Le Plan Local d'Urbanisme de Bordeaux





Métropole

POA - Programmes d'Orientations et d'Actions

Programme d'orientations et d'actions Habitat

1. ffirmer la dimension sociale de la politique locale de l'habitat
2. Favoriser la production de logements neufs
3. Agir en faveur du parc existant
4. Animer, suivre, évaluer
5. Déclinaisons communales
6. Liste des acronymes

Programme d'orientations et d'actions Mobilité

Introduction
Rappel du contexte juridique
1. Organiser une Métropole apaisée
2. Conjuguer vie métropolitaine et vie de proximité
3. Favoriser les changements de comportement : passer d'une pratique monomodale à un univers multimodal
4. Mettre le développement durable au centre du projet de mobilité
5. Financer et mettre en oeuvre
6. Annexes

PLAN LOCAL D'URBANISME

PLU 3.1

BORDEAUX MÉTROPOLE

Programme d'Orientations et d'Actions

Habitat

1ère révision approuvée par délibération du Conseil de la Métropole en date du 16 décembre 2016

Dernière actualisation : 11e modification du 02 février 2024

BORDEAUX MÉTROPOLE

Sommaire

Affirmer la dimension sociale de la politique locale de l'habitat 9
1.1. Produire des logements adaptés aux besoins des familles 11
1.2. Favoriser l'accès au logement des jeunes et des étudiants 12
1.3. Agir face aux besoins liés au vieillissement et au handicap 14
1.4. Améliorer les conditions de vie des habitants des quartiers prioritaires 16
1.5. Développer et améliorer les conditions d'accueil et de logement des gens du voyage 19
1.6. Développer des solutions d'hébergement et de logement temporaire pour les personnes et ménages en difficulté 21
1.7. Développer des solutions aux situations d'habitat précaire (squats, habitat de fortune) 23
1.8. Mettre en œuvre une politique coordonnée de mixité sociale 25
Favoriser la production de logements neufs 27
2.1. Se donner les moyens de produire un minimum de 7 500 nouveaux logements par an 29
2.2. Tendre vers 40 % de logements locatifs conventionnés pour répondre aux besoins des ménages et aider les communes à répondre à leurs obligations légales 32
2.3. Favoriser l'accession sociale et abordable à la propriété 36
2.4. Encourager la qualité résidentielle 39
2.5. Encourager la qualité environnementale et énergétique 41
2.6. Faciliter la production par une politique foncière 43
Agir en faveur du parc existant 47
3.1. Accompagner la rénovation et pérenniser la qualité des quartiers prioritaires 49
3.2. Poursuivre la réhabilitation du parc locatif public 51
3.3. Promouvoir la fonction sociale du parc privé 53
3.4. Améliorer les performances énergétiques du parc privé existant et lutter contre la précarité énergétique 55
3.5. Prévenir et agir contre la dégradation des copropriétés 57
Animer, suivre, évaluer 59
4.1. Piloter et animer la politique de l'habitat 61
4.2. Financer et mettre en œuvre 63
4.3. Observer, suivre, évaluer 64
4.4. Innover et expérimenter 65
Déclinaisons communales 67
Liste des acronymes 125

Introduction

Contenu et organisation du programme d'orientations et d'actions

Contenu du programme d'orientations et d'actions

Le Programme Local de l'Habitat (PLH), est un document qui définit, pour une durée de six ans, les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergement, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements.

Il peut aujourd'hui être intégré dans le Plan Local d'Urbanisme, ce qui est le cas du PLH de Bordeaux Métropole.

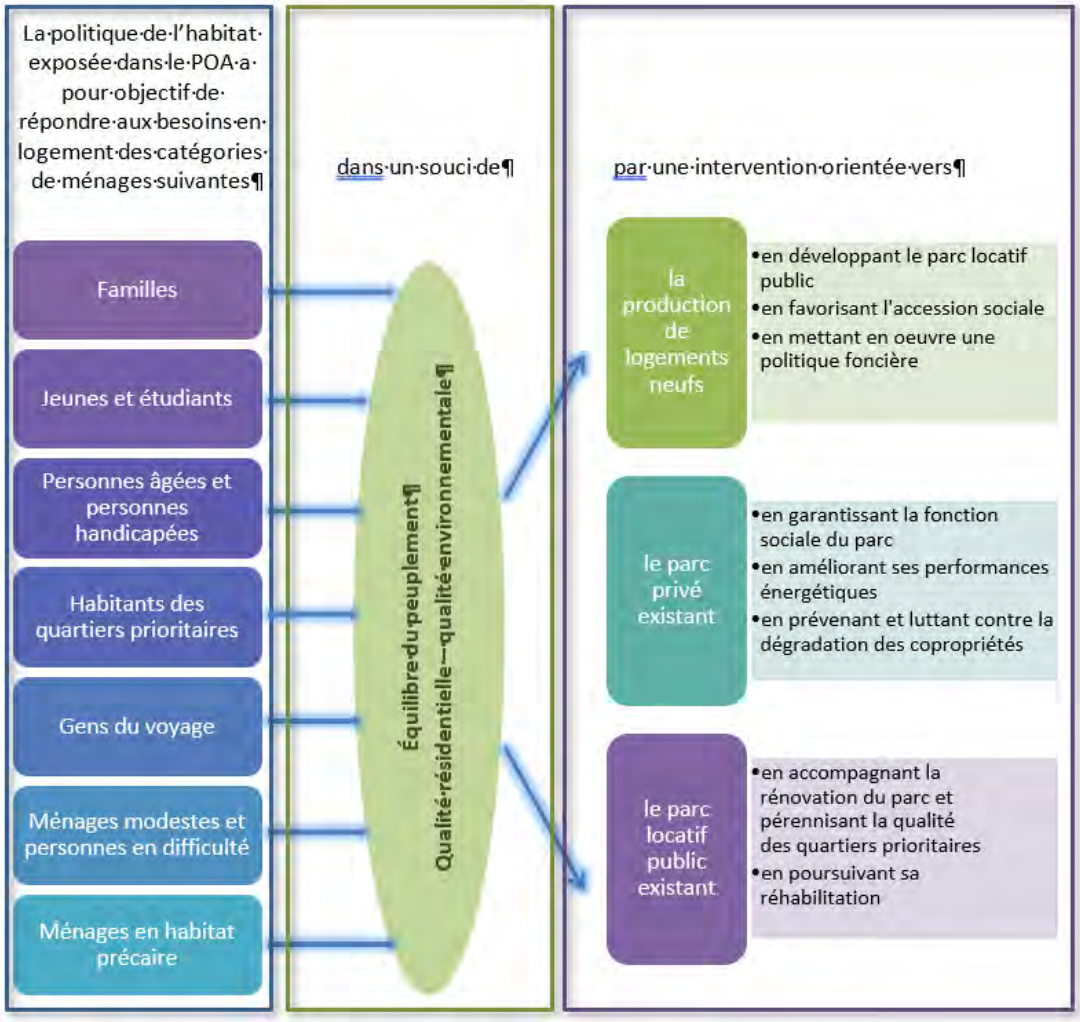
Le PLH comprend, pour l'ensemble des communes membres de l'établissement public de coopération intercommunale compétent (cf. art. R302-1 du Code de la Construction et de l'Habitation) :

- un diagnostic sur le fonctionnement du marché local du logement et sur les conditions d'habitat ;
- un document d'orientation comprenant l'énoncé des principes et objectifs du programme ;
- un programme d'actions détaillé pour l'ensemble du territoire auquel il s'applique et pour chaque commune.

En vertu des dispositions des lois n° 2009-323 du 25 mars 2009 de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion et n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, les différentes pièces constitutives du PLH sont réparties dans le PLU 3.1 de Bordeaux Métropole de la manière suivante :

- le diagnostic est intégré dans le diagnostic du PLU 3.1, dans le rapport de présentation ;
- les principes et objectifs du document d'orientation se trouvent dans le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du PLU 3.1 ;
- le programme d'actions, ainsi que la présentation du dispositif d'observation de l'habitat, sont l'objet du présent programme d'orientations et d'actions.

Organisation du programme d'orientations et d'actions



Chapitre 1

Affirmer la dimension sociale de la politique locale de l'habitat

1. Affirmer la dimension sociale de la politique locale de l'habitat

1.1. Produire des logements adaptés aux besoins des familles

1.1.1. Objectifs

L'agglomération présente un solde migratoire déficitaire pour l'ensemble des classes d'âges non étudiants. Elle peine donc à conserver dans son périmètre familles et jeunes couples. Il convient donc de produire des logements et un environnement permettant de limiter le départ de ces ménages dans les secteurs périphériques à l'agglomération et pérenniser les services et équipements déjà présents dans le territoire.
En outre, les parcours familiaux se complexifient (séparations, décohabitations, recompositions familiales) et nécessitent une diversité dans l'offre en logements et une maîtrise des coûts du logement (cf. § 2.3).

1.1.2. Principes d'action

La production de logements neufs devra veiller à offrir une typologie variée, complémentaire à l'offre existante. Elle veillera en particulier à limiter l'offre en petits logements dans les communes déjà fortement dotées, par négociation et/ou par définition de secteurs instaurant une taille minimale de logements. Les opérateurs veilleront autant que possible à proposer une offre diversifiée correspondant aux besoins des ménages occupants en portant une attention particulière :

- aux logements sociaux, en privilégiant le PLAI et le PLUS, et les petites typologies (T2, T3) ; (cf. fiche 2.2)
- à l'accession sociale sécurisée (cf. fiche 2.3)

Les produits encadrés complémentaires tels que l'accession aidée et le logement locatif intermédiaire (LLI), seront étudiés en fonction des besoins exprimés par les communes.

En outre, c'est une réflexion sur les attributs du logement qui doit être systématiquement menée. Seront privilégiées les opérations qui intègrent une réflexion sur le cadre de vie, le confort d'usage, tels que déclinés dans l'action 2.4.

1.1.3. Modalités de mise en œuvre

La réalisation de cet objectif relève de l'ensemble des actions des chapitres 2 et 3 et s'appuie plus précisément sur :

- un partenariat avec les collectivités et opérateurs publics et privés du logement ;
- la mise en œuvre de secteurs dans lesquels les programmes de logements doivent comporter une proportion de logements d'une taille minimale qu'il fixe (cf. zonage et règlement) ;
- une programmation concertée avec bailleurs et communes ;
- la délégation des aides à la pierre ;
- la stratégie foncière de l'agglomération.

1.1.4. Déclinaison spatiale

Les déclinaisons communales du Programme d'orientations et d'actions (cf. partie 5) présentent les catégories de ménages qui présentent des difficultés d'accès au logement dans la commune, comme les typologies privilégiées en fonction du statut des biens développés.

1.1.5. Déclinaison financière et partenariale

L'estimation financière de cette action est comprise dans les actions des chapitres 2 et 3.

Sa mise en œuvre repose sur la mobilisation de tous les acteurs de l'habitat et, notamment, de partenariats avec les constructeurs de logements publics et privés.

1.2. Favoriser l'accès au logement des jeunes et des étudiants

1.2.1. Objectifs

Une métropole attractive, de rayonnement national et international, doit pouvoir accueillir des étudiants et jeunes en formation, quelles que soient leurs ressources et leurs origines, dans des conditions d'accueil qui soient un des gages du maintien dans l'agglomération à la fin des études. Parallèlement, la métropole solidaire doit permettre aux jeunes les plus modestes de trouver également les conditions d'un parcours résidentiel adapté.
Au-delà de la poursuite de la réhabilitation des résidences étudiantes, il convient d'accroître l'offre en résidences universitaires (CROUS et hors CROUS) mais également de développer l'offre en habitats jeunes et en hébergements proposant une mixité des publics. Ceux-ci doivent tenir compte des caractéristiques des besoins des jeunes : ressources faibles, intermittentes, besoins allant du pérenne au très ponctuel ou temporaire.

1.2.2. Principes d'action

La mise en œuvre du plan Campus passe par l'achèvement de la réhabilitation des résidences universitaires et le développement de l'offre.

Parallèlement, doit être développée une offre mixte globale (hébergement et parc non spécifique) à destination des jeunes, dans un double souci de mixité des publics accueillis (à la fois parmi les jeunes et dans l'ensemble de la population, tout en favorisant l'intimité de chacun) et de niveaux de prix abordables.

L'ensemble de ces hébergements, étudiants ou non, doit se situer à proximité des services, des centralités, des transports en commun et/ou des pôles de formation. Ils devront être attentifs à la qualité des locaux communs et des services mutualisés.

De manière générale, il convient de développer une offre de petits logements accessibles, dans le parc locatif social notamment, dans les communes ayant un profil résidentiel et familial marqué, cette caractéristique les rendant généralement inaccessibles aux jeunes ménages.

1.2.3. Modalités de mise en œuvre

La réalisation de cet objectif relève de l'ensemble des actions des chapitres 2 et 3 et s'appuie plus précisément sur :

- une meilleure gouvernance et un partenariat avec les collectivités, opérateurs publics et privés du logement des jeunes et/ou des étudiants, qui se traduit notamment par un contrat d'objectifs et d'orientation du logement étudiant 2020-2030 avec l'Etat, le CROUS, la Région Nouvelle-Aquitaine et la Conférence départementale des organismes HLM de Gironde ;
- une programmation concertée avec bailleurs et communes ;
- la délégation des aides à la pierre ;
- la stratégie foncière de l'agglomération ;
- une politique coordonnée de peuplement (cf. action 1.8) ;
- le développement d'actions inter-générationnelles, comme le dispositif régional Un Deux Toit ;

1.2.4. Déclinaison spatiale

Les déclinaisons communales du POA (cf. partie 5) précisent les besoins locaux.

En termes d'hébergement des jeunes en formation, les secteurs privilégiés de développement de l'offre sont Bordeaux bassins à flot, OIN, Artigues, Lormont, Blanquefort, Mérignac, les communes du sud de l'agglomération... Une répartition équilibrée de l'offre doit être recherchée, dans un souci d'éviter une offre trop conséquente dans certains secteurs au détriment d'autres moins dotés.

En ce qui concerne le logement étudiant, c'est à la fois la proximité des services et des secteurs universitaires et pôles d'études qui doit être recherchée.

1.2.5. Déclinaison financière et partenariale

L'estimation financière de cette action est comprise dans les actions des chapitres 2 et 3. Sa mise en œuvre repose sur la mobilisation de tous les acteurs de l'habitat, et, notamment, de partenariats avec les bailleurs sociaux, la CD-Hlm, la CAF, l'URHAJ et les structures Habitat jeunes, le CLLAJ, le CAIO, le CROUS, le Conseil régional de Nouvelle Aquitaine, le Conseil Départemental de la Gironde, les communes...

1.3. Agir face aux besoins liés au vieillissement et au handicap

1.3.1. Objectifs

Le vieillissement de la population et la nécessité de bien vieillir a plusieurs conséquences sur le phénomène urbain et les besoins en logement :
- la population vieillissante ne dispose plus des mêmes moyens (physiques, financiers) pour entretenir un bien ou pour vivre dans une maison individuelle qui a été construite plusieurs décennies auparavant pour répondre à une famille en cours de constitution ; elle peut être amenée à rechercher un bien plus petit, moins onéreux et à proximité de commerces, services, moyens de transport, dans une ville où le quartier conjugue l'échelle de proximité ;
- la perte progressive d'autonomie nécessite une adaptation du logement et de ses abords, ainsi que le développement d'aides permettant le maintien à domicile le plus longtemps possible ;
- le besoin d'offre spécifique, même si l'entrée en structure est de plus en plus tardive, ne ralentira pas du fait de l'entrée dans le grand âge des personnes issues des classes d'âges du baby-boom.

1.3.2. Principes d'action

Bordeaux Métropole mène une politique de soutien à l'adaptation du logement privé, qui est une des priorités du PIG métropolitain, par l'abondement de droit commun.

Les bailleurs sociaux mettent en place une politique de soutien à l'adaptation des logements locatifs publics (label Aquitanis, Domofrance, Eneal, etc.).

Bordeaux Métropole encourage le développement d'une production de logements locatifs conventionnés adaptée à l'accueil des personnes et ménages âgés s'appuyant sur trois principes :

- un fléchage des attributions pour la population âgée ;
- une réflexion sur l'insertion sociale et urbaine de l'opération (services, commerces, desserte) ;
- une mise en réseau avec les CCAS et professionnels œuvrant en faveur du maintien à domicile des personnes âgées.

Les bailleurs doivent veiller à favoriser les mutations dans le parc social pour offrir aux personnes âgées, au sein du même quartier, un logement accessible et mieux adapté en termes de typologie, ce qui permettra concomitamment la libération de logements familiaux.

En outre, pour que la personne vieillissante ne devienne pas captive de son logement adapté dans un environnement hostile et mal conçu, il convient de penser à des aménagements des espaces publics et privés adaptés et de développer du mobilier urbain adapté à une autonomie réduite : éviter les obstacles, permettre la possibilité de faire des haltes sur les trajets, aménager des lieux de rencontre, etc. (cf. Programme d'orientations et d'actions mobilités).

1.3.3. Modalités de mise en œuvre

La réalisation de cet objectif relève de l'ensemble des actions des chapitres 2 et 3 et s'appuie plus précisément sur :

- un partenariat avec les collectivités, opérateurs publics et privés du logement, caisses de retraite, associations concernées, etc. ;
- une programmation concertée avec bailleurs et communes ;
- la délégation des aides à la pierre ;
- la stratégie foncière de l'agglomération ;
- une politique coordonnée de peuplement (cf. action § 1.8) ;
- le développement d'actions intergénérationnelles, comme le dispositif régional Un Deux Toit ;
- une politique d'aménagements durables adaptée ;
- une attention particulière aux mutations des secteurs pavillonnaires.

1.3.4. Déclinaison spatiale

Les déclinaisons communales du POA (cf. partie 5) précisent les besoins locaux.

De manière générale, il convient de développer une offre de petits logements accessibles, dans le parc locatif social notamment, dans les communes ayant un profil résidentiel et familial marqué, les rendant inaccessibles à des personnes vieillissantes aux faibles ressources et/ou à la mobilité réduite.

Une répartition équilibrée de l'offre doit être recherchée, dans un souci d'éviter une offre trop conséquente dans certains secteurs au détriment d'autres moins dotés. Toutefois, l'ensemble de ces logements et/ou hébergements doit se situer à proximité des services, des centralités et des transports en commun.

1.3.5. Déclinaison financière et partenariale

L'estimation financière de cette action est comprise dans les actions des chapitres 2 et 3.

La mise en œuvre de cette action repose sur la mobilisation de tous les acteurs de l'habitat, et, notamment, de partenariats avec le Conseil départemental de la Gironde, les CCAS, les opérateurs publics et privés, les associations concernées, les caisses de retraite, les professionnels agissant en faveur du maintien à domicile des personnes âgées, etc.

1.4. Améliorer les conditions de vie des habitants des quartiers prioritaires

1.4.1. Objectifs

Les habitants des quartiers prioritaires sont caractérisés par des capacités contributives limitées, ce qui réduit parfois leurs choix résidentiels. En outre, en tant que résidents, ils ne peuvent avoir qu'une action limitée sur l'amélioration de la qualité de leur logement ou de leur cadre de vie. Pour autant, ils ne doivent pas être considérés comme habitants de "seconde zone" et l'intervention patrimoniale et publique en faveur de leur habitat doit leur permettre de jouir, comme tout habitant de l'agglomération, du "droit à la ville", c'est-à-dire à une vie urbaine de qualité.

1.4.2. Principes d'action

Bordeaux Métropole œuvre à apporter une cohérence entre les différentes politiques publiques, en particulier son contrat de ville métropolitain et sa politique de l'habitat.

Sa prise de compétence de la politique de la ville, qui se traduit par l'élaboration, le pilotage et l'animation du contrat de ville métropolitain est l'opportunité d'une approche plus globale permettant d'accompagner les dispositifs, au-delà des seules actions en faveur de l'habitat. La politique de la ville métropolitaine s'appuie sur quatre piliers et présentent deux dimensions transversales. Elle développe ainsi les quatre piliers du contrat :

- le développement social (éducation, culture, loisirs, sport, santé, prévention de la délinquance, insertion sociale…) ;
- le développement économique (insertion économique, accès à l'emploi, développement de l'activité…) ;
- le renouvellement urbain et la gestion urbaine de proximité (cf. § 3.1) ;
- la citoyenneté et les valeurs républicaines.

Les deux dimensions transversales qui doivent ressortir dans l'ensemble de ces thématiques sont l'égalité hommes / femmes et la lutte contre les discriminations d'une part, et la participation citoyenne d'autre part.

En outre, deux publics prioritaires ont été identifiés et feront l'objet d'une attention et d'actions spécifiques : les jeunes et les personnes âgées.

1.4.3. Modalités de mise en œuvre

Le contrat de ville métropolitain est élaboré, co-piloté, coordonné, animé et suivi par Bordeaux Métropole, en partenariat avec l'État et les 14 communes concernées, pour lesquelles il sera décliné en 14 conventions territoriales.

L'implication de Bordeaux Métropole se traduit de huit manières différentes :

- Définir la stratégie, coordonner, mettre de la cohérence et favoriser les solidarités
- Faire évoluer ses propres politiques dans le sens de la transversalité et la déclinaison des quatre piliers (développement social, économique, renouvellement urbain, citoyenneté)
- Mettre en réseau les acteurs, animer le réseau, permettre l'échange de bonnes pratiques et la capitalisation d'expériences
- Peser, faire levier, auprès des institutions ou des grands organismes pour des actions d'envergure métropolitaine
- Mesurer, évaluer, observer, cartographier, étudier
- Organiser des formations à l'échelle de l'agglomération
- Soutenir financièrement des opérateurs d'agglomération (mutualisation)
- Communiquer, rendre lisibles les dispositifs, changer l'image des quartiers, faire savoir et faire valoir.

En outre, et conformément à la loi Egalité et Citoyenneté, Bordeaux Métropole doit élaborer, avec l'État et les communes signataires, une politique de mixité sociale proposant, en cohérence avec les objectifs du contrat de ville, des orientations d'attributions des logements sociaux afin de tendre vers le rééquilibrage du territoire métropolitain (cf. § 1.8). L'ensemble des partenaires concernés s'engageront pour la mise en œuvre de ces orientations dans le cadre d'une convention intercommunale d'attributions définissant :

- les objectifs de mixité sociale et d'équilibre entre les territoires à prendre en compte pour les attributions de logements sociaux, dont les mutations ;
- les modalités de relogement et d'accompagnement social dans le cadre des projets de renouvellement urbain ;
- ainsi que les modalités de la coopération entre les bailleurs sociaux et les réservataires pour mettre en œuvre les objectifs de la convention.

1.4.4. Déclinaison spatiale

Le contrat de Ville métropolitain, adopté en 2015, a modifié la classification des différents quartiers :

- Les quartiers prioritaires : ils sont issus de la nouvelle géographie prioritaire définie par décret n°2014-1750 du 30 décembre 2014, modifié le 14 septembre 2015, fixant la liste des quartiers prioritaires de la politique de la ville, suite à la loi du 21 février 2014 de programmation pour la Ville et la cohésion urbaine, par un critère de zonage unique de plus de 1000 habitants et de revenu médian du quartier inférieur à celui de l'aire urbaine.
- Les territoires de veille : ce sont les quartiers issus de l'ancienne géographie prioritaire. Si leur évolution les a fait sortir de la nouvelle géographie prioritaire sur le seul critère économique du revenu médian, il n'en reste pas moins que d'autres indicateurs révèlent leur fragilité. C'est la raison pour laquelle les territoires de veille restent des quartiers d'intervention du contrat de ville afin de poursuivre le soutien des acteurs de ces quartiers et l'accompagnement de leurs habitants.
- Les territoires d'observation spécifique : ces territoires, hors géographie prioritaire, dont la fragilité a été repérée, et pour lesquels les partenaires du contrat de Ville restent vigilants afin de pouvoir mobiliser les interventions de droit commun.

La nouvelle géographie prioritaire, fondée sur les différences de ressources et la densité des quartiers a réduit le nombre de quartiers. Toutefois, la notion de quartier vécu permet une approche plus globale, intégrant le quartier dans la ville et son environnement.

La géographie de la politique de la ville identifie vingt-et-un quartiers prioritaires et des territoires de veille sur 14 des 28 communes de Bordeaux Métropole.

Communes	Quartiers prioritaires	Territoires de veille	Territoires d'observation spécifique
Ambarès-et-Lagrave		Les Erables Bel Air	
Bassens	Quartier de l'Avenir	Bousquet Meignan/Barbusse	Les Sources
Bègles	Terres Neuves Monmousseau – Paty	Thorez - Goélands	
Bordeaux	Le Lac Saint-Michel Benauge – Henri sellier – Léo Lagrange Grand Parc Bacalan Carle Vernet	Claveau Chartrons Nord Belcier Saint-Jean	Paveil La Médoquine
Le Bouscat	Champs de Course		Les Ecus
Cenon	Benauge - Henri Sellier - Léo Lagrange Palmer – Saraillère - 8 mai 1945 - Dravemont		Vielle Cure
Eysines	Champs de Course Grand Caillou		Grand Louis
Floirac	Palmer – Saraillère - 8 mai 1945 - Dravemont Jean-Jaurès		Beausite
Gradignan	Barthès		
Lormont	Carriet Génicart-Est Alpilles-Vincennes-Bois Fleuri	Grand Tressan Les Akènes Quatre Pavillons – La Buttinière Bas-Carriet Génicart centre	
Mérignac	Yser – Pont de Madame Beaudésert	Les Pins Le Burck	Beutre – Chemin long
Pessac	Arago – Châtaigneraie Saige	Haut-Livrac Alouette Le Burck	
Talence	Thouars		Crespy
Villenave d'Ornon		Sarcignan	Chambéry – La Hontan

1.4.5. Déclinaison financière et partenariale

Le Contrat de Ville prévoir un programme d'équipements de proximité de 5 millions d'euros sur 5 ans et permet le soutien des acteurs de proximité dans les quartiers à hauteur de 500 000 €/an.

1.5. Développer et améliorer les conditions d'accueil et de logement des gens du voyage

1.5.1. Objectifs

L'accueil des gens du voyage reste à compléter dans Bordeaux Métropole. Plusieurs aires d'accueil et de grand passage doivent être aménagées, suivant les prescriptions du schéma départemental d'accueil des gens du voyage.
Bordeaux Métropole, compétente en matière d'aménagement, de gestion et d'entretien des aires d'accueil et de grand passage, doit réaliser les équipements permettant de répondre à la diversité des besoins.
En outre, plusieurs communes connaissent un phénomène de sédentarisation important, qui nécessite d'être encadré afin de ne pas porter atteinte à la sécurité et à la santé des personnes, ni aux espaces naturels ou agricoles.

1.5.2. Principes d'action

Compétente en matière d'aménagement, de gestion et d'entretien des aires d'accueil et de grand passage, Bordeaux Métropole définit et met en œuvre une politique d'accueil et d'accès au logement pour les gens du voyage.

Bordeaux Métropole achèvera le déploiement des aires prescrites dans le schéma départemental d'accueil des gens du voyage, tant en aires d'accueil que de grand passage.

Bordeaux Métropole facilite l'accompagnement de la sédentarisation par la participation aux MOUS communales dédiées et la mise en place d'actions intercommunales.

1.5.3. Modalités de mise en œuvre

Aires d'accueil

Bordeaux Métropole prend en charge et réalise les équipements, assure la gestion et l'entretien des aires, en lien avec les communes, qui restent compétentes sur le volet social et éducatif.

Aires de grand passage

Bordeaux Métropole prend en charge et réalise les équipements, assure la gestion et l'entretien des aires. Elle participe financièrement à la coordination départementale des grands passages estivaux pilotée par l'État.

Sédentarisation

Bordeaux Métropole participe à la production de logements adaptés dans le cadre de la délégation des aides à la pierre et la programmation de logements sociaux et très sociaux.

Ingénierie de projet

Bordeaux Métropole soutient l'ADAV pour ses missions de conseil et d'accompagnement pour la définition des équipements et des projets de sédentarisation.

1.5.4. Déclinaison spatiale

Aires d'accueil

Au titre du schéma, 3 emplacements réservés pour la création de nouvelles aires d'accueil des gens du voyage sont inscrits au PLU 3.1.

Aires de grand passage

Des emplacements pour 2 nouvelles aires de grands passages sont repérés sur les communes d'Artigues, rive droite, et Mérignac à l'ouest de l'agglomération, suivant les prescriptions du schéma départemental d'accueil des gens du voyage.

Sédentarisation

L'aide à la sédentarisation étant devenue une priorité du schéma départemental d'accueil des gens du voyage, Bordeaux Métropole cherche à développer des terrains familiaux sur l'ensemble de son territoire.

1.5.5. Déclinaison financière et partenariale

La mise en œuvre et le financement de cette action relèvent de la mobilisation et de l'intervention des partenaires suivants : Bordeaux Métropole, communes, Conseil départemental de la Gironde, État, bailleurs sociaux, ADAV, associations représentatives des gens du voyage…

Bordeaux Métropole prend en charge, pour l'investissement, la maîtrise du foncier nécessaire et l'aménagement des nouveaux équipements, les travaux de rénovation et de mise aux normes des aires les plus anciennes ou dégradées.

Elle prend également en charge les coûts de gestion des aires de grand passage, soit 32 000 € par an et participe au financement de la coordination des grands passages, soit 12 000 € par an.

Elle finance également les travaux de maintenance annuelle des équipements, la gestion et l'entretien des huit aires d'accueil et participe financièrement aux structures intercommunales gérant les deux aires situées hors de son territoire.

Elle soutient, pour ses missions de conseil et d'accompagnement pour la définition des équipements et des projets de sédentarisation, l'ADAV33.

Ces postes restent à estimer.

Les besoins d'investissement liés à la sédentarisation sont inclus dans l'action 2.2.

1.6. Développer des solutions d'hébergement et de logement temporaire pour les personnes et ménages en difficulté

1.6.1. Objectifs

Les situations de mal-logement se développent, notamment du fait de la précarisation des ménages, de l'aggravation globale de la situation des différents publics et particulièrement des plus vulnérables. Les questions de cohésion et de solidarité constituent un enjeu majeur pour le territoire de Bordeaux Métropole. Si la mise à l'abri et l'accompagnement social de ces publics relèvent en priorité des compétences de l'Etat et du Département, force est de constater que la réponse à ces besoins complexes implique l'ensemble des partenaires institutionnels et acteurs de l'Habitat. Bien que le nombre de places soit conforme à la loi, les structures d'hébergement, en situation d'engorgement, sont en nombre insuffisant dans Bordeaux Métropole, créant ainsi une « concurrence » entre les publics précaires, en fonction de leurs origines et de leurs statuts. Elles apparaissent mal adaptées à la diversité des situations de vulnérabilité et, de surcroît, mal réparties sur le territoire (concentrées sur la ville centre et les communes de la première couronne). Il est donc important d'améliorer l'offre en veillant à ces trois aspects : quantitatif, qualitatif et territorial.

1.6.2. Principes d'action

L'offre doit être confortée, pérennisée et développée, sous tous ses aspects, allant de l'urgence à l'autonomie : PLA-I adaptés, maisons-relais, hébergements d'urgence, résidences sociales, baux glissants, RHVS, sous-location, structures d'hébergement et d'insertion, etc. Au-delà de la réponse aux besoins, l'anticipation de certaines solutions, comme la production de PLA-I adaptés, permettra de constituer un volant d'offre utile au traitement rapide des situations.

Une attention particulière doit être portée à la diversité des besoins, les publics étant divers et ne nécessitant pas tous la même réponse. S'il faut veiller à ce que chaque problématique dispose d'une solution, celle-ci ne peut se permettre de mélanger les publics, comme les femmes seules avec enfants, les personnes socialement déstructurées, les jeunes majeurs, les personnes à la rue vieillissantes, celles nécessitant des soins, etc.

L'offre future doit avoir le souci d'un maillage territorial plus équilibré. Les besoins s'expriment en tous lieux du territoire métropolitain et les réponses doivent être apportées localement dans la mesure du possible. Une attention sera toutefois portée à l'insertion des opérations : la proximité des centralités et axes de transport en commun reste importante, l'insertion dans une vie de quartier également.

Ainsi, Bordeaux Métropole poursuit son investissement en faveur de l'habitat spécifique, aux côtés de ses partenaires, pour développer des projets d'hébergement et de logements temporaires en veillant à la qualité de l'offre. Ceci implique notamment :

- une répartition territoriale équilibrée et solidaire de l'offre, en lien avec les besoins repérés dans les différents documents cadres partagés et reposant sur les volontés locales,
- des structures de taille optimale, à échelle humaine, favorisant un accompagnement social efficient et une bonne gestion locative et facilitant l'équilibre d'opération,
- une réponse aux besoins des publics cibles pour chaque structure proposée,
- un niveau de redevance adapté aux ressources des résidents,
- un bon rapport « qualité/prix » des logements en terme d'habitabilité, de confort d'usage et de loyer pratiqué.

1.6.3. Modalités de mise en œuvre

Le développement de l'offre est accompagné par :

- une veille sur les DIA permettant de repérer les opportunités, notamment pour le logement adapté ;
- le développement des baux emphytéotiques pour le PLA-I adapté ;

- des montages financiers innovants ;
- différents partenariats à nouer ou conforter : communes, associations, particuliers (en vue de la médiation locative), etc. ;
- la poursuite de la plate-forme Hébergement co-pilotée par le Département et l'État ;
- l'animation par Bordeaux Métropole d'un groupe de travail dédié, mobilisant communes et associations.

La réflexion doit se faire en articulation avec le PDALHPD auquel les projets devront être conformes.

1.6.4. Déclinaison spatiale

Les déclinaisons communales du POA (cf. partie 5) précisent les projets connus. De nombreuses réflexions sont en cours pour l'émergence de nouvelles structures.

Au-delà des projets spécifiques, les communes doivent veiller à produire un minimum d'un PLA-I adapté par an pour répondre aux besoins de logement adapté et mettront en œuvre pour cela les moyens adaptés, notamment en matière de veille des DIA.

1.6.5. Traduction financière et partenariale

La mise en œuvre et le financement de cette action relèvent de la mobilisation et des interventions des partenaires suivants : communes, Bordeaux Métropole, Département de la Gironde, État, opérateurs de logement social, acteurs associatifs (CAIO, Fondation Abbé Pierre…), porteurs de projets (Diaconat, COS, Halte 33, Emmaüs, Habitat et Humanisme, ASAIS…), etc.

Les besoins en investissement sont compris dans l'action 2.2.

1.7. Développer des solutions aux situations d'habitat précaire (squats, habitat de fortune)

1.7.1. Objectifs

Depuis de nombreuses années, le territoire métropolitain est régulièrement concerné par l'installation illicite de populations sur des terrains publics ou privés. Ces installations engendrent systématiquement des situations très difficiles à gérer.

Ces situations peuvent être très diverses et nécessitent des prises en charge adaptées : habitat de fortune ou habitat précaire, squats… Les publics nécessitant une mise à l'abri sont divers : sans abri au sens large, migrants / demandeurs d'asile, mineurs isolés, communautés spécifiques (Roms, Sahraouis…). Il convient de les traiter dans une approche globale.

Bien que cette compétence relève de l'Etat, les communes et Bordeaux Métropole, attentives aux problématiques humanitaires souvent soulevées, ont accompagné, expérimenté et mis en œuvre des réponses positives au niveau communal (suivi CCAS, scolarisation, relogements…) ou métropolitain (mise à disposition de maisons, dispositif de médiation, aide à la gestion de sites…). Aujourd'hui, force est de constater que les évacuations qui constituent l'échéance systématique pour chaque site, ne conduisent qu'au déplacement et à la reconstitution d'un nouveau squat, ailleurs sur l'agglomération.

Il s'agit donc de mobiliser tous les acteurs de l'habitat pour des solutions temporaires ou pérennes de structures et pour des actions expérimentales visant à résorber ces situations d'habitat très précaires, dans une approche globale des publics concernés.

1.7.2. Principes d'action

Bordeaux Métropole et ses partenaires s'inscrivent dans le Plan quinquennal pour le logement d'abord et la lutte contre le sans-abrisme (2018-2022) afin d'expérimenter de nouvelles solutions sur le territoire girondin. Ces expérimentations, posant le logement comme facteur déterminant d'insertion et visant à renforcer l'accompagnement des publics les plus fragiles vers et dans le logement, pourront ainsi soutenir des initiatives innovantes en vue d'améliorer l'accueil des personnes sans domicile.

Le traitement des squats, de l'habitat précaire, des habitats de fortune doit se réaliser dans un souci d'insertion des personnes et ménages concernés. Des solutions globales doivent être recherchées, conjuguant un projet logement et une démarche d'insertion sociale.

Des espaces temporaires d'insertion (ETI) pourront être expérimentés afin de tenter de résorber, sur le long terme les squats sur le territoire métropolitain. Il s'agit de terrains permettant l'installation temporaire de familles et permettant de mettre en œuvre un accompagnement social global et de viser l'intégration des personnes et prioritairement leur insertion économique. Ces expérimentations reposent sur un principe essentiel de responsabilisation des personnes qui s'inscrivent dans un parcours d'insertion. Ainsi, les sites sont fermés mais les populations qui les occupent auront le choix d'accepter une proposition d'insertion globale et de respecter les engagements qu'elle implique, ou bien de refuser et donc d'être expulsées.

Les espaces temporaires d'insertion (ETI) sont une des solutions que Bordeaux Métropole cherche à développer afin de répondre au besoin de résorption des squats. Ainsi, les ETI seront expérimentés à Bordeaux Métropole (décision du Conseil métropolitain d'octobre 2017) sur le modèle observé de la métropole de Strasbourg : expérimentation mobilisée pour une durée déterminée, l'espace temporaire d'insertion est un terrain de 5 000 à 7 000 m², permettant l'installation temporaire des familles (une centaine) et leur accompagnement social (en vue de leur intégration et prioritairement de leur insertion économique) :

- Un objectif : résorber les bidonvilles en proposant une solution pérenne de relogement pour les familles. 2 à 3 ETI pourraient être ainsi recherchés.
- Un principe : pas d'évacuation sans alternative. Les sites seront fermés mais les populations qui les occupent auront le choix d'accepter une proposition d'insertion globale et de respecter les engagements qu'elle implique, ou bien de refuser et donc d'être expulsées.
- Un contrat : l'accès à l'ETI est conditionné à la signature d'une convention d'occupation temporaire entre le résident, le gestionnaire et la collectivité, engageant à l'apprentissage du français, à la recherche d'un emploi et à la scolarisation des enfants. Ce contrat impose également le respect d'un règlement intérieur de l'ETI (règles de vie communes, entretien, etc.). Ces dispositions sont essentielles à la responsabilisation des personnes qui s'inscrivent ainsi de manière cohérente dans le parcours vers leur autonomie.

Ce projet pourrait voir le jour sur le territoire de Bègles et de Mérignac (études en cours).

1.7.3. Modalités de mise en œuvre

Le traitement de ces situations passe par le partenariat avec les communes concernées, les travailleurs sociaux, le Département, l'État, les associations et doit se dérouler en lien avec le PDALHPD.

Cela implique :

- des modalités de collaboration mieux organisées et plus transparentes entre Bordeaux Métropole, l'Etat et l'ensemble des partenaires ;
- une connaissance et un suivi régulier et complet de la situation (besoins, réponses…) ;
- une gouvernance plus globale : vers un outil de pilotage, de coordination et de gestion opérationnelle.

La recherche de solutions s'appuie notamment sur la recherche de foncier ou de biens appropriés et par la mobilisation de tous les financements possibles hors droit commun pour la mise en œuvre de ces solutions. A ce titre, Bordeaux Métropole met à disposition des biens métropolitains pour le relogement temporaire de familles roms suivies par la MOUS pilotée par l'État.

Par ailleurs, Bordeaux Métropole finance un poste de médiateur pour le suivi et l'accompagnement des populations roms.

1.7.4. Déclinaison spatiale

Ces situations d'habitat précaires sont disséminées et fluctuent dans le territoire métropolitain.

