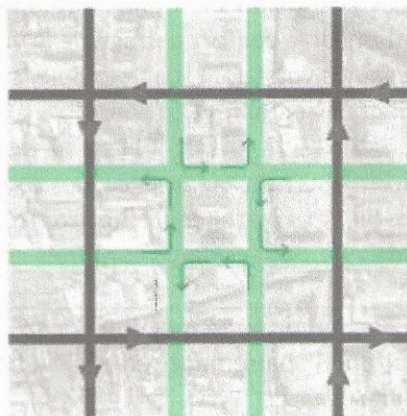


FICHE ACTION N°12	VOIRIE - APAISER L'INTRA-ROCADE ET LES CENTRALITES URBAINES – MIEUX INTEGRER LES ENJEUX ATTACHES AU STATIONNEMENT
<p>Constat</p>	<p>Au fil des années, en application de leur pouvoir de police, toutes les communes ont pris des mesures en faveur de l'apaisement de la circulation sur tout ou partie de leur territoire. Les objectifs généralement poursuivis sont la diminution du trafic et des vitesses pratiquées dans les rues résidentielles ou à usages particuliers : établissements scolaires ou commerce en particulier.</p> <p>Il s'agit d'améliorer la sécurité et le confort d'usage des espaces publics. Il existe encore un important linéaire de voirie à couvrir par de telles mesures.</p> <p>La politique de gestion du stationnement influe très directement sur les conditions générales de déplacement et sur le confort d'usage de la ville. En la matière, d'importantes marges de progrès existent. Certaines voies sont, par exemple, saturées de véhicules sans que les besoins des riverains soient correctement couverts.</p>
<p>Résultats attendus</p>	<p>Augmentation de 30% du linéaire de voies couvertes par des mesures d'apaisement (zone 30, zone de rencontre ou aires piétonnes) à horizon 2025.</p> <p>Diminution de 20% des accidents corporels en intra rocade et dans les centralités à l'horizon 2025</p>
<p>Zone 30, Zones de rencontres, Aires piétonnes</p>	<p>Description du plan prévisionnel d'actions :</p> <p>Il est à noter que l'apaisement sera le résultat de l'ensemble des actions menées et des reports modaux induits.</p> <p>Cette démarche d'apaisement s'inscrira aussi avec une gestion et appréhension globale de la circulation et en complémentarité avec les sections d'axes structurants aux caractéristiques compatibles avec un maintien à 50Km/h.</p> <p>Les études des services de l'Etat (à Bègles et à Grenoble notamment) montrent que le classement en zone 30 doit s'accompagner de mesures complémentaires (généralisation de la priorité à droite, matérialisation des double sens cyclables, modifications ponctuelles de plans de circulation, ajout de dispositifs modérateurs de vitesse, aménagements particuliers...) pour influencer sur les comportements des automobilistes. La réalisation de ces actions complémentaires peut permettre la mise en place progressive de zones 30 étendues.</p> <p>Cette action relève du pouvoir de police des maires et la Métropole conduit la matérialisation de ces mesures au titre de la compétence voirie.</p> <p>Le programme connu à ce jour comprend :</p> <p>En 2021 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Carbon Blanc et Lormont vont être intégralement couverts par une zone 30km/h à l'automne 2021 ; - L'ensemble du territoire de la ville de Bordeaux va être limité à 30 km/h, hors axes structurants, à la fin de l'année 2021 ; - 5 zones 30 vont être créées au Bouscat, ce qui va conduire à un taux de couverture très élevé - Les zone 30 de Parempuyre et du quartier Saint François Xavier de Gradignan vont être étendues ; - Des communes déjà pourvues de zones 30 vont en ajouter de nouvelles : - 3 à Pessac ; - 2 à Saint Médard et au Taillan-Médoc; - 1 à Bruges. <p>En 2022 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Floirac devrait être classée intégralement en zone 30 ;

- En complément de la limitation générale, l'intégralité de l'intra-boulevards de Bordeaux sera en zone 30 km/h avec les différents attributs associés (généralisation de la priorité à droite et des double sens cyclables). L'ambition est d'aller très vite vers une généralisation sur Caudéran et Saint Augustin (déjà très largement couvert) ;
- Le Haillan envisage la zone 30 intégrale.

