveau service de prêt de vélos électriques TBM dans la future DSP transport.

Par ailleurs, la Métropole doit, dès maintenant, préparer l'évolution de sa flotte de bus vers des véhicules propres utilisant de l'électricité verte, biogaz, hydrogène.

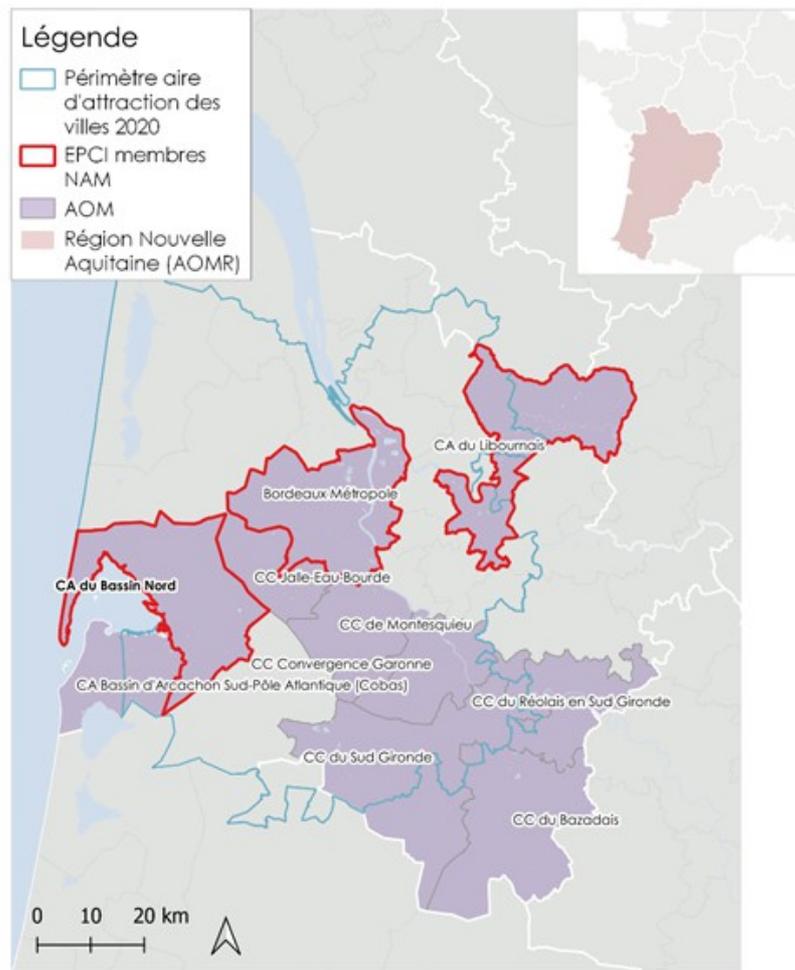
Enfin, la mise en place d'une Zone à Faible Emission (ZFE) devrait d'ici 2022 – 2023 devrait permettre de faire évoluer progressivement le parc de véhicules privés.

>>> Cf. Fiche 19 "décarboner la mobilité"

3.5. Cinquième enjeu : Favoriser une nouvelle gouvernance

La présence de nouveaux acteurs institutionnels et l'extension du périmètre de prise en considération des mobilités interrogent l'opportunité de faire évoluer la gouvernance.

Six communautés de communes girondines se sont dotées de la compétence mobilité et sont adhérentes de droit au syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilités. A l'échelon régional, le comité syndical de NAM pourrait compter 80 délégués. Cette évolution affectera les équilibres de la gouvernance territoriale.



Par ailleurs, une meilleure prise en compte des déplacements dans l'aire métropolitaine nécessite une plus grande collaboration avec les EPCI, qu'ils soient dotés ou non de la compétence mobilité. La coopération engagée par Bordeaux Métropole avec les EPCI voisins atteste à la fois de leur intérêt pour la question des déplacements et pour une réflexion partagée.

Un nouveau mode de gouvernance des mobilités devra intégrer à la fois le bon fonctionnement des déplacements à l'intérieur des cercles concentriques partant de la Métropole, pour s'élargir à l'aire Métropolitaine et au-delà et les échanges entre ces territoires de plus ou moins grande perméabilité.

Un groupe de travail sera lancé sur cette thématique afin de proposer des scénarios à mettre au débat en 2022.

3.6. Un prérequis : Soutenir budgétairement les ambitions

Le budget des mobilités doit rechercher des points d'équilibre entre l'ambition métropolitaine d'améliorer les déplacements et de les décarboner et la soutenabilité des dépenses d'investissement et de fonctionnement qui ne peuvent pas être prises en charge dans leur intégralité par le budget annexe des transports.

Au titre du budget général, des arbitrages sont nécessaires entre différentes politiques. Et plutôt que d'opposer les dépenses par nature entre elles, des convergences sont à rechercher (urbanisme et mobilité, nature et mobilité...).