1.7.5. Traduction financière et partenariale

La mise en œuvre et le financement de cette action relèvent des interventions des partenaires suivants : État, Département, Bordeaux Métropole, communes, acteurs associatifs (COS, Médecins du Monde, Secours catholique…), opérateurs de logement social, etc.

Les besoins en investissement sont compris dans l'action 2.2. La mise à disposition de biens et le poste de médiateur représentent un engagement annuel d'environ 100 000 €.

1.8. Mettre en œuvre une politique coordonnée de mixité sociale

1.8.1. Objectifs

Bordeaux Métropole s'est inscrit depuis de nombreuses années dans une dynamique de production soutenue de logements en vue de répondre à la diversité des besoins de tous ses habitants. Pour autant, le parc de logement du territoire reste marqué par des déséquilibres : l'offre sociale est inégalement répartie (le taux de logements sociaux des communes soumises à la loi SRU varie de 11,44 à 49,58%), voire concentrée sur quelques secteurs (principalement la ville-centre et la rive droite) concernant l'offre sociale à bas loyers.

Pourtant, l'attractivité de notre territoire repose également sur sa capacité à créer les conditions d'intégration de tous, y compris des plus démunis, tout en préservant les conditions du bien vivre ensemble.

C'est pourquoi, Bordeaux Métropole s'engage à animer avec tous les acteurs du logement, une démarche de mixité sociale, pour améliorer l'équilibre du territoire et le droit au logement pour tous et ainsi accompagner l'attractivité florissante de l'agglomération par l'élargissement des choix résidentiels des ménages.

1.8.2. Principes d'action

Les solidarités intercommunales au sein de Bordeaux Métropole doivent permettre d'éviter les concentrations de populations fragiles. La politique de mixité sociale doit s'appuyer sur un parc financièrement accessible qu'il faut développer dans toutes les communes de Bordeaux Métropole (cf. § 2.2).

Conformément à la loi Égalité et Citoyenneté, du 17 janvier 2017, la politique de mixité sociale proposera, en cohérence avec les objectifs du contrat de ville, et dans une démarche intercommunale et interbailleurs, des orientations d'attributions des logements sociaux afin de tendre vers le rééquilibrage du territoire métropolitain.

L'ensemble des partenaires concernés s'engageront pour la mise en œuvre de ces orientations dans le cadre d'une convention intercommunale d'attributions (CIA) définissant :

- les objectifs de mixité sociale et d'équilibre entre les territoires à prendre en compte pour les attributions de logements sociaux, dont les mutations ; ces orientations prendront en compte les capacité d'accueil et les conditions d'occupation des patrimoines, et se déclineront à différentes échelles (métropole, secteur, commune, quartier). Les quartiers prioritaires au titre de la politique de la Ville feront l'objet d'une attention toute particulière, en lien avec le contrat de ville.
- les modalités de relogement et d'accompagnement social dans le cadre des projets de renouvellement urbain ;
- ainsi que les modalités de la coopération entre les bailleurs sociaux et les réservataires pour mettre en œuvre les objectifs de la convention.

Ces orientations respecteront le cadre fixé par la Loi Égalité et citoyenneté, notamment :

- l'obligation de consacrer un quart des attributions en dehors des quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville (QPV), aux demandeurs appartenant au premier quartile fixé par le préfet de département ou à des personnes relogées dans le cadre des opérations de renouvellement urbain (ORU),
- la définition, dans les QPV, d'un objectif d'attribution pour les demandeurs appartenant aux trois autres quartiles,
- l'obligation pour chaque réservataire de consacrer un quart de ses attributions aux publics prioritaires définis notamment par le PDALHPD et la CIA.

1.8.3. Modalités de mise en œuvre

L'élaboration et la mise en œuvre d'une politique coordonnée de mixité sociale est pilotée par la Conférence intercommunale du logement, instance partenariale sur le territoire de Bordeaux Métropole, co-présidée par Bordeaux Métropole et l'Etat. La politique de mixité sociale s'appuiera sur :

- différents partenariats à nouer ou conforter : bailleurs, communes, Département de la Gironde, État, autres réservataires ;
- la mise à plat des critères d'attribution dans le cadre de l'élaboration de la convention intercommunale d'attribution ;
- la coordination des contingents des réservataires, à organiser ;
- l'organisation d'un dispositif partenarial de suivi de la demande et des attributions. Celui-ci sera défini dans le cadre du Plan partenarial de gestion de la demande et d'information du demandeur. Il portera notamment sur l'analyse de la demande, telle qu'elle s'exprime auprès des communes et des bailleurs et la réalisation d'un atlas du parc locatif social.

Dans le cadre de ses compétences accrues en matière d'habitat, et dans le prolongement des travaux de co-production de la révision du Programme local de l'habitat (PLH), la Métropole a lancé, dès 2015, une démarche d'élaboration de la politique métropolitaine de mixité sociale. Cette démarche partenariale a été confirmée lors de l'installation de la Conférence intercommunale du logement (CIL) en septembre 2016, et poursuivie depuis, à l'occasion de nombreux ateliers thématiques et territoriaux avec les services de l'Etat, les communes, les bailleurs sociaux et les associations intervenant auprès des usagers et des personnes en difficultés, afin de partager le diagnostic du territoire sur le parc social, son occupation et son évolution liée aux pratiques d'attributions de logements.

Des ateliers de travail thématiques ont été organisés en suivant, afin d'alimenter les réflexions sur les thématiques suivantes : information et accueil des demandeurs, fonctionnement des commissions d'attribution de logements (CAL), publics prioritaires…

Des ateliers de travail territoriaux ont été organisés en commune, avec les bailleurs sociaux, pour partager le diagnostic et les orientations à une échelle plus fine.

Parallèlement aux travaux de la CIL, le travail inter-bailleur, animé par l'AROSHA, s'est renforcé et a ainsi accompagné de façon opérationnelle cette démarche, notamment :

- en matière de relogement dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain : ce travail, initié pour le quartier de la Benauge, a donné lieu à une charte inter-bailleurs,
- pour la mise en place d'une plate-forme pour une bourse d'échanges de logements,
- pour une nouvelle approche de la vente HLM, en cohérence avec le PLH.

1.8.4. Déclinaison spatiale et partenariale

La déclinaison spatiale d'une politique de mixité sociale coordonnée, qui veillera à l'équilibre du territoire, sera définie dans la convention intercommunale d'attribution.

Sa mise en œuvre repose sur la mobilisation des partenaires suivants : bailleurs sociaux, CD-Hlm, réservataires, dont les collecteurs 1%, communes, CCAS, Bordeaux Métropole, Département de la Gironde, État.

Chapitre 2

Favoriser la production de logements neufs

2. Favoriser la production de logements neufs

2.1. Se donner les moyens de produire un minimum de 7 500 nouveaux logements par an

2.1.1. Objectifs

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables se fonde sur une croissance démographique soutenue, ce qui permettra à l'agglomération d'atteindre la taille nécessaire pour s'inscrire dans la hiérarchie européenne et devenir ainsi une métropole de niveau européen. La réalisation de cet objectif se traduit par la production d'un minimum de 7 500 logements par an comme réponse aux besoins de la population résidente et des nouveaux habitants, et ceci doit se réaliser en maintenant l'enveloppe urbaine à son niveau des années 2000.

2.1.2. Principes d'action

La construction passe en priorité par :

- la définition et l'optimisation des sites de projet ;
- la densification le long des axes de transport en commun structurants et autour des haltes ferroviaires et des polarités urbaines.

Toutefois, le tissu constitué présente également un gisement non négligeable, notamment en l'absence de sites de projet ou lorsque ces derniers seront réalisés.

Les opérations de construction répondront à une utilisation économe de foncier, utiliseront pleinement les droits à construire permis par le règlement et devront respecter les densités minimales instaurées sur certains secteurs et sites de projet lorsqu'elles existent.

La construction devra respecter des normes de qualité environnementale (cf. § 2.5).

La construction devra globalement tendre vers 40 % de logements locatifs sociaux conventionnés, ainsi qu'une proportion significative d'accession sociale et de produits encadrés si les besoins ont été spécifiquement identifiés par la commune, tel que précisé dans les actions 2.2, 2.3 et les déclinaisons communales du Programme d'orientations et d'actions (cf. partie 5).

Les logements locatifs intermédiaires ne sont pas considérés comme du logement locatif social ou de l'accession sociale et ne peuvent être comptabilisés comme tel dans les obligations règlementaires et les objectifs de production du PLU. Ils seront autorisés de façon exceptionnelle, si un besoin particulier est identifié sur un territoire et seront comptabilisés sur la partie libre du programme.

En l'absence de définition plus précise du statut du coliving, Bordeaux Métropole instruira ces programmes prioritairement en habitat. Ces projets seront examinés au cas par cas, en fonction des besoins des territoires.

2.1.3. Modalités de mise en œuvre

La production de logements en secteurs de projet fera l'objet d'une définition et d'une mise en œuvre des ZAC, PAE et PUP.

2.1.4. Déclinaison spatiale

La construction mobilisera en priorité les sites de projet et doit conduire à l'intensification des centralités, quel que soit leur niveau, des axes structurants de transports en commun et autour des haltes ferroviaires. Elle se décline de manière différente selon les différentes situations urbaines du territoire.

Situations urbaines	La déclinaison de la construction
Cœur historique	Secteur de développement modéré, où l'accent sera porté sur la reconquête du patrimoine vacant et la réhabilitation du parc dégradé, tout en veillant à maintenir la population résidente.
Quartiers de faubourgs denses constitués	Secteurs privilégiés de développement de l'habitat, avec une priorité donnée à la densification, aux formes compactes. Secteurs où la mixité de population doit être conservée et confortée, ce type de situation urbaine pouvant offrir un parcours complet de vie.
Sites de grands projets centraux	Secteurs préférentiels de développement de l'habitat, où la production se fera dans un souci de diversification de l'offre.
Tissus mixtes évolutifs à haut niveau de services	Secteurs privilégiés de développement de l'habitat, notamment autour des centralités et le long des axes de transport collectif.
Centralités résidentielles intermédiaires	Secteurs privilégiés de développement de l'habitat, dans un souci de structuration de l'espace urbain et de diversification de l'offre d'habitat.
Villages urbains	Zones où le développement résidentiel contribuera à conforter les centralités et à diversifier l'offre existante, en formes, statuts et typologies.
Secteurs en interaction forte avec la nature	Zones résidentielles peu denses, où le développement de l'habitat sera modéré du fait de l'éloignement des centralités et du manque de dimensionnement des infrastructures de transport et où sera confortée l'offre de nature.
Secteurs à vocation économique dominante	Secteurs où le développement résidentiel est proscrit.

Les objectifs de construction neuve sont déclinés par commune.

Commune	Objectif de construction	Moyenne annuelle
Ambarès-et-Lagrave	960	160
Ambès	30	5
Artigues-près-Bordeaux	300	50
Bassens	300	50
Bègles	1 920	320
Blanquefort	1 200	200
Bordeaux	18 000	3 000
Bouliac	240	40
Bouscat (le)	930	155
Bruges	1 230	205
Carbon-Blanc	300	50
Cenon	2 100	350
Eysines	1 080	180

Floirac	1 260	210
Gradignan	780	130
Haillan (le)	660	110
Lormont	1 200	200
Martignas-sur-Jalle	420	70
Mérignac	3 180	530
Parempuyre	660	110
Pessac	3 900	650
Saint-Aubin-de-Médoc	300	50
Saint-Louis-de-Montferrand	60	10
Saint-Médard-en-Jalles	1 200	200
Saint-Vincent-de-Paul	240	40
Taillan-Médoc (le)	810	135
Talence	1 440	240
Villenave-d'Ornon	900	150

2.1.5. Traduction financière

La production de 7 500 logements par an génère dans l'économie locale un flux financier de l'ordre de 1,5 milliard €.

2.2. Tendre vers 40 % de logements locatifs conventionnés sociaux pour répondre aux besoins des ménages et aider les communes à répondre à leurs obligations légales

2.2.1. Objectifs

Pour répondre aux besoins des ménages tout en permettant aux communes déficitaires de se mettre en conformité avec la législation, la production devra tendre vers 3 000 logements locatifs conventionnés sociaux.
Cette production conséquente doit pouvoir rééquilibrer territorialement l'offre et limiter son engorgement de manière à rendre le parc locatif social accessible à toutes les catégories de ménages potentiellement bénéficiaires mais également attractif, par une production de qualité, pour qu'il devienne une alternative à l'éloignement de l'agglomération.

2.2.2. Principes d'action

La production de logements locatifs conventionnés sociaux répond à une triple nécessité :

- produire du logement abordable et de qualité ;
- rééquilibrer l'offre à l'échelle intercommunale ;
- se mettre en conformité avec l'article L.302-5 du Code de la Construction et de l'Habitation, renforcé par la loi du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social.

Les opérations veilleront à apporter de la mixité sociale dans tous les quartiers. Elles devront se situer prioritairement à proximité des axes de transports collectifs et à proximité des centralités.

Sous réserve de modification de la politique nationale en faveur du logement, la programmation globale métropolitaine devra comprendre :

- un minimum de 30 % de PLAI (obligatoire pour les communes déficitaires) ;
- une part conséquente de PLUS, ce produit correspondant en grande partie aux besoins des ménages ;
- un maximum de 30 % de PLS, réservés en priorité à la diversification de l'offre des secteurs fortement dotés, au logement étudiant, au logement des personnes âgées ou handicapées, au logement locatif privé.
- 30 PLAI adaptés par an pour satisfaire les besoins très spécifiques (cf. § 1.6).

Notons que ces orientations concernent les équilibres globaux de production sur le territoire, en conformité avec les orientations de l'Etat dans le cadre de sa délégation à Bordeaux Métropole des aides à la pierre.

En revanche, conformément à la délégation d'aide à la pierre en cours, **à l'échelle de l'opération**, la programmation de logements sociaux cherche à privilégier les PLAI et PLUS, et s'étudie en fonction :

- des obligations règlementaires inscrites au PLU ;
- des besoins spécifiques en logements sociaux, à savoir :
  - un minimum de 40% de PLAI familial,
  - le delta en PLUS familial,
  - pas de PLS familial, sauf le cas échéant pour répondre à des besoins identifiés par la commune, notamment en logements spécifiques (logements pour personnes âgées, logements pour les étudiants, etc.) ou pour les communes fortement dotées en PLUS / PLAI pour favoriser la mixité sociale.

2.2.3. Modalités de mise en œuvre

La réalisation de cet objectif s'appuie sur :

- la délégation des aides à la pierre ;
- une programmation concertée avec bailleurs et communes ;
- un partenariat avec les collectivités et financeurs du logement ;
- un partenariat avec les constructeurs privés ;
- la stratégie foncière de l'agglomération ;
- l'instauration d'un système de décote et de bail emphytéotique sur le foncier métropolitain ;
- l'instauration d'outils réglementaires favorisant la mixité sociale (secteurs de diversité sociale et servitudes de mixité sociale, possibilité de majoration du volume constructible tel qu'il résulte des règles relatives au gabarit, à la hauteur et à l'emprise au sol, dans les secteurs mentionnés au zonage).

2.2.4. Déclinaison spatiale

Les objectifs de production de logements locatifs conventionnés sociaux sont déclinés par commune et modulés selon les situations urbaines. Toutefois ils obéissent aux principes généraux suivants :

- les communes déficitaires devront se mettre en conformité avec la loi du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social ;
- les communes situées entre 25 % et 35 % de logements locatifs conventionnés sociaux maintiendront, voire accroîtront légèrement leur taux de logements locatifs conventionnés ;
- les communes fortement dotées œuvreront à un desserrement de leur parc de logements locatifs conventionnés sociaux et une diversification de la production ;
- les communes veilleront à produire un PLA-I adapté par an, notamment en mettant en place une veille des DIA pour repérer les biens pouvant faire l'objet d'une telle opération (cf. § 1.6).

Commune	Objectif de production de logements locatifs conventionnés	Moyenne annuelle
Ambarès-et-Lagrave	420	70
Ambès	6	1
Artigues-près-Bordeaux	162	27
Bassens	108	18
Bègles	576	96
Blanquefort	360	60
Bordeaux	6 000	1 000
Bouliac	78	13
Bouscat (le)	360	60
Bruges	360	60
Carbon-Blanc	120	20
Cenon	420	70
Eysines	324	54
Floirac	318	53
Gradignan	564	94
Haillan (le)	198	33
Lormont	240	40
Martignas-sur-Jalle	252	42
Mérignac	1 116	186
Parempuyre	414	69
Pessac	1 170	195
Saint-Aubin-de-Médoc	192	32
Saint-Louis-de-Montferrand	12	2
Saint-Médard-en-Jalles	540	90
Saint-Vincent-de-Paul	48	8
Taillan-Médoc (le)	324	54
Talence	360	60
Villenave-d'Ornon	450	75

Au-delà de la déclinaison communale liée à leurs obligations légales, la production de logements locatifs conventionnés répond à des objectifs et stratégies différenciés selon les situations urbaines du territoire.

Situations urbaines	**La déclinaison de la production de logements locatifs conventionnés**
Cœur historique	Secteur peu pourvu en logements conventionnés publics, où l'enjeu est de produire du logement locatif social tout en luttant contre le logement indigne. L'action sera orientée par l'acquisition-amélioration du patrimoine ancien, mais également le conventionnement avec ou sans travaux.
Quartiers de faubourgs denses constitués	Quartiers où les opérations de logements conventionnés sont nombreuses quoiqu' inégalement réparties ; elles peuvent encore être développées, dans un souci de diversification et de mixité sociale. Leur situation péri-centrale, le maillage de services, commerces, équipements et transports en commun en font des secteurs privilégiés d'accueil du logement social.
Sites de grands projets centraux	Secteurs de développement du logement social, dans le souci d'un rééquilibrage de l'offre des communes concernées.
Tissus mixtes évolutifs à haut niveau de services	Secteurs très inégalement dotés de logements locatifs conventionnés. Le développement de ce parc dépendra donc des configurations : il sera réduit dans les communes de la rive droite, actif dans les autres communes, et toujours dans un souci de proximité des centralités et axes de transport en commun.
Centralités résidentielles intermédiaires	Secteurs déficitaires, voire très déficitaires en logements locatifs conventionnés, dans lesquels la production d'un parc de qualité et diversifié permettra le maintien des jeunes ménages, mais pourra également présenter une solution alternative pour les ménages vieillissants.
Villages urbains	
Secteurs en interaction forte avec la nature	Secteurs où la production de logements locatifs conventionnés sera limitée, du fait notamment de leur éloignement des services, équipements, commerces, transport en commun.
Secteurs à vocation économique dominante	Secteurs où le développement résidentiel est proscrit.

2.2.5. Traduction financière et partenariale

Le financement de cette action relève des interventions des opérateurs de logement social, des collectivités locales (communes, Bordeaux Métropole, Conseil départemental, Conseil régional de Nouvelle Aquitaine), de l'État, des collecteurs du 1 %, de la Caisse des Dépôts et Consignations et autres établissements financiers.

La production de 3 000 logements locatifs conventionnés sociaux par an devrait notamment mobiliser de l'ordre de 75 millions d'euros d'aides directes de Bordeaux Métropole et de 57 millions d'euros d'aides de l'État sur 6 ans, dans les conditions de financement définies dans le cadre de la délégation d'aide à la pierre 2022-2027

Les bailleurs bénéficient également d'aides indirectes telles que, exonération de taxes foncières et TVA minorée ; les locataires bénéficient d'aides personnalisées au logement, qui n'ont pas été chiffrées dans le présent document.

2.3. Favoriser l'accession sociale sécurisée à la propriété

2.3.1. Objectifs

La métropole doit être en mesure de retenir les ménages dans une démarche d'accession sur son territoire. Elle doit développer les conditions d'une production de logements à des niveaux de prix abordables pour permettre l'accession de ménages aux ressources moyennes. Les ambitions métropolitaines affichent un objectif de 30% de la production globale de logements en accession encadrée.

2.3.2. Principes d'action

Le développement d'une accession sociale sécurisée passe par la définition et le partage de valeurs cadres ciblant les ménages éligibles. Ainsi, compte-tenu des montages économiques des opérations de logements difficiles à équilibrer et des difficultés croissantes des ménages à se loger sur l'agglomération, il importe de diversifier les produits en accession sociale afin de mieux correspondre aux besoins en logements de la métropole. Il s'agit pour cela d'agir à la fois sur la définition des ménages concernés et sur la maîtrise des prix.

L'accession sociale à la propriété est réalisée par les opérateurs de logement social au titre du SIEG (Service d'Intérêt Economique Général) défini au L 411-2 du CCH. Elle est ainsi définie comme de l'accession sociale sécurisée en encadrant :

- les prix de vente maximum, sont à moduler en fonction des zonage des communes définis par arrêté du 2 octobre 2023 modifiant l'arrêté du 1er aout 2014 pris en application de l'article D. 304-1 du CCH.
- les plafonds de ressources des ménages, tels que définis par l'article L.443-1 du CCH (plafonds définis en fonction des modalités de vente et du zonage.
- les conditions de sécurisation des parcours résidentiels des ménages : garanties gratuites de rachat et de relogement pendant 15 ans en cas d'évènement majeur dans la vie du ménage, assorties le cas échéant d'une assurance revente.

Ainsi, l'accession sociale contribue au développement d'une offre sociale et solidaire. Sa mise en œuvre repose notamment sur la mobilisation de plusieurs dispositifs encadrés. Parmi ceux-ci :

- le PSLA : Le prêt social location-accession (PSLA) est un dispositif d'accession à la propriété s'adressant à des ménages sous plafonds de ressources qui achètent leur logement situé dans une opération agréée par l'Etat pour être éligible aux financements PSLA. Ainsi, le mécanisme de location-accession permet à des ménages sans apport personnel d'acquérir le logement qu'ils occupent avec un statut de locataires.
  Les opérations réalisées dans le cadre de ce dispositif comportent deux phases :
  - Au cours de la première, le logement est financé, comme dans le cas d'une opération locative classique, par un opérateur Hlm. Le ménage qui occupe le logement acquitte une redevance composée d'une indemnité d'occupation incluant les frais de gestion, et d'une épargne (la « part acquisitive »).
  - A l'issue de cette première phase, dont la durée peut être variable, le ménage a la possibilité d'opter pour le statut d'accédant à la propriété. Ce contrat est ouvert à l'acquisition dans le neuf comme dans l'ancien.

- Le BRS accession (bail réel solidaire) est considéré comme de l'accession sociale au même titre que le PSLA. Il répond aux objectifs d'accession sociale fixés dans le PLU et il participe à l'atteinte de l'objectif SRU (mais comptabilisé quantitativement comme du PLS). Ainsi, les dépenses supportées par les communes pour la production de BRS sont déductibles (tel que précisé dans l'article R.302-16 du CCH).

  Le BRS est à privilégier car il permet de garantir des niveaux de prix et de ressources des acquéreurs sur une longue durée, sans spéculation à la revente.

2.3.3. Modalités de mise en œuvre

La mise en œuvre d'une politique de développement de l'accession sociale repose essentiellement sur :

- un partenariat étroit entre collectivités et opérateurs, qu'ils soient publics ou privés ;
- une politique foncière forte devant contribuer à limiter l'évolution à la hausse des prix du foncier ;
- des outils règlementaires déclinant ces principes (UP, servitudes de mixité sociale, secteurs de diversité sociale…). Seuls les produits présentés au 2.3.2 seront pris en compte pour le respect de ces outils règlementaires ;
- la mise en place de dispositifs dédiés (aides aux ménages, abondements communaux, application de la norme de stationnement du logement social à l'accession sociale, etc.).

De manière plus ponctuelle, la réalisation de logements modulables et/ou "à finir" peut présenter une solution pour créer une offre plus abordable et susceptible de répondre aux besoins de personnalisation de l'habitat.

2.3.4. Déclinaison spatiale

À la suite de l'évaluation à mi-parcours du PLH, Bordeaux Métropole et ses partenaires ont souhaité concentrer les efforts de production sur **l'accession sociale et sécurisée**. Pour autant les objectifs définis dans le cadre du PLH incluent une production de logements abordables, en accession maîtrisée localement à prix plafonnés.

Une accession maîtrisée localement à prix plafonnés

Une réponse complémentaire peut être apportée pour permettre aux ménages, dont les ressources ne sont pas suffisantes pour accéder au marché privé, de trouver un produit adapté à leurs revenus et ainsi, faciliter leur parcours résidentiel. Cette offre abordable repose sur la maîtrise des prix de sortie, réalisée par les opérateurs privés, par exemple dans le cadre des opérations d'aménagement de La Fab et de l'OIN Euratlantique. Elle fera l'objet d'un suivi particulier.

Les objectifs du PLH n'ont pas été modifiés dans le cadre de l'évaluation à mi-parcours et feront l'objet d'une mise à jour lors d'une prochaine révision. Leur suivi distinguera les logements en accession sociale et sécurisée, et les logements en accession à prix maîtrisés.

Les objectifs de production de logements en accession sociale et abordable sont modulés selon les situations urbaines et déclinés par commune.

Les objectifs de reconstitution de l'offre sociale vendue sont également modulés par commune, chaque commune notamment celles déficitaires en logements locatifs conventionnés fixant son niveau de compensation. Cf. déclinaisons communales du POA (partie 5).

Commune	Objectif de production de logements en accession sociale et abordable	Moyenne annuelle
Ambarès-et-Lagrave	144	24
Ambès	12	2
Artigues-près-Bordeaux	36	6
Bassens	96	16
Bègles	672	112
Blanquefort	360	60

Bordeaux	3 600	600
Bouliac	-	-
Bouscat (le)	120	20
Bruges	384	64
Carbon-Blanc	30	5
Cenon	108	18
Eysines	432	72
Floirac	438	73
Gradignan	60	10
Haillan (le)	234	39
Lormont	600	100
Martignas-sur-Jalle	84	14
Mérignac	798	133
Parempuyre	126	21
Pessac	582	97
Saint-Aubin-de-Médoc	18	3
Saint-Louis-de-Montferrand	24	4
Saint-Médard-en-Jalles	240	40
Saint-Vincent-de-Paul	96	16
Taillan-Médoc (le)	120	20
Talence	360	60
Villenave-d'Ornon	-	-

2.3.5. Traduction financière et partenariale

Le financement de cette action relève des interventions des constructeurs de logements privés et publics, des collectivités locales (communes, Bordeaux Métropole, Département), de l'État, de la Caisse des Dépôts et Consignations et autres établissements financiers.

Bordeaux Métropole a mis en œuvre un dispositif d'aide à l'acquéreur sous forme de prêts bonifiés en contrepartie de prix de sortie encadrés dont l'enveloppe est évaluée à 125 000 € par an. Cette aide peut être complétée par les interventions d'autres partenaires.

En outre, Bordeaux Métropole soutient les partenaires associatifs qui accompagnent les ménages dans leur parcours d'accession.

2.4. Encourager la qualité résidentielle

2.4.1. Objectifs

Il s'agit de promouvoir un habitat attractif, répondant aux souhaits des ménages et leur offrant ainsi une alternative à l'éloignement en périphérie. Pour cela, les logements produits doivent présenter un haut niveau d'aménités, conjuguant confort d'usage et coûts de construction abordables. La qualité résidentielle et la production de logements à forte "habitabilité" sont une composante fondamentale d'une ville intense acceptée et choisie.

2.4.2. Principes d'action

Afin de limiter la consommation foncière et l'étalement urbain, sera favorisée la production de logements collectifs et d'habitat intermédiaires groupés. Partant du principe que le désir de logement individuel est le plus souvent un désir d'individualité, cet habitat nouveau veillera à ce que ce dernier se traduise dans la spécificité de chaque logement, notamment dans les opérations groupées, avec par exemple le principe d'entrée privative et distincte.

La densité sera en outre d'autant plus acceptée qu'elle se conjuguera avec intimité et diversité.

L'intimité se traduit notamment par une réflexion sur la limitation des vis-à-vis. Quant à la diversité, elle s'obtient par le jeu des volumes et des hauteurs, la création de volumes originaux, mais également dans les équilibres entre typologies, surfaces et statuts proposés.

Le logement collectif devra également développer les caractères d'un mode de vie individuel en proposant des espaces extérieurs au logement comme terrasses, balcons ou loggias. Une attention toute particulière devra être portée à l'éclairement naturel des logements et à la présence des végétaux (cf. § 2.5), dans les parties collectives et dans les parties privées, qu'elles soient visibles ou non des autres logements ou de l'espace public.

Ainsi, un usage optimal sera recherché pour chacun des logements :

- multiples orientations pour permettre la ventilation naturelle des logements et améliorer le confort d'été,
- développement des espaces extérieurs et de leurs usages,
- respect du règlement sanitaire départemental en vigueur, notamment en ce qui concerne l'implantation des sanitaires (interdiction de communication directe avec la cuisine),
- respect de la taille minimale des logements préconisée par Bordeaux Métropole,
- ...

En outre, pourront être proposés des équipements et services communs facilitant la vie urbaine collective : locaux sécurisés pour les deux roues, pour les poussettes, laveries, ateliers, voire appartements partagés.

Pourra également être introduit un principe de modularité et d'évolutivité du logement : une pièce en plus sans occupation préalablement définie (rangement, bureau, atelier, chambre...), la possibilité de modifier les cloisons intérieures, etc.

La qualité résidentielle passe également par le recours à des matériaux sains, afin de garantir une bonne qualité de l'air intérieur.

Enfin, une bonne isolation acoustique est essentielle pour une bonne qualité de vie en ville, limitant les gênes du voisinage comme des bruits de la ville. Les normes d'isolation sont renforcées au voisinage des infrastructures de transport terrestre.

2.4.3. Modalités de mise en œuvre

La mise en œuvre de ces préconisations passe essentiellement par la discussion avec les opérateurs. Il conviendra de veiller à ce que les propositions et expérimentations ne se répercutent ni dans le prix de sortie des logements, ni dans leur coût de gestion (tant publique que privée).

2.4.4. Déclinaison spatiale

Ces intentions peuvent être mises en œuvre dans l'ensemble du territoire de l'agglomération.

2.5. Encourager la qualité environnementale et énergétique

2.5.1. Objectifs

La politique en faveur du développement de l'habitat, dans une agglomération sobre, a une responsabilité environnementale. Elle doit donc veiller à prendre en compte et contribuer aux objectifs des Plans Climat-Énergie Territoriaux, à limiter les consommations en eau et à favoriser la présence de nature en ville, afin d'utiliser son effet bioclimatique et de renforcer la biodiversité.

2.5.2. Principes d'action

La réglementation thermique RT 2012 offre l'assurance d'une prise en compte qualitative de la cible énergie. Toutefois, la collectivité pourra ponctuellement se donner des objectifs supérieurs. Les opérations sur foncier maîtrisé (terrains et opérations métropolitaines) devront respecter le référentiel métropolitain de qualité environnementale des logements, respect qui devra être attesté par une certification. La convention signée avec l'organisme de certification permet aux promoteurs de bénéficier d'un tarif préférentiel.

Dans toute opération de construction, quels que soient les publics concernés, ces objectifs environnementaux qualitatifs sont prégnants et doivent consister en :

- l'intégration du bâtiment dans le site et sa conception bioclimatique : l'objectif est de traiter prioritairement de façon "passive" la plupart des exigences de confort et de réduction des besoins énergétiques, en optimisant le plan masse, le principe constructif, l'architecture du projet, les façades, choix d'isolation, stratégies de ventilation, etc. ;
- le maintien des surfaces en pleine terre, permettant l'infiltration de l'eau pluviale, afin de maintenir ainsi la vie du sol et permettre l'implantation de végétaux d'ampleur ;
- le recours à une végétation de hauteurs diversifiées et d'essences locales, dans le but notamment de réduire le phénomène d'îlot de chaleur urbain ;
- la gestion de l'eau, par une gestion de l'eau de pluie à la parcelle afin de limiter les rejets dans le réseau collectif et l'utilisation d'équipements permettant de réaliser les économies d'eau passives (tels les mousseurs pour robinet, les réducteurs de débit, les douches hydroéconomes, les systèmes double débit pour les toilettes, etc.), et en favorisant les systèmes de récupération des eaux pluviales et eaux grises ;
- le choix des matériaux et des procédés de construction : privilégier les matériaux et procédés constructifs qui limitent les impacts environnementaux, prendre en compte l'analyse du cycle de vie des matériaux dans les décisions, permettre un entretien et une maintenance simplifiés. L'usage du bois devra faire l'objet d'une réflexion à chaque étape du projet et l'origine du bois devra être contrôlée ;
- la gestion des nuisances et des déchets sur le chantier : une charte de chantiers à faible nuisances devra être appliquée par les équipes de conception du chantier et des moyens devront être mis en œuvre pour limiter les nuisances internes et externes et pour assurer la gestion des déchets du chantier ;
- l'information et la sensibilisation des futurs occupants. L'objectif est la maîtrise des charges de consommation d'énergie et d'eau pour les occupants : informer et sensibiliser les futurs occupants à la maîtrise des consommations de fluides et du tri sélectif des déchets. Cette démarche constitue le pendant des actions de sensibilisation à des mobilités plus économes en énergie prévues dans le Programme d'orientations et d'actions mobilité ;
- l'équipement des ménages en moyens de chauffage recourant aux énergies renouvelables et de récupération (ENRR).

Enfin, est encouragée la création de réseaux de chaleur et de froid urbains (RCU) alimentés en majorité par des énergies renouvelables ou de récupération (ENRR), sous réserve que leur coût global soit bénéfique pour l'usager. Un premier repérage des zones favorables à la création des réseaux de chaleur

dans les tissus constitués est fourni à titre informatif dans le diagnostic du PLU 3.1. En outre, les sites de projet sont des espaces privilégiés pour le développement de ces réseaux, désormais compétence de Bordeaux Métropole.

2.5.3. Modalités de mise en œuvre

La mise en œuvre de ces préconisations passe essentiellement par l'incitation, la responsabilisation individuelle et collective et la discussion avec les opérateurs. La certification garantit la prise en compte par l'opérateur immobilier de l'ensemble de ces cibles ainsi que celles portant sur la santé et le confort thermique (cf. § 2.4) et sur l'adaptabilité du logement (cf. § 1.3 et § 2.4). S'agissant du parc public, le coût de la certification est intégralement pris en charge par Bordeaux Métropole. La certification s'effectue sur la base d'une convention Bordeaux Métropole/opérateur.

Dans le cadre de son Plan Climat-Énergie Territorial, Bordeaux Métropole organise, en collaboration avec l'ADEME, la mise en réseau d'un certain nombre d'acteurs locaux et l'information des porteurs de projet, via les EIE (espaces info énergie).

Elle veille également à s'articuler aux PCAET de niveaux supérieurs (Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine et Conseil départemental de la Gironde) et communaux, lorsqu'ils existent.

2.5.4. Déclinaison spatiale

Ces intentions peuvent être mises en œuvre dans l'ensemble du territoire de l'agglomération.

Certaines communes ont élaboré des PCAET et ont mis en place des actions spécifiques (cf. déclinaisons communales du POA en partie 5).

2.5.5. Traduction financière et partenariale

Le financement de cette action devra mobiliser les partenaires associés aux PCAET : Club Climat, Agence Locale de l'Énergie, ADEME et associations gérant les Espaces Infos-Énergie, Fédération du Bâtiment, acteurs techniques, Conseil départemental, Conseil régional, communes…

2.6. Faciliter la production par une politique foncière

2.6.1. Objectifs

La production de 7 500 logements par an implique a minima une mobilisation et consommation foncières annuelles d'environ 90 hectares par l'ensemble des acteurs. Cette évaluation suppose une utilisation optimisée et rationnelle du foncier sur l'ensemble de l'enveloppe urbaine du territoire métropolitain, en particulier pour les opérations en secteur de renouvellement qui représentent la quasi-totalité de la production envisagée.
Entre 2006 et 2010, la consommation foncière moyenne annuelle sur Bordeaux Métropole a été d'environ 150 hectares pour une production d'environ 5 500 logements ; on vise aujourd'hui 90 hectares annuels pour un peu plus de 7 500 logements produits, soit une réduction considérable de la consommation foncière.
Sur la période du Programme d'orientations et d'actions, ce sont donc 550 hectares environ que les collectivités, opérateurs et particuliers doivent mobiliser dans l'enveloppe urbaine déjà existante.
La politique foncière, alliant stratégie, outils d'accompagnement et choix de maîtrise publique/privée, est une condition pour permettre la réalisation des objectifs de construction selon des coûts de mobilisation foncière acceptables pour l'ensemble des acteurs (propriétaires, opérateurs et acquéreurs ou occupants in fine).

2.6.2. Principes d'action

Dans la continuité des opérations de recyclage foncier qu'a largement permis d'inciter le précédent PLU, et sur la base des secteurs de projet identifiés sur le territoire, le gisement foncier dans l'enveloppe urbaine existante apparaît suffisant en quantité pour répondre aux besoins de construction à l'échéance du PLU 3.1.

Cependant, si ce gisement apparaît suffisant en quantité, il n'en recouvre pas moins des situations foncières disparates, voire complexes en vue d'une mutation (en termes de propriété, d'occupation, de pollution, etc.), et l'enjeu va porter sur sa mobilisation et la capacité des acteurs (collectivités et opérateurs) à soutenir les opérations de portage au rythme de 90 hectares par an.

La mobilisation foncière est l'œuvre de tous les acteurs de la "fabrication de la ville", et le niveau d'ambition est tel qu'elle devra être partagée entre les collectivités, bailleurs, promoteurs, aménageurs, particuliers.

Jusqu'à présent, Bordeaux Métropole mobilise en moyenne 25 à 30 ha par an pour les besoins de la production de logement, ce qui lui permet de compter aujourd'hui sur un capital d'environ 166 ha de réserves foncières à vocation urbaine ; elle maintiendra cet effort.

Ceci implique que 60 à 70 hectares par an soient mobilisés parallèlement par l'ensemble des bailleurs, promoteurs, et autres opérateurs du foncier (EPF, etc.).

2.6.3. Modalités de mise en œuvre

Politique foncière de Bordeaux Métropole

Bordeaux Métropole est historiquement l'un des plus importants acteurs fonciers sur le territoire métropolitain.

Mais les nouvelles orientations du PLU métropolitain, avec en particulier la poursuite de la croissance démographique à ***enveloppe urbaine constante***, vont avoir un impact fort sur les processus de mobilisation foncière, dans un cadre bientôt systématique de renouvellement urbain. Renouvellement urbain signifie recyclage de foncier occupé, avec des coûts de mobilisation beaucoup plus importants qu'en extension urbaine. Ce contexte pèse déjà très fortement sur le budget foncier métropolitain, il va sans nul doute peser encore plus à l'avenir.

Les opérations et programmes d'aménagement doivent en conséquence intégrer dès les phases d'études préalables les coûts de recyclage foncier, de façon à établir des programmes de construction à même de déclencher les mutations foncières et d'équilibrer les bilans d'opération.

> Libération et cession de foncier par Bordeaux Métropole dans les opérations d'aménagement et de production de logements

Grâce à sa politique de réserve foncière, ce sont environ 166 ha de foncier que Bordeaux Métropole est en mesure d'injecter dans le circuit de production de logements dans le cadre du POA Habitat dans :

- la ZAC Bastide Niel
- l'OIN Euratlantique
- la ZAC du Tasta
- le PAE du Pontet
- la ZAC des Quais
- les îlots témoins de l'opération « 50 000 logements »
- les différents secteurs de projet de la métropole (secteurs « 50 000 logements », opérations à venir, etc.).

> Poursuite de la mobilisation et du portage de foncier à travers :

- l'ensemble des modes d'acquisition foncière (acquisition à l'amiable, échange de biens, mise en demeure d'acquérir, droit de délaissement, droit de priorité sur les biens de l'État, droit d'expropriation) ;
- la veille foncière sur l'ensemble des territoires urbains ou à urbaniser du territoire métropolitain par l'usage du droit de préemption urbain ;
- la gestion des biens.