L'apaisement est plus fort lorsque les mesures de modération de vitesse sont accompagnées d'une refonte du plan de circulation à l'échelle d'un quartier. Ce concept est, par exemple, en vigueur à Gand (Belgique) et se développe à Barcelone. Il se déploie déjà dans de nombreux quartiers métropolitains. Le principe : des blocs entiers ne peuvent pas être traversés en voiture mais doivent être contournés. Bordeaux Métropole accompagnera les communes qui le souhaitent sur le plan méthodologique et dans la mise en œuvre.



Certaines communes mettent également en œuvre un contrôle d'accès temporaire (au droit des écoles : cf. plan piéton) ou permanent. Ces mesures permettent de pacifier complètement des voies. Notamment, Bordeaux prévoit d'importantes extensions du périmètre à contrôle d'accès à l'intérieur des cours. Bordeaux Métropole accompagnera ces programmes, notamment sur le volet signalisation (via le FIC).

De manière complémentaire, la politique de circulation et d'apaisement devra s'appuyer sur une politique de prévention et de contrôle des usagers dangereux (circulation sur les trottoirs, non-respect de feux rouges...).

Stationnement

Description du plan prévisionnel d'actions :

Les actions sur le stationnement donnent des résultats très significatifs en termes de report modal en proportion à l'investissement consenti.

Le déploiement de la réglementation du stationnement sur voirie sur l'ensemble du territoire intra-rocade représente donc un vrai levier pour faire évoluer les pratiques de déplacement.

Cette action se basera nécessairement sur une approche territorialisée et sur décision des communes. Des extensions de périmètre réglementé sont prévues en 2021 et 2022 à Bordeaux. Les zones bleues de Talence et de Bègles vont être étendues en 2021.

Pour soutenir cette action, Bordeaux Métropole maintiendra le subventionnement à 50% de la fourniture et de la pose des horodateurs. La signalisation sera, elle, prise en charge à 100% hors crédits FIC.

Actualisation des obligations en domaine privé :

La révision du PLU sera l'occasion de faire un bilan sur les mesures précédemment adoptées et de poser la question de l'évolution des normes de stationnement.

Les pistes pourraient être :

- de nouveaux objectifs pour les activités (comme par exemple, en lien avec la génération des flux des zones d'activités économique et des grands pôles, lien avec les Plans de Mobilité Entreprises...)
- l'évolution des périmètres de modération qui pourraient être étendus le long des différentes lignes de transports structurants afin de favoriser les reports modaux ;

- le recours aux principes de foisonnement qui pourraient être favorisés grâce à une meilleure prise en compte des services de mobilité (autopartage, covoiturage) ou du télétravail ;
- pour les parkings de surface, il pourrait également être recherché le recours à des solutions de type "evergreen" pour limiter l'imperméabilisation et, plus généralement, il serait demandé une plus grande végétalisation pour lutter contre les îlots de chaleur ;
- sur les obligations en matière de stationnement vélo, elles pourraient être renforcées pour respecter deux places de stationnement vélo par logement et une meilleure prise en compte des vélos cargos.

Cette réflexion s'inscrira dans la procédure d'évaluation du PLU 3.1 qui commencera fin 2021.

Le stationnement en ouvrage :

Le maillage de parcs en ouvrage sera poursuivi dans les zones denses déficitaires, plutôt dans le cadre d'opérations d'urbanisme afin de libérer l'espace public pour d'autres usages :

- soit en tant que parking public d'un programme de ZAC (Dunant, Amédée St Germain).
- soit en parkings privés ouverts au public pour répondre aux besoins de nouveaux quartiers (Niel, Brazza, Belcier, opérations de LaFab à Mérignac...),

Les besoins ont évolué et la fréquentation de certains parkings en ouvrage a considérablement baissé, probablement de façon durable. La régie METPARK va, par conséquent, étudier la reconversion/réaffectation partielle de parkings pour accueillir des services vélos, de la logistique ou d'autres services de mobilité.

De même, la régie Metpark pourra expérimenter à nouveau des tarifs réduits destinés aux abonnés "petits rouleurs" (faible usage du véhicule) sur certains parkings peu utilisés (Centre commercial Mériadeck, Pessac centre, Mérignac centre, Porte de Bordeaux...). L'objectif serait d'encourager les résidents qui utilisent peu leur véhicule à le stationner hors voirie, éventuellement un peu à distance de leur domicile.