S'agissant du budget annexe Transports, l'augmentation soutenue des tarifs ne peut plus connaître le même rythme d'évolution et le versement mobilité porté à son taux maximum reste dépendant de la croissance économique du territoire. A défaut de pouvoir agir de manière significative sur l'effet prix (tarif, fiscalité), seul l'effet volume reste un levier.

Des arbitrages sont également indispensables entre une politique patrimoniale responsable qui prend soin de l'existant et anticipe les charges des cycles de vie des investissements et des équipements et une politique patrimoniale d'accroissement des actifs. Ainsi, il est raisonnable d'affecter chaque année près de 30 M€ à l'entretien et la maintenance des équipements transport et 60 M€ à son renouvellement (dépôts de bus compris).

4 - Un budget ambitieux

La mise en œuvre des actions inscrites dans ce schéma des mobilités implique une forte ambition financière. Toutefois, le budget consacré aux mobilités doit trouver un équilibre entre l'ambition métropolitaine d'améliorer les déplacements et de les décarboner et la soutenabilité des dépenses d'investissement et de fonctionnement.

Au titre du budget général, des arbitrages sont donc nécessaires entre les différentes politiques menées et des convergences sont à rechercher (urbanisme / transport, nature / mobilité...).

Sur la période 2015-2020, tous budgets confondus, les dépenses en faveur de la mobilité se sont élevées à 2,363 milliards d'euros (budget principal : 355 millions, budget annexe : 2,008 milliards) dont 878 millions en investissement et 1,484 milliards en fonctionnement.

Le Plan Pluri annuel d'Investissement sur la période 2021-2026 s'élève à 1, 277 milliards d'euros soit près de 213 millions par an en moyenne sur la mandature.

PPI DGM ACTUEL 2021-2026 en M€	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total 2021-2026	Moyenne en M€/an
Budget Principal	71,8	86,3	123,2	133,1	81,4	68,8	564,6	94,10
Budget Transports	135,4	178,5	114,9	101,3	95,7	86,4	712,2	118,70
Total PPI	207,2	264,8	238,1	234,4	177,1	155,2	1276,8	212,80

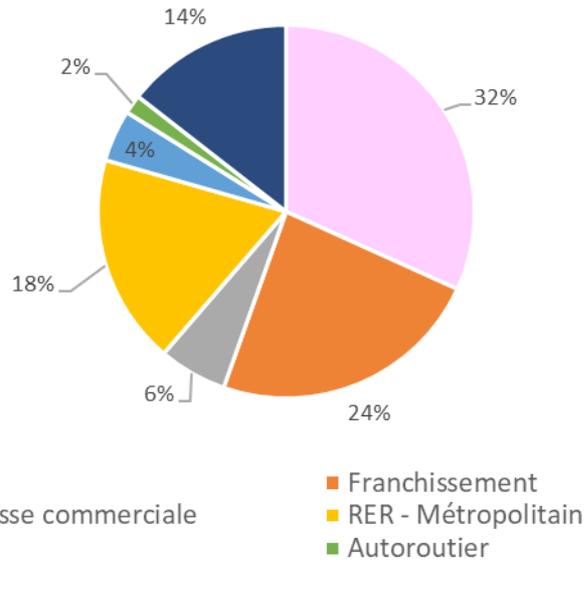
Nota : Il est à noter que 105 M€ sont inscrits en prévision dans le PPI actuel 2021-2026 au titre des Aménagements Ferroviaires du Sud de Bordeaux.

Les propositions émanant du schéma des mobilités nécessiteront une inscription complémentaire sur la mandature d'environ **312** millions d'euros soit **24 %** à inscrire en plus par rapport au Plan Pluriannuel Investissement actuel ce qui portera ce dernier à un total de l'ordre de 1,6 Mds d'euros (+100% par rapport au PPI précédent 2015-2020).

Coût total Projets	Crédits de Paiement 2021-2026	Crédits de Paiement en moyenne /an	A INSCRIRE EN COMPLEMENT SUR LA MANDATURE / PPI actuel en M€	% à inscrire en plus / PPI actuel
1 225	661	110	312	24%

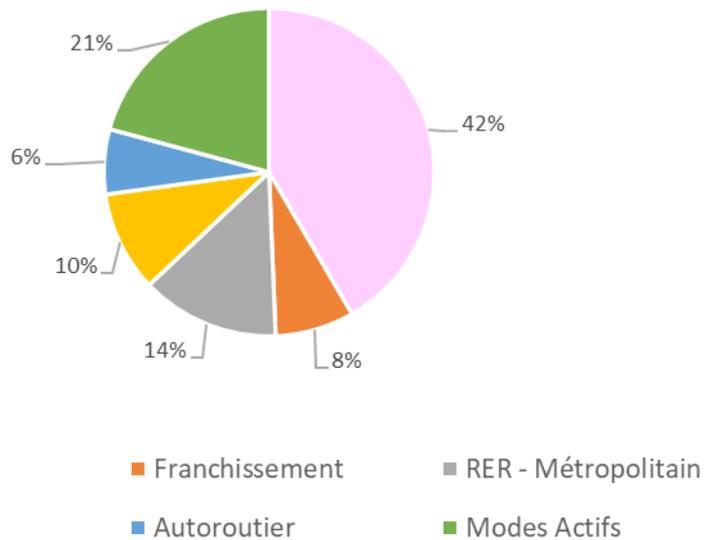
La représentation graphique ci-dessous illustre le coût total des projets par domaine d'intervention jusqu'à 2030.