Mobilisation foncière directe par les autres acteurs de l'aménagement et de la production de logements

Les secteurs de projet urbain orientent prioritairement la mobilisation des acteurs sur :

- les Servitudes de Mixité Sociale (SMS), qui totalisent déjà dans la 7ème modification du précédent PLU un potentiel de 200 ha à mobiliser ;
- les secteurs « 50 000 » logements, en concertation avec la société publique locale *La Fab ;*
- les opérations d'aménagement amorcées, qui offrent d'ores et déjà des cessions de droits à construire (ZAC des Quais, ZAC du Tasta, Bassins à flot, etc.).

2.6.4. Déclinaison spatiale

Le potentiel foncier à mobiliser pour répondre aux besoins inscrits dans le POA a été identifié dans certains secteurs de la « *Ville en Projet* » (centralités, secteurs bien desservis en transports collectifs et équipements, zones 1AU les plus proches de centralités, etc.) ainsi que dans les périmètres connus de projet urbain, qui constituent les territoires de renouvellement urbain et de production de logement privilégiés à l'échelle de la métropole.

Dans ce potentiel de 1 326 ha de foncier stratégique à l'échelle de Bordeaux Métropole, la mobilisation de 515 à 570 ha sera nécessaire pour répondre à ces besoins. Le solde, environ 700 ha, doit être préservé pour répondre aux besoins métropolitains ultérieurs.

La mobilisation de ces 515 à 570 ha doit permettre de répondre à 80 ou 90 % des objectifs, sous l'action principale des professionnels de la ville : collectivités, aménageurs, promoteurs, bailleurs, lotisseurs, etc. Aussi, il convient de ne pas occulter le rôle que peuvent jouer les territoires constitués hors des centralités et des axes de transports collectifs pour la production de logements, dans la mesure où ils offrent des potentiels de mobilisation foncière complémentaires (environ 10 à 20 % de la production), sous l'action principale des particuliers.

Ainsi, conformément aux objectifs de réduction de la consommation foncière visés par le PLU 3.1 et aux contraintes de recyclage foncier (équilibre financier des opérations), la mobilisation foncière des acteurs devra intervenir en priorité dans les territoires de renouvellement susvisés, dont le potentiel et les besoins se déclinent de la manière suivante :

Commune	**Potentiel foncier en zone urbaine mixte en ha (hors AU99)**	**Emprises foncières à mobiliser pour les besoins habitat pour la période (ha)**
Ambarès-et-Lagrave	62	22
Ambès	1	1
Artigues-près-Bordeaux	14	8
Bassens	15	6
Bègles	30	15
Blanquefort	49	13
Bordeaux	295	126 à 180
Bouliac	18	12
Bouscat (le)	14	7
Bruges	81	16
Carbon-Blanc	30	4
Cenon	11	26
Eysines	62	17
Floirac	64	10
Gradignan	42 + campus	9
Haillan (le)	14	8
Lormont	61	16
Martignas-sur-Jalle	30	10
Mérignac	61	35
Parempuyre	30	19
Pessac	79 + campus	57
Saint-Aubin-de-Médoc	60	10
Saint-Louis-de-Montferrand	4	2
Saint-Médard-en-Jalles	39	19
Saint-Vincent-de-Paul	23	7
Taillan-Médoc (le)	83	19

Commune	Potentiel foncier en zone urbaine mixte en ha (hors AU99)	Emprises foncières à mobiliser pour les besoins habitat pour la période (ha)
Talence	5 + campus	11
Villenave-d'Ornon	44	10
Bordeaux Métropole	1 326	515 à 569

Nota : tableau élaboré sur les bases du foncier stratégique identifié et la consommation foncière constatée pour la production de logements par commune

2.6.5. Traduction financière

Le PPI foncier de Bordeaux Métropole sera dimensionné pour répondre à ces objectifs.

Chapitre 3

Agir en faveur du parc existant

3. Agir en faveur du parc existant

3.1. Accompagner la rénovation et pérenniser la qualité des quartiers prioritaires

3.1.1. Objectifs

Bordeaux Métropole est désormais compétente en matière de politique de la ville. A ce titre, elle définit, pilote et anime le contrat de ville et la stratégie métropolitaine en matière de solidarité. Les communes continuent de mettre en œuvre les actions de proximité. Bordeaux Métropole contribue à la définition et la mise en œuvre des chartes ou des conventions de gestion urbaine de proximité (GUP). Au titre du volet renouvellement urbain du contrat de ville métropolitain, elle intervient lors des conventions spécifiques sur les projets globaux qui associent Bordeaux Métropole, communes, bailleurs, autres collectivités territoriales et financeurs. Il s'agit de poursuivre la rénovation des quartiers en veillant à assurer la mixité fonctionnelle et sociale, en traitant les dents creuses et en accordant une attention particulière aux liens avec le reste de la ville.

3.1.2. Principes d'action

Garante de la cohérence des projets et de la cohésion urbaine et territoriale à l'échelle de l'agglomération, Bordeaux Métropole accompagne les projets en cours et pilote les nouveaux projets de rénovation (ANRU ou non) des quartiers prioritaires en :

- veillant au rééquilibrage de l'offre dans l'agglomération pour éviter "la ville à deux vitesses", tant par la politique de production et d'amélioration que par une politique de peuplement concertée (attributions comme relogements) ;
- participant au financement des opérations de rénovation, dans l'objectif de diminuer le reste à charge des locataires (ou a minima compenser l'augmentation des prix) ;
- accompagnant la requalification des espaces publics ;
- participant aux démolitions, sachant que celles-ci devront être limitées et avoir fait l'objet d'une étude fine d'opportunité ;
- introduisant, lorsque cela est possible, de la diversité sociale (par les produits logements) et fonctionnelle (par un zonage permettant des activités économiques ou des équipements) dans les quartiers ;
- participant activement à la gestion urbaine de proximité initiée par les communes, sur ses champs de compétence (voirie, propreté), sur la répartition des domanialités, de manière à ce que les investissements réalisés dans ces quartiers soient les plus durables possible ;
- contribuant au désenclavement des quartiers par leur ouverture aux transports en commun et le développement de solutions alternatives et complémentaires (cf. Programme d'orientations et d'actions mobilité) ;
- animant la politique de la ville à l'échelle métropolitaine (cf. § 1.4).

3.1.3. Modalités de mise en œuvre

Pour les projets en cours, Bordeaux Métropole accompagne et assure la pérennité de la rénovation urbaine, notamment par la gestion urbaine de proximité (GUP).

Quant aux nouveaux projets, Bordeaux Métropole les pilote directement.

3.1.4. Déclinaison spatiale

Les quartiers ayant ou faisant l'objet d'une démarche de rénovation urbaine et/ou de politique de la ville sont les suivants (cf. tableau page suivante).

Commune	Projets en cours	Projets à venir
Ambarès-et-Lagrave	Bel Air (veille active) Les Érables (veille active)	
Bassens	Bousquet (veille active) Meignan (veille active)	Quartier de l'Avenir - Beauval - Moura - Prévert*
Bègles	Goélands (veille active) Monmousseau (veille active) Thorez (veille active)	Paty (veille active)
Bègles, Bordeaux	Terres Neuves - Carles Vernet	
Bordeaux	Belcier (veille active) Chartrons (veille active) Saint-Jean (veille active) Saint-Michel	Le Lac - Les Aubiers* Bacalan - Claveau Grand Parc
Bordeaux, Cenon	Benauge - Henri Sellier - Léo Lagrange*	
Cenon	Pont-Rouge (veille active)	
Cenon, Floirac		Palmer-Saraillère - 8 Mai 45 - Dravemont*
Gradignan	Barthez	
Le Bouscat, Eysines	Champ de course	
Eysines	Grand Caillou Hauts de l'Hippodrome (veille active)	
Floirac		Jean-Jaurès - Cité du Midi - Libération*
Lormont	Génicart Est Grand Tressan (veille active) Apilles - Vincennes - Bois Fleuri	Carriet*
Mérignac	Beaudésert Yser - Pont de Madame Le Burck (veille active) Les Pins - Capeyron (veille active)	
Pessac	Châtaigneraie - Arago* Saige	
Talence	Thouars*	
Villenave-d'Ornon	Sarcignan (veille active)	

* projet ANRU

3.1.5. Traduction financière et partenariale

Le financement de cette action devra mobiliser les partenaires de la politique de la ville : ANRU, communes, Bordeaux Métropole, opérateurs de logement social, acteurs associatifs, Conseil Départemental de la Gironde, Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, Caisse des Dépôts et des Consignations, etc.

Le coût de l'ensemble des projets, dont la réalisation s'étendra au-delà de la durée du Programme d'orientations et d'actions, est estimé à 450 M€. Bordeaux Métropole prévoit d'y consacrer en moyenne 8,5 M€ par an.

3.2. Poursuivre la réhabilitation du parc locatif public

3.2.1. Objectifs

Au-delà des grands quartiers d'habitat social, inscrits dans la politique de la ville, le reste du parc locatif social nécessite une attention particulière pour prévenir une éventuelle dégradation. De surcroît, il doit poursuivre son amélioration en termes de qualité technique, notamment thermique et environnementale.

3.2.2. Principes d'action

Si l'entretien courant et l'amélioration générale de la qualité du bâti relèvent des organismes bailleurs, Bordeaux Métropole a mis en place une aide à la réhabilitation thermique et environnementale, dans le cadre de son Plan Climat Énergie Territorial et conformément aux objectifs du plan bâtiment Grenelle, avec la volonté de baisser (ou a minima limiter) la quittance globale du locataire. La participation de Bordeaux Métropole à la rénovation du parc de logements est conditionnée au gain énergétique prévu en fin de travaux et à la maîtrise des charges et des loyers.

3.2.3. Modalités de mise en œuvre

Le soutien de Bordeaux Métropole est conditionné à un diagnostic global de la résidence démontrant le niveau énergétique et les améliorations de confort d'usage attendus (gains de superficie par loggia ou balcon, équipements nouveaux comme ascenseur, locaux communs, etc.). Un partenariat doit être recherché avec la commune et autres collectivités ou partenaires financiers.

3.2.4. Déclinaison spatiale

Le parc potentiellement concerné par cette action, sous réserve d'éligibilité, est le suivant :

Projet	**Commune et quartier**
Des sites caractérisés par une dégradation physique, urbaine et patrimoniale et une fragilisation sociale croissante appelant à un projet urbain partenarial et à des interventions urbaines, sociales et patrimoniales	<u>Projets au stade opérationnel</u> - Ambarès-et-Lagrave, quartier Les Érables - Bègles, Mussonville - Le Bouscat, quartier des Écus - Le Bouscat, résidence Gallieni - Villenave d'Ornon, résidence Saint-Martin
	<u>Projets au stade pré-opérationnel</u> - Bassens, résidence Le Moura Jacques Prévert - Bordeaux, quartier Les Aubiers - Bordeaux, quartier Le Grand Parc - Bordeaux, quartier La Benauge - Bordeaux, cité Claveau - Bordeaux, résidence le Renard - Bordeaux, résidence Le Treuil - Cenon, Sellier / Victor Hugo - Eysines, Grand Caillou - Floirac, cité du midi - Alfred Giret / Muscari - Mérignac, résidence Bourranville - Villenave d'Ornon, résidence Chambéry - Villenave d'Ornon, résidence Trignan

	<u>Sites sans projet défini mais relevant d'une intervention à court ou moyen terme</u> - Bassens, résidence Beauval - Bègles, cité du Dorat - Bègles, Les Goélands
	- Bordeaux, résidence Port de la Lune - Eysines, résidence Grand Louis - Floirac, quartier Dravemont - Gradignan, résidences Bourg et l'Ermitage - Mérignac, résidence Yser - Mérignac, résidence Prada - Pessac, Saige
	<u>Sites sans projet défini mais relevant d'une intervention à long terme</u> - Bordeaux, résidence Le Parc de Carle Vernet - Bègles, quartier Montmousseau - Le Haillan, résidence Edmond Rostand - Mérignac, résidence Beutre
Sites relevant d'une veille sociale et urbaine, d'une vigilance en termes de gestion urbaine de proximité pour lutter contre les dysfonctionnements sociaux qui s'installent et d'interventions ponctuelles en termes de réhabilitation	- Ambarès-et-Lagrave, quartier Bel Air - Bordeaux, quartier Médoquine - Cenon, quartier Vieille Cure-Beau Site - Cenon, quartier Palmer - Cenon, résidences Saraillère / Ariane - Floirac, résidence Les Terrasses de Bel Air - Le Bouscat, résidence Champs de Course
Patrimoine situé dans des territoires en importante mutation appelant à des interventions afin d'éviter les risques de déqualification du patrimoine existant et pouvant représenter des opportunités en termes de développement de l'offre	- Bordeaux, secteur Jean Bosc - Bègles, résidence Paulette Sauboua - Blanquefort, résidence Solesse - Gradignan, résidence Le Brandier - Le Bouscat, résidence Jean Moulin - Mérignac, résidence Robinson - Pessac, résidence Larrue - Talence, résidence Château Raba - Saint-Médard-en-Jalles, résidence Berlinquant 1
Patrimoine relevant d'un projet de requalification ou de réhabilitation pouvant aller jusqu'à la démolition, voire démolition sans reconstruction, pour des raisons d'absence de marché ou d'inadaptation du produit par rapport à la demande ou à l'environnement proche	- Bordeaux, résidence Les Acacias - Bordeaux, résidence Paul Boncourt - Bordeaux, résidence Paveil - Cenon, résidence Camille Pelletan - Floirac, résidence Pinel - Villenave d'Ornon, résidence La Hontan

3.2.5. Traduction financière et partenariale

Le financement de cette action devra mobiliser les opérateurs et partenaires du logement social : communes, Bordeaux Métropole, opérateurs de logement social, Conseil Départemental de la Gironde, Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, Caisse des Dépôts et des Consignations, ADEME, FEDER, etc.

Bordeaux Métropole accompagnera cette action à hauteur de 1 M€ par an au titre du PCAET et, jusqu'en 2018, soutient la réhabilitation de grands ensembles de logements dans le cadre de sa convention avec Aquitanis à hauteur de 45 M€.

3.3. Promouvoir la fonction sociale du parc privé

3.3.1. Objectifs

Le parc privé constitue près de 80% des résidences principales de l'agglomération. Sa fraction la plus ancienne nécessite une mise à niveau en termes de qualité et de confort, sans que toutefois celle-ci n'aboutisse à une éviction de ses occupants les plus modestes. Ce parc doit voir sa fonction sociale confortée par le développement de loyers maîtrisés ; parallèlement, la lutte contre le mal logement et la démarche d'adaptation des logements au vieillissement et au handicap doivent être poursuivis.

3.3.2. Principes d'action

L'action en faveur du parc privé se décline en plusieurs axes prioritaires :

- la lutte contre le mal-logement, le logement indigne, afin d'offrir aux ménages des conditions décentes d'habitat, notamment par l'instauration d'outils permettant de prévenir la survenue de nouvelles situations complexes sur certains territoires à enjeux :
  - le permis de louer est instauré sur des périmètres identifiés comme ayant une proportion importante d'habitat dégradé. Il permet d'interdire ou de soumettre à condition la mise en location d'un bien qui porterait atteinte à la sécurité ou la salubrité des occupants,
  - la déclaration préalable de mise en location : elle n'empêche pas la mise à disposition d'un logement, mais permet une veille sur le marché locatif et la mobilisation des outils existants lorsqu'une situation de mal logement est détectée,
  - le permis de diviser est destiné à prévenir la création de logements non conformes aux règles essentielles d'habitabilité et de sécurité. Il permet également de réguler le développement de découpes excessives d'immeubles, de maîtriser la division pavillonnaire ou la création inadaptée de logements dans des bâtiments à vocation économique, etc.
- la résorption de la vacance, de manière à accroître le parc de résidences principales et réduire les situations de délaissement propices à l'insalubrité que peut entraîner une vacance prolongée ;
- l'adaptation du logement au vieillissement et au handicap, qui est une préoccupation de l'ensemble du parc, mais qui est particulièrement cruciale dans un parc ancien aux contraintes techniques et architecturales particulières ;
- l'amélioration des performances énergétiques du parc et la lutte contre la précarité énergétique (cf. § 3.3) ;

L'action publique en faveur du parc locatif est conditionnée à la production de loyers abordables et au maintien dans les lieux, le cas échéant, des ménages modestes, pour conserver à ce parc une vocation d'accueil social des ménages modestes.

Le maintien et le développement de la fonction d'accueil du parc privé s'inscrit notamment dans le champ du PDALHPD et de la mise en œuvre du DALO, avec lesquels ils s'articulent.

3.3.3. Modalités de mise en œuvre

L'intervention de Bordeaux Métropole se déploie autour de trois axes : un outil opérationnel, une instance chargée de la lutte contre l'habitat indigne et la mise en place en 2022 d'outils permettant de prévenir la survenue de nouvelles situations de mal logement.

L'outil opérationnel de Bordeaux Métropole est le Programme d'Intérêt Général (PIG) « Un logement pour tous au sein du parc privé », programme incitatif quinquennal visant à améliorer des ensembles d'immeubles ou de logements. Celui-ci, doté d'un dispositif d'animation, doit bénéficier :

- aux propriétaires occupants pour l'amélioration des conditions d'habitabilité, notamment la lutte contre l'habitat indigne ou très dégradé, l'adaptation du logement au vieillissement et au handicap, en vue du maintien dans les lieux ;

- aux propriétaires bailleurs pour aider à la rénovation de leur patrimoine, développer les loyers conventionnés et maîtrisés en deçà des loyers de marché, et pour contribuer à la sortie de vacance structurelle (c'est-à-dire supérieure à 2 ans).

Il porte sur l'ensemble du territoire métropolitain, hors autres programmes animés de type OPAH.

Bordeaux Métropole a structuré une instance métropolitaine ayant pour vocation, en lien avec les communes qui disposent des pouvoirs de police :

- d'animer le repérage et le partage des situations de mal logement, à partir notamment des dispositifs animés d'amélioration de l'habitat ;
- de coordonner l'action des acteurs de la lutte contre le mal logement sur notre territoire afin de définir de manière partenariale les outils (coercitifs, financiers, judiciaires, sociaux, etc.) à mettre en place pour traiter les situations repérées ;
- d'harmoniser les pratiques et de favoriser les retours d'expériences réussies.

Dans un premier temps, liée au Pôle Départemental de Lutte contre l'Habitat Indigne, cette instance pourra, à terme, prendre la forme d'un pôle métropolitain de lutte contre l'habitat indigne.

Enfin, un service d'instruction permis de louer / déclaration de louer / permis de diviser est créé en 2022 au sein de Bordeaux Métropole. Il est chargé de réceptionner les demandes des usagers, de contrôler les logements au vu des règles d'habitabilité et de mobiliser les outils existants lorsqu'une situation de mal logement est détectée. Ces dispositifs sont assortis de pénalités diligentées par les services de l'Etat.

3.3.4. Déclinaison spatiale

Le PIG est relancé pour la période 2019-2024. Il vise à l'amélioration de 100 logements locatifs et 380 logements occupés par leur propriétaire par an, soit 1900 logements à l'échéance du programme. Les objectifs sont modulés par commune, en fonction de l'importance du parc à requalifier et/ou à adapter.

En outre, plusieurs autres dispositifs animés locaux sont en cours ou en projet.

Le centre ancien de Bordeaux fait également l'objet d'un traitement de ses logements dégradés, via une OPAH-RU qui dispose d'un volet spécifique à la réhabilitation des copropriétés dégradées.

Des OPAH-copropriété dégradée sont à l'œuvre sur plusieurs communes, conditionnées notamment par les votes des assemblées générales des copropriétaires (cf. § 3.5).

Les périmètres d'instauration des outils permis de louer / déclaration de louer / permis de diviser ont été déterminés en fonction des enjeux locaux identifiés : secteurs présentant une part importante d'habitat dégradé ou en voir de dégradation, secteurs à forte pression immobilière sur le parc ancien, notamment du fait de la forte tension sur le logement étudiant, secteurs sur lesquels des servitudes de taille de logement sont inscrites au PLU, etc. Ces périmètres sont définis par délibération du Conseil de Métropole.

3.3.5. Traduction financière et partenariale

Le financement de cette action mobilise les partenaires du logement privé : communes, Bordeaux Métropole, ANAH, État, Conseil départemental de la Gironde, Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, collecteurs 1%, caisses de retraite, SACICAP, CAF, etc.

Bordeaux Métropole accompagnera cette action à travers son PIG et les autres dispositifs, à hauteur de 720 000 € par an, dédiés à l'aide aux travaux et à l'ingénierie des programmes.

3.4. Améliorer les performances énergétiques du parc privé existant et lutter contre la précarité énergétique

3.4.1. Objectifs

Le parc privé ancien, notamment celui qui est antérieur à la mise en place de réglementations thermiques (1975), est fortement consommateur d'énergie. Outre la nécessité de réduire les émissions de ce parc de manière à lutter contre le changement climatique, il est important de se placer du point de vue de la facture énergétique des ménages, qui, dans ce parc mal isolé, peut rapidement conduire à la précarité.

3.4.2. Principes d'action

Selon les projections du Plan Climat Énergie Territorial métropolitain, pour atteindre le facteur 4, les consommations énergétiques du parc bâti existant (logements et tertiaire) doivent diminuer de 60% d'ici 2050 et par ailleurs, l'énergie utilisée par ce secteur devra être à 80% d'origine renouvelable. Le plan bâtiment national prévoit quant à lui une diminution de 38% des consommations énergétiques et de 50 % des émissions de GES dans le secteur du bâtiment d'ici 2020.

3.4.3. Modalités de mise en œuvre

La lutte contre le changement climatique et en faveur de la maîtrise de l'énergie s'inscrit dans le plan national de rénovation énergétique de l'habitat (PREH) et s'appuie localement sur les Espaces Info Énergie. Un dispositif métropolitain Plan Climat d'aides financières aux particuliers pour la réhabilitation énergétique de leur logement et à l'équipement en dispositifs de chauffage ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération est mis en place. Ce dispositif s'applique depuis 2015 sur l'ensemble du territoire métropolitain et est déployé conjointement et de manière complémentaire au Programme d'intérêt général (cf. § 3.3). Les deux programmes font l'objet d'une communication coordonnée auprès du public. L'objectif est d'aider, via le dispositif Plan Climat, la réhabilitation d'environ 1 000 logements par an.

Il bénéficie aux propriétaires occupants (sous conditions de ressources du PTZ) de maisons individuelles et pourra s'étendre, dans une deuxième phase, aux bailleurs (sous condition de conventionnement). Il permet de participer au financement de travaux d'isolation de toitures et de remplacement d'équipements de chauffage par des équipements performants et/ou ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération.

Ces aides financières s'inscrivent dans une démarche plus globale de coordination des acteurs, appelée plate-forme locale de rénovation énergétique (PLRE). Cette plate-forme répond à l'appel à manifestation d'intérêt lancé par la Direction régionale Aquitaine de l'ADEME.

L'objectif est d'améliorer et soutenir l'accompagnement global des particuliers, de mobiliser les professionnels du bâtiment, de l'immobilier et du secteur bancaire afin de faciliter la concrétisation des projets de rénovation énergétique des particuliers. Cette plate-forme permet de :

- mobiliser les structures publiques et privées du territoire pour atteindre les objectifs de réduction de gaz à effets de serre et lutter contre la précarité énergétique ;
- stimuler la demande en travaux de rénovation des particuliers ;
- participer à la structuration de l'offre des professionnels de la construction ;
- engager le secteur bancaire à proposer une offre de financement des travaux adéquate ;
- impliquer les professionnels de l'immobilier.

Plus spécifiquement, la lutte contre la précarité énergétique, en lien avec le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET), porte sur :

- la limitation des consommations énergétiques et fluides (modes de chauffage, économiseurs d'eau, énergies renouvelables),
- l'isolation thermique des bâtiments,
- des actions de sensibilisation aux éco-gestes...

L'action de Bordeaux Métropole s'inscrit dans son programme d'actions annualisé en tant que délégataire des aides à la pierre, qui présente les priorités, les objectifs quantitatifs, qualitatifs, les critères d'octroi et les moyens ainsi que dans son règlement d'intervention pour l'habitat et la politique de la ville. Le soutien à la rénovation énergétique relève de son Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET).

3.4.4. Déclinaison spatiale

Cette action, qui cible notamment le parc antérieur à 1975, concerne l'ensemble du territoire métropolitain.

3.4.5. Traduction financière et partenariale

Le financement de l'action mobilise les opérateurs et partenaires du logement privé : communes, Bordeaux Métropole, ANAH, État, Conseil régional de Nouvelle Aquitaine, ADEME, SACICAP, CAF, etc.

Bordeaux Métropole l'accompagnera notamment à travers son intervention au titre du PCAET de l'ordre de 0,4 M€ par an.

3.5. Prévenir et agir contre la dégradation des copropriétés

3.5.1. Objectifs

Le territoire métropolitain dispose d'un certain nombre de copropriétés des années 50 à 90 qui présentent des signes de vieillissement, de fragilisation, voire de dégradation ou de défaillance. Or, pour des raisons sociales et urbaines, il est important de maintenir ce parc à un niveau décent d'entretien et d'éviter que ces copropriétés ne deviennent des lieux de relégation ou de mal-logement, tout en maintenant leur rôle d'accueil des ménages à faibles et moyennes ressources, en poursuivant un objectif de mixité sociale.

3.5.2. Principes d'action

Les politiques préventives visent à prévenir la fragilisation du parc des copropriétés des années 50 à 90. Elles s'appuient, en amont, sur le repérage de copropriétés donnant des signes de fragilité, permettant la mobilisation des partenaires et la définition de stratégies d'intervention. Elles s'inscrivent dans un contexte qui peut prendre différentes formes : prévention ou accompagnement par des actions à but curatif, dispositif gradué en fonction des difficultés rencontrées.

3.5.3. Modalités de mise en œuvre

L'action en faveur des copropriétés s'appuie sur un plan d'actions qui se décline en quatre axes :

- une veille, organisée avec les communes, pour prévenir la dégradation des copropriétés (cf. § 4.3), qu'elles soient anciennes ou issues des dispositifs récents de défiscalisation ;
- des actions de prévention pour aider les syndics et conseils syndicaux à bien gérer les copropriétés avant même qu'elles ne se fragilisent ;
- un soutien aux opérations de rénovation énergétique sous réserve que la copropriété s'engage dans une démarche globale de requalification et soit accompagnée par l'Agence Locale pour l'Énergie. A ce titre, elle devra fournir un diagnostic complet devant conduire à un projet optimal pour résoudre l'ensemble des dysfonctionnements et aboutir à un redressement pérenne de la copropriété. L'aide de Bordeaux Métropole porte sur les travaux concernant les parties communes et l'ingénierie. Les propriétaires (occupants et bailleurs) peuvent solliciter les aides de droit commun dans le cadre des dispositifs animés pour les travaux privatifs ;
- un dispositif opérationnel de type OPAH-copropriété peut être mis en œuvre pour relever les copropriétés les plus dégradées et défaillantes, en fonction du contexte. Compétente en amélioration du parc immobilier bâti, Bordeaux Métropole se positionne en maître d'ouvrage, en articulation avec les communes. Les aides dispensées sont modulées en fonction du profil de la copropriété et des copropriétaires et des résultats de l'étude pré-opérationnelle.

3.5.4. Déclinaison spatiale

Le programme d'action de la délégation des aides à la pierre identifie deux copropriétés prioritaires :

- le Burck (Mérignac, Pessac), pour laquelle un programme d'intervention général est en cours d'élaboration et sera décliné en dispositifs opérationnels ;
- Sarcignan à Villenave-d'Ornon.

D'autres communes (Cenon, Floirac, Lormont, Talence, Bordeaux...) ont repéré des copropriétés fragiles, pour lesquelles elles ont initié des réflexions et démarches de traitement.

De manière générale, un repérage a été réalisé et sera mis à jour dans le cadre d'un dispositif de veille et d'observation, en lien avec les communes.

3.5.5. Traduction financière et partenariale

Le financement de cette action doit mobiliser les opérateurs et partenaires du logement privé : communes, Bordeaux Métropole, ANAH, État, Conseil départemental de la Gironde, Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, collecteurs 1%, ADEME, caisses de retraite, SACICAP, CAF, etc.

L'action de Bordeaux Métropole s'inscrit dans :

- son plan d'actions en faveur des copropriétés fragiles et dégradées, traduit financièrement dans son règlement d'intervention en faveur de l'habitat et son Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET), à hauteur de 0,6 M€ par an, pour le volet énergétique ;
- son programme d'actions annualisé en tant que délégataire des aides à la pierre, qui présente les priorités, les objectifs quantitatifs, qualitatifs, les critères d'octroi et les moyens.

Chapitre 4

Animer, suivre, évaluer

4. Animer, suivre, évaluer

4.1. Piloter et animer la politique de l'habitat

4.1.1. Principes d'action

Une des conditions de réussite de la mise en œuvre de ce Programme d'orientations et d'actions repose sur la capacité de Bordeaux Métropole à devenir un lieu de débat autour de l'habitat et à faire vivre les synergies entre acteurs, notamment en :

- confortant sa position de chef de file ;
- s'articulant avec les autres politiques en faveur de l'habitat ;
- animant une large communication.

Pour cela, le dispositif de pilotage du Programme d'orientations et d'actions doit s'appuyer sur :

- les instances de pilotage métropolitaines ;
- l'animation d'instances de suivi partenariales avec l'ensemble des acteurs de l'habitat ;
- un plan de communication identifiant les temps forts ainsi que leurs vecteurs et supports ;
- une démarche de concertation ;
- un réseau d'experts tels que ADAV33, ADIL33, URHAJ, a'urba, PACT-HD, etc. ;
- un dispositif d'observation (cf. § 4.3).

4.1.2. Modalités de mise en œuvre

Conforter la position de chef de file de Bordeaux Métropole

Piloter une politique locale de l'habitat passe, pour Bordeaux Métropole, par des instances internes renforcées. Celles-ci sont organisées autour de plusieurs niveaux :

- le travail avec le vice-président en charge du POA habitat ;
- le comité de projet, qui réunit les élus en charge du PLU 3.1 ;
- le comité stratégique du PLU, qui rassemble les élus métropolitains sur toutes les questions d'urbanisme, d'habitat et de politique de la ville ;
- la commission urbanisme ;
- le bureau métropolitain ;
- le conseil métropolitain.

Le rôle de ces instances est de suivre et ajuster le Programme d'orientations et d'actions, au regard de l'analyse des réalisations, des résultats, et du suivi des différents outils de Bordeaux Métropole : délégation des aides à la pierre, opérations d'aménagement, opérations de rénovation urbaine, etc. ;

- valider le programme de travail des groupes thématiques du comité partenarial (notamment les thématiques prioritaires) ;
- valider le dispositif d'observation et notamment le programme d'études éventuelles nécessaires au suivi et à l'évaluation du POA

Animer les partenariats

Une mise en œuvre optimale des objectifs et actions du Programme d'orientations et d'actions nécessite que Bordeaux Métropole devienne un lieu de débat autour de l'habitat et fasse vivre les synergies entre acteurs.

Pour ce faire, elle a mis en place un comité partenarial, qui doit se décliner de manière opérationnelle en groupes de travail thématiques. Le rôle de ce dispositif est de :

- contribuer à la mise en œuvre du POA ;
- donner à voir la réalisation des actions des partenaires ;
- contribuer au suivi du POA ;
- veiller à la bonne articulation du POA habitat avec les autres politiques et les autres territoires.

En effet, même étant le chef de file local, Bordeaux Métropole n'est pas seule à détenir une compétence en matière d'habitat. Différents acteurs ou niveaux se juxtaposent ou se superposent, chacun sur leur compétence définie.

Il est donc important de s'articuler avec les politiques sociales ou thématiques de l'habitat portées par les échelons supra-territoriaux que sont les Conseils départemental et régional et l'État, à savoir le PDALHPD, le SDAGDV, le SDOSM, le FSL, la politique en faveur du logement des jeunes et des étudiants, la mise en œuvre des différents Plans Climat-Énergie Territoriaux...

En outre, le bassin d'habitat de l'agglomération dépassant largement les limites administratives de Bordeaux Métropole, celle-ci engagera des coopérations avec les territoires voisins, à la fois dans les instances dédiées (SYSDAU, PDH) et de manière plus directe.

Enfin, Bordeaux Métropole s'appuiera sur la conférence des acteurs locaux du logement, associant l'ensemble des acteurs et financeurs, et sur la plate-forme de dialogue qui réunit État, conseil départemental et Bordeaux Métropole, pour la cohérence globale de leurs actions.

Partager et valoriser les actions

Il est important de pouvoir rebondir sur tous les dossiers ou événements en lien avec l'habitat pour expliquer le Programme d'orientations et d'actions, valoriser les actions des acteurs, mobiliser les réseaux d'acteurs, communiquer et partager les informations. Ceci implique un travail de communication interne et avec les communes important afin d'anticiper les moments de communication, de préparer et exploiter les informations et de les diffuser de façon privilégiée et adaptée à chaque cible.

Les cibles et supports identifiés sont :

- les élus métropolitains : une information régulière sur le POA, par le biais des commissions et délibérations, leur permettant de situer chaque dossier et avec les petits déjeuners de l'habitat ;
- les élus des communes : les petits déjeuners de l'Habitat, une newsletter de l'habitat, calée à chaque temps fort pour en faire une synthèse et présentant les diverses actualités (délibérations de Bordeaux Métropole ou des communes, données de l'observatoire, études en cours, calendrier à venir...) ;
- les partenaires : les productions et temps forts de l'observatoire de l'habitat de l'a-urba ;
- les techniciens des communes : la newsletter de l'habitat, des ateliers thématiques, l'accès à la plate-forme Cubetcités (extranet et forum d'agglomération) ;
- les techniciens de Bordeaux Métropole : la newsletter de l'habitat, l'accès à la plate-forme Cubetcités (extranet et forum d'agglomération), un groupe transversal habitat comprenant, outre la direction de l'habitat, celles de l'urbanisme, du foncier, des territoires, la mission de co-développement et le pôle Dynamiques urbaines.
- les citoyens : canaux classiques et/ou à adapter de la communication métropolitaine et communale.

4.2. Financer et mettre en œuvre

4.2.1. Principes d'action

Bordeaux Métropole est délégataire des aides à la pierre. Dans ce cadre, elle gère les crédits délégués, mais également son budget propre en veillant à se donner les moyens de ses ambitions.

La convention de délégation des aides à la pierre fixe les objectifs et priorités pour le parc public et pour le conventionnement du parc privé. Elle est définie en cohérence avec le PLH pour 6 ans (2004-2009 ; 2010-2015 ; 2016-2021 ; 2022-2027).

Pour son intervention sur le parc privé, les modalités d'octroi des crédits délég*ués* sont précisées dans un programme d'actions spécifique suivant deux axes d'orientation :

- un axe social, visant à lutter contre le mal-logement, la précarité énergétique et à adapter le parc au vieillissement et au handicap ;
- un axe environnemental visant à lutter contre le changement climatique et en faveur de la maîtrise de l'énergie.

Sa participation financière est inscrite dans son règlement d'intervention, qui traduit ses priorités dans le cadre de son enveloppe budgétaire allouée. C'est dans ce règlement que sont notamment inscrites les participations de Bordeaux Métropole en faveur du développement du parc locatif, de l'accession abordable des ménages, de l'accueil, du passage et de la sédentarisation des gens du voyage et du logement spécifique (hébergement, etc.).

Elle dispose également d'un budget alloué à son action foncière, qui doit faciliter la réalisation des objectifs de production de logements, notamment locatifs conventionnés et accession encadrée.

Par ailleurs, en dehors de ce cadre général d'intervention, Bordeaux Métropole a pris les dispositions suivantes :

- en faveur du logement locatif social : exonération à 95 % de la taxe d'aménagement ;
- garanties des emprunts liées aux opérations de logements locatifs conventionnés ;
- dispositif de décote et de bail emphytéotique sur foncier métropolitain, dans l'ensemble du territoire.

Dans le cadre de son Plan Climat-Énergie Territorial, Bordeaux Métropole contribue à la rénovation thermique du parc existant (logement individuel, copropriétés et parc locatif social) et développe l'information et la sensibilisation des porteurs de projet.

4.2.2. Traduction financière

Les besoins en financement estimés figurent sur chacune des actions du POA.

4.3. Observer, suivre, évaluer

4.3.1. Principes d'action

Bordeaux Métropole tient à se saisir de l'obligation légale de mettre en place un dispositif d'observation de l'habitat sur son territoire pour disposer d'un véritable outil d'aide à la décision lui permettant le pilotage de la politique de l'habitat par :

- le partage du suivi du POA avec les élus et les partenaires ;
- la mise en lumière des tendances permettant d'engager de nouvelles réflexions ou d'ajuster, le cas échéant, les actions ;
- la contribution aux études thématiques du POA ;
- la préparation des éventuelles évaluations à mener.

4.3.2. Modalités de mise en œuvre

Dans un objectif de mutualisation des moyens et de pertinence des échelles d'appréhension des phénomènes, le dispositif de suivi du volet habitat du PLU s'articule avec l'observatoire de l'habitat animé par l'a-urba. Cet observatoire permet de développer des partenariats spécifiques pour réfléchir aux moyens techniques à mobiliser ou à mettre en œuvre pour appréhender les dynamiques de l'habitat. Il propose également des instances d'échanges et de débats. Il réunit Bordeaux Métropole, le conseil départemental de la Gironde, la DDTM de la Gironde, le conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, la DREAL Aquitaine, la CAF de la Gironde et la CD-Hlm de la Gironde.

Outre cet observatoire, le dispositif de suivi du volet habitat du PLU doit rendre lisible l'ensemble des travaux sur l'habitat sur Bordeaux Métropole et s'appuie sur :

- un bilan annuel des dynamiques de l'habitat sur le territoire de la métropole ;
- des fiches permettant un suivi à l'échelle métropolitaine et communale ;
- un partenariat avec les communes : réunions bilatérales annuelles permettant de faire le point sur l'avancement de la déclinaison communale du POA ;
- les dispositifs et productions des autres observatoires existants ;
- un programme d'études ciblées, à construire avec les partenaires du POA de manière à disposer d'éléments pour l'évaluation de la politique menée et de ses outils, pour rester également en veille sur les évolutions des besoins des ménages, et afin d'impulser des démarches expérimentales.

Les indicateurs alimentant ce dispositif de suivi relèvent de différents partenaires. Pour certaines thématiques ou actions, l'observation, à ce jour inexistante ou parcellaire, nécessite d'être organisée durant la mise en œuvre du Programme d'orientations et d'actions.

Le schéma global du dispositif d'observation, en lien avec le pilotage et l'animation menés par Bordeaux Métropole montre les articulations entre les acteurs, leur rôle et les productions envisagées.

4.4. Innover et expérimenter

4.4.1. Principes d'action

Bordeaux Métropole souhaite favoriser l'innovation et l'expérimentation, dans le double objectif d'encourager :

- la production de logements adaptés aux besoins, aux évolutions des modes de vie et aux ressources des ménages ;
- la réalisation de logements ayant une qualité d'usage importante, améliorant significativement les conditions de vie de leurs occupants.

En outre, elle doit étudier les solutions liées à la protection des habitants et des habitations soumis au risque d'inondation : réflexion sur la construction en zone inondable, adaptation individuelle des logements, réalisation d'équipements collectifs...

4.4.2. Modalités de mise en œuvre

Bordeaux Métropole s'attachera à promouvoir :

- l'habitat participatif, notamment lorsque celui-ci permettra la reconquête ou la requalification d'un patrimoine ancien dégradé, ou aura des préoccupations de diversité sociale et/ou générationnelle, ainsi que de performance énergétique ;
- le logement intergénérationnel, qui comprend soit des opérations présentant ce caractère de mixité des âges, soit les solutions innovantes d'accueil intergénérationnel, permettant la cohabitation dans un même logement une personne âgée hébergeant un jeune en formation ;
- le logement modulable et/ou évolutif, la vente de volumes capables ;
- les écoquartiers, développant l'économie circulaire et autosuffisants au plan énergétiques, et adaptés aux ressources des ménages ;
- la recherche de nouveaux procédés de construction permettant une réduction des coûts de production ou de l'impact environnemental de l'opération ;
- la recherche de nouveaux procédés de mise en sécurité et de construction en zone inondable ;
- les opérations de réhabilitation innovantes améliorant la qualité d'usage des logements ou s'appuyant sur l'auto-réhabilitation ;
- la réalisation d'unités expérimentales pour l'accueil des ménages ou personnes en difficulté ;
- les partenariats et montages innovants, notamment en matière financière...

Le PLU sera en outre un moyen d'expérimenter la démarche Bimby, qui doit permettre le recyclage urbain dans les secteurs d'habitat diffus, apportant ainsi des nouveaux logements plus abordables et améliorant les conditions de vie et d'habitat des occupants actuels. Bordeaux Métropole pourra accompagner les communes qui s'inscrivent dans une telle démarche.

Enfin, dans le cadre de ses opérations d'aménagement, Bordeaux Métropole travaille à l'élaboration d'un référentiel pour l'évaluation durable des projets d'aménagement et de développement urbain. Sans définir de niveau supplémentaire de réglementation ou de labellisation, il s'agit d'aider à la définition et à la mise en œuvre d'objectifs plus larges et transversaux. Cette démarche intégrée de développement durable dans la conception et la réalisation des projets souhaite favoriser un développement social et urbain équilibré, favorisant la qualité de vie, la participation et l'implication des habitants, usagers et nouveaux arrivants, ainsi que la mixité et l'équité sociales.

Chapitre 5

Déclinaisons communales

Ambarès-et-Lagrave

Rappel des enjeux communaux

- Atteindre 25% de logements locatifs sociaux au sein du parc, en veillant à ne pas créer de déséquilibres socio-territoriaux.
- Offrir des possibilités de logements à de nouvelles catégories de ménages, en particulier les jeunes isolés, jeunes couples, mais également seniors.
- Veiller à proposer une accession qui reste abordable financièrement.
- Traiter l'habitat indigne.
- Lutter contre les marchands de sommeil.
- Favoriser les conditions d'habitat digne pour les gens du voyage.
- Éviter la dégradation de la copropriété des Arcades.
- Être en mesure d'accompagner le développement démographique communal en termes de services et d'équipements (notamment VRD).
- Contenir le développement urbain au secteur de centralité (centre-ville + périmètre SPL).
- Maîtriser le développement de l'habitat au Nord et au Nord-Ouest de la commune (proximité du PPRI, lisière d'espaces naturels, distance aux équipements, services et transports, sobriété).
- Accompagner les ménages propriétaires confrontés à des situations financières difficiles liées aux charges des logements.

Favoriser la production de logements

Objectifs de production de logements

Logements à produire annuellement	160
dont logements locatifs conventionnés	70
dont logements en accession sociale et abordable	24

Objectifs de diversité du LLS

PLAI	30% minimum
PLUS	
PLS	30% maximum

Politique spécifique en faveur de la production

La ville d'Ambarès-et-Lagrave présente une des plus grandes capacités foncières mobilisables du territoire communautaire. Elle souhaite participer au projet d'agglomération millionnaire tout en respectant un équilibre entre espaces urbains et espaces naturels.

Ainsi, elle prévoit la construction de 160 logements par an, soit près de 1000 logements entre 2014 et 2020.

Ces logements doivent voir le jour prioritairement dans le cadre d'un secteur de centralité au sein de la ZAC du centre-ville mais également dans les zones de projet notamment confiées à la SPL et le réaménagement du quartier de la Gorp.

Dans un second temps (à partir de 2021), la commune prévoit d'urbaniser les secteurs de Marsillon, Chapeley, Gobole et Broustey.

L'urbanisation des secteurs Gaudin, Lamarque et Le Tillac est quant à elle suspendue à la réalisation d'une étude comme précisé dans le chapitre *B34 du rapport de présentation (explication des sites en devenir)*.

Action en faveur de l'accession abordable

La Ville fait face actuellement à une augmentation forte des prix du foncier. Pour ne pas voir partir une catégorie de population, notamment les jeunes ménages, la Ville souhaite travailler avec les opérateurs sur des prix de sortie accessibles (2500 €/m² habitable parking inclus).

La Ville a donné son accord au bailleur Domofrance pour la cession d'une partie de son patrimoine du quartier de la Mouline, à la condition que la question liée aux charges de remise en état des voiries et réseaux avant rétrocession à la communauté urbaine de Bordeaux soit anticipée par le bailleur.

De plus, dans le cadre des opérations en cours dans les îlots opérationnels de la ZAC du centre-ville, des produits de type PSLA sont programmés (secteur B et C de la ZAC).

La ville porte ainsi l'ambition d'équilibrer la production neuve avec un objectif de 15% en accession abordable.

Objectifs de reconstitution de l'offre sociale vendue

Tout logement locatif social vendu sera compensé par deux nouveaux logements sociaux produits.

Foncier à mobiliser pour réaliser les objectifs de construction neuve

Les objectifs de production nécessitent la mobilisation de 22 ha de foncier, localisés principalement dans les secteurs de renouvellement et développement de la commune. Le potentiel foncier total des zones urbaines est quant à lui estimé à 62 ha, ce qui implique la mise en œuvre d'une stratégie foncière d'accompagnement dans le temps, comme présenté page précédente dans le paragraphe ***politique spécifique en faveur de la production.***

Objectifs à atteindre en matière de qualité résidentielle

La ville est soucieuse de la qualité résidentielle des logements produits mais également du maintien de la qualité résidentielle des logements existants. En effet, la densification du tissu existant a engendré des découpages parcellaires peu amènes. L'ambition est de travailler à une meilleure intégration, dans le tissu existant, des opérations nouvelles, même dans le cadre de promotion individuelle privée, en favorisant l'intimité des espaces notamment extérieurs. La Ville souhaite voir se développer sur son territoire de nouvelles formes urbaines, permettant une densification respectueuse du tissu existant (habitat individuel superposé, expérience BIMBY). La généralisation des services tels que locaux collectifs pour les poussettes, les vélos, places de stationnement en nombre suffisant, mais également logements adaptés au vieillissement des habitants doivent être développés.

Enfin, l'intégration du logement dans l'environnement proche doit être favorisée par la présence de cheminements doux permettant de relier aisément les équipements de centralité et les services de proximité.

Agir en faveur du parc existant

Quartiers faisant l'objet d'une opération de rénovation urbaine ou inscrit en politique de la ville

Les Érables (Logévie) - projet au stade opérationnel. Quartier inscrit dans le Contrat de Ville métropolitain comme devant faire l'objet d'une veille active.

Bel Air (Angle Vert) - site relevant d'une veille urbaine et sociale, d'une vigilance en termes de gestion urbaine de proximité pour lutter contre les dysfonctionnements sociaux qui s'installent et d'intervention ponctuelles qui s'installent.

Quartiers d'habitat social susceptibles de connaître une intervention sur leur bâti ou leurs espaces extérieurs

La Ville met en place des démarches préventives de gestion urbaine de proximité pour l'ensemble des résidences et quartiers d'habitat social en partenariat avec les bailleurs concernés.

Secteurs d'insalubrité ou d'habitat précaire à traiter

MOUS sédentarisation des gens du voyage élargie au traitement des situations d'indignité de l'habitat.

Produire une offre adaptée à la diversité des publics

Typologies conseillées

	logement locatif social	accession abordable	production libre
petits logements (T1 et T2)	x	x	x
logements moyens (T3 et T4)	xx	xx	xx
grands logements (T5 et +)		xx	x

Actions en faveur du logement des personnes âgées et/ou handicapées

Les termes de la convention liée à la gestion médico-sociale de la résidence pour personnes âgées sont en cours de redéfinition. Cela devrait permettre à la collectivité de fixer de nouvelles règles de fonctionnement. Une mise aux normes des logements pourrait être envisagée à moyen terme ainsi qu'une réflexion sur la levée des freins qui aboutissent à un fort taux de vacance (éloignement du centre-ville, services de proximité...).

La Ville encourage la programmation de logements adaptables au vieillissement de ses occupants et accompagne les opérateurs dans des projets dans lesquels les logements sont en partie fléchés pour les seniors afin de promouvoir l'intergénération.

Structures et habitat pour le logement des plus modestes

La ville souhaite le développement de son offre en logements d'urgence, gérés par le CCAS, conditionnée par des agréments ALT.

Deux nouveaux logements T1 sont programmés dans une opération en cours de réalisation par Aquitanis, rue Edmond Faulat.

Objectifs de logements adaptés

La commune s'engage à permettre la réalisation d'un logement adapté (PLA-I adapté) par an.

Situations de sédentarisation à traiter

Face aux nombreuses situations de sédentarisation à traiter et de situations d'indignité de l'habitat, le dispositif MOUS est reconduit et placé sous le pilotage de Bordeaux Métropole.

Aires d'accueil à aménager

La Ville souhaite soutenir des projets de terrains familiaux, publics et privés.

Principes d'attribution des logements locatifs sociaux

Ambarès-et-Lagrave est une ville en pleine mutation, où de nombreux bailleurs sociaux accroissent leur patrimoine ou s'installent pour la première fois.

Aussi, le service communal en charge du logement s'est renforcé afin de travailler de manière partenariale sur les attributions de logement de ces nombreux programmes.

Le service logement travaille en lien étroit avec les bailleurs : rencontres en amont des livraisons avec les différents services pour définir la façon de travailler en commission d'attribution, les priorités de positionnement de certaines familles, les critères de mixité sociale (compositions familiales, ressources, âge...).

La Ville souhaite favoriser le maintien sur son territoire de ses ménages les plus en difficulté par leur relogement dans le cadre des logements programmés en PLAI.

La Ville propose également l'accès au logement social ordinaire à des familles de "gens du voyage" sédentarisées sur la commune mais vivant en caravane.

Ambès

Rappel des enjeux communaux

- Trouver des modes constructifs permettant à la commune, soumise à une forte inondabilité, de maintenir, a minima, son niveau de population.
- Diversifier l'offre en logements tout en restant une commune financièrement abordable, pour répondre notamment aux besoins des jeunes ménages.
- Maintenir le parc locatif social.
- Améliorer le parc ancien.

Favoriser la production de logements

Objectifs de production de logements		Objectifs de diversité du LLS	
Logements à produire annuellement	5	PLAI	
dont logements locatifs conventionnés	1	PLUS	
dont logements en accession sociale et abordable	2	PLS	

Agir en faveur du parc existant

Produire une offre adaptée à la diversité des publics

Animer, suivre, évaluer

Artigues-près-Bordeaux

Rappel des enjeux communaux

- Atteindre les 25 % de logements sociaux.
- Répondre aux besoins de tous, en particulier des jeunes en formation
- Anticiper le vieillissement de la population.
- Rechercher des potentiels fonciers pour mise en place de SMS en faveur de logements locatifs
- Adapter les typologies de logements pour répondre à la diversité des parcours résidentiels.

Favoriser la production de logements

Objectifs de production de logements	
Logements à produire annuellement	50
dont logements locatifs conventionnés	27
dont logements en accession sociale et abordable	6

Objectifs de diversité du LLS	
PLAI	30% minimum
PLUS	
PLS	30% maximum

Politique spécifique en faveur de la production

Etablissement de SMS.

Participation budgétaire de la commune aux surcharges foncières des opérations d'habitat social.

Action en faveur de l'accession abordable

La commune avait délibéré pour une participation au PASS FONCIER ; si le dispositif supprimé devait avoir un équivalent, une réflexion pourrait se réengager.

Objectifs de reconstitution de l'offre sociale vendue

La commune est réservée quant à la vente de son patrimoine social récemment constitué tant que ses objectifs légaux ne seront pas atteints. Toutefois, logement locatif social vendu sera compensé par deux nouveaux logements sociaux produits.

Foncier à mobiliser pour réaliser les objectifs de construction neuve

Les objectifs de production nécessitent la mobilisation de 8 ha de foncier, localisés principalement dans les secteurs de renouvellement et développement de la commune. Le potentiel foncier total des zones urbaines est quant à lui estimé à 14 ha, ce qui implique la mise en œuvre d'une stratégie foncière d'accompagnement.

Objectifs à atteindre en matière de qualité résidentielle

Charte des exigences communales en cours de définition par la structure Agenda 21 (résidences ouvertes, organisation des stationnements, végétalisation, conteneurs de déchets semi-enterrés, etc.).

Objectifs à atteindre en matière de qualité environnementale

L'Agenda 21 de la commune a fixé un objectif de mobilisation des promoteurs et bailleurs sur la maîtrise de la consommation énergétique.

Produire une offre adaptée à la diversité des publics

Typologies conseillées

	logement locatif social	accession abordable	production libre
petits logements (T1 et T2)	x		
logements moyens (T3 et T4)	xx	xx	xx
grands logements (T5 et +)			

Actions en faveur du logement des jeunes et/ou des étudiants

Projet d'Habitat Jeunes rue de Beguey (20 logements). Opérateur Aquitanis.

Actions en faveur du logement des personnes âgées et/ou handicapées

Recherche de foncier adapté (proche commerces & services) pour du logement pour personnes âgées.

Structures et habitat pour le logement des plus modestes

66 logements PLAI supplémentaires sur la commune entre 2007 et 2011.

Objectifs de logements adaptés

La commune s'engage à permettre la réalisation d'un logement adapté (PLA-I adapté) par an.

Situations de sédentarisation à traiter

La commune a été partenaire du projet de la commune de Cenon de sédentarisation de 12 familles de gens du voyage avenue Gay-Lussac.

Aires de grand passage à aménager

Un emplacement réservé pour une aire de grand passage est inscrit au lieu-dit La Blancherie et fait l'objet d'une étude plus fine pour confirmer et préciser sa localisation.

Bassens

Rappel des enjeux communaux

- Mener à bien la réhabilitation des quartiers Beauval et Moura - Prévert.
- Poursuivre la diversification de l'offre dans la commune, sans pour autant négliger le logement social, nécessaire aux besoins endogènes de la population (décohabitation des jeunes en particulier).
- Veiller à la satisfaction des besoins des jeunes (petits logements).
- Anticiper le vieillissement de la population, en particulier par adaptation des logements (prévoir dans les opérations des logements en rez-de-chaussée).
- Traiter les situations de mal-logement.
- Maintenir un taux de logements sociaux à environ 38%.
- Mettre en sécurité les habitations concernées par les PPRT.

Favoriser la production de logements

Objectifs de production de logements		Objectifs de diversité du LLS	
Logements à produire annuellement	50	PLA-I	
dont logements locatifs conventionnés	18	PLUS	
dont logements en accession sociale et abordable	16	PLS	10% maximum

Politique spécifique en faveur de la production

Recenser le foncier disponible à terme.

Favoriser la production de logements et assurer la mixité sociale par les servitudes de mixité sociales inscrites au PLU.

Action en faveur de l'accession abordable

Initier une négociation avec les promoteurs pour que les opérations immobilières comportent une part de logements en accession abordable.

Objectifs de reconstitution de l'offre sociale vendue

La vente du patrimoine social ne pourra avoir lieu que pour les logements individuels et donnera lieu à une négociation sur les modalités de vente.

Foncier à mobiliser pour réaliser les objectifs de construction neuve

Les objectifs de production nécessitent la mobilisation de 6 ha de foncier, localisés principalement dans les secteurs de renouvellement et développement de la commune. Le potentiel foncier total des zones urbaines est quant à lui estimé à 15 ha, ce qui implique la mise en œuvre d'une stratégie foncière d'accompagnement.

Objectifs à atteindre en matière de qualité résidentielle

La taille des logements doit correspondre aux besoins de la population. Il convient de prévoir dans les opérations des logements modulables afin que les habitants puissent modifier la typologie de leur logement (exemple : possibilité de transformer un T2 en T3). Les constructions doivent également prévoir des matériaux de qualité.

Objectifs à atteindre en matière de qualité environnementale

Favoriser le "bien-vivre" dans les opérations, préserver le patrimoine végétal et paysager. Il convient d'intégrer au mieux les nouvelles constructions dans le paysage environnant.

Agir en faveur du parc existant

Quartiers faisant l'objet d'une opération de rénovation urbaine ou inscrit en politique de la ville

Le Moura / Prévert ; Beauval ; le Bousquet ; Meignan.

Ces quartiers sont inscrits dans le Contrat de Ville Métropolitain, les deux derniers au titre de la veille active.

Quartiers d'habitat social susceptibles de connaître une intervention sur leur bâti ou leurs espaces extérieurs

Le Moura / Prévert : projet lauréat de l'appel à projets développement durable du Conseil départemental. 9 puis 61 démolitions ; 28 puis 51 reconstructions ; 130 réhabilitations avec une attention particulière sur les questions de précarité énergétique.

Beauval : quartiers sans projet défini à ce jour mais relevant d'une intervention à court ou moyen terme.

Meignan : projet de rénovation urbaine achevé, mais quartier restant toutefois fragile, nécessitant de maintenir une veille sociale et urbaine et une vigilance en termes de GUP.

Actions d'amélioration du parc privé

La commune est touchée par un PPRT approuvé le 22/12/2010 concernant les établissements "SIMOREP MICHELIN DPA ET FORESA". Dans ce cadre, le lotissement de la Pomme d'or/ Saint James est impacté par la zone d'aléa faible des effets de suppression. Pour réduire les risques et améliorer la sécurité des habitants, une étude par un bureau d'études été réalisée afin d'évaluer la réalisation de travaux sur les 50 maisons concernées par le risque.

Un deuxième PPRT concernant l'entreprise CEREXAGRI a été approuvé. Une étude de vulnérabilité des habitations situées dans le périmètre a été réalisée afin d'évaluer les travaux de protection pour les riverains (risques de surpression). Le financement de ces travaux implique un partage entre les industriels et les collectivités pour éviter toute prise en charge financière par les propriétaires concernés, en complément du crédit d'impôt. La commune de Bassens est site pilote national.

Secteurs d'insalubrité ou d'habitat précaire à traiter

La commune n'a pas de secteur d'habitat précaire. Cependant, la commune, dotée d'un service d'hygiène et de santé, traite des demandes ponctuelles pour remédier à des facteurs d'insalubrité dans des secteurs précis.

Produire une offre adaptée à la diversité des publics

Typologies conseillées

	logement locatif social	accession abordable	production libre
petits logements (T1 et T2)	x		
logements moyens (T3 et T4)	xx	xx	xx
grands logements (T5 et +)	x		x

Actions en faveur du logement des jeunes et/ou des étudiants

N'ayant pas de demande de la part d'étudiants, la commune ne développe pas d'action spécifique en faveur du logement étudiant.

Toutefois, pour le logement des jeunes, une part raisonnable de T2 doit être prévue dans les opérations immobilières publiques ou privées.

Actions en faveur du logement des personnes âgées et/ou handicapées

Action à mener pour offrir des logements adaptés aux personnes âgées ou handicapées (logements en RDC notamment). L'acquisition future par la commune de la parcelle de terrain jouxtant la maison de retraite Tropayse pourrait permettre de mener à bien cette action.

Principes d'attribution des logements locatifs sociaux

Assurer la mixité sociale dans les opérations.

Bègles

Rappel des enjeux communaux

- Poursuivre la diversification du parc de logements pour permettre la réalisation des parcours résidentiels dans la commune (en particulier conserver les jeunes actifs qui s'y installent).
- Favoriser l'accession abordable.
- Poursuivre la rénovation du parc locatif public.
- Prendre mieux en compte le vieillissement de la population dans les opérations futures et dans les politiques publiques locales.
- Développer un parc adapté pour les jeunes en formation et/ou en apprentissage.
- Mener à bien la réflexion sur une structure de logements d'insertion de type maison-relais.
- Résorber les campements sauvages.
- Soutenir l'expérimentation dans le logement (habitat coopératif par exemple, lotissement vertical "les hauts plateaux", résidence containers).

Favoriser la production de logements

Objectifs de production de logements	
Logements à produire annuellement	320
dont logements locatifs conventionnés	96
dont logements en accession sociale et abordable	112

Objectifs de diversité du LLS	
PLAI	15%
PLUS	50%
PLS	35%

Politique spécifique en faveur de la production

La Ville s'est engagée depuis plusieurs années à favoriser le développement d'une nouvelle offre de logements dans les secteurs bien desservis par les transports en commun. L'aménagement des secteurs de la ZAC de la mairie, des Terres neuves et de Terres sud contribuent à la réalisation de cette volonté. L'inscription d'un site 50 000 logements poursuivra cet effort.

Action en faveur de l'accession abordable

La Ville de Bègles souhaite développer la production d'une offre comprise entre 2600 et 2800€ / m² à hauteur d'un tiers de la production globale. La ZAC de la mairie met en œuvre ce principe avec la production de 300 logements en accession abordable et le site de Terres sud avec 350 nouveaux logements.

Objectifs de reconstitution de l'offre sociale vendue

Tout logement locatif social vendu sera compensé par un nouveau logement social.

Foncier à mobiliser pour réaliser les objectifs de construction neuve

Les objectifs de production nécessitent la mobilisation de 15 ha de foncier, localisés principalement dans les secteurs de renouvellement et développement de la commune. Le potentiel foncier total des zones urbaines est quant à lui estimé à 30 ha, ce qui implique la mise en œuvre d'une stratégie foncière d'accompagnement.

Objectifs à atteindre en matière de qualité résidentielle

La production neuve devra garantir le respect des principes suivants : la flexibilité, la réversibilité, la générosité, l'adaptabilité, l'intégration et le coût.

Objectifs à atteindre en matière de qualité environnementale

Les opérations neuves seront conformes aux engagements de la collectivité et aux principes inscrits dans la charte de biodiversité de la commune.

Agir en faveur du parc existant

Quartiers faisant l'objet d'une opération de rénovation urbaine ou inscrit en politique de la ville

Terres Neuves / Yves Farge : poursuite de la restructuration du quartier et inscription dans le Contrat de Ville Métropolitain.

Les Goëlands, Thorez, Paty et Montmousseau doivent faire l'objet d'une veille active.

Quartiers d'habitat social susceptibles de connaître une intervention sur leur bâti ou leurs espaces extérieurs

Le Paty (Logévie) - projet au stade opérationnel.

Mussonville (ICF Atlantique) - projet au stade opérationnel.

Le Dorat (ICF Atlantique) et les Goëlands (Mésolia) - quartiers sans projet défini mais relevant d'une intervention à court ou moyen terme.

Résidence Paulette Sauboua (Logévie) - quartier en forte mutation et patrimoine appelant des interventions afin d'éviter les risques de déqualification.

Produire une offre adaptée à la diversité des publics

Typologies conseillées

	logement locatif social	accession abordable	production libre
petits logements (T1 et T2)	xx		x
logements moyens (T3 et T4)	xx	xx	xx
grands logements (T5 et +)		xx	x

Actions en faveur du logement des jeunes et/ou des étudiants

La ville veille au respect d'une production équilibrée intégrant notamment les petits logements et les logements adaptés à l'accueil des publics concernés (environ 15% de la production neuve). En parallèle au développement du campus des Terres neuves, la réalisation d'opérations innovantes (logements en containers) ou de résidences étudiantes y contribuent.

Actions en faveur du logement des personnes âgées et/ou handicapées

Les opérations neuves font l'objet d'un travail soucieux de l'accueil des publics vieillissants ou handicapés en privilégiant des logements adaptés (typologies, organisations, orientation…).

Objectifs de logements adaptés

La commune s'engage à permettre la réalisation d'un logement adapté (PLA-I adapté) par an.

Animer, suivre, évaluer

Expérimentations projetées

Projet d'habitat coopératif inter-générationnel dans l'opération Euratlantique et réalisation d'une opération de lotissement vertical (les Hauts Plateaux) sur le site de Terres sud.

Blanquefort

Rappel des enjeux communaux

- Accompagner la production de 200 logements par an en lien avec le PLU 3.1 communautaire en priorisant le développement urbain autour des centralités.
- Garantir l'équilibre urbain et social de la commune en affirmant dans tout programme de logements le principe de mixité sociale et inter-générationnelle.
- Développer une offre de logements diversifiée et adaptée aux besoins de la population et à ses nouveaux modes de vie et favoriser ainsi la fluidité des parcours résidentiels des ménages : logement social, accession à coûts maitrisés, accession libre…
- Encourager une autre manière d'habiter plus solidaire : coopératives d'habitat, colocation, logement inter-générationnel…
- Intégrer la qualité d'usage à la notion d'économies d'énergie et développement durable dans tout habitat.
- Favoriser l'accueil des jeunes et des ménages primo-accédants.
- Favoriser le maintien à domicile des personnes âgées.
- Favoriser la production de logements adaptés aux plus démunis de sa population, en lien avec l'analyse des besoins sociaux du CCAS.

Favoriser la production de logements

Objectifs de production de logements	
Logements à produire annuellement	200
dont logements locatifs conventionnés	60
dont logements en accession sociale et abordable	60

Objectifs de diversité du LLS	
PLAI	25%
PLUS	70%
PLS	5%

Politique spécifique en faveur de la production

Mettre en place des outils de veille foncière.

Enrichir les méthodes d'urbanisme négocié et participatif entre promoteurs, propriétaires et ville, favorisant un urbanisme de qualité et une production au plus près des besoins.

Action en faveur de l'accession abordable

Développement du conventionnement social privé dans le neuf (conventionnement ANAH sans travaux) dans le cadre d'une accession maîtrisée pour un loyer social de sortie.

Pour tout programme de plus de 9000 m² de SHON, la part du logement abordable sera abondée de 15 % de SHON supplémentaire au profit de logement en accession abordable. En l'absence de dispositif hors PSLA, on entendra par accession abordable l'accession proposée aux mêmes conditions que le PSLA (prix de vente HT, primo accédants, plafonds de ressources des ménages), sans pour autant entrer dans ce dispositif.

Objectifs de reconstitution de l'offre sociale vendue

La ville ne souhaite pas favoriser la vente sociale, en dehors d'un projet global concerté. A cette condition, la vente est soumise à deux exigences cumulatives :

- dans le collectif, la vente sera limitée à 49% des tantièmes afin que le bailleur propriétaire reste majoritaire dans la copropriété, de manière à assurer à long termes l'entretien, voire l'amélioration du bâtiment ;
- chaque logement social mis en vente sera compensé par trois nouveaux logements sociaux produits.

Foncier à mobiliser pour réaliser les objectifs de construction neuve

Les objectifs de production nécessitent la mobilisation de 13 ha de foncier, localisés principalement dans les secteurs de renouvellement et développement de la commune. Le potentiel foncier total des zones urbaines est quant à lui estimé à 49 ha, ce qui implique la mise en œuvre d'une stratégie foncière d'accompagnement.

Agir en faveur du parc existant

Quartiers d'habitat social susceptibles de connaître une intervention sur leur bâti ou leurs espaces extérieurs

Cimbats (SEMI), la Plantille (Domofrance), Solesse (Aquitanis), Curégan (Domofrance), RPA (Logévie).

Actions d'amélioration du parc privé

La commune souhaite que se développe le dispositif de conventionnement privé avec travaux, en lien avec le PIG2 communautaire.

Dans le cadre de la lutte contre la précarité énergétique, un projet est en cours de réflexion en lien avec le CCAS, le service agenda 21 et le CREACQ, dans le cadre du programme "habiter mieux".

Secteurs d'insalubrité ou d'habitat précaire à traiter

Plusieurs secteurs sont déjà identifiés et pris en compte dans le cadre d'une MOUS : rue des Gravières, chemin des Palus, quartier du Queyron.

Produire une offre adaptée à la diversité des publics

Typologies conseillées

	logement locatif social	accession abordable	production libre
petits logements (T1 et T2)	xx		x
logements moyens (T3 et T4)	xx	xx	xx
grands logements (T5 et +)		xx	x

Actions en faveur du logement des jeunes et/ou des étudiants

La commune soutient l'association Technowest habitat jeunes et a encouragé la construction de la résidence Habitat Jeunes sur son territoire, ainsi que la rénovation de la résidence Othelia qui offre un hébergement temporaire à de jeunes étudiants.

En concertation avec les bailleurs publics, elle souhaite que dans chaque programme d'habitat neuf, 10 % de petits logements à loyers maîtrisés soient réservés à des jeunes.

La commune est soucieuse de développer le logement intergénérationnel.

Actions en faveur du logement des personnes âgées et/ou handicapées

Une meilleure identification des besoins et une réflexion sur les nouveaux modes d'habiter des personnes âgées sont envisagées portant sur :

- l'agrandissement de l'EPHAD des Vergers du coteau pour ouvrir un accueil de jour, un accueil temporaire, une unité Alzheimer ;
- la réhabilitation de la RPA permettant un accueil des couples ;
- le développement de l'habitat inter-générationnel (binômes personne seule / étudiant ou jeune en formation).

Structures et habitat pour le logement des plus modestes

La commune estime être suffisamment dotée en logement d'urgence, par contre une structure intercommunale de type maison-relais est envisagée.

Objectifs de logements adaptés

La commune s'engage à permettre la réalisation d'un logement adapté (PLA-I adapté) par an.

Situations de sédentarisation à traiter

Une MOUS multisites sur les 3 sites repérés : Le Queyron, Les Gravières, Chemin des Palus a été lancée en novembre 2011, actuellement toujours en cours.

Principes d'attribution des logements locatifs sociaux

La commune, au travers de son CCAS, participe aux commissions d'attribution et encourage une transparence de ces attributions ainsi que la mutualisation des mises à disposition sur le territoire.

Animer, suivre, évaluer

Expérimentations projetées

La commune est disposée à s'impliquer sur un ou plusieurs projets d'habitat coopératif, de préférence en centre-ville.

Bordeaux

Rappel des enjeux communaux

- Poursuivre sa croissance démographique en diversifiant son parc pour l'accueil des jeunes ménages et des familles.
- Favoriser l'accession aidée et l'accession maîtrisée.
- Développer son parc de logements locatifs conventionnés et satisfaire aux obligations de la loi SRU.
- Poursuivre la requalification de ce parc, et en priorité les Aubiers et la Benauge.
- Poursuivre également la requalification du parc privé, en particulier du point de vue énergétique, et tout en veillant à lui conserver son rôle d'accueil des classes moyennes et modestes.
- Développer les solutions d'accueil pour les jeunes en formation et jeunes étudiants.
- Développer une typologie d'habitat (tailles minimales de logement) qui permette une réelle qualité de vie en cœur d'agglomération.
- Poursuivre la lutte contre le mal-logement et l'habitat indigne, en particulier en centre historique.
- Développer un habitat durable, sobre en énergie et de haute qualité d'usage, conforme au label du bâtiment frugal bordelais
- Développer une offre hôtelière à vocation sociale pour toutes les personnes modestes en séjour court (stagiaires, contrats courts…) et maîtriser la production en coliving
- Développer des logements sociaux en centre historique afin de renforcer la mixité sociale.
- Développer des logements sociaux dans les quartiers très résidentiels dans une perspective de mixité sociale (SMS-SDS).
- Développer l'habitat participatif et les modes d'habiter innovants.
- Lutter contre la précarité énergétique.
- Développer des pensions de famille dans chaque quartier pour les personnes vulnérables.

Favoriser la production de logements

Objectifs de production de logements		Objectifs de diversité du LLS	
Logements à produire annuellement	3 000	PLAI	30% minimum
dont logements locatifs conventionnés	1 000	PLUS	
dont logements en accession sociale et abordable	600	PLS	30% maximum

Politique spécifique en faveur de la production

Aide à la production de logements locatifs sociaux, de 1 500 à 10 000 € selon les cas.

Action en faveur de l'accession abordable

Passeport Premier Logement depuis 2011.

Objectifs de reconstitution de l'offre sociale vendue

Tout logement locatif social vendu sera compensé par deux nouveaux logements sociaux produits.

Foncier à mobiliser pour réaliser les objectifs de construction neuve

Les objectifs de production nécessitent la mobilisation de 126 à 180 ha de foncier, localisés principalement dans les secteurs de renouvellement et développement de la commune. Le potentiel foncier total des zones urbaines est quant à lui estimé à 295 ha, ce qui implique la mise en œuvre d'une stratégie foncière d'accompagnement.

Objectifs à atteindre en matière de qualité résidentielle

La Charte de la construction durable de la Ville de Bordeaux, signée par l'ensemble des promoteurs immobiliers et bailleurs sociaux, a pour objectif de développer des logements de haute qualité d'usage.

Objectifs à atteindre en matière de qualité environnementale

Le Plan Climat-Energie Territorial de la ville de Bordeaux prévoit des actions à destination de ses ménages (repérage de la précarité énergétique, amélioration de la performance énergétique, actions d'information et d'incitation) et des opérateurs, publics comme privés.

Agir en faveur du parc existant

Quartiers faisant l'objet d'une opération de rénovation urbaine ou inscrit en politique de la ville

Saint-Jean – Belcier – Carle Vernet.

Benauge : réhabilitation (992 logements), démolition-reconstruction (186 logements), diversification (436 logements).

Les Aubiers : réhabilitation.

Léo Saignat : démolition (148 logements) – reconstruction (174 logements).

Grand-Parc et Claveau : réhabilitation et diversification.

Sont inscrits dans le Contrat de Ville Métropolitain : Carle Vernet, les Aubiers, Saint-Michel, Nord Claveau, le Grand Parc et la Benauge.

Sont inscrits dans le Contrat de Ville Métropolitain au titre de la veille active : Bacalan, Chartrons, Saint-Jean et Belcier.

Quartiers d'habitat social susceptibles de connaître une intervention sur leur bâti ou leurs espaces extérieurs

Projets au stade pré-opérationnels : les Aubiers, le Grand Parc, la Benauge, Cité Claveau, résidence le Renard, résidence le Treuil

Quartiers sans projet défini mais nécessitant une intervention : le Port de la Lune, le Parc de Carle Vernet

Site relevant d'une veille sociale et urbaine, d'une vigilance en termes de GUP et d'interventions ponctuelles en termes de réhabilitation : Médoquine

Patrimoine dans quartier en mutation : secteur Jean-Jacques Bosc

Patrimoine inadapté en question : résidences les Acacias, Paul Boncourt et Paveil La ville de Bordeaux, dans le cadre de son PCAET soutient et accompagne la réhabilitation thermique du parc locatif social et dans les démarches de sensibilisation des locataires aux écogestes. En outre, elle incite les bailleurs à se raccorder aux réseaux de chaleurs existants.

Actions d'amélioration du parc privé

Programmes animés (le cas échéant : dates et objectifs)

PNRQAD 2011-2018.

OPAH RU et hôtels meublés (2011-2016)

235 PO ; 300 PB dont 90 en loyers très sociaux, 180 en loyers sociaux et 30 en loyers intermédiaires.

Autres actions en faveur du parc privé

Équipe-projet municipale pour la lutte contre la précarité énergétique : identification et soutien des ménages en situation de précarité énergétique (cf. PCAET).

Mesures d'incitations à la rénovation énergétique du parc.

Secteurs d'insalubrité ou d'habitat précaire à traiter

30 à 40 squats repérés.

Insalubrité fréquente dans l'hypercentre (axe du PNRQAD) et dans une moindre mesure dans les quartiers Chartrons et Bastide.

Produire une offre adaptée à la diversité des publics

Typologies conseillées

	logement locatif social	accession abordable	production libre
petits logements (T1 et T2)	40%	40%	40%
logements moyens (T3)	35%	35%	35%
grands logements (T4 et +)	25%	25%	25%

Actions en faveur du logement des jeunes et/ou des étudiants

Financement des résidences sociales et foyers de jeunes travailleurs, à hauteur de 7000 € par logement.
Développement de l'offre de petits logements et de logements en colocation en diffus (Hlm et privé conventionné).
Mise en place d'un "pack" d'accès à la première location pour les jeunes salariés (prime ville et système de garantie locative).

Actions en faveur du logement des personnes âgées et/ou handicapées

Restructuration des 14 RPA municipales gérées par le CCAS.
Mise en place d'une aide à l'adaptation des logements dans le cadre du futur PIG.

Structures et habitat pour le logement des plus modestes

Deux pensions de famille à Caudéran et dans la ZAC Belcier.
Un CHRS éclaté dans le secteur Niel (déplacement du CHRS des Capucins).
La Ville souhaite ouvrir à terme une pension de famille par quartier.

Objectifs de logements adaptés

La commune s'engage à permettre la réalisation d'un logement adapté (PLA-I adapté) par an.
Elle souhaite augmenter la production de logements adaptés aux handicaps lourds.

Situations de sédentarisation à traiter

Projet de sédentarisation en cours de définition dans le cadre du projet Garonne-Eiffel.

Aires d'accueil à aménager

Une aire à aménager rive droite.

Animer, suivre, évaluer

Expérimentations projetées

En matière d'habitat participatif, accompagnement des groupes d'habitants, mise en place d'un règlement d'intervention pour la prise en charge des premiers frais d'experts et mise en relation avec les acteurs de l'habitat. Par ailleurs, la Ville souhaite expérimenter de nouvelles formes d'habiter : lotissement vertical, logements évolutifs, système modulaire, la chambre mutualisée...

Bouliac

Rappel des enjeux communaux

- Développer le parc de logements afin de compenser la réduction de la taille des ménages et renouer avec la croissance démographique.
- Anticiper la mise en conformité avec l'article 55 de la loi SRU en produisant des logements locatifs sociaux et en recherchant la reconversion partielle du quartier Béteille.
- Diversifier les formes et typologies d'habitat afin de permettre un parcours résidentiel choisi à Bouliac, en particulier par des jeunes ménages.
- Prendre mieux en compte le vieillissement de la population dans les opérations futures et dans les politiques publiques locales.

Favoriser la production de logements

Objectifs de production de logements

Logements à produire annuellement	40
dont logements locatifs conventionnés	13

Objectifs de diversité du LLS

PLAI	
PLUS	
PLS	

Foncier à mobiliser pour réaliser les objectifs de construction neuve

Les objectifs de production nécessitent la mobilisation de 12 ha de foncier, localisés principalement dans les secteurs de renouvellement et développement de la commune. Le potentiel foncier total des zones urbaines est quant à lui estimé à 18 ha, ce qui implique la mise en œuvre d'une stratégie foncière d'accompagnement.

Agir en faveur du parc existant

Actions d'amélioration du parc privé

La commune travaille au conventionnement d'une partie de la caserne Béteille, notamment de ses bâtiments vacants.

Produire une offre adaptée à la diversité des publics

Typologies conseillées

	logement locatif social	accession abordable	production libre
petits logements (T1 et T2)			x
logements moyens (T3 et T4)	xx		xx
grands logements (T5 et +)			x

Actions en faveur du logement des personnes âgées et/ou handicapées

Projet d'EHPAD.

Objectifs de logements adaptés

La commune s'engage à permettre la réalisation d'un logement adapté (PLA-I adapté) par an.

Principes d'attribution des logements locatifs sociaux

Etude des dossiers au cas par cas par le CCAS.

Le Bouscat

Rappel des enjeux communaux

- Profiter du départ des concessionnaires et de l'arrivée du tram pour proposer une offre d'habitat diversifiée et à coûts maîtrisés, pour notamment redevenir attractive auprès des primo-accédants.
- Satisfaire les obligations de la loi SRU et développer le parc locatif social, en orientant son développement vers les loyers les plus bas.
- Poursuivre la requalification du parc locatif social.
- Engager une veille sur les copropriétés susceptibles de se fragiliser.
- Développer une offre pouvant répondre aux situations d'urgence.

Favoriser la production de logements

Objectifs de production de logements

Logements à produire annuellement	155
dont logements locatifs conventionnés	60
dont logements en accession sociale et abordable	20

Objectifs de diversité du LLS

PLAI	30%
PLUS	40%
PLS	30%

Objectifs de reconstitution de l'offre sociale vendue

Tout logement locatif social vendu sera compensé par un nouveau logement social produit.

Foncier à mobiliser pour réaliser les objectifs de construction neuve

Les objectifs de production nécessitent la mobilisation de 7 ha de foncier, localisés principalement dans les secteurs de renouvellement et développement de la commune. Le potentiel foncier total des zones urbaines est quant à lui estimé à 14 ha, ce qui implique la mise en œuvre d'une stratégie foncière d'accompagnement.