Répartition des Domaines d'intervention en % (par rapport aux coûts totaux inv des projets)



Le schéma ci-dessous resitue le coût total des projets par domaine d'intervention sur la mandature.

Répartition des Domaines d'intervention (par rapport aux montants complémentaires à inscrire sur la mandature)



En 2021, le budget de fonctionnement est de 280 millions d'euros. Les projets du nouveau schéma des mobilités induiraient une enveloppe complémentaire moyenne d'un peu plus de 15 millions d'euros par an en fonctionnement, en première estimation. Le budget de fonctionnement sur la mandature 2021-2026 serait ainsi de l'ordre de 1,7 milliards d'euros.

Des études complémentaires restent à mener pour affiner ce budget. Certains projets n'ont

pu encore être chiffrés finement (extension et nouvelles liaisons de bus express...).

Au total, le budget mobilités atteindrait donc près de 3,3 milliards d'euros (+40% par rapport 2015-2020) sur la mandature (budget principal : 853 millions, budget annexe : 2,489 milliards).

Il serait constitué de 1,6 milliards en investissement (+82% par rapport 2015-2020) et de 1,7 milliards en fonctionnement (+14,5% par rapport 2015-2020).

Cela représente une dépense prévisionnelle d'un milliard supplémentaire par rapport à la précédente mandature. Ce schéma des mobilités ambitionne une augmentation importante (quasiment un doublement) de l'investissement combinée à une augmentation modérée du fonctionnement (moins d'un sixième).

5 - Le suivi

Afin d'évaluer la mise en œuvre du nouveau schéma, un bilan à n+1 sera réalisé fin 2022.

Des recalages éventuels pourront être proposés pour tenir compte des résultats de la nouvelle Enquête Ménages Déplacements prévue en 2022 ainsi que des propositions qui seront émises par le futur lauréat de Concession de service de transports publics urbains de voyageurs et de services de mobilité durables en cours de renouvellement.

Le schéma des mobilités, objet de la présente délibération, n'est pas exclusif d'autres solutions futures de mobilité à l'horizon 2050 que ce soient des modes innovants non éprouvés ou des modes classiques comme le métro.

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 la délibération n°2000/0389 du Conseil de Communauté du 26 mai 2000 approuvant le Plan de déplacements urbains,

VU la délibération n°2004/0363 du Conseil de Communauté du 28 mai 2004 approuvant la mise en conformité du Plan des déplacements urbains avec la loi relative à la Solidarité et au renouvellement urbain,

VU la délibération n°2009/0834 du 27 novembre 2009 lançant le Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains,

VU la délibération n°2016-7 du 22 janvier 2016 adoptant la stratégie métropolitaine pour les mobilités.

VU la délibération n°2018-210 du 27 avril 2018 approuvant le Plan d'Urgence Mobilités 2018-2020 ;

VU la délibération n° 2020-337 du 23 octobre 2020 relative à la révision de la stratégie des mobilités ;

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT l'intérêt de notre établissement de répondre aux besoins de déplacement,

DECIDE

Article 1 : d'adopter le nouveau schéma des mobilités de Bordeaux Métropole lequel a vocation à se substituer à la stratégie métropolitaine pour les mobilités adoptée par délibération n°2016-7 du 22 janvier 2016 ainsi qu'au schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains.

Article 2 : d'autoriser Monsieur le Président à mettre en œuvre toutes les dispositions nécessaires à l'application de la présente délibération.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à la majorité.

Contre : Monsieur ALCALA, Madame AMOUROUX, Monsieur BAGATE, Monsieur BOBET, Madame BONNEFOY, Madame BONORON, Madame BOZDAG, Monsieur CAZABONNE, Monsieur COLES, Madame DELATTRE, Madame DUMAS, Monsieur DUPRAT, Monsieur FLORIAN, Monsieur GARRIGUES, Monsieur LABARDIN, Monsieur LAMARQUE, Madame LOUNICI, Monsieur MANGON, Monsieur MILLET, Madame MILLIER, Monsieur MORETTI, Monsieur N'JIKAM MOULIOM, Monsieur PEScina, Monsieur POIGNONEC, Monsieur POUTOU, Monsieur PUJOL, Monsieur RAUTUREAU, Monsieur RAYNAL, Monsieur ROBERT, Madame ROUX-LABAT, Madame SABOURET, Monsieur SALLABERRY, Monsieur SUBRENAT, Monsieur TROUCHE, Madame VERSEPUY

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 23 septembre 2021

REÇU EN PRÉFECTURE LE : 29 SEPTEMBRE 2021	Pour expédition conforme,
PUBLIÉ LE : 29 SEPTEMBRE 2021	le Vice-président,
	Monsieur Clément ROSSIGNOL-PUECH