Agir en faveur du parc existant

Quartiers faisant l'objet d'une opération de rénovation urbaine ou inscrit en politique de la ville

Liautey – Champ de courses (Gironde Habitat), inscrits dans le Contrat de Ville Métropolitain.

Quartiers d'habitat social susceptibles de connaître une intervention sur leur bâti ou leurs espaces extérieurs

Résidences les Ecus et Galliéni : projets au stade opérationnel.
Résidence Champs de Course : sites relevant d'une veille sociale et urbaine, d'une vigilance en termes de GUP et d'interventions ponctuelles en termes de réhabilitation.
Résidence Jean Moulin : patrimoine situé dans un territoire en importante mutation.

Produire une offre adaptée à la diversité des publics

Typologies conseillées

	logement locatif social	accession abordable	production libre
petits logements (T1 et T2)	xx		
logements moyens (T3 et T4)	x	x	x
grands logements (T5 et +)			x

Objectifs de logements adaptés

La commune s'engage à permettre la réalisation d'un logement adapté (PLA-I adapté) par an.

Principes d'attribution des logements locatifs sociaux

Une attention particulière est à porter sur l'évolution du peuplement des quartiers Galliéni, Jean Moulin et les Ecus (ensemble mixte locatif social / copropriété).

Bruges

Rappel des enjeux communaux

- Développer le parc locatif social de manière à satisfaire à nouveau les obligations de la loi SRU.
- Diversifier le parc neuf en limitant les typologies privilégiées par les investisseurs de manière à répondre au plus près des besoins locaux.
- Développer les petites et grandes typologies (T2-T4-T5) dans le parc locatif social pour répondre aux demandes de logements recensées sur la ville.
- Proposer une offre adaptée aux jeunes en formation.
- Surveiller l'évolution des copropriétés fragiles.
- Surveiller l'évolution du parc locatif social ancien.
- Préserver le cadre de vie dans les tissus pavillonnaires existants.
- Maîtriser le développement de l'urbanisation autour des axes de transports collectifs, au sein de la ZAC du Tasta et dans le centre-ville.
- Développer l'offre de logements en accession sociale pour éviter les départs des jeunes ménages primo-accédants.

Favoriser la production de logements

Objectifs de production de logements	
Logements à produire annuellement	205
dont logements locatifs conventionnés	60
dont logements en accession sociale et abordable	64

Objectifs de diversité du LLS	
PLAI	30% minimum
PLUS	
PLS	30% maximum

Politique spécifique en faveur de la production

En termes d'objectif de diversité, la ville inscrira sa politique de production de logements locatifs conventionnés pour atteindre à l'horizon 2025 le taux de 25% de LLS en respectant les paliers triennaux mentionnés dans la loi DUFLOT.

Action en faveur de l'accession abordable

Réflexion menée dans le cadre des sites 50000 logements.

Inscription de SMS en faveur de l'accession sociale.

Objectifs de reconstitution de l'offre sociale vendue

Tout logement locatif social vendu sera compensé par un nouveau logement social produit.

Foncier à mobiliser pour réaliser les objectifs de construction neuve

Les sites de projets situés le long des axes de transport (Terrefort, Ausone, Bequigneaux, La Vache), ainsi que les emprises mutables à court ou moyen termes constituent un potentiel foncier à même de satisfaire les objectifs de production des logements locatifs sociaux.

Objectifs à atteindre en matière de qualité résidentielle

Préserver le cadre de vie existant si projet immobilier au cœur du tissu urbain constitué.

Offrir un espace de vie extérieur préservé des vues de voisinage. Limiter les coûts d'énergie pour les occupants.

Agir en faveur du parc existant

Quartiers d'habitat social susceptibles de connaître une intervention sur leur bâti ou leurs espaces extérieurs

Villabois.

Les résidences SEMIB font l'objet d'un plan pluriannuel d'investissement.

Secteurs d'insalubrité ou d'habitat précaire à traiter

Le relogement des occupants du terrain communautaire situé à Campilleau est à traiter.

Produire une offre adaptée à la diversité des publics

Typologies conseillées

	logement locatif social	accession abordable	production libre
petits logements (T1 et T2)	x		
logements moyens (T3 et T4)	T3 x - T4 xx	xx	xx
grands logements (T5 et +)	x	xx	x

Actions en faveur du logement des jeunes et/ou des étudiants

Appréhender cette problématique du logement des jeunes en particulier apprentis dans les sites 50000 logements proches des axes de transports en commun.

Objectifs de logements adaptés

La commune s'engage à permettre la réalisation d'un logement adapté (PLA-I adapté) par an.

Principes d'attribution des logements locatifs sociaux

Surveiller l'évolution du peuplement de la résidence Jarteau.

Carbon-Blanc

Rappel des enjeux communaux

- Satisfaire les obligations de la loi SRU et développer le parc locatif social.
- Mobiliser le tissu existant dans un souci de qualité urbaine et architecturale.
- Requalifier le parc ancien du centre-ville.
- Conforter les solutions de logements d'urgence.
- Développer une offre adaptée aux jeunes.
- Anticiper le vieillissement de la population par un urbanisme et des services adaptés au vieillissement et à la perte d'autonomie.
- Maîtriser l'habitat au nord et au sud de la commune.
- Éviter la dégradation de la copropriété des Résidences de la Bergerie, de Favols et de Maléna.

Favoriser la production de logements

Objectifs de production de logements	
Logements à produire annuellement	50
dont logements locatifs conventionnés	20
dont logements en accession sociale et abordable	5

Objectifs de diversité du LLS	
PLAI	60% minimum
PLUS	
PLS	20% maximum

Objectifs de reconstitution de l'offre sociale vendue

Tout logement locatif social vendu sera compensé par deux nouveaux logements sociaux produits.

Foncier à mobiliser pour réaliser les objectifs de construction neuve

Les objectifs de production nécessitent la mobilisation de 4 ha de foncier, localisés principalement dans les secteurs de renouvellement et développement de la commune. Le potentiel foncier total des zones urbaines est quant à lui estimé à 30 ha, ce qui implique la mise en œuvre d'une stratégie foncière d'accompagnement.

Actions en faveur de l'accession abordable

La ville fait face actuellement à une augmentation forte des prix du foncier. Pour ne pas voir partir une catégorie de population, notamment les jeunes ménages, la ville souhaite travailler avec les opérateurs sur des prix de sortie accessibles (3 000€/m² habitable parking inclus).

La ville porte aussi l'ambition pour que les projets de centre bourg soient ouverts en priorité aux résidents de la commune souhaitant abandonner un logement trop grand pour un plus adapté et plus moderne.

Objectifs à atteindre en matière de qualité résidentielle

La ville est soucieuse de la qualité résidentielle des logements produits mais également du maintien de la qualité résidentielle des logements existants. En effet, la densification du tissu existant a engendré des découpages parcellaires peu amènes. L'ambition est de travailler à une meilleure intégration, dans le tissu existant, des opérations nouvelles, même dans le cadre de promotion individuelle privée, en favorisant l'intimité des espaces notamment extérieurs. La ville souhaite voir se développer sur son territoire de nouvelles formes urbaines, permettant une densification respectueuse du tissu existant (habitat individuel superposé, expérience BIMBY).

La généralisation des services tels que locaux collectifs pour les poussettes, les vélos, les places de stationnement en nombre suffisant, mais également logements adaptés au vieillissement des habitants doivent être développés.

Enfin, l'intégration du logement dans l'environnement proche doit être favorisée par la présence de cheminements doux permettant de relier aisément les équipements de centralité et les services de proximité.

Agir en faveur du parc existant

Quartiers d'habitat social susceptibles de connaître une intervention sur leur bâti ou leurs espaces extérieurs

La ville met en place des démarches préventives de gestion urbaine de proximité pour l'ensemble des résidences et quartiers d'habitat social en partenariat avec les bailleurs concernés, plus précisément Domofrance, Clairsienne, Gironde Habitat et Aquitanis.

Produire une offre adaptée à la diversité des publics

Typologies conseillées

	logement locatif social	accession abordable	production libre
petits logements (T1 et T2)	x	xx	xx
logements moyens (T3 et T4)	xx	xx	x
grands logements (T5 et +)			

Actions en faveur du logement des personnes âgées et/ou handicapées

La ville encourage la programmation de logements adaptables au vieillissement de ses occupants et accompagne les opérateurs dans des projets dans lesquels les logements sont en partie fléchés pour les séniors afin de promouvoir l'intergénération.

Structures et habitat pour le logement des plus modestes

La ville souhaite le développement de son offre en logements d'urgence, gérés par le CCAS, conditionnée par des agréments ALT. Deux nouveaux logements T1 sont programmés dans une opération en cours de réalisation par Aquitanis.

Objectifs de logements adaptés

La commune s'engage à permettre la réalisation d'un logement adapté (PLAI adapté) par an.

Cenon

Rappel des enjeux communaux

- Diversifier le parc de logements.
- Développer l'accession sociale et abordable.
- Poursuivre la rénovation urbaine et la requalification du parc locatif social.
- Mettre en place des dispositifs de veille sur les copropriétés de la commune.
- Mettre en place des actions préventives et curatives permettant d'enrayer la dégradation de la résidence du Parc Palmer.
- Soutenir la mise en place un dispositif communautaire d'action en faveur du parc ancien dégradé.
- Développer un parc adapté aux besoins des habitants et à la typologie des ménages (étudiants, jeunes apprentis, familles nombreuses, personnes isolées, dont les personnes âgées).

Favoriser la production de logements

Objectifs de production de logements	
Logements à produire annuellement	350
dont logements locatifs conventionnés	70
dont logements en accession sociale et abordable	18

Objectifs de diversité du LLS	
PLAI	0%
PLUS	90%
PLS	10%

Politique spécifique en faveur de la production

Très attachée à l'exercice des parcours résidentiels des ménages, la ville souhaite répondre aux besoins locaux en maintenant une production de logements locatifs abordables aux plus modestes, aux décohabitants, aux jeunes ménages à faibles ressources et souhaite développer une offre de logements en accession en définissant une stratégie d'accueil des nouveaux habitants. La ville entend promouvoir la diversité des statuts d'occupation afin de rendre effective la liberté de choix du logement tout en visant l'équilibre social du quartier.

Action en faveur de l'accession abordable

La ville souhaite développer l'accession sociale ou abordable en intégrant un pourcentage de production dans des périmètres projets (ZAC, PAE et PRU) et en proposant une aide financière aux primo-accédants modestes, sous certaines conditions.

Objectifs de reconstitution de l'offre sociale vendue

La commune s'attachera, en lien étroit avec les bailleurs, dans le cadre des mises en vente de logements HLM, à ce que ces derniers respectent des conditions d'habitabilité et d'isolation thermique et phonique, et à ce que cette offre soit compensée par la construction et/ou la réhabilitation de logements sociaux.

Foncier à mobiliser pour réaliser les objectifs de construction neuve

Les objectifs de production nécessitent la mobilisation de 26 ha de foncier, localisés principalement dans les secteurs de renouvellement et développement de la commune. Le potentiel foncier total des zones urbaines est quant à lui estimé à 11 ha, ce qui implique la mise en œuvre d'une stratégie foncière d'accompagnement.

Objectifs à atteindre en matière de qualité résidentielle

La ville sera attentive à ce que les logements construits soient adaptés aux souhaits des ménages et aux besoins de la population locale. Afin d'assurer et de concilier la qualité des bâtiments, le confort des logements et la diminution des coûts et des charges, la ville envisage un travail partenarial avec les acteurs de la construction et de la réhabilitation dès 2014.

Objectifs à atteindre en matière de qualité environnementale

Dans le cadre du travail partenarial avec les acteurs de la construction et de la réhabilitation, la ville souhaite inscrire toutes les constructions neuves et les programmes de réhabilitation et de résidentialisation dans une démarche de développement durable et d'intégration dans l'environnement, en maîtrisant l'impact des opérations sur l'environnement urbain et paysager, en

rendant les unités de construction accessibles à tous, en réduisant les nuisances acoustiques, en concevant des unités résidentielles attractives et appropriables par les habitants et en conciliant des logements de très bon confort avec un coût raisonnable d'opération.

Agir en faveur du parc existant

Quartiers faisant l'objet d'une opération de rénovation urbaine ou inscrit en politique de la ville

Sont inscrits dans le Contrat de Ville Métropolitain les quartiers du 8 mai 1945, Palmer, Morlette et Pont Rouge (ce dernier au titre de la veille active).

Un projet de territoire communal est en cours de finalisation. Toutes les dimensions du territoire sont prises en compte (économique, sociale, culturelle et environnementale...). Ce sont près d'une centaine de partenaires qui ont contribué à la définition de ce projet de territoire. Des orientations précises ont été développées et seront présentées en fin d'année 2013, à l'ensemble des partenaires (associatifs et institutionnels), lors d'un comité de pilotage.

La mise en œuvre d'une nouvelle étape de la politique de la ville, engagée en août 2012 par François Lamy, ministre délégué à la ville, s'organise entre-autre par un resserrement et une simplification de la géographie prioritaire. Ainsi, la ville de Cenon a quelques incertitudes concernant l'avenir de certains de ces quartiers identifiés aujourd'hui comme prioritaires.

Quartiers d'habitat social susceptibles de connaître une intervention sur leur bâti ou leurs espaces extérieurs

Projet d'aménagement d'ensemble Camille Pelletan : création d'une centralité urbaine se traduisant par une mutation urbaine de part et d'autre du corridor du tram sur l'axe Pelletant Morlette. L'espace public sera requalifié par une série d'aménagements sous maîtrise d'ouvrage Cub et Ville et des îlots mutables sont identifiés sur lesquels un programme de construction développe des activités commerciales en RDC et des logements aux étages. Tenant compte d'une offre abondante de logements sociaux dans le quartier Palmer, les quelques 340 logements neufs privilégieront l'accession libre et abordable.

ZAC Pont Rouge : opération de densification et de recomposition urbaine. Le programme de la ZAC prévoit le renforcement des équipements publics et des projets de diversification de l'offre de logements (655 logements) ainsi que le développement de l'animation commerciale en pied d'immeuble.

Projet urbain intercommunal Joliot-Curie, qui comprend notamment la résidence Henri Sellier (Domofrance) : démolition et/ou restructuration lourde et/ou changement d'usage, ainsi que la construction de logements diversifiés (logements locatifs sociaux, logements jeunes, accession sociale, et accession libre).

Actions d'amélioration du parc privé

Dans le cadre du PIG métropolitain "un logement pour tous au sein du parc privé", la ville s'engage sur un objectif de 15 logements à réhabiliter sur une période de 5 ans. Lutter contre l'insalubrité des logements occupés par des locataires, des propriétaires modestes et très modestes ; encourager les travaux d'accessibilité et d'adaptation des logements pour faciliter le maintien à domicile des personnes âgées et handicapées ou à mobilité réduite ; mobiliser le parc vacant de plus de deux ans dégradé.

Copropriétés nécessitant une intervention / à surveiller

Résidence du Parc Palmer : la ville réalise actuellement, avec une ingénierie et compétence en interne, un diagnostic préalable social, financier et patrimonial de cette copropriété.

Produire une offre adaptée à la diversité des publics

Typologies conseillées

	logement locatif social	accession abordable	production libre
petits logements (T1 et T2)	x		
logements moyens (T3 et T4)	xx	xx	xx
grands logements (T5 et +)	x	xx	x

La ville veut développer une offre de logements en direction des familles et donc limiter la part des petits logements destinés à une rotation trop rapide et ne répondant pas aux besoins locaux (ressources). Cependant, les T1 et T2 doivent avoir leur place car ils remplissent leur rôle pour les petits ménages.

Actions en faveur du logement des jeunes et/ou des étudiants

La ville a noté une augmentation des demandes de logements pour des jeunes apprentis, des jeunes en formation, des familles monoparentales, et leurs ressources ne leur permettent pas d'accéder à des logements en loyer libre. Et l'accès au locatif social est trop long. La ville a donc souhaité, dans le cadre du PRU Joliot Curie, développer une offre de logements jeunes. Ainsi avec URHAJ, un projet d'Habitat Jeunes d'une vingtaine de logements a été identifié et positionné sur du foncier appartenant à la collectivité. Enfin, la proximité de la Bastide et la présence de la gare ont entraîné une évolution de la demande en logements étudiants. Aussi, des logements étudiants ont été construits et d'autres sont en projet.

Actions en faveur du logement des personnes âgées et/ou handicapées

La ville de Cenon est déjà fortement dotée en structures d'hébergement et maisons de retraite. Ces structures, qui accueillent des publics différents, nécessitent de la part de la collectivité et/ou du CCAS des accompagnements tout aussi particuliers. Le CCAS voit apparaître, de plus en plus, des difficultés financières pour les personnes âgées qui ne peuvent plus accéder et/ou se maintenir dans leur logement. Dans les projets de construction et sur l'ensemble du parc HLM, la ville souhaite vivement que les logements soient adaptés à la mobilité réduite des personnes âgées mais aussi à leurs ressources. Dans le cadre du travail partenarial, cette question sera largement débattue.

Eysines

Rappel des enjeux communaux

- Maintenir le parc social à son niveau actuel, c'est-à-dire entre 25 et 30% du parc total.
- Favoriser l'accession à un niveau abordable.
- Poursuivre la réhabilitation du parc locatif public.
- Être vigilant sur les ventes Hlm, sur la base d'une réflexion partagée avec les bailleurs.
- Veiller à la qualité de l'offre collective nouvelle privée.
- Prendre mieux en compte le handicap et le vieillissement de la population dans les opérations futures et dans les politiques publiques locales.
- Traiter les situations d'habitat indigne générées par des mauvaises conditions de sédentarisation des gens du voyage.

Favoriser la production de logements

Objectifs de production de logements		Objectifs de diversité du LLS	
Logements à produire annuellement	180	PLAI	35%
dont logements locatifs conventionnés	54	PLUS	55%
dont logements en accession sociale et abordable	72	PLS	10%

Politique spécifique en faveur de la production

Développement de l'offre de terrains à bâtir.

Action en faveur de l'accession abordable

Réflexion en cours : la ville se positionne pour la mise en place d'un dispositif d'aide à l'accession abordable. Le dispositif et son contenu sont à l'étude.

Objectifs de reconstitution de l'offre sociale vendue

Tout logement locatif social vendu sera compensé par un nouveau logement social produit, de préférence hors quartiers d'habitat social existants.

Foncier à mobiliser pour réaliser les objectifs de construction neuve

Les objectifs de production nécessitent la mobilisation de 17 ha de foncier, localisés principalement dans les secteurs de renouvellement et développement de la commune. Le potentiel foncier total des zones urbaines est quant à lui estimé à 62 ha, ce qui implique la mise en œuvre d'une stratégie foncière d'accompagnement.

Objectifs à atteindre en matière de qualité résidentielle

Les surfaces des logements doivent être suffisantes, et doivent être privilégiés le confort d'usage et la bonne adéquation avec les modes de vies contemporains. Les logements auront tous des espaces extérieurs d'une taille utile (mini 10 m²). Favoriser les logements traversants ou multi-orientés, l'éclairage naturel des cuisines et salles de bain. Un travail sur l'intimité du logement devra être fait.

Objectifs à atteindre en matière de qualité environnementale

Le traitement des espaces extérieurs doit faire l'objet d'un soin particulier et d'un aménagement adapté. Les logements doivent pouvoir profiter d'une ouverture sur le paysage et avoir accès à des espaces verts, collectifs ou privatifs, d'une surface suffisante. L'armature végétale existante devra être privilégiée. Une réflexion sur la récupération des eaux pluviales sera menée sur les secteurs où l'infiltration est possible (hors zone de protection des sources). Les dispositifs ayant recours à des énergies alternatives sont encouragés. D'une manière générale, une réflexion doit être menée sur le coût énergétique des bâtiments.

Agir en faveur du parc existant

Quartiers faisant l'objet d'une opération de rénovation urbaine ou inscrit en politique de la ville

Hauts de l'hippodrome (Domofrance)

Grand Caillou (Domofrance)

Quartiers d'habitat social susceptibles de connaître une intervention sur leur bâti ou leurs espaces extérieurs

Grand Caillou (Domofrance)

Grand Louis (Clairsienne)

Secteurs d'insalubrité ou d'habitat précaire à traiter

Aide à l'amélioration de l'habitat des gens du voyage sédentarisés propriétaires de leurs terrains (raccordement aux réseaux...).

Produire une offre adaptée à la diversité des publics

Typologies conseillées

	logement locatif social	accession abordable	production libre
petits logements (T1 et T2)	xx		
logements moyens (T3 et T4)	x	x	x
grands logements (T5 et +)	xx	xx	x

Actions en faveur du logement des jeunes et/ou des étudiants

Création d'un foyer de jeunes travailleurs.

Actions en faveur du logement des personnes âgées et/ou handicapées

Construction d'un EHPAD.

Structures et habitat pour le logement des plus modestes

Développer les structures permettant de répondre à l'urgence en partenariat avec les acteurs et associations concernés.

Objectifs de logements adaptés

La commune s'engage à permettre la réalisation d'un logement adapté (PLA-I adapté) par an.

Situations de sédentarisation à traiter

Nombreuses situations à traiter. Une réflexion doit être menée pour traiter les situations non réglées dans le cadre de la 1ère MOUS.

Principes d'attribution des logements locatifs sociaux

Une attention particulière est à porter sur l'évolution du peuplement des quartiers Hauts de l'Hippodrome, Grand Caillou et Grand Louis.

Floirac

Rappel des enjeux communaux

- Diversifier l'offre en logements dans la commune pour permettre des parcours résidentiels choisis, en particulier des familles.
- Développer une accession abordable.
- Diversifier le parc neuf en limitant les typologies privilégiées par les investisseurs de manière à répondre au plus près des besoins locaux.
- Achever la rénovation urbaine des grands quartiers d'habitat social.

Favoriser la production de logements

Objectifs de production de logements	
Logements à produire annuellement	210
dont logements locatifs conventionnés	53
dont logements en accession sociale et abordable	73

Objectifs de diversité du LLS	
PLAI	10%
PLUS	70%
PLS	20%

Action en faveur de l'accession abordable

Objectifs de reconstitution de l'offre sociale vendue

Toute vente de logements locatifs sociaux sera soumise à une négociation préalable avec la commune.

Foncier à mobiliser pour réaliser les objectifs de construction neuve

Les objectifs de production nécessitent la mobilisation de 10 ha de foncier, localisés principalement dans les secteurs de renouvellement et développement de la commune. Le potentiel foncier total des zones urbaines est quant à lui estimé à 64 ha, ce qui implique la mise en œuvre d'une stratégie foncière d'accompagnement.

Objectifs à atteindre en matière de qualité résidentielle

Au début des années 2000, la construction de logements neufs a connu une relance sur Floirac grâce à la disponibilité de rares offres foncières d'envergure.

Depuis 2007, dans un environnement à l'inverse très concurrentiel créé par les projets autour du tramway, l'envol des prix de vente et des loyers sur le marché privé s'est accompagné d'une réduction des surfaces, de la qualité des logements (petits séjours, ouverture des cuisines…) voire de l'écriture architecturale.

Dans le contexte du renouvellement urbain de la Plaine de Garonne, et à l'heure du rapprochement de Floirac du cœur de l'agglomération, grâce :

- à la réalisation du pont Jean Jacques Bosc,
- à l'Opération d'Intérêt National Garonne-Eiffel,
- à l'aménagement de la voie Bordeaux-Eymet comme axe doux structurant, il est

nécessaire de fixer des objectifs en matière d'habitat afin que :

- chaque floiracais puisse se loger, quel que soit ses revenus, en fonction de ses besoins et de ses choix,
- que Floirac soit un territoire d'attractivité pour de nouveaux habitants.

Les logements devront à cet égard présenter de grandes qualités et offrir une diversité de modes d'habiter pour correspondre à la demande et aux spécificités de la ville.

Les projets de construction de logements neufs intègreront donc dès la phase de programmation des réponses aux objectifs suivants :

- un équilibre de l'offre afin de satisfaire la demande des ménages floiracais et des familles attirées par les qualités de Floirac ;
- la mise en valeur des attraits de Floirac ;
- des solutions architecturales économes en énergie et en ressources naturelles.

Objectifs à atteindre en matière de qualité environnementale

Des solutions architecturales économes en énergie, en ressources naturelles et en charges : En amont de la définition des projets, une analyse du site (étude d'infiltration, estimation des volumes) privilégiera les techniques alternatives de gestion des eaux pluviales (noues, bassins paysagers,

terrasses végétalisées). La réutilisation des eaux pluviales pourra être étudiée pour l'arrosage des jardins.

L'implantation des bâtiments conciliera l'harmonie du paysage urbain et les exigences d'une architecture bioclimatique.

Les logements seront traversants ou présenteront une double orientation. La ventilation et l'éclairement naturels des pièces d'eau, des circulations et des parkings seront privilégiés. Les dispositifs d'économie d'eau seront intégrés.

Les locaux vélos seront faciles d'accès ; les parkings seront dotés de prises pour voitures électriques.

Les logements répondront aux normes en vigueur en matière d'économie d'énergie, notamment pour le chauffage. Les dispositifs et les matériaux d'isolation seront durables. A cet effet, les enduits extérieurs sur isolants seront évités.

Agir en faveur du parc existant

Quartiers faisant l'objet d'une opération de rénovation urbaine ou inscrit en politique de la ville

Libération, Dravemont, Cité du Midi.

Quartiers d'habitat social susceptibles de connaître une intervention sur leur bâti ou leurs espaces extérieurs

Projet au stade pré-opérationnel : cité du Midi, Alfred Giret, Muscaris

Intervention à court ou moyen terme : Dravemont

Les Terrasses de Bel Air : site relevant d'une veille sociale et urbaine, d'une vigilance en termes de GUP et d'interventions ponctuelles en termes de réhabilitation

Patrimoine inadapté en question : résidence Pinel.

Résidence Espérance.

Secteurs d'insalubrité ou d'habitat précaire à traiter

La Ville de Floirac est confrontée à la problématique de squats entrainant une surpopulation des maisons individuelles concernées, d'immeubles non destinés à l'habitat ou voués à la démolition et générant notamment des problèmes d'insalubrité importants.

Objectifs de mise en sécurité des habitations soumises au risque d'inondation

Depuis 2011, le renforcement des contraintes liées à la gestion du risque inondation grève fortement une partie de la Plaine de Floirac. Les règles de construction plus contraignantes que prescrirait la révision du PPRI (plan de protection contre le risque inondation) pourraient avoir un impact non-négligeable sur la forme urbaine et le coût de construction des logements.

Produire une offre adaptée à la diversité des publics

Typologies conseillées

	logement locatif social	accession abordable	production libre
petits logements (T1 et T2)	x		
logements moyens (T3 et T4)	xx	xx	xx
grands logements (T5 et +)		x	x

La Ville de Floirac a validé les objectifs suivants affiché en mars 2012 par le référentiel issu de l'étude "Plaine Rive Droite" (PRD) :
Afin de rééquilibrer la proportion entre les différentes tailles de logement, en particulier de limiter la part de petits logements, de pallier le déficit de la Plaine Rive Droite en grands et très grands logements, et de confirmer la vocation d'accueil des familles dans ce secteur, une répartition volontariste de la typologie des logements pourrait être appliquée aux opérations.

Objectifs de typologie PRD

T1 / T2	30%
T3	40%
T4	20%
T5 / T6	10%

Objectifs de surface minimale des logements

La surface minimale (en Shab) par type de logement demandée sur les opérations de plus de 50 logements sur la PRD est volontairement plus élevée que celle des logements qui sont produits dans le diffus.

Typologie	PRD hors OIN (en SHAB)	PRD hors OIN (en SHON)
T1	30 m²	31,5 m²
T2	45 m²	47,25 m²
T3	65 m²	68,25 m²
T4	80 m²	84 m²
T5-T6	110 m²	115,5 m²

La SHAB est la surface habitable. La SHON est la surface hors œuvre nette (elle inclut les murs).
SHON = SHAB x 1,05

Actions en faveur du logement des jeunes et/ou des étudiants

Projet de logements pour jeunes actifs (URHAJ) sur le site Garonne – Eiffel.

Actions en faveur du logement des personnes âgées et/ou handicapées

Projet EHPAD (Domofrance) sur le site Bel Sito.

Principes d'attribution des logements locatifs sociaux

Une vigilance est portée sur l'évolution des quartiers Dravemont, Joliot-Curie et cité du Midi afin d'éviter qu'ils ne se fragilisent.

Gradignan

Rappel des enjeux communaux

- Redevenir attractive auprès d'une population aux ressources moyennes en favorisant l'accession abordable.
- Favoriser les logements de taille moyenne dans le parc collectif neuf pour répondre à des besoins familiaux.
- Satisfaire les obligations de la loi SRU et développer le parc locatif social.
- Veiller à l'évolution de la résidence l'Host et, si nécessaire, envisager des actions de prévention, de redressement et/ou de sauvegarde.
- Trouver une solution satisfaisante répondant aux exigences du schéma départemental d'accueil des gens du voyage.

Favoriser la production de logements

Objectifs de production de logements	
Logements à produire annuellement	130
dont logements locatifs conventionnés	94
dont logements en accession sociale et abordable	10

Objectifs de diversité du LLS	
PLAI	30% minimum
PLUS	
PLS	30% maximum

Politique spécifique en faveur de la production

La commune assure une veille foncière.

Action en faveur de l'accession abordable

Mise en place d'une SMS spécifique.

Objectifs de reconstitution de l'offre sociale vendue

Tout logement locatif social vendu sera compensé par un nouveau logement social ayant une typologie identique.

Foncier à mobiliser pour réaliser les objectifs de construction neuve

Les objectifs de production nécessitent la mobilisation de 9 ha de foncier, localisés principalement dans les secteurs de renouvellement et développement de la commune. Le potentiel foncier total des zones urbaines est quant à lui estimé à 42 ha hors campus, ce qui implique la mise en œuvre d'une stratégie foncière d'accompagnement.

Agir en faveur du parc existant

Quartiers faisant l'objet d'une opération de rénovation urbaine ou inscrit en politique de la ville

Le quartier Barthès est inscrit au Contrat de Ville Métropolitain.

Quartiers d'habitat social susceptibles de connaître une intervention sur leur bâti ou leurs espaces extérieurs

Résidences Bourg et Ermitage : sites sans projet défini mais relevant d'une intervention à court ou moyen terme.

Le Brandier : patrimoine situé dans un territoire en forte mutation, appelant une intervention afin d'éviter les risques de déqualification.

Actions d'amélioration du parc privé

Conventionnement du parc Saint-Géry.

Produire une offre adaptée à la diversité des publics

Typologies conseillées

	logement locatif social	accession abordable	production libre
petits logements (T1 et T2)	x		
logements moyens (T3 et T4)	xx	xx	xx
grands logements (T5 et +)		xx	x

Actions en faveur du logement des jeunes et/ou des étudiants

La commune étudie avec un bailleur social la faisabilité d'un programme de logements étudiants sur le site du Brandier.

Actions en faveur du logement des personnes âgées et/ou handicapées

La commune étudie la possibilité de restructurer l'EHPA les séquoias et travaille avec les gestionnaires des EPAHD pour les aider à moderniser ou reconstruire les établissements.

Structures et habitat pour le logement des plus modestes

La commune reste attentive aux possibilités et aux opportunités opérationnelles.

Objectifs de logements adaptés

La commune s'engage à permettre la réalisation d'un logement adapté (PLA-I adapté) par an.

Situations de sédentarisation à traiter

Les familles des gens du voyage installées à la cité jardin.

Aires d'accueil à aménager

La commune participe à la gestion du SIVU pour l'accueil des gens du voyage avec les communes de Talence et Villenave d'Ornon.

L'aire d'accueil de Villenave d'Ornon va être confortée afin de remplir les obligations du schéma départemental.

Une révision de celui-ci est demandée pour une mise en cohérence avec les actions sur le territoire des trois communes.

Principes d'attribution des logements locatifs sociaux

Une personne du service logement participe lors des commissions d'attribution des logements. Elle est la référente auprès de bailleurs et des Gradignanais.

Le Haillan

Rappel des enjeux communaux

- Développer le parc locatif social pour atteindre et maintenir 25% du parc total.
- Favoriser l'accession abordable pour regagner de l'attractivité auprès des jeunes ménages exclus financièrement du marché local.
- Introduire de la diversité (formes, statuts) dans les opérations de manière à créer de la diversité de population (âges, compositions familiales, statuts professionnels, etc.).
- Poursuivre les opérations d'amélioration du cadre de vie du quartier Edmond Rostand.

Favoriser la production de logements

Objectifs de production de logements

Logements à produire annuellement	110
dont logements locatifs conventionnés	33
dont logements en accession sociale et abordable	39

Objectifs de diversité du LLS

PLAI	30% minimum
PLUS	
PLS	30% maximum

Objectifs de reconstitution de l'offre sociale vendue

Un logement réalisé pour un logement conventionné vendu.

Foncier à mobiliser pour réaliser les objectifs de construction neuve

Les objectifs de production nécessitent la mobilisation de 8 ha de foncier, localisés principalement dans les secteurs de renouvellement et développement de la commune. Le potentiel foncier total des zones urbaines est quant à lui estimé à 14 ha, ce qui implique la mise en œuvre d'une stratégie foncière d'accompagnement.

Objectifs à atteindre en matière de qualité résidentielle

Il est nécessaire de privilégier l'insertion des programmes dans les tissus existant pour permettre une meilleure "acceptabilité des projets".

Objectifs à atteindre en matière de qualité environnementale

Privilégier des opérations situées sur des axes de transports collectifs ainsi que des opérations de désenclavement urbain.

Agir en faveur du parc existant

Quartiers d'habitat social susceptibles de connaître une intervention sur leur bâti ou leurs espaces extérieurs

Edmond Rostand (Mésolia – 350 logements) : opération de protection des bâtiments contre les nuisances phoniques.

Produire une offre adaptée à la diversité des publics

Typologies conseillées

	logement locatif social	accession abordable	production libre
petits logements (T1 et T2)	x		
logements moyens (T3 et T4)	xx	xx	xx
grands logements (T5 et +)		xx	x

Actions en faveur du logement des personnes âgées et/ou handicapées

Une réflexion doit être menée pour prendre en compte le vieillissement de la population (logements adaptés, EPHAD...) pour compléter les parcours résidentiels et anticiper l'émergence de nouveaux besoins sociaux (fragilisation économique, phénomènes de repli sur soi, etc.).

Objectifs de logements adaptés

La commune s'engage à permettre la réalisation d'un logement adapté (PLA-I adapté) par an.

Situations de sédentarisation à traiter

Une quarantaine de ménages à reloger (soit environ 300 personnes).

Lormont

Rappel des enjeux communaux

- Diversifier l'offre de logements, notamment dans sa forme, afin de développer une diversité et une mixité des produits et donc des publics.
- Privilégier l'offre abordable, tant dans le secteur locatif que dans l'accession.
- Poursuivre, en dépit du fort taux actuel, la production de logements locatifs sociaux, seul produit adapté aux ressources des ménages.
- Développer une offre adaptée et abordables pour les étudiants et stagiaires.
- Développer une offre adaptée et abordable pour les personnes âgées.
- Requalifier le parc ancien de la commune.
- Surveiller et mettre en œuvre des actions de prévention ou de traitement des copropriétés fragiles et/ou dégradées.
- Poursuivre la requalification du parc locatif public.
- Surveiller et mettre en œuvre, le cas échéant, des actions de prévention ou de traitement des lotissements fragiles et/ou dégradés.
- Redéfinir une politique de peuplement avec les bailleurs de la commune afin d'assurer un meilleur équilibre de peuplement.
- Développer un parc locatif privé abordable.

Favoriser la production de logements

Objectifs de production de logements

Logements à produire annuellement	200
dont logements locatifs conventionnés	40
dont logements en accession sociale et abordable	100

Objectifs de diversité du LLS

PLAI	20%
PLUS	70%
PLS	10%

Politique spécifique en faveur de la production

Ouverture de nouvelles zones d'habitat, telles que les zones d'activités.

Action en faveur de l'accession abordable

Privilégier les projets en faveur de l'investissement locatif de type Duflot.

Réfléchir à la mise en œuvre d'une action en faveur de l'accession sociale à la propriété des ménages primo-accédants.

Objectifs de reconstitution de l'offre sociale vendue

Les logements locatifs sociaux vendus n'ont pas à être compensés. Toutefois, pour palier le risque de générer une copropriété fragile, une vigilance particulière sera portée sur la situation sociale de l'acquéreur. De même, un diagnostic du bâti sera exigé en amont accompagné d'un historique du type et du montant des travaux de rénovation engagés sur les parties communes avant la vente.

Foncier à mobiliser pour réaliser les objectifs de construction neuve

Les objectifs de production nécessitent la mobilisation de 16 ha de foncier, localisés principalement dans les secteurs de renouvellement et développement de la commune. Le potentiel foncier total des zones urbaines est quant à lui estimé à 61 ha, ce qui implique la mise en œuvre d'une stratégie foncière d'accompagnement.

Objectifs à atteindre en matière de qualité résidentielle

De façon générale, promouvoir les logements traversants ainsi que les espaces extérieurs individuels type loggias, terrasses ou balcons. Limiter les effets de vis-à-vis notamment des pièces de vie. Positionner les locaux collectifs (type locaux vélos ou locaux poubelles) de manière fonctionnelle. Favoriser la construction de logements à proximité des transports en commun.

Objectifs à atteindre en matière de qualité environnementale

Généraliser les raccordements des bâtiments au Réseau de Chaleur Urbain des Hauts de Garonne par la mise en place d'un « secteur Energie Renouvelable renforcé ». Accroître l'exigence qualitative du volet paysager des permis de construire.

Agir en faveur du parc existant

Quartiers faisant l'objet d'une opération de rénovation urbaine ou inscrit en politique de la ville

Projets de Renouvellement Urbain sur les quartiers Carriet et Génicart en cours de réalisation.

Quartier du Grand Tressan classé en quartier politique de la ville.

Quartiers d'habitat social susceptibles de connaître une intervention sur leur bâti ou leurs espaces extérieurs

Dans le cadre des Projets de Renouvellement Urbain :

- Génicart Rabelais Montaigne : réhabilitation des parcs Domofrance (1 052 logements), Gironde Habitat (108 logements), Aquitanis (324 logements).
- projet sur Carriet Domofrance (1 002 logements). Une réflexion est à l'étude avec l'ensemble des partenaires de l'habitat et les bailleurs sociaux pour la mise en place d'une action d'auto-réhabilitation accompagnée animée par les Compagnons Bâtisseurs.

D'autre part, afin de poursuivre les efforts engagés dans le cadre du projet de renouvellement urbain du quartier Carriet, des études sont en cours afin de requalifier le patrimoine bâti de Domofrance n'ayant pas pu bénéficier des crédits du PRU.

Actions d'amélioration du parc privé

OPAH-RU ORI 2013-2018. Périmètre : ville de Lormont avec une priorité sur le bourg ancien les quais et le quartier de Lissandre. Objectifs 100 dossiers PO et 50 dossiers PB. Lutte contre l'habitat indigne, précarité énergétique, adaptation des logements...

PIG 2 métropolitain 2014-2019. Objectif 3 logements par an.

Copropriétés nécessitant une intervention / à surveiller

Projet d'OPAH-copropriété fragile la Boëtie et le Coteau. Raccordement au réseau de chaleur de la résidence du coteau. Etude pré-opérationnelle dans la perspective de la mise en œuvre d'une OPAH copropriété fragile sur ces deux sites, lancée en septembre 2014.

Secteurs d'insalubrité ou d'habitat précaire à traiter

Centre ancien, quais et Lissandre (une des priorités de l'OPAH-RU-ORI), élargi à l'ensemble du parc privé à l'exception des copropriétés.

Produire une offre adaptée à la diversité des publics

Typologies conseillées

	logement locatif social	accession abordable	production libre
petits logements (T1 et T2)	x		
logements moyens (T3 et T4)	xx	xx	xx
grands logements (T5 et +)	x	xx	x

Actions en faveur du logement des jeunes et/ou des étudiants

Une RHVS en construction dans le parc actif de Carriet (Domofrance). Livraison août 2015. Un projet de résidence jeunes dans le parc privé sur la Ramade 100 logements. Livraison août 2015.

Projet de refondation de l'actuel FJT sur le site de la Butinière dans le cadre de l'opération des 50 000 logements, 99 logements de type 1 à 2 avec offre de services.

Actions en faveur du logement des personnes âgées et/ou handicapées

Développement de PLA-I pour personnes âgées dans le diffus.

Accompagnement des actions d'adaptation de logements sur le parc de Domofrance.

Aménagement de locaux commerciaux en logements adaptés au vieillissement.

Réflexion sur la refondation de la Résidence Personnes Âgées (démolition reconstruction, création d'un pôle gérontologique maillant l'activité de l'ensemble des établissements accueillant les âgés et intégration d'un pôle de Sylver Économie).

Objectifs de logements adaptés

La commune pourra, en fonction des besoins, permettre la réalisation de logements adaptés (PLA-I adapté).

Principes d'attribution des logements locatifs sociaux

Recherche d'une meilleure mixité sociale et d'une diversification du peuplement. Pour ce faire, la commune a encouragé les services commerciaux des bailleurs à engager une démarche commerciale auprès du secteur économique local. De même, les candidatures d'actifs sont privilégiées. La ville est associée à la commercialisation des nouveaux produits. Une réflexion est menée en interne pour travailler à des mutations solvabilisatrices ou facilitant une accessibilité des logements.

Animer, suivre, évaluer

Modalités de suivi et d'observation

La ville souhaite évaluer finement l'évolution du parc par bailleur. A cet effet, des réunions partenariales annuelles sont organisées.

Modalités d'animation

Dans le cadre de l'OPAH RU-ORI, la mise en place sur la commune, d'un dispositif d'animation est prévue afin de suivre l'évolution du patrimoine privé, permettant d'articuler les échelles locales (y compris l'accompagnement des administrés) et les échelles partenariales.

Approche financière

Réflexion sur la mise en œuvre d'une action favorisant l'accession sociale des primo-accédants.

Expérimentations projetées

Soutien aux expérimentations menées par Domofrance sur son parc : adaptation des logements, développement de la domotique, réflexion sur les logements évolutifs (modification des typologies en fonction des besoins).

Adaptation des logements du FSL.

Martignas-sur-Jalle

Rappel des enjeux communaux

- Poursuivre la diversification du parc de logements ; produire du logement locatif social et favoriser la mixité sociale.
- Répondre aux besoins de tous, en particulier des jeunes ménages et des personnes vieillissantes.
- Anticiper le vieillissement de la population et préserver les équilibres inter-générationnels.

Favoriser la production de logements

Objectifs de production de logements

Logements à produire annuellement	70
dont logements locatifs conventionnés	42
dont logements en accession sociale et abordable	14

Objectifs de diversité du LLS

PLAI	40%
PLUS	40%
PLS	20%

Politique spécifique en faveur de la production

La commune ne souhaite pas de PLS hormis pour le financement des structures ou marginalement, dans de grands programmes publics, afin de favoriser la mixité sociale.

Objectifs de reconstitution de l'offre sociale vendue

Tout logement locatif social vendu sera compensé par deux nouveaux logements sociaux produits.

Foncier à mobiliser pour réaliser les objectifs de construction neuve

Les objectifs de production nécessitent la mobilisation de 10 ha de foncier, localisés principalement dans les secteurs de renouvellement et développement de la commune. Le potentiel foncier total des zones urbaines est quant à lui estimé à 30 ha, ce qui implique la mise en œuvre d'une stratégie foncière d'accompagnement.

Agir en faveur du parc existant

Produire une offre adaptée à la diversité des publics

Typologies conseillées

	logement locatif social	accession abordable	production libre
petits logements (T1 et T2)	x		
logements moyens (T3 et T4)	xx	xx	xx
grands logements (T5 et +)	x	xx	x

Objectifs de logements adaptés

La commune s'engage à permettre la réalisation d'un logement adapté (PLA-I adapté) par an.

Animer, suivre, évaluer

Mérignac

Rappel des enjeux communaux

- Développer l'accession aidée ou maîtrisée, la commune étant devenue inabordable aux jeunes ménages.
- Accroître le parc locatif social dans l'ensemble du parc résidentiel, prioritairement le long des axes de transports en commun.
- Produire un parc de typologies moyennes et grandes, pour l'accueil et le maintien des familles.
- Poursuivre la requalification du parc locatif social ancien et mener des actions en faveur de la remise en état du parc privé dégradé.
- Prendre mieux en compte le vieillissement de la population dans les opérations futures et dans les politiques publiques locales.
- Créer des logements spécifiques pour les jeunes, à loyer adapté à leurs ressources (hors parc promotion privée), notamment à proximité des sites de formation.
- Eviter la poursuite de la déqualification des copropriétés du Burck
- Mettre en place des actions de prévention pour les autres copropriétés repérées fragiles.
- Doter la commune de structures d'hébergement ou logement temporaire pour faire face à l'urgence sociale.
- Se doter d'une aire de grand passage pour l'accueil des grands groupes de voyageurs.

Favoriser la production de logements

Objectifs de production de logements	
Logements à produire annuellement	530
dont logements locatifs conventionnés	186
dont logements en accession sociale et abordable	133

Objectifs de diversité du LLS	
PLAI	30% minimum
PLUS	
PLS	30% maximum

Politique spécifique en faveur de la production

La Ville subventionne, sous conditions, la réalisation de logements sociaux en PLUS et PLAI. Les critères de sélection tiennent à l'importance de l'opération, sa localisation, mais aussi des objectifs de mixité et de qualité (30% min de T4/T5), surface minimale des logements à respecter. Des objectifs environnementaux sont également demandés (pas de logements mono-orientés au Nord *a minima* et bi-orientation souhaitée, traitement des espaces libres, tri sélectif, orientation des bâtiments). La ville aide les opérations à hauteur de 4 000€ par logement PLUS et 5 000 € par logement PLAI, dans la limite de 100 000 € par opération.

Action en faveur de l'accession abordable

La Ville souhaite s'associer au dispositif lancé par la Communauté urbaine en faveur d'un prêt à taux zéro CUB, selon des modalités qui sont encore à définir.

Objectifs de reconstitution de l'offre sociale vendue

Tout logement locatif social vendu sera compensé par quatre nouveaux logements sociaux produits, que ce soit par la production propre des bailleurs que par VEFA.

Foncier à mobiliser pour réaliser les objectifs de construction neuve

Les objectifs de production nécessitent la mobilisation de 35 ha de foncier, localisés principalement dans les secteurs de renouvellement et développement de la commune. Le potentiel foncier total des zones urbaines est quant à lui estimé à 61 ha, ce qui implique la mise en œuvre d'une stratégie foncière d'accompagnement.

Objectifs à atteindre en matière de qualité résidentielle

Afin de garantir l'accès et le maintien des familles sur le territoire communal, la ville souhaite favoriser les logements familiaux, aussi bien dans le logement social que dans les opérations privées (au moins 30% de T4/T5 par opération). Pour cela, le projet de territoire demande aux opérations des tailles minimales de logements, en m² : T2=50m², T3=65m², T4=85m². Le développement urbain sera orienté prioritairement le long des axes des transports en commun, et notamment du tramway. Par ailleurs, l'axe Aéroport-Bordeaux centre (aussi appelé Airport Avenue) est la colonne vertébrale du développement de la ville, au travers des projets des "50 000 logements" à Mérignac Soleil, en continuité vers le secteur Franges Marne, jusqu'à la Glacière avec la réalisation progressive du PAE du même nom.

Objectifs à atteindre en matière de qualité environnementale

Voir le PCAET communal, ainsi que le Plan local de promotion de la santé.

Agir en faveur du parc existant

Quartiers faisant l'objet d'une opération de rénovation urbaine ou inscrit en politique de la ville

Beaudésert, Yser, le Burck.

Quartiers d'habitat social susceptibles de connaître une intervention sur leur bâti ou leurs espaces extérieurs

Projet au stade opérationnel : les Ardillos.

Projet au stade pré-opérationnel : Bourranville.

Sites sans projet défini nécessitant une intervention : Yser, Prada et Beutre (Palombes et Etourneaux).

Patrimoine situé dans un territoire en mutation appelant à des interventions afin d'éviter les risques de déqualification et pouvant représenter des opportunités en termes de développement de l'offre : résidence Robinson.

Actions d'amélioration du parc privé

Mettre en œuvre un programme d'interventions et de requalification du quartier du Burck et décliner ce programme en agissant à l'échelle de chaque copropriété, notamment dans le cadre de dispositifs opérationnels de type OPAH-copropriété.

Produire une offre adaptée à la diversité des publics

Typologies conseillées

	logement locatif social	accession abordable	production libre	production totale
petits logements (T1 et T2)	xx			30% T1 et T2
logements moyens (T3 et T4)	xx	xx	xx	40% T3
grands logements (T5 et +)	x	xx	x	30% T4 et plus

Actions en faveur du logement des jeunes et/ou des étudiants

Habitat Jeunes du Bourran (20 logements) à l'étude.

Projet de FJT à la Glacière en cours de réalisation.

Projet en cours de construction 100 logements étudiants Avenue François Mitterrand (Gironde Habitat, deux PC).

Actions en faveur du logement des personnes âgées et/ou handicapées

- Commission d'accessibilité ;
- Création, dans le cadre de l'agenda 21, d'une charte Ville-Handicap, permettant de prioriser les actions des différents services ;
- Aides en faveur du maintien à domicile :
  * "Voisins solidaires" est une association nationale, rejointe par la ville de Mérignac, qui a pour finalité de promouvoir les solidarités de proximité, au sein des quartiers, de faciliter les échanges et d'encourager les initiatives solidaires ;
  * "Télé-alarme" : 160 personnes bénéficient de la téléalarme en 2010, dont 153 de plus de 75 ans. Au total, 2,7% des plus de 75 ans bénéficient de ce service ;
  * Portage de repas, foyer-restaurant, aides ménagères...

Objectifs de logements adaptés

La commune s'engage à permettre la réalisation d'un logement adapté (PLA-I adapté) par an.

Situations de sédentarisation à traiter

Plus d'une centaine de familles concernées. Une MOUS est mise en œuvre pour 88 d'entre elles.

Aires de grand passage à aménager

Un emplacement réservé pour une aire de grand passage est prévu sur la commune.

Parempuyre

Rappel des enjeux communaux

- Développer une offre abordable pour les familles et limiter les typologies privilégiées par les investisseurs.
- Poursuivre les efforts de développement du parc social, en proposant des logements familiaux, mais également de petites typologies pour les jeunes.
- Encadrer le processus de sédentarisation des ménages voyageurs.
- Développer une offre abordable pour les personnes vieillissantes.

Favoriser la production de logements

Objectifs de production de logements

Logements à produire annuellement	110
dont logements locatifs conventionnés	69
Dont logements en accession sociale et abordable	21

Objectifs de diversité du LLS

PLAI	30% minimum
PLUS	
PLS	30% maximum

Foncier à mobiliser pour réaliser les objectifs de construction neuve

Les objectifs de production nécessitent la mobilisation de 19 ha de foncier, localisés principalement dans les secteurs de renouvellement et développement de la commune. Le potentiel foncier total des zones urbaines est quant à lui estimé à 40 ha, ce qui implique la mise en œuvre d'une stratégie foncière d'accompagnement.

Agir en faveur du parc existant

Produire une offre adaptée à la diversité des publics

Typologies conseillées

	logement locatif social	accession abordable	production libre
petits logements (T1 et T2)			
logements moyens (T3 et T4)	xx	xx	xx
grands logements (T5 et +)		xx	x

Objectifs de logements adaptés

La commune s'engage à permettre la réalisation d'un logement adapté (PLA-I adapté) par an.

Animer, suivre, évaluer

Pessac

Rappel des enjeux communaux

- Maintenir et renforcer son taux de logements sociaux dans son parc de résidences principales.
- Renforcer les centralités et les secteurs à proximité des TC structurants.
- Diversifier l'offre en logements sur le campus universitaire.
- Développer les logements familiaux.
- Favoriser l'accession sociale et/ou abordable.
- Proposer une offre adaptée aux jeunes (jeunes s'installant, en formation, en insertion).
- Surveiller les copropriétés fragiles.
- Mettre en place des actions de redressement de la copropriété du Burck.
- Développer la capacité d'accueil en logement temporaire et logement d'urgence.
- Créer une seconde aire d'accueil de gens du voyage pour les familles de personnes hospitalisées.

Favoriser la production de logements

Objectifs de production de logements	
Logements à produire annuellement	650
dont logements locatifs conventionnés	195
dont logements en accession sociale et abordable	97

Objectifs de diversité du LLS	
PLAI	20%
PLUS	60%
PLS	20%

Objectifs de reconstitution de l'offre sociale vendue

Tout logement locatif social vendu sera compensé par deux nouveaux logements sociaux produits. Le bailleur devra rester majoritaire au sein de la copropriété.

Foncier à mobiliser pour réaliser les objectifs de construction neuve

Les objectifs de production nécessitent la mobilisation de 57 ha de foncier, localisés principalement dans les secteurs de renouvellement et développement de la commune. Le potentiel foncier total des zones urbaines est quant à lui estimé à 79 ha hors campus, ce qui implique la mise en œuvre d'une stratégie foncière d'accompagnement.

Objectifs à atteindre en matière de qualité environnementale

Le Plan Climat Energie Territorial prévoit un volet habitat comprenant notamment un programme de sensibilisation des usagers aux gestes économes et des gros consommateurs pour la maîtrise de l'énergie.

Agir en faveur du parc existant

Quartiers faisant l'objet d'une opération de rénovation urbaine ou inscrit en politique de la ville

Sont inscrits au Contrat de Ville Métropolitain Saige, Châtaigneraie, Arago et Haut-Livrac (ce dernier au titre de la veille active).

Quartiers d'habitat social susceptibles de connaître une intervention sur leur bâti ou leurs espaces extérieurs

Arago (projet au stade opérationnel)
Saige (suites à donner à l'étude a'urba)
Les Ailes Françaises (projet en réflexion).

Copropriétés nécessitant une intervention / à surveiller

Un programme d'intervention général est en cours d'élaboration pour le quartier du Burck (Mérignac, Pessac) et sera décliné en dispositifs opérationnels.

Secteurs d'insalubrité ou d'habitat précaire à traiter

Plusieurs squats à traiter.
Quelques situations d'habitat indigne repérées, notamment sur les franges du Campus.

Produire une offre adaptée à la diversité des publics

Typologies conseillées

	logement locatif social	accession abordable	production libre	production totale
petits logements (T1 et T2)	20%		45%	28%
logements moyens (T3 et T4)	60%	80%	50%	58%
grands logements (T5 et +)	20%	20%	5%	14%

La ville souhaite que les constructeurs respectent les surfaces moyennes de logements suivantes :

T1 28,5 m²
T2 47,5 m²
T3 65 m²
T4 85 m²
T5 105 m²

Actions en faveur du logement des jeunes et/ou des étudiants

Développement de structures d'hébergement en faveur des jeunes.
Résidence sociale pour jeunes travailleurs Moov'Access (30 T1 et T1bis) dans le cadre du projet de renouvellement urbain d'Arago.

Actions en faveur du logement des personnes âgées et/ou handicapées

Résidence inter-générationnelle de l'Artigon (8 T1bis et 4T2, soit 16 places).

Structures et habitat pour le logement des plus modestes

Deux projets de résidence sociale sont en cours, un avec Aquitanis dans l'écoquartier du l'Artigon (8 T1bis et 4T2 soit 16 places) et une résidence Moov'acess de Domofrance dans le cadre de la rénovation d'Arago (20 T1 et 10 T1bis en PLAI).

Objectifs de logements adaptés

La commune s'engage à permettre la réalisation d'un logement adapté (PLA-I adapté) par an.

Situations de sédentarisation à traiter

Des situations à traiter. La ville dispose de terrains qui pourraient être dédiés à une opération de sédentarisation.

Aires d'accueil à aménager

Aire à aménager en lien avec le site hospitalier du Haut-Lévêque.

Principes d'attribution des logements locatifs sociaux

Une attention particulière portée à l'évolution du peuplement du quartier Arago : la construction de produits diversifiés ainsi que la réhabilitation devraient contribuer à davantage de mixité.

Animer, suivre, évaluer

Modalités de suivi et d'observation

Le dispositif de suivi et d'observation du volet habitat du PLU repose sur un dispositif associant étroitement commune et CUB, avec, en particulier, un bilan annuel de mise en œuvre qui sera élaboré de manière concertée.
Une observation plus fine du logement social dans la Ville permettra d'avoir une stratégie de production et de peuplement mieux concertée avec les bailleurs sociaux visant un équilibre entre les grands quartiers d'habitat social et les nouveaux secteurs de logements sociaux.

Expérimentations projetées

Création de résidences sociales et/ou intergénérationnelles.

Saint-Aubin-de-Médoc

Rappel des enjeux communaux

- Répondre aux obligations légales en termes de logements sociaux sans obérer les possibilités globales de développement du parc de logements.
- Anticiper le vieillissement de la population en diversifiant (formes et statuts) l'offre nouvelle en logements, en intégrant cette question dans les réflexions urbaines.
- Être exigeant sur la qualité de l'offre nouvelle, en particulier l'offre défiscalisée (formes, modalités de vente, niveau des loyers).
- Développer une offre de logements de taille moyenne, permettant l'accueil d'une population plus

Favoriser la production de logements

Objectifs de production de logements	
Logements à produire annuellement	50
dont logements locatifs conventionnés	32
Dont logements en accession sociale et abordable	3

Objectifs de diversité du LLS	
PLAI	30%
PLUS	70%
PLS	0%

Politique spécifique en faveur de la production

La commune de Saint-Aubin de Médoc, au-delà de l'effort de réalisation de logements sociaux, s'investit particulièrement dans l'accession sociale à la propriété, essentielle pour de très nombreux ménages. L'accession sociale à la propriété présente une alternative non négligeable à l'éloignement toujours plus périphérique des familles et une opportunité clé pour le maintien des habitants sur le territoire communautaire. La commune de Saint-Aubin de Médoc a fait le choix de logements sociaux de qualité et toujours intégrés à leur environnement urbain. Les parcours résidentiels sont accompagnés et la production de logement couvre l'ensemble des besoins. Dans ce sens, un programme à destination majoritairement des seniors (mixte avec quelques familles) est en voie de concrétisation.

La commune de Saint-Aubin de Médoc est engagée dans la production de logements en accession sociale à la propriété, intégrés à toute programmation pertinente (typologie, localisation) et notamment dans le PAE des Vignes.

Objectifs de reconstitution de l'offre sociale vendue

Tout logement locatif social vendu sera compensé par deux nouveaux logements sociaux produits.

Foncier à mobiliser pour réaliser les objectifs de construction neuve

Les objectifs de production nécessitent la mobilisation de 10 ha de foncier, localisés principalement dans les secteurs de renouvellement et développement de la commune. Le potentiel foncier total des zones urbaines est quant à lui estimé à 60 ha, ce qui implique la mise en œuvre d'une stratégie foncière d'accompagnement.

Objectifs à atteindre en matière de qualité résidentielle

Il est systématiquement demandé aux porteurs de projet de concevoir des opérations qualitatives et destinées majoritairement à l'épanouissement familial. Ces logements, forts de leur environnement, doivent être suffisamment dimensionnés et comporter un espace extérieur (en pleine terre autant que possible). Ils doivent comporter suffisamment de places de stationnement et tenir compte de la composante végétale et naturelle préexistante dans leur définition même.

Objectifs à atteindre en matière de qualité environnementale

Le respect des sites et paysages et indissociable de la préservation de l'environnement. Il est demandé d'intégrer les composantes naturelles et paysagères dans chaque conception de projet, de la maison individuelle à l'opération groupée. Les perméabilités visuelles et la préservation du vélum urbain contenu sont recherchées. La perméabilité des sols est également défendue, par le biais de la limitation de l'emprise au sol, garante des continuités écologiques. Les opérations d'ensemble doivent proposer une gestion des eaux de pluie et des voiries des plus respectueuses de l'environnement.

Agir en faveur du parc existant

Quartiers d'habitat social susceptibles de connaître une intervention sur leur bâti ou leurs espaces extérieurs

La résidence des Pins (30 logements sociaux), récemment reprise par Clairisenne, va être rénovée.

Produire une offre adaptée à la diversité des publics

Typologies conseillées

	logement locatif social	accession abordable	production libre
petits logements (T1 et T2)	x		
logements moyens (T3 et T4)	xx	xx	xx
grands logements (T5 et +)		xx	xx

Actions en faveur du logement des personnes âgées et/ou handicapées

Un projet à 70% à vocation des personnes âgées (soit 70 logements) est en cours dans le centre-bourg pour les personnes âgées. Le logement en faveur des personnes handicapées est abordé au cas par cas.

Structures et habitat pour le logement des plus modestes

Le logement en faveur des personnes les plus modestes est abordé au cas par cas.

Objectifs de logements adaptés

La commune s'engage à permettre la réalisation d'un logement adapté (PLA-I adapté) par an.

Situations de sédentarisation à traiter

La commune de Saint-Aubin de Médoc souhaite se doter d'une offre complète à destination des gens du voyage. En plus de l'aire d'accueil et de projets ponctuels en PLAI, elle envisage de créer, dans le prolongement de l'aire d'accueil existante, des terrains familiaux. Ces terrains comporteront une unité de vie construite en dur (cuisine, pièce à vivre, sanitaires) et un jardin permettant entre autres d'installer la caravane pour le coin nuit. Ces familles se verront ainsi proposer une solution intermédiaire à leur sédentarisation.

Animer, suivre, évaluer

Expérimentations projetées

Terrains familiaux pour ménages sédentarisés.

Saint-Louis-de-Montferrand

Rappel des enjeux communaux

- Trouver des modes constructifs permettant à la commune, soumise à une forte inondabilité, de maintenir, a minima, son niveau de population.
- Diversifier l'offre en logements tout en restant une commune financièrement abordable, pour répondre notamment aux besoins des jeunes ménages.
- Poursuivre le développement du parc locatif social dans le cadre permis par le PPRI, entré en révision depuis mars 2012.
- Répondre aux besoins exprimés par les personnes âgées : adaptation, accessibilité, services, logements et structures spécifiques.
- Développer l'offre d'hébergement.
- Réduire les situations de logement indigne.

Favoriser la production de logements

Objectifs de production de logements		Objectifs de diversité du LLS	
Logements à produire annuellement	10	PLAI	
dont logements locatifs conventionnés	2	PLUS	
dont logements en accession sociale et abordable	4	PLS	

Politique spécifique en faveur de la production

Reconversion de bâtiments communaux en logements.

Objectifs à atteindre en matière de qualité résidentielle

Construire à R+2 maximum.

Mener à bien le projet de ZAC du futur centre bourg (locatif social, accession à la propriété, commerces, écoles, salle polyvalente...).

Obliger les propriétaires bailleurs à proposer des logements décents à la location.

Objectifs à atteindre en matière de qualité environnementale

Préserver le caractère patrimonial de la commune ainsi que sa situation très spécifique entre Garonne et marais.

Imaginer un habitat en harmonie avec la nature déjà existante.

Remettre en état le réseau hydraulique essentiel à l'équilibre communal (esteys, jalles).

Agir en faveur du parc existant

Actions d'amélioration du parc privé

Cas repérés de précarité énergétique, notamment l'ancien lotissement EDF (tout électrique et mal isolé).

Copropriétés nécessitant une intervention / à surveiller

Résidence Verte Rive (80 logements).

Secteurs d'insalubrité ou d'habitat précaire à traiter

Mal-logement présent dans le diffus.

Produire une offre adaptée à la diversité des publics

Typologies conseillées

	logement locatif social	accession abordable	production libre
petits logements (T1 et T2)	x		
logements moyens (T3 et T4)	xx	xx	xx
grands logements (T5 et +)		xx	

Actions en faveur du logement des jeunes et/ou des étudiants

Proposer quelques petits logements dans le parc locatif public pour répondre aux besoins de décohabitation.

Structures et habitat pour le logement des plus modestes

Disposer de quelques logements d'urgence.

Envisager de préempter un bâti ancien dégradé pour en faire une structure d'hébergement.

Principes d'attribution des logements locatifs sociaux

Favoriser les demandes communales et la décohabitation parent/enfant.

Animer, suivre, évaluer

Expérimentations projetées

Etude sur l'aménagement de bâtiments refuge / bâtiments de repli.

Réflexion sur des nouveaux modes constructifs "construire en zone inondable".

Saint-Médard-en-Jalles

Rappel des enjeux communaux

- Atteindre et maintenir le taux légal de logements sociaux au sein du parc de résidences principales.
- Développer un parc plus diversifié en termes de typologies, en proposant notamment plus de logements de type 2 et 3 à proximité du centre-ville et/ou des équipements.
- Lier urbanisation et transports collectifs performants.
- Favoriser un parc abordable, tant au sein du parc locatif social que dans les produits en accession.
- Prendre mieux en compte le vieillissement de la population dans les opérations futures et dans les politiques publiques locales.
- Développer des formes d'habitat permettant la cohabitation des générations.
- Prévenir le vieillissement et la fragilisation des quartiers d'habitat social anciens.
- Développer les solutions d'hébergement ou de logement d'urgence.
- Permettre une sédentarisation des gens du voyage dans des conditions légales et dignes.
- Promouvoir l'habitat partagé et/ou coopératif.

Favoriser la production de logements

Objectifs de production de logements

Logements à produire annuellement	200
dont logements locatifs conventionnés	90
dont logements en accession sociale et abordable	40

Objectifs de diversité du LLS

PLAI	30%
PLUS	65%
PLS	5%

Politique spécifique en faveur de la production

Allocation de surcharge foncière, préemption.

Action en faveur de l'accession abordable

Instauration de servitudes accession abordable.

Objectifs de reconstitution de l'offre sociale vendue

Tout logement locatif social vendu sera compensé par un nouveau logement social produit. Toutefois, la commune ne souhaite pas favoriser la vente sociale, en dehors d'un projet global concerté.

Foncier à mobiliser pour réaliser les objectifs de construction neuve

Les objectifs de production nécessitent la mobilisation de 19 ha de foncier, localisés principalement dans les secteurs de renouvellement et développement de la commune. Le potentiel foncier total des zones urbaines est quant à lui estimé à 39 ha, ce qui implique la mise en œuvre d'une stratégie foncière d'accompagnement.

Objectifs à atteindre en matière de qualité résidentielle et environnementale

Identification de périmètres d'étude assortis de prescriptions architecturales : Centre, Hastignan, Gajac.

Agir en faveur du parc existant

Quartiers d'habitat social susceptibles de connaître une intervention sur leur bâti ou leurs espaces extérieurs

Magudas
Picot (Gironde Habitat)
Berlincan

Produire une offre adaptée à la diversité des publics

Typologies conseillées

	logement locatif social	accession abordable	production libre
petits logements (T1 et T2)	x	x	x
logements moyens (T3 et T4)	xx	xx	xx
grands logements (T5 et +)			

Actions en faveur du logement des jeunes et/ou des étudiants

Résidence sociale rue Delmestre.

Actions en faveur du logement des personnes âgées et/ou handicapées

Réalisation de logements sociaux dédiés aux personnes âgées.
Projet de RPA de 20 logements (rue de la Boëtie).

Structures et habitat pour le logement des plus modestes

Projet de résidence sociale.

Objectifs de logements adaptés

La commune s'engage à permettre la réalisation d'un logement adapté (PLA-I adapté) par an.

Saint-Vincent-de-Paul

Rappel des enjeux communaux

- Permettre à la commune de mettre ses projets en œuvre de manière à entrer dans une dynamique de croissance.
- Diversifier l'offre en logements tout en restant une commune financièrement abordable.

Favoriser la production de logements

Objectifs de production de logements	
Logements à produire annuellement	40
dont logements locatifs conventionnés	8
dont logements en accession sociale et abordable	16

Objectifs de diversité du LLS	
PLAI	0%
PLUS	100%
PLS	0%

Politique spécifique en faveur de la production

La commune a des projets de développement devant la mener à doubler sa population. Elle est en attente des décisions de l'État et du SMIDDEST qui vont décider de son avenir.

Objectifs de reconstitution de l'offre sociale vendue

La commune est favorable à la poursuite de la vente de son patrimoine social.

Le Taillan-Médoc

Rappel des enjeux communaux

- Diversifier l'offre en logements tant par le statut (développement du logement social) que par leur typologie (développement nécessaire de petites typologies (T1 à T3).
- Satisfaire aux obligations de la loi SRU.
- Favoriser l'accession sociale et/ou abordable.
- Définir une politique foncière pour éviter la hausse des prix du foncier que pourrait engendrer l'arrivée du tram à Cantinolle.
- Répondre par une offre adaptée aux besoins des jeunes dans la diversité de leurs situations et de leurs ressources.
- Anticiper la question du vieillissement de la population par les politiques publiques locales et dans les opérations futures.
- Mettre en place un système de veille sur les lotissements les plus anciens.
- Traiter la question de la sédentarisation des gens du voyage.

Favoriser la production de logements

Objectifs de production de logements		Objectifs de diversité du LLS	
Logements à produire annuellement	135	PLAI	30%
dont logements locatifs conventionnés	54	PLUS	50%
dont logements en accession sociale et abordable	20	PLS	20%

Politique spécifique en faveur de la production

Surcharge foncière.
Moins-value immobilière.
Opérations d'aménagement d'ensemble.

Action en faveur de l'accession abordable

Moins-value immobilière.
Opérations d'aménagement d'ensemble.
Aide aux ménages primo-accédants en réflexion.

Objectifs de reconstitution de l'offre sociale vendue

Tout logement locatif social vendu sera compensé par un nouveau logement social produit.

Foncier à mobiliser pour réaliser les objectifs de construction neuve

Les objectifs de production nécessitent la mobilisation de 19 ha de foncier, localisés principalement dans les secteurs de renouvellement et développement de la commune. Le potentiel foncier total des zones urbaines est quant à lui estimé à 83 ha, ce qui implique la mise en œuvre d'une stratégie foncière d'accompagnement.

Agir en faveur du parc existant

Secteurs d'insalubrité ou d'habitat précaire à traiter

Secteur du Chay (qui fait l'objet d'une MOUS et d'une opération de relogement).

Produire une offre adaptée à la diversité des publics

Typologies conseillées

	logement locatif social	accession abordable	production libre
petits logements (T1 et T2)	x		
logements moyens (T3 et T4)	x	x	x
grands logements (T5 et +)		x	x

Actions en faveur du logement des jeunes et/ou des étudiants

Partenariat avec la mission locale Technowest et les communes de Blanquefort et Mérignac pour la mise à disposition d'Habitat Jeunes.

Actions en faveur du logement des personnes âgées et/ou handicapées

Projet d'EHPAD.

Objectifs de logements adaptés

La commune s'engage à permettre la réalisation d'un logement adapté (PLA-I adapté) par an.

Situations de sédentarisation à traiter

60 familles recensées dans le secteur du Chay, faisant l'objet d'une MOUS et d'un programme de relogement.

Principes d'attribution des logements locatifs sociaux

Logements réservés pour attribution communale.

Critères d'attribution : liste d'attente, priorisation aux habitants de la commune, composition familiale, revenus.

Talence

Rappel des enjeux communaux

- Accroître son attractivité envers les ménages familiaux en développant un parc de moyens et grands logements.
- Maintenir son taux de logements locatifs sociaux en diversifiant les produits de manière à permettre des parcours résidentiels au sein de ce parc.
- Poursuivre la requalification du parc social et du quartier de Thouars.
- Surveiller et mettre en œuvre, le cas échéant, des actions de prévention en direction des copropriétés fragiles.
- Densifier dans les secteurs de projet et le long des axes principaux et préserver le tissu des secteurs résidentiels pavillonnaires ou d'échoppes.

Favoriser la production de logements

Objectifs de production de logements

Logements à produire annuellement	240
dont logements locatifs conventionnés	60
dont logements en accession sociale et abordable	60

Objectifs de diversité du LLS

PLAI	15%
PLUS	50%
PLS	35%

Objectifs de reconstitution de l'offre sociale vendue

Tout logement locatif social vendu sera compensé par un nouveau logement social, dans la mesure des possibilités foncières. Dans le logement collectif, les bailleurs doivent conserver une part significative des logements en gestion directe.

Foncier à mobiliser pour réaliser les objectifs de construction neuve

Les objectifs de production nécessitent la mobilisation de 11 ha de foncier, localisés principalement dans les secteurs de renouvellement et développement de la commune. Le potentiel foncier total des zones urbaines est quant à lui estimé à 5 ha (hors Campus), ce qui implique la mise en œuvre d'une stratégie foncière d'accompagnement.

Objectifs à atteindre en matière de qualité résidentielle

Se référer à la charte architecturale et paysagère votée par la ville en conseil municipal.

Objectifs à atteindre en matière de qualité environnementale

Se référer à la charte architecturale et paysagère votée par la ville en conseil municipal.

Agir en faveur du parc existant

Quartiers faisant l'objet d'une opération de rénovation urbaine ou inscrit en politique de la ville

Thouars.

Quartiers d'habitat social susceptibles de connaître une intervention sur leur bâti ou leurs espaces extérieurs

Château Raba : patrimoine situé dans un territoire en mutation appelant à des interventions afin d'éviter les risques de déqualification pouvant représenter des opportunités en termes de développement de l'offre.

Copropriétés nécessitant une intervention / à surveiller

La commune est attentive à la question de copropriétés fragiles et accompagne des actions dédiées.

Produire une offre adaptée à la diversité des publics

Typologies conseillées

	logement locatif social	accession abordable	production libre
petits logements (T1 et T2)	x		
logements moyens (T3 et T4)	xx	xx	xx
grands logements (T5 et +)			x

Actions en faveur du logement des jeunes et/ou des étudiants

Réaliser un foyer de jeunes travailleurs sur le campus.

Actions en faveur du logement des personnes âgées et/ou handicapées

Deux projets de construction d'EHPAD et un projet d'extension.

Objectifs de logements adaptés

La commune s'engage à permettre la réalisation d'un logement adapté (PLA-I adapté) par an.

Aires d'accueil à aménager

Extension de l'aire d'accueil intercommunale avec doublement de sa capacité.

Villenave d'Ornon

Rappel des enjeux communaux

- Rattraper le retard en logements locatifs sociaux.
- Produire du logement abordable et diversifié pour répondre à la multiplicité des parcours résidentiels.
- Réhabiliter le parc locatif social, notamment du point de vue thermique.
- Surveiller les copropriétés fragiles.
- Mettre en place des actions de redressement de la copropriété de Sarcignan.
- Développer les solutions d'hébergement.
- Anticiper les besoins liés à la décohabitation des jeunes qui va augmenter.
- Adapter l'offre à la réduction générale de la taille des ménages afin d'éviter le risque de non-réponse aux besoins quantitatifs engendrés par la baisse de la taille des ménages.

Favoriser la production de logements

Objectifs de production de logements	
Logements à produire annuellement	150
dont logements locatifs conventionnés	75

Objectifs de diversité du LLS	
PLAI	30% minimum
PLUS	
PLS	30% maximum

Politique spécifique en faveur de la production

Au-delà des prescriptions des SMS et SDS, obligation pour tout promoteur /opérateur de consacrer 25% voir plus de logement social dans tous les projets supérieurs à 8 logements. Ce calcul s'établit en nombre de logements.

Objectifs de reconstitution de l'offre sociale vendue

Tant que la commune est déficitaire en logements locatifs sociaux, elle s'opposera à une démarche de vente du patrimoine social.

Foncier à mobiliser pour réaliser les objectifs de construction neuve

Les objectifs de production nécessitent la mobilisation de 10 ha de foncier, localisés principalement dans les secteurs de renouvellement et développement de la commune. Le potentiel foncier total des zones urbaines est quant à lui estimé à 44 ha, ce qui implique la mise en œuvre d'une stratégie foncière d'accompagnement.

Objectifs à atteindre en matière de qualité résidentielle

Cf. Agenda 21, action 16 : "concevoir des lieux de vie attractifs dans la ville".

Objectifs à atteindre en matière de qualité environnementale

Cf. Agenda 21, action 18 : "développer de nouveaux quartiers d'habitats durables" ; Agenda 21, action 19 : "accompagner les bailleurs sociaux dans la rénovation des résidences existantes".

Agir en faveur du parc existant

Quartiers faisant l'objet d'une opération de rénovation urbaine ou inscrit en politique de la ville

Sarcignan, au titre de la veille active, est inscrit dans le Contrat de Ville Métropolitain.

Quartiers d'habitat social susceptibles de connaître une intervention sur leur bâti ou leurs espaces extérieurs

La Hontan (Logévie), les Finances (RLF), Pierre Curie (RLF), Trigan (Mésolia).

Produire une offre adaptée à la diversité des publics

Typologies conseillées

	logement locatif social	accession abordable	production libre
petits logements (T1 et T2)	x		xx
logements moyens (T3 et T4)	xx	xx	xx
grands logements (T5 et +)	x	xx	x

Actions en faveur du logement des jeunes et/ou des étudiants

Un projet de logements étudiants en lien avec les instituts ISNAB et ISVV.

Actions en faveur du logement des personnes âgées et/ou handicapées

Projets :
EPHAD (chemin des Orphelins)
EHPA ou EHPAD (Aquitanis - Baugé)
PASA (pôle d'activités et de soins adaptés) pour personnes atteintes de la maladie d'Alzheimer
Résidence services (Geneste)
Résidence soins de suite (Robert Picqué)

Structures et habitat pour le logement des plus modestes

Un projet de mise en place de chalets.

Objectifs de logements adaptés

La commune s'engage à permettre la réalisation d'un logement adapté (PLA-I adapté) par an.

Aires d'accueil à aménager

Extension de l'aire d'accueil intercommunale avec doublement de sa capacité.

Principes d'attribution des logements locatifs sociaux

La commune dispose d'un service du logement identifié par la population, interlocuteur des bailleurs sociaux pour l'attribution des logements.
La priorité de la commune est de répondre aux besoins des villenavais qui souhaitent rester sur la commune.

Chapitre 6

Liste des acronymes

6. Liste des acronymes

ADAV	Association départementale des amis des voyageurs
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
ADIL	Association départementale pour l'information sur le logement
ASAIS	Accueil, soutien et accompagnement de l'accession sociale
ANAH	Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat
ANRU	Agence nationale pour la rénovation urbaine
a'urba	Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine
BIMBY	Build in my backyard
CAF	Caisse d'allocations familiales
CAIO	Centre d'accueil, d'information et d'orientation
CCAS	Centre communal d'action sociale
CDC	Caisse des Dépôts et Consignations
CD-Hlm	Conférence départementale Hlm
CILSO	Comité Interprofessionnel du Logement du Sud-Ouest
CLLAJ	Comité local pour le logement autonome des jeunes
COS	Comité des œuvres sociales
CROUS	Comité régional des œuvres universitaires et scolaires
CUCS	Contrat urbain de cohésion sociale
DDCS	Direction départementale de la cohésion sociale
DDTM	Direction départementale des territoires et de la mer
DIA	Déclarations d'intention d'aliéner
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
ENRR	Énergies renouvelables ou de récupération
EPFL	Établissement public foncier local
FEDER	Fonds européen de développement régional
FPI	Fédération des promoteurs immobiliers

FSL	Fonds de solidarité logement
GIP-GPV	Groupement d'intérêt public Grand projet de ville
GUP	Gestion urbaine de proximité
LLS	Logement locatif social
MOUS	Maîtrise d'œuvre urbaine et sociale
OIN	Opération d'intérêt national
OISO	Observatoire immobilier du Sud-Ouest
OPAH	Opération programmée d'amélioration de l'habitat
OPAH-ORI	Opération programmée d'amélioration de l'habitat - opération de restauration immobilière
OPAH-RU	Opération programmée d'amélioration de l'habitat - renouvellement urbain
PACT-HD	Protéger, améliorer, construire, transformer – Habitat et développement
PADD	Projet d'aménagement et de développement durables
PAE	Programme d'aménagement d'ensemble
PCAET	Plan climat-air-énergie territorial
PCET	Plan climat-énergie territorial
PDALHPD	Plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées
PDH	Plan départemental de l'habitat
PIG	Programme d'intérêt général
PLAI	Prêt locatif aidé d'intégration
PLH	Programme local de l'habitat
PLRE	Plate-forme locale de rénovation énergétique
PLS	Prêt locatif social
PLU	Plan local d'urbanisme
PLUS	Prêt locatif à usage social
PNRQAD	Programme national de requalification des quartiers anciens dégradés
POA	Programme d'orientations et d'actions
PPI	Programme pluriannuel d'investissements

PREH	Plan de rénovation énergétique de l'habitat
PSL	Plan stratégique local
PSLA	Prêt social location-accession
PST	Programme social thématique
PTZ	Prêt à taux zéro
PUP	Projet urbain partenarial
RCU	Réseau de chaleur urbain
RHVS	Résidence hôtelière à vocation sociale
RT	Réglementation thermique
SACICAP	Société anonymes coopératives d'intérêt collectif pour l'accession à la propriété
SDAGV	Schéma départemental d'accueil des gens du voyage
SDOSM	Schéma départemental d'organisation sociale et médico-sociale
SDS	Secteur de diversité sociale
SMS	Servitude de mixité sociale
SPL	Société publique locale
SYSDAU	Syndicat mixte du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise
URHAJ	Union régionale des habitats jeunes
ZAC	Zone d'aménagement concerté

Réalisation : **LAPAO** - Impression : **L'ATELIER** de Bordeaux Métropole
IMPRIM'VERT®

BORDEAUX MÉTROPOLE

Esplanade Charles-de-Gaulle
33045 Bordeaux cedex
T. 05 56 99 84 84
F. 05 56 96 19 40
www.bordeaux-metropole.fr

PLAN LOCAL D'URBANISME

PLU 3.1

BORDEAUX MÉTROPOLE

Programme d'Orientations et d'Actions

Mobilité

1ère révision approuvée par délibération du Conseil de la Métropole en date du 16 décembre 2016

Dernière actualisation : 11e modification du 02 février 2024

BORDEAUX MÉTROPOLE

Sommaire

Introduction 5
Rappel du contexte juridique 10
1. Organiser une métropole apaisée 17
Axe 1 - Organiser le territoire en articulant offre de transport et urbanisation 17
Axe 2 - Améliorer l'accessibilité non motorisée aux équipements, commerces et services 19
Axe 3 - Constituer une métropole apaisée 20
Axe 4 - Retrouver la lisibilité des espaces publics, des places et des rues 22
Axe 5 - Améliorer la sécurité de tous les déplacements 23
Axe 6 - Développer la pratique de la marche 25
Axe 7 - Permettre une pratique apaisée et généralisée du vélo 27
2. Conjuguer vie métropolitaine et vie de proximité 33
Axe 8 - Optimiser et réguler la rocade et ses accès au service de la vie métropolitaine 33
Axe 9 - Optimiser et réguler le réseau de voiries à vocation dominante de déplacements 37
Axe 10 - Affirmer un réseau performant de transports collectifs à court et à moyen terme 39
Axe 11 - Rendre possible un réseau performant de transports collectifs à long terme 42
Axe 12 - Tendre vers un réseau multimodal à l'échelle de l'aire urbaine 45
3. Favoriser les changements de comportement : passer d'une pratique mono-modale à un univers multi-modal 53
Axe 13 - Communiquer, informer, conseiller 53
Axe 14 - Réapprendre et être acteur du changement 56
Axe 15 - Partager la mobilité : autopartage et covoiturage 58
Axe 16 - Partager les temps et les territoires 60
Axe 17 - Réduire la dépendance automobile par la politique de stationnement 62
Axe 18 - Libérer les espaces publics des stationnements 64
4. Mettre le développement durable au centre du projet de mobilité 71
Axe 19 - Conforter le rayonnement de l'agglomération bordelaise 71
Axe 20 - Partager et mettre en œuvre une stratégie logistique 72
Axe 21 - Garantir et améliorer l'approvisionnement de la métropole (transports et livraisons de marchandises) 73
Axe 22 - Garantir l'accès et organiser le fonctionnement interne des zones d'activités 75
Axe 23 - La mobilité, première étape vers l'emploi des publics fragiles 78
Axe 24 - Assurer une accessibilité aux personnes à mobilité réduite 79
Axe 25 - Assurer l'accès à la mobilité aux publics fragiles et désenclaver les quartiers définis comme prioritaires par la politique de la ville 80
Axe 26 - Réduire l'exposition au bruit des riverains, améliorer la qualité de l'air et lutter contre le changement climatique 82
Axe 27 - Opérer la mutation énergétique des transports 84
Axe 28 - Promouvoir la dimension environnementale, la nature et l'eau dans la conception des espaces publics 86
Axe 29 - Observer et évaluer 89
Axe 30 - Animer et développer le partenariat 91
Conclusion Financer et mettre en œuvre 101
Annexes 111

Introduction

Les objectifs à atteindre

Le Programme d'Orientations et d'Actions mobilité décrit le plan d'actions qui doit permettre de réaliser les objectifs énoncés dans le cadre du Plan climat, du Plan d'action pour un territoire durable à haute qualité de vie et du Schéma des mobilités, à savoir :

- confirmer la hausse de la part modale en transports collectifs pour atteindre 17% en 2030 (au lieu de 12% en 2017) ;

- confirmer la hausse de la part modale du vélo pour atteindre 18% en 2030 (au lieu de 8% en 2017) ;

- diminuer la part modale de la voiture, en passant de 50% en 2017 à 33% en 2030 par un transfert vers la marche et le vélo concernant les déplacements de courte distance et par un transfert vers les transports collectifs concernant les déplacements de longue distance ;

- diminuer l'usage de la voiture solo ;

- réduire les Nox et les PM10.

Le Programme d'Orientations et d'Actions participera également aux objectifs globaux de diminution des émissions de Gaz à Effet de Serre inscrits au rapport de développement durable de la Métropole de 2020 (diviser par 6 les émissions de gaz à effet de serre de 1990 à l'horizon 2050)

Cette quantification des objectifs de réduction des émissions de polluants s'appuie sur la temporalité des actions évoquée en introduction du POA (court/moyen/long terme).

L'objectif de réduction des émissions se base sur les perspectives démographiques de l'agglomération et sur les objectifs d'évolution du partage modal sur le territoire. Il tient compte également des hypothèses nationales d'amélioration du parc de véhicules qui influent significativement sur l'évolution des émissions de polluants.

Le contexte de la mobilité

La poursuite de ces objectifs s'opère dans un contexte particulier, celui d'un accroissement du nombre de déplacements réalisés par les habitants de la Métropole, qui représentent près de 3 millions de déplacements journaliers dans l'agglomération bordelaise en 2017 (soit +16 % par rapport à 2009), celui également d'une augmentation de la mobilité individuelle journalière et celui d'un changement dans la répartition modale. Par exemple, la voiture compte pour 50% des déplacements en 2017 contre 59 % en 2009.

Depuis plusieurs années, les réseaux de transports collectifs urbains connaissent une augmentation de leur fréquentation, bénéficiant à la fois du développement du réseau de tramway (77 km réalisés en 2020) et de la restructuration du réseau de bus urbains comme du réseau de cars départementaux.

Parallèlement, le niveau de congestion routière reste élevé sur la rocade et les grandes pénétrantes alors que le trafic baisse en cœur d'agglomération. L'accessibilité automobile actuelle est marquée par l'organisation radiale du réseau de voiries jusqu'à l'intra-cours et par l'existence de deux transversales de maillage (la rocade et les boulevards).

Comment concilier les différents motifs et modes de déplacements ?

- réalisation d'un réseau structurant deux roues ;

- extension du réseau de transports collectifs ;

- mise en place d'une stratégie d'encadrement du stationnement des véhicules particuliers…

... les projets actuels ne manquent pas d'ambition mais ils nécessitent une coordination dans leurs modalités de mise en place. En effet, certaines voiries vont devoir concilier à la fois la présence d'un réseau de transports collectifs performant, celle d'un axe rapide express vélo tout en restant les principaux accès routiers à l'agglomération.

FONCTIONNEMENT ACTUEL

Les principaux déplacements individuels et collectifs



Organisation des circulations automobiles : situation actuelle



Organisation des circulations automobiles : à terme



Schéma de principes d'accessibilité multimodale par territoire

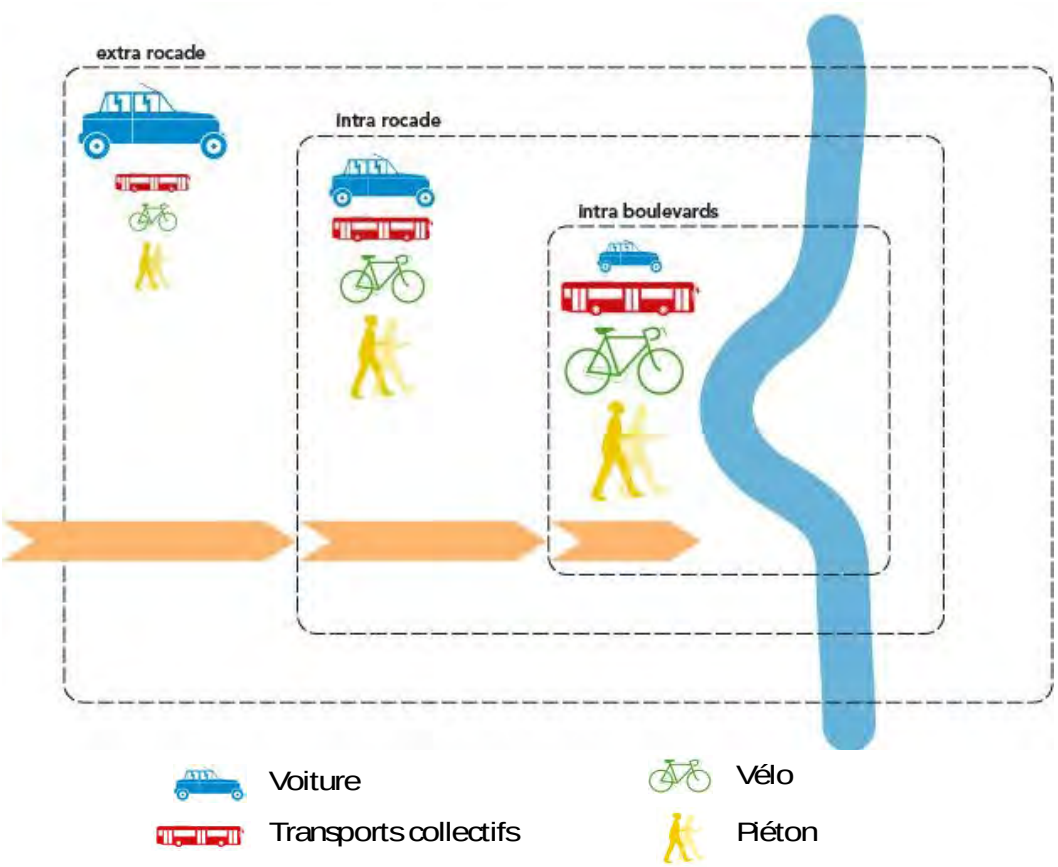
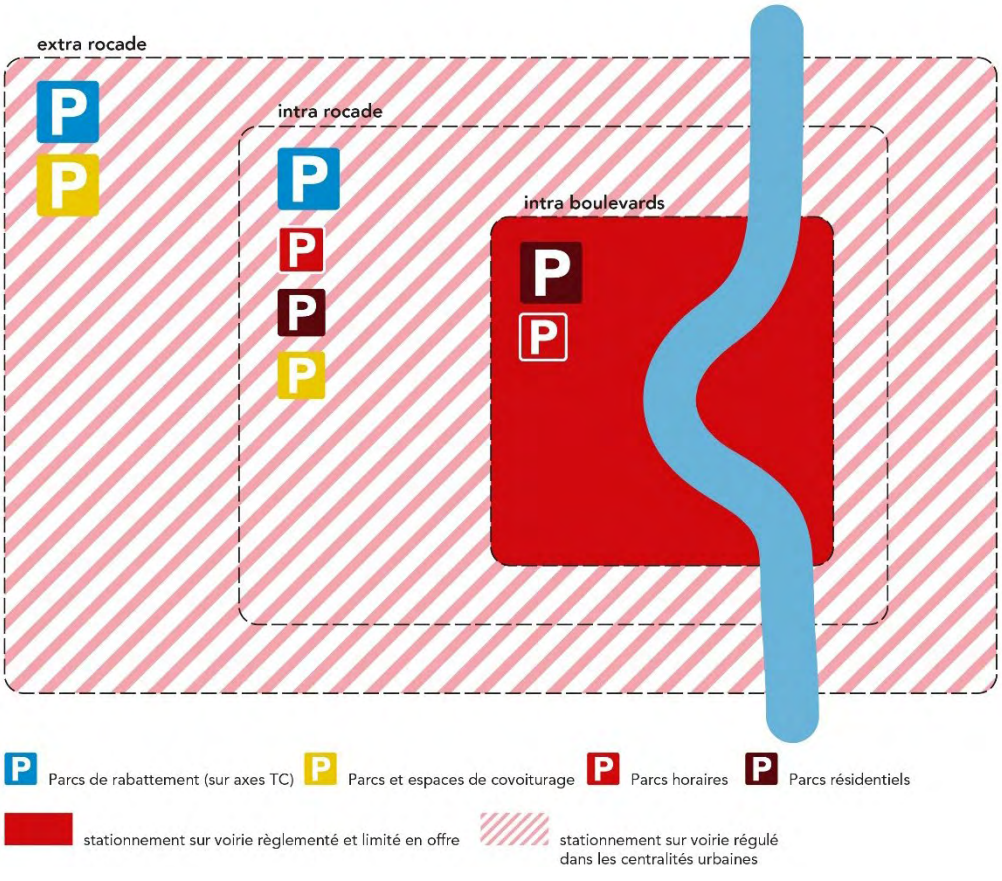


Schéma de principes du stationnement public



Le POA mobilité

C'est dans ce contexte général que l'ensemble des actions du POA mobilité s'articule autour de quatre grands principes :

- promouvoir un réseau de transports collectifs urbains performant ;
- développer un réseau de transports collectifs périurbains performant ;
- réduire la place de l'automobile dans les centralités et notamment le centre d'agglomération ;
- changer les comportements de mobilité.

Pour répondre à ces quatre principes, le POA mobilité propose :

- d'organiser une métropole apaisée proposant une ambitieuse requalification des quartiers afin de réduire la place du trafic et du transit automobiles ;
- de conjuguer la vie métropolitaine et la vie de proximité en décrivant avec soin d'une part le système d'accessibilité et le réseau de voiries principales et d'autre part le maillage d'un réseau performant de transports collectifs ;
- de favoriser les changements de comportement afin de passer d'une pratique mono-modale à un univers multimodal, notamment via la promotion des modes de transport alternatifs à la voiture particulière ;
- de mettre le développement durable au centre du projet de mobilité en organisant à la fois la mobilité au service de la performance économique, de la performance sociale et de la performance environnementale.

Les actions du POA mobilité répondent également à une coordination dans le temps. Ainsi, elles peuvent être envisagées à :

- court terme : jusqu'en 2025 ;
- moyen terme entre 2025 et 2030 ;
- long terme : au-delà de 2030 ;

D'autre part, certaines actions sont à mener en continu tout au long de la vie du POA.

Rappel du contexte juridique

En ce qui concerne la politique du transport et des déplacements, le POA détermine les mesures arrêtées pour permettre d'assurer la réalisation des objectifs mentionnés dans l'article 28 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) et dans l'article L. 1214-2 du Code des transports, mis à jour par la Loi d'Orientations des Mobilités (LOM, décembre 2019) et la Loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (août 2021). Il convient de noter que la LOM de décembre 2019 fait évoluer le "plan de déplacements urbains" (PDU) en "plan de mobilité" (PDM), ce changement étant d'application au 1er janvier 2021. Le PLU 3.1 de Bordeaux Métropole intègre ainsi le PDM de l'agglomération (ex-PDU) à travers le POA mobilité.

Le champ d'action du POA mobilité est le territoire de Bordeaux Métropole, mais le projet est développé en cohérence avec les territoires alentours.

- Article 28 de la LOTI :

Le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains. Il doit être compatible avec les orientations des schémas de cohérence territoriale et des schémas de secteur, des directives territoriales d'aménagement définies par le Code de l'urbanisme, ainsi qu'avec le plan régional pour la qualité de l'air s'il existe et, à compter de son adoption, avec le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie. Il couvre l'ensemble du territoire compris à l'intérieur du périmètre. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Il précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin de renforcer la cohésion sociale et urbaine et d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ainsi que le calendrier des décisions et réalisations. Il est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient. Il comporte également une annexe particulière traitant de l'accessibilité. Cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant.

Lorsqu'un schéma directeur ou un schéma de secteur a été approuvé avant la date d'entrée en vigueur de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain, l'obligation de compatibilité prévue au premier alinéa ci-dessus n'est applicable qu'à compter de la première révision du schéma postérieure à cette date.

- Article 28-1 de la LOTI :

Les plans de déplacements urbains portent sur :

1° A. - L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers et en mettant en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste.

- Article L. 1214-2 du Code des transports :

Le plan de mobilité vise à assurer :

1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux ;

2° Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;

3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories

d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ;

4° La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;

5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;

7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, de véhicules ou de modalités de transport, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage créé en application des articles L. 1231-15 ou L. 1241-1 ou bénéficiant du label « auto-partage » ;

7° bis La localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, le nombre de places de stationnement de ces parcs, en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes du territoire couvert par le plan de mobilité, et la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnel ;

8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant la préservation, le développement et l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures et équipements à venir, dans une perspective multimodale ;

9° L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social portant sur les sujets mentionnés au 8° de l'article L. 2242-17 du code du travail, à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air ;

9° bis L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ;

9° ter L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire ;

10° L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;

11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif tel que précisé à l'article 39 decies A du code général des impôts. Le plan de mobilité peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables mentionné à l'article L. 353-5 du code de l'énergie.

• Article L1214-2-1 du Code des transports

Le plan de mobilité comprend un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. Il comprend les itinéraires relevant des schémas cyclables approuvés par les assemblées délibérantes du niveau régional ou départemental ou relevant du schéma national des véloroutes. Ce volet définit également les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville situés dans le ressort territorial. Ce volet définit également les outils permettant d'accroître les informations à destination des piétons et des cyclistes, notamment la mise en place d'une signalétique favorisant les déplacements à pied.

• Article L1214-2-2 du Code des transports

Le plan de mobilité peut intégrer, lorsque l'agglomération est desservie par une voie de navigation fluviale ou par un réseau ferré, un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire, qui identifie notamment les quais utilisables pour les transports urbains de marchandises et de passagers par la voie d'eau, les emplacements possibles pour les différents modes d'avitaillement afin d'assurer, en particulier, la multimodalité de ces avitaillements, les zones et les équipements d'accès au réseau ferré, leurs principales destinations et fonctionnalités ainsi que l'articulation avec les équipements logistiques existants et futurs.

• Article R1214 du Code des transports :
1/ Le plan de mobilité mentionné à l'article L. 1214-1 est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient.

Il comporte également une annexe particulière traitant de l'accessibilité. Cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Il comporte une étude qui évalue les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques générées par les déplacements sur le territoire qu'il couvre. Cette évaluation porte sur les émissions estimées au titre de l'année de réalisation de l'étude et sur les émissions estimées pour l'année médiane de chacune des deux périodes consécutives de cinq ans les plus lointaines pour lesquelles un plafond national des émissions de gaz à effet de serre dénommé " budget carbone " a été adopté conformément à l'article L. 222-1 A du code de l'environnement.

Les émissions sont évaluées selon les méthodes prévues pour la réalisation des plans climat-air-énergie territoriaux mentionnés à l'article L. 229-26 du code de l'environnement.

La liste des gaz à effet de serre concernés est établie dans les conditions prévues à l'article R. 229-45 du code de l'environnement. Un arrêté des ministres chargés de l'environnement et des transports fixe la liste des polluants atmosphériques concernés.

2/ Le plan de mobilité comporte le calendrier des décisions et réalisations des mesures prévues au 2° de l'article L. 1214-2.

3/Pour effectuer le suivi des accidents prévu par le 3° de l'article L. 1214-2, il est mis en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel.

Le POA Mobilité sera actualisé lors d'une prochaine évolution du PLU pour intégrer l'ensemble des éléments liés à la loi LOM.

• Le Code de l'urbanisme :

De la lecture combinée des articles traitant du contenu du PLU, il ressort que le plan local d'urbanisme respecte les principes généraux du code de l'urbanisme. (…) et :

1/ Comprend :

- Un rapport de présentation ;
- Un projet d'aménagement et de développement durables ;
- Des orientations d'aménagement et de programmation ;

- Un règlement ;

- Des annexes. (…)

2/ Lorsqu'il est élaboré par un établissement public de coopération intercommunale, le plan local d'urbanisme peut tenir lieu de programme local de l'habitat.

3/ Lorsqu'il est élaboré par un établissement public de coopération intercommunale compétent qui est autorité organisatrice au sens de l'article L. 1231-1 du code des transports, le plan local d'urbanisme peut tenir lieu de plan de mobilité.

4/ Lorsque le plan local d'urbanisme tient lieu de programme local de l'habitat ou de plan de mobilité, il comporte un programme d'orientations et d'actions.
Le programme d'orientations et d'actions comprend toute mesure ou tout élément d'information nécessaire à la mise en œuvre de la politique de l'habitat ou des transports et des déplacements définis par le plan local d'urbanisme tenant lieu de programme local de l'habitat ou de plan de mobilité. Dans ce cas, le rapport de présentation explique les choix retenus par ce programme.

1. Organiser une métropole apaisée

1. Organiser une métropole apaisée

Axe 1 - Organiser le territoire en articulant offre de transport et urbanisation

Enjeux

Dans la perspective d'une évolution vers une agglomération millionnaire, la réalisation du PLU3.1 permettra une articulation entre l'organisation urbaine et l'organisation des transports afin de créer des conditions favorables à une moindre dépendance automobile. Il s'agit de favoriser le fonctionnement de la « ville du ¼ d'heure », pour que chacun puisse avoir accès aux services du quotidien en moins d'¼ d'heure en mode actif.

Objectifs

Dès lors, il est nécessaire d'assurer le développement urbain des quartiers qui bénéficient d'une relative proximité à pied ou en vélo des principaux axes de transports collectifs structurants actuels ou à terme. Le règlement du PLU va contribuer à cet objectif.

Il convient d'intensifier l'urbanisation, d'améliorer la présence de services urbains et de permettre un urbanisme de projet en lien notamment avec la desserte en transports en commun performants et les réseaux cyclables structurants.

Mesures / actions

Action 1.1 - Participer à la mise en place de contrats d'axe et aux démarches innovantes transport - urbanisme

Favoriser la contractualisation entre les différents acteurs de l'urbanisme et de la mobilité, des engagements de chacun, au service soit du développement d'une nouvelle ligne performante de transport collectif en site propre, soit du renforcement d'une ligne existante :

- préciser les engagements de chaque partenaire : commune - Bordeaux Métropole - bailleurs sociaux - bailleurs privés-clubs d'entreprises - entreprises ;

- traduire les actions dans les différents projets des acteurs privés (projet d'urbanisation, plan de mobilité d'entreprise) et des acteurs publics (développement d'une ligne de transport collectif, programme foncier, programmation de l'habitat, aménagement de l'espace public, politique de stationnement cohérente et négociée avec les communes) ;

- faire converger les autorités organisatrices de mobilité autour de la rédaction d'une charte d'intentions partagées par les acteurs de l'urbanisme et de la mobilité. Cette charte vise à promouvoir la programmation urbaine et la programmation notamment des transports collectifs (Bordeaux Métropole, Région, Département) ;

- mettre en place des démarches d'expertise transport - urbanisme au service d'une identification des potentiels d'intensification urbaine à proximité des nouveaux axes de transports collectifs performants et des réseaux cyclables structurants.[1]

Action 1.2 - Étudier les potentialités des Boulevards

Étudier le rôle, les qualités et les potentialités des Boulevards, du point de vue architectural, urbain, paysager, circulatoire et multimodal, et en lien avec les projets TCSP à l'étude (cf. axe 11). Une attention particulière sera apportée aux barrières.

Dans cet objectif, une grande réflexion sur le devenir des Boulevards est menée par la Métropole.

En parallèle, la crise sanitaire liée à la Covid 19 a entraîné l'installation de voies bus et cyclables temporaires. Cette expérimentation sur la quasi-totalité des Boulevards, avec le passage à une seule file automobile, fait l'objet d'une réflexion sur la pérennisation de ces aménagements en lien avec l'élaboration d'un nouveau Schéma des mobilités.

1 Il s'agit d'engager par exemple, un « dialogue compétitif » prolongeant ou s'inspirant de la démarche « 50 000 logements » à partir des nouvelles lignes de transports collectifs performants et/ou en lien avec les réseaux cyclables structurants qui vont se développer.

Niveau de mise en œuvre des actions pilotées par Bordeaux Métropole

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
1.2 - Étudier les potentialités des Boulevards	Bordeaux Métropole	a'urba + Communes	●	●	

Niveau de mise en œuvre des actions auxquelles Bordeaux Métropole participe

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
1.1 - Participer à la mise en place de contrats d'axe et aux démarches innovantes transport - urbanisme	a'urba	Bordeaux Métropole + Communes + Bailleurs sociaux + Aménageurs + Région, Département	●	●	

Axe 2 - Améliorer l'accessibilité non motorisée aux équipements, commerces et services

Enjeux

Les équipements, commerces et services, qu'ils soient d'envergure métropolitaine (salle de spectacle) ou de proximité (mairie, boulangerie...), sont toujours accessibles en voiture particulière mais parfois plus difficilement à pied ou à vélo, comme en transports collectifs. En lien avec le principe de Ville du ¼ d'heure (accès aux équipements du quotidien en moins de 15 minutes en modes actifs), il convient de favoriser un accès multimodal aux équipements, commerces et services.

Objectifs

Les modes d'accès aux équipements, commerces et services sont à diversifier.

Mesures / actions

Action 2.1 - Plans de desserte écomobile dans les polarités commerciales

Réaliser, au sein des principales polarités commerciales, des plans d'amélioration de l'accessibilité interne aux sites commerciaux en faveur d'une pratique piétonne, cyclable et d'une meilleure utilisation des transports collectifs. L'élaboration du plan est également l'occasion d'un travail partenarial entre les différents acteurs publics et privés concernés par la gestion de ces espaces.

Un accompagnement privilégié de Bordeaux Métropole à l'élaboration de plans de mobilité sera proposé sur les secteurs à enjeux économiques et où les entreprises s'engagent dans une démarche commune.

- 2022 : intégrer le centre commercial de Mériadeck au Plan de Mobilité Inter-Etablissements de Mériadeck et la zone commerciale de Bordeaux Lac et leur proposer d'utiliser la plateforme de diagnostic Plan de Mobilité (PDM) automatisée proposée par Bordeaux Métropole. Cet outil leur permettra de mener des enquêtes auprès de leurs salariés et de leurs clients concernant leurs habitudes de mobilité et de les informer individuellement sur les solutions de mobilité alternatives disponibles.
- 2023 : expérimenter la même action sur la zone commerciale de Chemin Long à Mérignac

Niveau de mise en œuvre des actions pilotées par Bordeaux Métropole

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
2.1 - Plans de desserte écomobile dans les polarités commerciales	Bordeaux Métropole	Communes + Gestionnaires de centres commerciaux		•	

Axe 3 - Constituer une métropole apaisée

Enjeux

Deux besoins différents d'accessibilité existent, d'une part, celui d'une accessibilité aux activités de proximité et d'autre part, celui d'une accessibilité aux zones d'emplois. Toutefois, la majorité des quartiers sont confrontés à un trafic et à une vitesse excessive des automobiles. Il faut également veiller à protéger les quartiers de la prolifération automobile aux effets négatifs (bruit, vitesse élevée, consommation d'espace, pollution, sécurité). Dans ces quartiers, le besoin exprimé est celui d'une fluidité lente.

Par ailleurs, en dehors des quartiers, il convient de conserver, voire de confirmer l'existence d'un réseau primaire fluide et rapide accueillant à la fois le transit des voitures, les poids lourds, les véhicules de transport en commun ainsi que les déplacements riverains.

Objectifs

Il faut rechercher à garantir à la fois une fluidité rapide et une fluidité lente. La promotion d'un apaisement généralisé du trafic et de la vitesse, accompagnée par une requalification urbaine des quartiers, représente un outil très efficace pour répondre aux besoins diversifiés et rendre possible la pratique du vélo et de la marche dans l'ensemble du territoire.

Mesures / actions

Action 3.1 - Actions d'apaisement urbain, de modération de la vitesse et du trafic et de vocation des espaces publics, et leurs déclinaisons locales

Engager la démarche métropolitaine d'apaisement du trafic et de la vitesse en se basant sur plusieurs types d'actions :

- des actions à court terme au service d'un changement des pratiques :

- traitement, à chaque réaménagement de voiries à dominante relationnelle et de proximité (catégories 3 et 4) des tronçons de voiries adjacentes par des dispositifs légers (limitation de vitesse à 30 km/h et mise à double sens cyclable),

- mise à jour des dispositifs de jalonnement associés,

- des actions de court et long termes au service d'une transformation de l'espace public :

- poursuite des actions d'apaisement des quartiers via la programmation annuelle de réaménagement des voiries à vocation relationnelle et de proximité,

- définition de la liste des quartiers et des territoires prioritaires dans le cadre de cette programmation,

- articulation avec les projets concernant les voiries à vocation dominante des déplacements ;

- actions d'animation associant les services métropolitains et les services communaux :

- partage de références d'aménagements et des modes de faire adaptées et/ou exemplaires.

Puis, mettre en œuvre localement, dans chaque commune et/ou territoire concernés par des voiries à vocation relationnelles et de proximité, des actions d'apaisement (en lien avec d'autres actions comme notamment la réalisation possible de plans de circulation et/ou l'engagement d'études de requalification urbaine) :

- diagnostic communaux : identification, commune par commune, des quartiers nécessitant des actions en faveur de l'apaisement, des enjeux et objectifs spécifiques à chaque quartier :
  - par rapport à la place de l'automobile (protection contre le transit/réduction de la vitesse/restriction de l'accessibilité automobile, gestion du stationnement de tous les modes de transport),
  - par rapport à la place du piéton et du vélo (promotion du vélo et mise en sécurité des piétons/priorité donnée aux piétons, aux enfants),
- proposition de modalités d'aménagement, de gestion de la vitesse, assurant une réduction du trafic et de la vitesse et garantissant la sécurité de tous les usagers ;
- dans les secteurs fortement déficitaires en stationnement, apporter une réponse en deux temps (à court/moyen puis long termes) au déficit d'offre de stationnement tous modes (voiture, vélo, 2 roues motorisées) :

- en déployant un plan de circulation essentiellement à sens uniques sauf vélo pour gagner des emprises de stationnement longitudinal,
- en recomposant ensuite les espaces publics tout en réduisant l'offre de stationnement sur voirie.

Ainsi la Métropole a mis en œuvre via une expérimentation avec la Ville de Bègles le concept de ville à 30km/h en 2019 (une première en France pour une ville de cette taille). Puis en 2021, les Villes de Lormont, Carbon Blanc et l'intra boulevard de Bordeaux ont adhéré au principe de zone 30 global. La Ville du Bouscat a décliné ce principe en 5 zones 30 sur ses quartiers depuis 2021.

Actualisation du guide des espaces publics métropolitains concernant les modalités d'aménagement pour les extensions de zones 30 et zones de rencontre - cf. Action 13.5

Synthèse des actions pilotées par Bordeaux Métropole

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
3.1 - Actions d'apaisement urbain, de modération de la vitesse et du trafic et de vocation des espaces publics, et leurs déclinaisons locales	Bordeaux Métropole	Communes	●	●	●

Axe 4 - Retrouver la lisibilité des espaces publics, des places et des rues

Enjeux

L'ensemble du réseau de rues et de places est encore trop souvent organisé au bénéfice du mode dominant de déplacement, la voiture. L'armature des espaces publics est ainsi peu compréhensible par l'usager piéton, cycliste ou utilisateur des transports en communs.

Objectifs

Il faut rendre la fonction des voies et des rues plus lisible pour l'usager en distinguant les voies à vocation dominante de circulation et les voies à vocation plus locale. C'est à ce prix, qu'il sera possible de limiter la prolifération automobile dans les quartiers résidentiels.

Mesures / actions

Action 4.1 - Expérimenter des propositions d'aménagement de voiries à vocation dominante de déplacements intégrant le principe des Grandes Allées Métropolitaines (proposé par le Grenelle des Mobilités)

Expérimenter des propositions d'aménagement permettant de répondre à l'objectif énoncé par la démarche des « Grandes Allées Métropolitaines ». Les voies à vocation dominante de déplacements sont porteuses d'une image et d'une cohérence d'agglomération. Certaines seront aménagées en intégrant le principe de Grandes Allées Métropolitaines, c'est-à-dire dans un aménagement qui permette la fluidité de déplacement de tous les usagers, que leur mode de transport soit rapide ou lent. L'environnement urbain permet à chaque mode de circuler confortablement, tout en maintenant une attention aux autres usagers. Le traitement préférentiel de la voirie est en segmentation modale en privilégiant une approche par itinéraire et garantissant sécurité et confort des modes actifs, ainsi que l'efficacité des transports en commun. Si nécessaire, notamment dans les centralités traversées, le principe de segmentation peut s'adapter au contexte. (cf. Action 13.5 concernant l'actualisation du guide des espaces publics métropolitains).

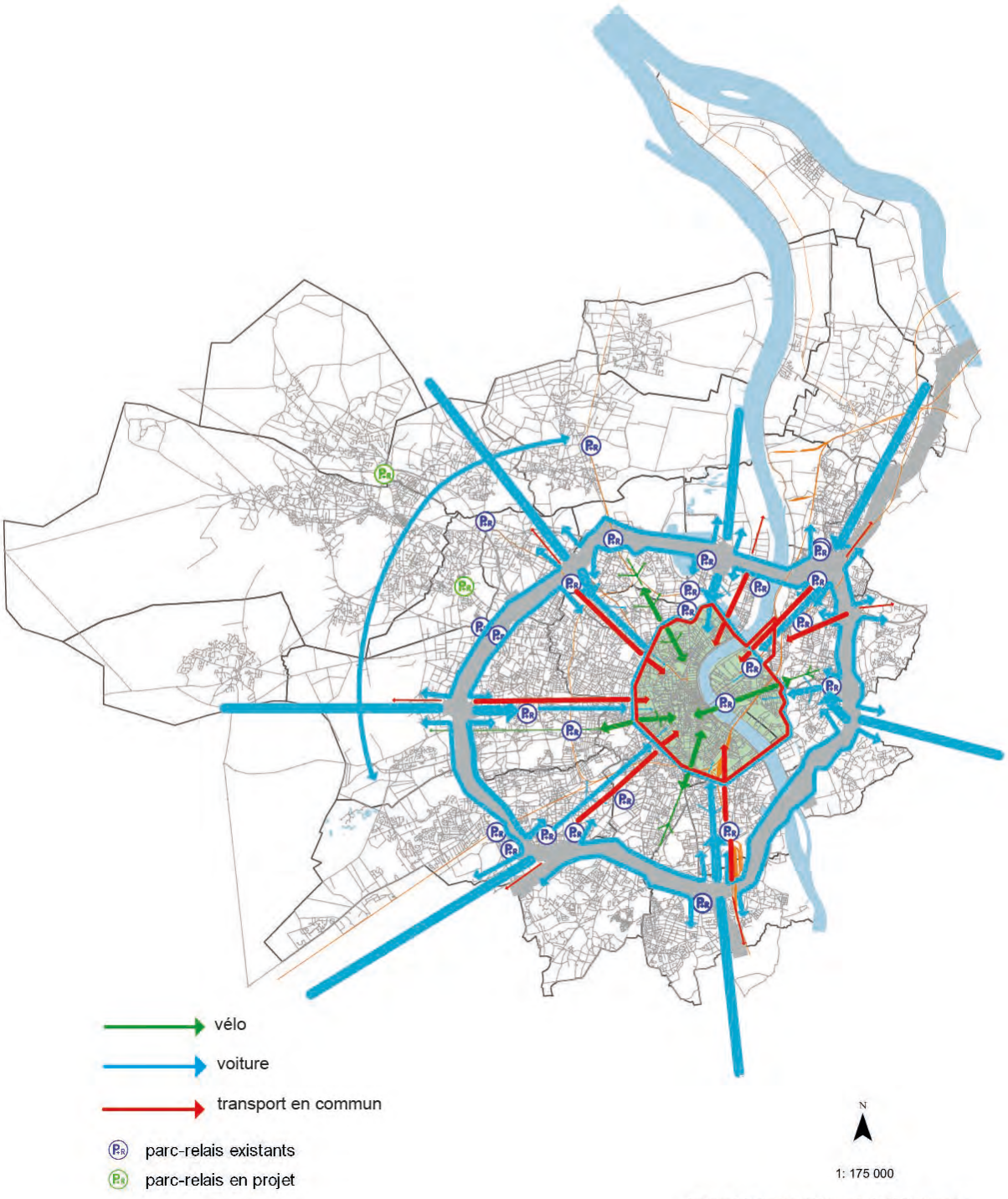
Action 4.2 - Actualisation du réseau hiérarchisé de voirie

Le réseau hiérarchisé de voirie sera actualisé. Sa fonction est limitée à celle d'un unique outil de gestion d'exploitation de la voirie et de la circulation.

Synthèse des actions pilotées par Bordeaux Métropole

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
4.1 - Expérimenter des propositions d'aménagement selon les Grandes Allées Métropolitaines	Bordeaux Métropole	Communes AOM	●	●	
4.2 - Actualisation du schéma de hiérarchisation de la voirie	Bordeaux Métropole	Communes	●	●	●

ORGANISATION DES DÉPLACEMENTS DANS L'AGGLOMÉRATION



Source:SIG Bordeaux Métropole 2016 Traitement : DM/SEMAT - septembre 2021
Organisation_des_déplacements_dans_l_agglomeration

Axe 5 - Améliorer la sécurité de tous les déplacements

Enjeux

L'enjeu est l'amélioration permanente de la sécurité des usagers de tous les modes de transport utilisant les espaces publics. En effet, la pratique dominante de l'automobile, parfois associée à des vitesses pratiquées élevées sur certains tronçons ou à une faible prise en compte des autres usagers, sont à l'origine de dangers dans l'espace public.

Objectifs

Outre le traitement habituel des points noirs accidentogènes, il convient de renforcer la capacité d'expertise (déjà importante) des acteurs techniques métropolitains en facilitant l'introduction du critère de sécurité dans les différents paramètres utilisés afin de prioriser l'aménagement des voiries. En outre, il est nécessaire de partager un référentiel technique des aménagements de sécurité afin d'harmoniser leur mise en place et d'en faciliter la compréhension par les usagers.

Mesures / actions

L'ensemble des actions du POA Mobilité contribuent à améliorer la sécurité de tous les déplacements comme les actions d'apaisement urbain et de modération de la vitesse ou le code de la rue métropolitain.

Action 5.1 - Observatoire de la sécurité des usagers de tous les modes de transport dans les espaces publics

Évolution du bilan annuel actuel de la sécurité routière : ajout de nouvelles cartographies et amélioration du suivi (évolution et géographie) des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste.

Actualiser le guide des espaces publics métropolitains en ce qui concerne les aménagements de sécurité, en prenant notamment en compte la problématique de l'accidentologie des deux roues motorisées - cf. Action 13.5

Synthèse des actions pilotées par Bordeaux Métropole

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
5.1 - Observatoire de la sécurité des usagers de tous les modes de transport dans les espaces publics	Bordeaux Métropole	État	•	•	•

Axe 6 - Développer la pratique de la marche

Enjeux

La marche est à la fois un mode de déplacement efficace et une pratique irremplaçable de la ville. Elle constitue le « moyen de transport » le plus performant en matière d'incidence environnementale sur les courtes distances (moins de 2 km), outre son intérêt du point de vue de la santé publique. La marche est aussi un vecteur de sociabilité, d'urbanité et de citoyenneté. Pourtant, le piéton est peu pris en compte, peu valorisé. La marche est également victime de son caractère « naturel », de sa faible « technicité ». Il faut par ailleurs rappeler que l'on marche peu dans l'agglomération bordelaise, en comparaison des agglomérations de même taille.

Promouvoir la marche permet une diminution des nombreux petits déplacements motorisés. La marche est également un allié précieux du transport collectif (accroissement des distances de rabattement). En dehors des grands pôles intermodaux bien identifiés, il existe une multitude de lieux au sein desquels des pratiques courantes d'intermodalité existent : passage du mode vélo au bus urbain, d'un déplacement vélo à un déplacement piéton. Ces pratiques ne sont ni identifiées ni favorisées alors qu'elles constituent de réelles alternatives à la pratique automobile et qu'elles participent à la dynamique des transports collectifs. Un espace public adapté au piéton (dans les quartiers centraux comme dans les territoires périurbains) est en outre un gage de confort et d'animation pour l'organisation urbaine. Il permet enfin de repenser la localisation du stationnement.

Objectifs

La marche doit être considérée comme la « cellule-souche » de la mobilité urbaine, les autres modes de transport ne constituant qu'une pause dans le cheminement du piéton. La promotion de pratiques piétonnes permet de proposer des solutions de mobilité moins coûteuses, plus durables et plus saines. La marche facilite en outre la perméabilité entre les territoires, constitue un moment de détente (temps valorisé) et favorise le lien social. Il s'agit également d'apporter un soin attentif aux micro aménagements favorables à une pratique intermodale ordinaire.

Mesures / actions

Action 6.1 - Plan Marche

Le 1er Plan Marche métropolitain 2021-2026, approuvé le 26 novembre 2021, vise un objectif de part modale de 32% pour la marche à l'horizon 2030, et propose 19 actions réparties en 5 axes :

Axe 1 – Concevoir un espace public plus marchable

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

Axe 2 - Favoriser des déplacements scolaires piétons autonomes

2.2. Expérimenter la fermeture de rues d'écoles
2.3. Favoriser l'écomobilité scolaire

Axe 3 - Articuler la marche et les transports collectifs

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

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

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

Axe 5 - Faire évènement autour de la marche

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

Action 6.2 - Promouvoir l'intermodalité ordinaire et le traitement des discontinuités

Mettre en œuvre au niveau métropolitain les objectifs à atteindre et les actions à engager en faveur de pratiques intermodales ordinaires et en faveur d'une réduction des discontinuités urbaines s'imposant aux modes actifs.

Soutenir des plans communaux d'intermodalité ordinaire et de traitement des discontinuités urbaines afin de décliner les objectifs métropolitains dans les stratégies locales :

- recenser, au niveau de chaque commune, les pratiques identifiées d'intermodalité quotidienne (en association avec les représentants des riverains et des associations de transport) ;

- recenser les discontinuités réduisant l'accessibilité aux arrêts/gares ferroviaires et principaux arrêts des lignes de transports collectifs en site propre performants ;

- définir et réaliser des micro-aménagements facilitateurs de pratiques intermodales (exemple : poche de stationnement vélo localisé à proximité d'un arrêt de bus de référence...).

Niveau de mise en œuvre des actions pilotées par Bordeaux Métropole

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
6.1 - Plan Marche	Bordeaux Métropole	Communes	●	●	
6.2 - Promouvoir l'intermodalité ordinaire et le traitement des discontinuités	Bordeaux Métropole	Communes	●		

Axe 7 - Permettre une pratique apaisée et généralisée du vélo

Enjeux

Depuis le début des années 2000, le vélo est le mode de déplacement qui s'est le plus développé à Bordeaux Métropole avec une multiplication par 4 de la pratique entre 2000 et 2017. La part modale du vélo a même doublé entre 2009 et 2017 de 4 % à 8 % (13 % à Bordeaux).

Pour cause, le vélo est le moyen le plus rapide, le plus fiable, le plus économique, le plus sain et le plus écologique, pour les déplacements de courte distance (<5 km), voire au-delà avec l'avènement des vélos à assistance électrique.

Bordeaux Métropole doit ainsi promouvoir plus encore ce mode de déplacement qui présente de nombreux avantages pour ces utilisateurs (cf. ci-dessus) mais aussi pour la collectivité : rentabilité des investissements, qualité de l'air, santé publique et qualité du cadre de vie.

Objectifs

Volet du Schéma métropolitain des mobilités approuvé le 23 septembre 2021, le 3e Plan Vélo métropolitain 2021-2026 fixe l'objectif de porter la part modale du vélo à 18 % en 2030, soit un développement de l'usage dans le centre de l'agglomération mais aussi en périphérie, notamment grâce à un nouveau projet de Réseau Vélo Express (ReVE), réseau cyclable à haute performance de 270 km projeté à l'horizon 2030.

Mesures / actions

Action 7.1 - Plan Vélo

Le 3e Plan Vélo métropolitain 2021-2026 approuvé le 26 novembre 2021 propose 16 actions réparties en 4 axes :

Axe 1 - Développer un réseau cyclable performant

1.1. Entretenir et poursuivre le développement des aménagements cyclables
1.2. Développer un nouveau Réseau Vélo Express (ReVE)
1.3. Mettre à jour le Guide des aménagements cyclables
1.4. Jalonner et équiper les itinéraires cyclables

Axe 2 - Permettre de stationner son vélo en toute sécurité

2.1. Poursuivre le déploiement des arceaux vélos
2.2. Poursuivre le développement d'une offre de stationnement vélo sécurisée, intermodale et accessible par un même support
2.3. Travailler à l'amélioration des locaux à vélos dans les constructions neuves

Axe 3 - Développer les services autour du vélo

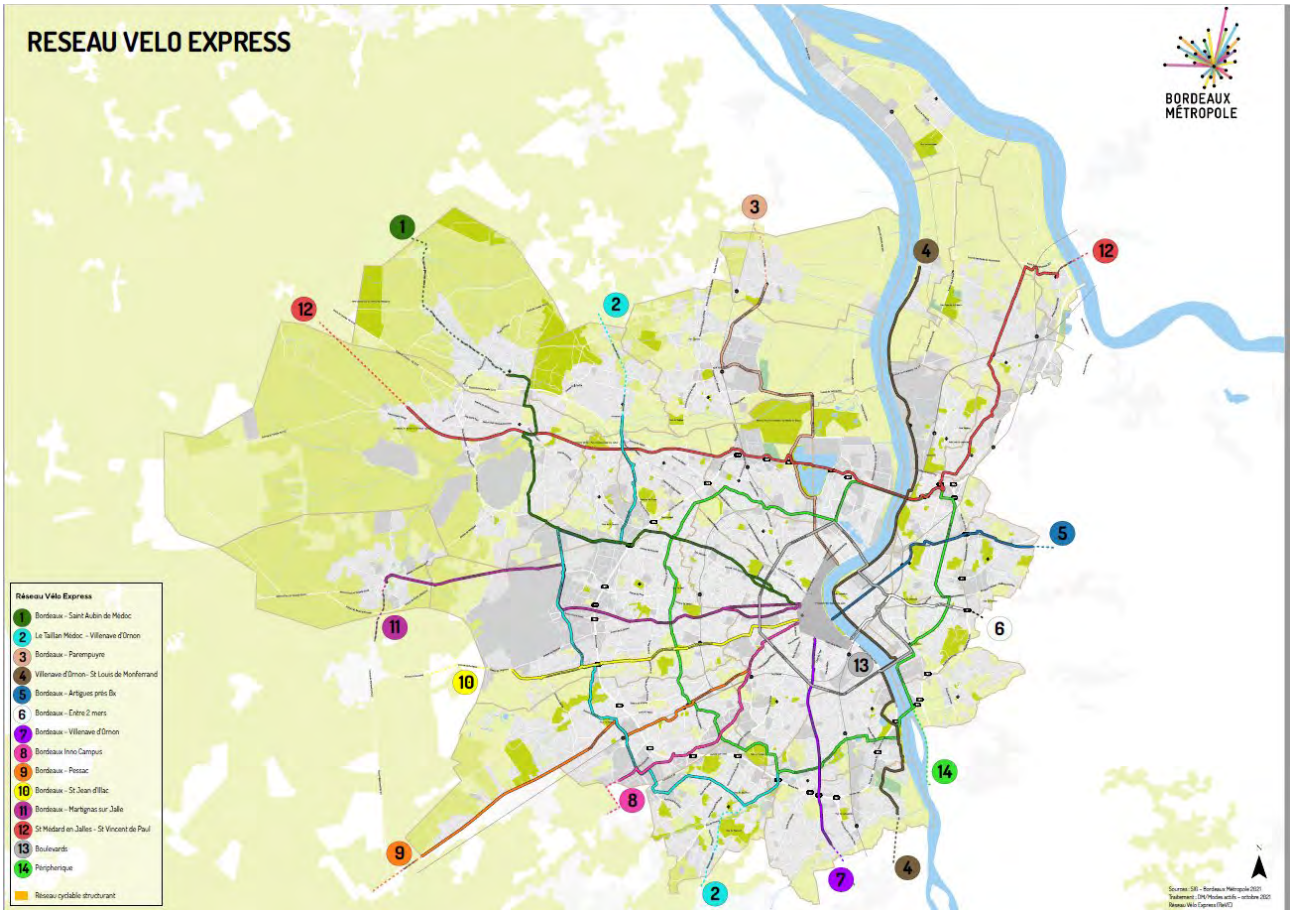
3.1. Développer et animer le réseau des maisons des mobilités
3.2. Développer les services de mise à disposition de vélos de la très courte à la longue durée
3.3. Encadrer les services de mobilité en free-floating
3.4. Poursuivre l'aide à l'acquisition de vélos spéciaux/innovants
3.5. Renouveler le soutien aux associations de promotion du vélo
3.6. Contribuer au développement de la cyclo-logistique

Axe 4 – Former et communiquer pour améliorer la pratique du vélo

4.1. Renforcer l'observation des déplacements à vélo et de la satisfaction des habitants
4.2. Soutenir et participer à des évènements autour du vélo
4.3. Accompagner la mise en œuvre du programme national « Savoir Rouler »

Niveau de mise en œuvre des actions pilotées par Bordeaux Métropole

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
7.1 - Plan vélo	Bordeaux Métropole	Communes, Département, Région	•	•	



	Axes de projets	Échéances	Estimations prévisionnelles des actions principales	Principales mesures/actions	Indicateurs
1. Organiser une métropole apaisée	Axe 1 – Organiser le territoire en articulant offre de transport et urbanisation	CT MT LT		Contrats d'axes, démarches innovantes transports/urbanisme, étude potentialités Boulevards	Parts modales
	Axe 2 – Améliorer l'accessibilité non motorisée aux équipements, commerces et services	MT	10 000 € / plan	Plans de Mobilité Inter-Etablissements	Evolution des parts modales des salariés et visiteurs
	Axe 3 – Constituer une métropole apaisée	CT MT LT	Dépenses incluses dans les actions d'aménagement de l'espace public	Actions d'apaisement urbain, plans locaux d'apaisement urbain	Évolution des trafics, parts modales, quartiers apaisés
	Axe 4 – Retrouver la lisibilité des espaces public, des places et des ruses	CT MT		Schéma multimodal, démarche Grands Allées Métropolitaines, actualisation du Réseau Hiérarchisé de Voirie	Evolution des trafics, parts modales
	Axe 5 – Améliorer la sécurité de tous les déplacements	CT MT LT	-	Evolution du bilan annuel de la sécurité routière, apaisement	Nombre d'usagers impliqués dans un accident notamment piéton et cycliste par an
	Axe 6 – Développer la pratique de la marche	CT MT LT	Moyens généraux concourant à l'amélioration de la marche (budgets Codev et FIC pour les projets de voirie et de trottoir notamment) auxquels seront notamment ajoutés un fonds de 30M€ entre 2022 et 2026 pour cofinancer des opérations de création / agrandissement / désencombrement de trottoirs ou encore des opérations de fermeture de rues d'école	Plan Marche	Parts modales, évolution des trafics

	Axe 7 – Permettre une pratique apaisée et généralisée du vélo	CT MT LT	70M€ pour le ReVE sur 2022-2026 85M€ pour le réseau structurant vélo sur 2021-2024 500k€/an pour la signalisation et le jalonnement vélo 500k€/an pour les investissements sur le stationnement vélo 350k€/an pour le soutien aux associations + montant en cours de définition pour la gestion des services vélo dans le cadre de la DSP transports	Actions du Plan vélo	Parts modales, évolution des trafics, nombre de km de cheminements doux, fréquentation des Vcub

2. Conjuguer vie métropolitaine et vie de proximité

2. Conjuguer vie métropolitaine et vie de proximité

Axe 8 - Optimiser et réguler la rocade et ses accès au service de la vie métropolitaine

Enjeux

Afin de conjuguer vie métropolitaine et vie de proximité, il est nécessaire d'améliorer le fonctionnement des réseaux métropolitains qui relient les différents territoires et permettent d'accéder aux lieux d'emplois.

Or, la rocade et certaines parties du réseau principal de voirie métropolitaine connaissent des épisodes fréquents de congestion aux heures d'embauche et de débauche, pénalisant l'activité économique et l'attractivité de la métropole. L'arrivée massive de véhicules sur une période très courte dégrade la vitesse et le débit de la rocade. L'enjeu est de mieux faire fonctionner l'infrastructure et ses accès, en éliminant des « points noirs » identifiés et de contribuer ainsi à améliorer la fluidité d'écoulement aux heures de pointes. Cela passe par des vitesses d'écoulements plus régulières, des temps de parcours optimisés et la limitation des ralentissements de circulation.

Par ailleurs, les échangeurs sont les points d'accès au réseau de voirie principal, mais également des espaces publics participant pleinement au réseau support des circulations et cheminements des usagers métropolitains. Or, la plupart des échangeurs de la rocade présente un aménagement de type autoroutier et constitue des coupures urbaines qui font obstacle aux cheminements actifs. L'enjeu est donc d'en faire des espaces publics intégrés aux aménagements urbains. Ces échangeurs sont également des lieux importants dans lesquels les différentes fonctions de déplacements se confrontent (flux de transit, flux d'échange, flux locaux, accès aux parcs-relais). Certaines fonctions peuvent être favorisées par les aménagements réalisés.

Objectifs

Avec ou sans nouvelles infrastructures, des dispositifs de régulation sont susceptibles d'optimiser l'utilisation du réseau existant de voiries. Il s'agit de garantir la fluidité de circulation par des mesures de régulation (priorisation de certains usages ou certains accès) et d'optimisation (notamment du taux de remplissage des véhicules), ou encore par la priorisation des usages (déplacements liés à l'activité économique, transports collectifs, véhicules à fort taux d'occupation).

Dès lors, les objectifs à atteindre sont les suivants :

- optimisation de l'infrastructure en éliminant des « points noirs » identifiés et contribuer ainsi à améliorer la fluidité d'écoulement des flux aux heures de pointe. Ces améliorations doivent s'accompagner et peuvent également contribuer à renforcer la régulation des accès depuis les axes secondaires ;

- optimisation de l'information et de l'exploitation routière en intensifiant l'usage des infrastructures existantes et mieux optimiser les capacités existantes, en misant sur une exploitation dynamique innovante ;

- optimisation de la circulation des poids lourds en transit en permettant par exemple une régulation des déplacements des poids lourds pour limiter, dans la mesure du possible, une circulation aux heures de pointes, et mieux gérer leurs pauses (suppression de la pratique du stationnement sur bande d'arrêt d'urgence de la rocade).

Mesures / actions

Action 8.1 - Mise à 2x3 voies de la rocade et traitement des points durs (échangeur 26, Hourcade, Pont F. Mitterrand et bifurcation A10)

Mise à 2X3 voies de la rocade Ouest entre l'échangeur n°5 et le n°9 (fin des travaux à l'horizon 2023) *(financement à parts égales État/Bordeaux Métropole)* et à plus long terme finalisation de la mise à 2X3 voies de l'ensemble de la rocade. Dans le cadre de la finalisation de la mise à 2x3 voies de la rocade et des études associées, la prise en compte des problématiques liées aux modes alternatifs à la voiture individuelle en solo constitue un enjeu fort. Cette prise en compte s'articule avec la politique de déplacement à l'échelle de l'agglomération, notamment en lien avec la promotion générale du co-voiturage et le report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs et les modes actifs.

L'investissement important que représente le bouclage à 2x3 voies de la rocade peut être ainsi une

occasion pour expérimenter des mesures d'optimisation et de régulation avec entre autres l'exemple d'affectation prioritaire de voie à un usage collectif, comme par exemple l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence afin notamment de limiter l'impact environnemental de l'élargissement de cette infrastructure.

Action 8.2 - Information dynamique sur la rocade et les grands axes des réseaux départementaux et métropolitains (Aliénor II) :

- mise en place d'une régulation dynamique des vitesses et des accès sur la rocade et sur l'A63 (gestion optimisée des flux entrants sur la rocade coordonnée avec le système centralisé de gestion des cycles de feux de Bordeaux Métropole (Gertrude),
- extension du système d'information en temps réel des usagers de la rocade et des pénétrantes sur les services de transports en commun et sur le covoiturage (notamment aux échangeurs donnant accès à une station de tramway, un parking relais, une gare ou encore à un parking de covoiturage),
- extension du système d'information en temps réel à destination des routiers sur les places de stationnement disponibles autour de l'agglomération bordelaise.

Action 8.3 - Plan - cadre d'optimisation de la rocade, des autoroutes d'accès (Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion de Trafic (SDAGT)

Définition partagée avec l'État d'un cadre précisant les fonctionnalités mobilités et urbaines de la rocade :

- fonctionnalités mobilité :
  - fonctions à prioriser par échangeur (transit, échange, local, rabattement vers les transports en commun),
  - définition des points noirs de la rocade du point de vue de sa capacité circulatoire comme les bretelles de sorties, le pont François Mitterrand ou l'accès à Bersol,
- promotion des usages collectifs :
  - modulation de l'offre d'infrastructure afin de favoriser le covoiturage sur le réseau routier principal,
  - faciliter la pratique du covoiturage, notamment par l'intermédiaire d'un portail simplifié des services numériques et/ou grâce aux contrats employeurs-salariés-collectivités,
  - possibilité de développer une offre en transports collectifs empruntant la rocade.

Élaborer un schéma directeur d'agglomération et de gestion du trafic (SDAGT).

Le SDAGT est une démarche partenariale pilotée par les services de l'Etat et associant Bordeaux Métropole, la Région Nouvelle-Aquitaine, le Département de la Gironde et le Syndicat Mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités.

Il a pour objectif de définir les orientations et actions à moyen terme pour limiter la congestion récurrente sur le réseau routier principal de l'agglomération et améliorer la performance des offres de transport en commun qui emprunteront le réseau routier structurant (rocade et autoroutes d'accès à la Métropole).

Action 8.4 - Participer au groupe de coordination opérationnelle des gestionnaires de voirie piloté par l'État et mis en place en 2012

Les missions du groupe opérationnel des gestionnaires pourront porter sur trois axes avec un périmètre d'intervention s'étendant sur toute l'agglomération bordelaise :

- la coordination entre les projets portés par chaque gestionnaire (ALIENOR II, mise à 2x3 voies de la rocade, desserte du grand stade...) et les stratégies d'exploitation développées (plans de gestion du trafic, politique d'éclairage...) ;
- l'information des usagers (fermeture des ponts...) ;
- la réflexion coordonnée pour les projets en cours (Pont François Mitterrand, échangeurs réaménagés...).

Action 8.5 - Plan poids-lourds

Dissuader la circulation poids lourds en heures de pointe (négociation avec les chargeurs et les transporteurs, aires de stockage à proximité de l'agglomération, aménagements limitant le stationnement sauvage, modulation tarifaire des péages en amont de la Métropole).

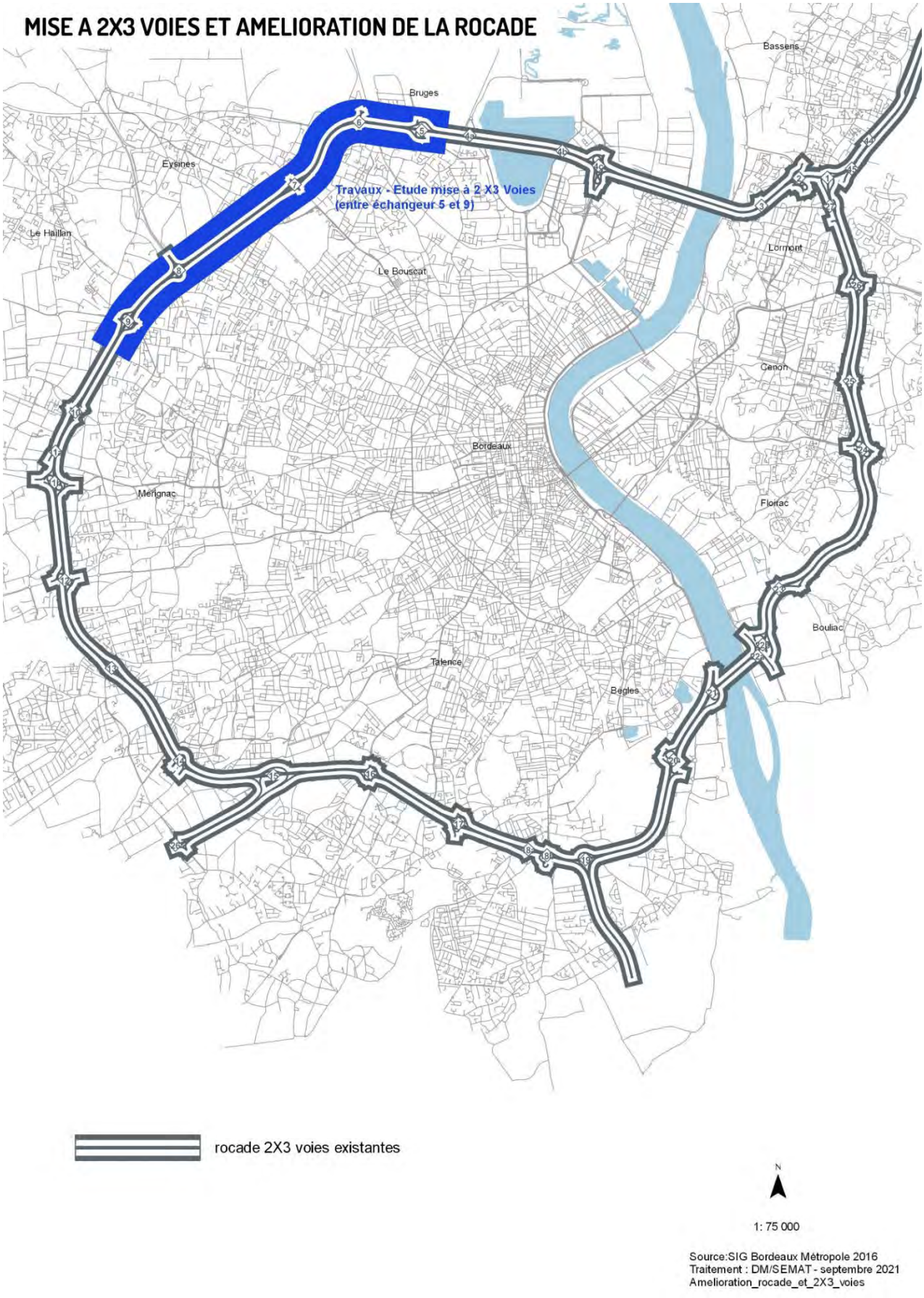
Étudier la faisabilité de mise en place d'un ou de plusieurs centres de services destinés aux routiers, notamment sur la commune de Bassens : une étude de faisabilité menée par le Grand Port de Bordeaux est en cours. Il s'agit d'évaluer les potentiels de l'aménagement d'un centre de services et de le chiffrer.

Action 8.6 - Outil de modélisation du trafic : élaboration, actualisation, mutualisation et animation

Participer à l'actualisation de l'outil de modélisation du trafic : cet outil de modélisation stratégique multipartenariale de déplacements permet une meilleure prise en compte des perspectives d'évolution des déplacements. Participer également à la mutualisation et l'animation de l'outil de modélisation des trafics entre les différents acteurs de la mobilité.

Niveau de mise en œuvre des actions auxquelles Bordeaux Métropole participe

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
8.1 - Mise à 2x3 voies de la rocade et traitement des points durs (échangeur 26, Hourcade, Pont F. Mitterrand et bifurcation A10)	État	Bordeaux Métropole	●	●	
8.2 - Information dynamique sur la rocade et les grands axes des réseaux départementaux et métropolitains (Aliénor II)	État	Bordeaux Métropole, Département	●		
8.3 - Plan - cadre d'optimisation de la rocade, des autoroutes d'accès – (Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion de Trafic (SDAGT))	État	Région, Bordeaux Métropole, Département	●	●	
8.4 - Participer au groupe de coordination opérationnelle des gestionnaires de voirie	État	Bordeaux Métropole, Département,	●	●	●
8.5 - Plan poids-lourds	État	Bordeaux Métropole, communes, transporteurs	●		
8.6 - Outil de modélisation du trafic : élaboration, actualisation, mutualisation et animation	État	Bordeaux Métropole, Département, Région	●	●	●


MISE A 2X3 VOIES ET AMELIORATION DE LA ROCADE
Travaux - Etude mise à 2 X3 Voies
(entre échangeur 5 et 9)
Bassens
Bruges
Eysines
Le Haillan
Le Bouscat
Lormont
Cenon
Bordeaux
Mérignac
Floirac
Bouliac
Talence
Begles
rocade 2X3 voies existantes
N
1: 75 000
Source:SIG Bordeaux Métropole 2016
Traitement : DM/SEMAT - septembre 2021
Amelioration_rocade_et_2X3_voies

Axe 9 - Optimiser et réguler le réseau de voiries à vocation dominante de déplacements

Enjeux

En dépit d'une diminution du trafic automobile à l'intérieur de la rocade, depuis une dizaine d'années, la congestion des voiries principales situées à l'extérieur de la rocade, des grandes pénétrantes, des boulevards et de la rocade reste forte, voir s'intensifie. Cette situation risque de favoriser une dilution des trafics dans les quartiers (d'autant plus que le développement à venir des lignes de transport collectif en site propre va réduire les capacités circulatoires). Par ailleurs, la nécessité d'atteindre une part modale très élevée en transports collectifs impose de réduire la place de l'automobile en centre d'agglomération comme le montre la réussite des villes suisses et allemandes atteignant les plus fortes parts modales en transports collectifs.

L'enjeu est donc d'assurer une fluidité de déplacement afin que le réseau viaire puisse remplir ses fonctions de connexion et de communication, tout en garantissant la sécurité des déplacements. Il s'agit également, par la régulation des trafics automobiles, de diminuer le recours systématique à la voiture particulière.

Objectifs

Afin de concilier deux objectifs à priori contradictoires, réduire la place de l'automobile en centre d'agglomération tout en conservant une qualité d'accessibilité, il convient de mobiliser tous les outils de régulation de la mobilité.

Mesures / actions

Action 9.1 - Plans de circulation par quadrant territorial

Orienter et accompagner les flux de circulation afin de les diriger par des actions de jalonnement et des mesures d'accompagnement, comme par exemple :

- établir un plan de circulation pour le centre d'agglomération de Bordeaux et les différentes échelles de territoire afin de concilier accessibilité et réduction des flux traversants ;
- établir des plans de circulation par grand territoire d'enjeux ;
- actualiser le schéma directeur du jalonnement directionnel tous modes ;
- actualiser le réseau hiérarchisé de voirie.

Action 9.2 - Gestion spécifique des voiries à grands trafics

Les Voies à Grand Trafic font partie des voiries à vocation dominante de déplacements. Outre les déplacements quotidiens des particuliers, elles assurent la desserte des acteurs économiques de la métropole et sont ainsi empruntées par un trafic poids lourd très important.

Leur gestion spécifique vise un haut niveau de service garantissant une fluidité maximale et implicitement une moindre gêne aux usagers. Elles nécessitent ainsi un traitement spécifique lors de travaux et d'opérations de viabilité.

Action 9.3 - Étudier les opportunités de tarification de la mobilité

Dans le contexte actuel de moindres ressources publiques, les outils de tarification de la mobilité individuelle peuvent permettre de dégager des ressources de financement des infrastructures, et/ou servir de levier pour favoriser ou défavoriser certains modes, pratiques ou itinéraires.

- évaluer les incidences sociales, financières, spatiales et environnementales de chaque mesure.

Favoriser l'usage du TER dans le ressort métropolitain au travers du dispositif d'acceptation tarifaire des abonnements TBM dans les trains : expérimentation lancée sur la ligne TER du Médoc depuis 2020 et étude en cours d'une extension à l'ensemble de la métropole.

Action 9.4 - Réalisation de nouveaux franchissements

- Achever la construction du pont Simone Veil. L'ouvrage permettra le franchissement du fleuve par les usagers de l'ensemble des modes de transport et participera au maillage des réseaux de transport en commun et des itinéraires pour les modes actifs (vélos et piétons) ;

-Achever la construction du pont à vocation multimodale de la Palombe (anciennement pont Amédée St

Germain) au-dessus des voies de chemins de fer, en partenariat avec l'Établissement Public d'Aménagement et dans le cadre du projet Euratlantique.

Actualisation du guide des espaces publics métropolitains concernant l'aménagement des intersections (cf. Action 13.5).

Niveau de mise en œuvre des actions pilotées par Bordeaux Métropole

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
9.1 - Plans de circulation par quadrant territorial	Bordeaux Métropole	Communes	●	●	
9.2 Gestion spécifique des voiries à grands trafics	Bordeaux Métropole	Communes	●		
9.3 - Étudier les opportunités de tarification de la mobilité	Bordeaux Métropole	Autorités Organisatrices des Mobilités		●	
9.4 - Réalisation de nouveaux franchissements	Bordeaux Métropole	Communes	●		

Axe 10 - Affirmer un réseau performant de transports collectifs à court et à moyen terme

Enjeux

Afin de conjuguer vie métropolitaine et vie de proximité, il est nécessaire d'améliorer le fonctionnement des réseaux métropolitains qui relient les différents territoires et permettent d'accéder aux lieux d'emplois.

En ce qui le concerne, le réseau de transport en commun urbain est en constante évolution afin de prendre en compte à la fois les nouveaux modes de vie et l'ensemble des extensions urbaines au sein du territoire métropolitain. Au-delà de la réussite indéniable du projet de tramway, il s'agit de préciser les moyens de continuer à rendre attractif l'ensemble du réseau de transports collectifs, en comptant sur l'extension du réseau de tramway, sur l'amélioration de la performance du réseau de bus et sur le développement des navettes fluviales.

Par ailleurs, des dispositifs complémentaires au réseau « classique » et innovants comme le transport à la demande (TAD), qui peut être en partie collectif, peuvent permettre de mieux mailler le territoire, en particulier pour des zones moins denses de la métropole.

Au-delà du réseau urbain, l'offre en transports collectifs complémentaire et connectée au réseau urbain revêt un enjeu tout particulier. Ainsi, les cars interurbains, les TER, trains nationaux et la future Ligne à Grande Vitesse Tours-Bordeaux participent à conforter un réseau performant.

Objectifs

Rendre le réseau de transports en commun urbain encore plus efficace, à court et à moyen terme.

Mesures / actions

Action 10.1 - Améliorer l'efficacité du réseau de transport en commun urbain

Depuis 2011, année de réorganisation du réseau de transports en commun de Bordeaux-Métropole, la fréquentation des lignes de bus et de tramway a toujours été en hausse (+ 4,3 % en 2013, +7,7 % en 2012 et +6 % en 2011). Ainsi le nombre de voyages effectués était de 122 348 880 en 2013, de 117 262 681 en 2012, soit + 5 millions de voyages entre 2012 et 2013. L'attractivité de ce réseau sera confirmée par la complémentarité des actions du POA mobilité et vise à atteindre l'objectif du Plan Climat de 15 % de part modale en transports collectifs en 2020. Le nombre de voyages sur le tram et le bus a poursuivi sa croissance avec 160 millions de voyages en 2019 (et 109 millions de voyages en 2020 mais baisse de la fréquentation liée à la Covid-19 et aux périodes de confinement)

Poursuivre le programme d'amélioration de la vitesse commerciale des bus. Cette mesure vise à améliorer la qualité de service du réseau existant :

- optimiser le nombre d'arrêts de bus au travers d'une politique d'amélioration de la vitesse commerciale ;

- définir les solutions et outils techniques permettant d'améliorer la vitesse commerciale et la régularité des bus (voies réservées, gestion des cycles de feux, priorité aux feux, respect du code de la route, systèmes de garantie de l'intervalle entre deux véhicules, expérimentation ouverture toutes portes des bus…) ;

- établir un programme de réalisation des aménagements nécessaires (couloirs de bus en particulier) ;

Au travers du renouvellement de la DSP transports :

- Refondre le réseau de bus TBM à l'horizon 2023 puis 2025
- Développer les services de navettes fluviales à l'horizon 2023 avec la mise en œuvre de nouveaux pontons et l'acquisition de bateaux supplémentaires
- Etudier l'opportunité d'un service de transport à la demande (TAD) collectif

Action 10.2 - Repenser les espaces publics périurbains accueillant les transports en commun performants

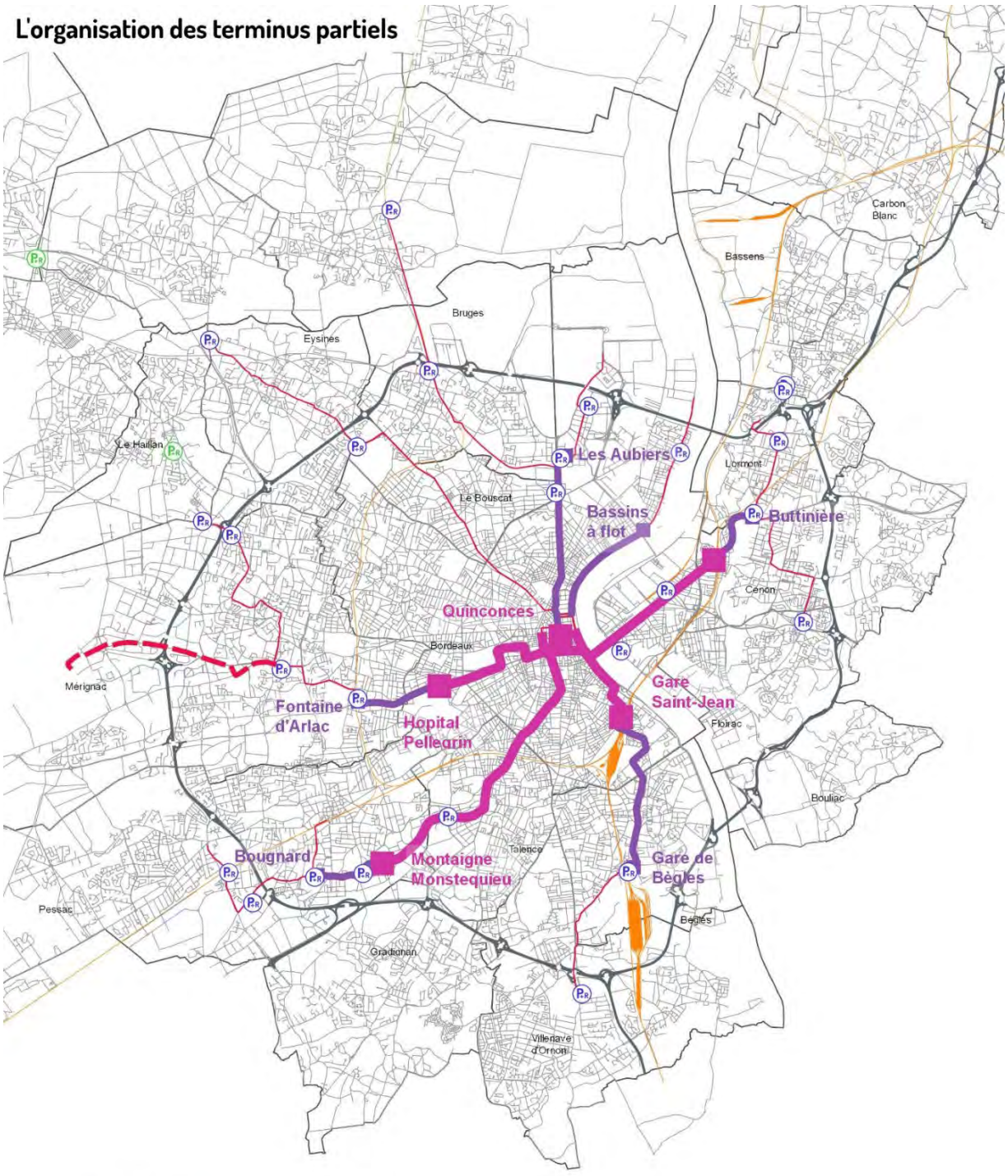
Le développement des lignes de transports en commun performants pose des difficultés d'insertion dans les espaces publics périurbains traversés, notamment à proximité des barrières urbaines, de la rocade et des centres bourgs. Ainsi, le principe de reconstitution à l'identique de l'offre de stationnement et de segmentation modale de l'espace public limitent les possibilités de concilier la qualité d'aménagement et la multifonctionnalité des lieux. Il s'agit de mener une réflexion sur les

ambiances urbaines, les modalités d'aménagement, l'intégration des modes actifs, et la réduction de la place du stationnement.

Niveau de mise en œuvre des actions pilotées par Bordeaux Métropole

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
10.1 - Améliorer l'efficacité du réseau de transport en commun urbain	Bordeaux Métropole	Communes	●	●	●
10.2 - Repenser les espaces publics périurbains accueillant les transports en commun performants	Bordeaux Métropole	Communes	●	●	

L'organisation des terminus partiels



Source:SIG Bordeaux Métropole 2016
Traitement : DM/SEMAT - septembre 2021
Organisation_des_terminus_partiels

Axe 11 - Rendre possible un réseau performant de transports collectifs à long terme

Enjeux

À long terme, le maillage d'un réseau de transport en commun performant représente un objectif à relever afin de conforter le niveau de desserte du bassin de déplacement de l'agglomération bordelaise.

Objectifs

Il est donc nécessaire de développer le réseau de transport en commun en site propre en articulant les différentes lignes, en favorisant une organisation maillée et en créant de nouveaux points d'interconnexion entre les différents réseaux de transport.

Mesures / actions

Action 11.1 - Étude, programmation et réalisation des axes de transports collectifs

Lignes structurantes en cours de réalisation :

- Extension de la ligne A de tramway et desserte de la zone aéroportuaire

L'extension de la ligne A vers la zone aéroportuaire relie la station Quatre Chemins au terminus au niveau de l'aérogare de Bordeaux-Mérignac, prolongeant la ligne de 5 km. Elle constitue l'axe de transport en commun majeur de l'Opération d'Intérêt Métropolitain Bordeaux Aéroparc, connectant le site aéroportuaire et son bassin d'emplois aux pôles d'habitat et au centre de l'agglomération.

- Ligne de bus express Bordeaux- Saint Aubin de Médoc

Cette ligne de 21 km relie la gare Saint Jean au domaine de Villepreux à Saint Aubin de Médoc, en desservant Bordeaux centre, Caudéran, Eysines, Le Haillan, Saint-Médard-en-Jalles.

Un complément d'étude est mené pour définir la meilleure option de desserte des quartier ouest de saint Médard en Jalles.

- Amélioration de la liaison de bus express Presqu'île-Campus

Une préfiguration de cette liaison a été mise en service en 2019, sous le nom de Corol 31.

Elle répond aux enjeux de desserte de Lormont, Bassens et plus largement la Presqu'île d'Ambès, en liaison avec le centre-ville de Bordeaux, Euratlantique, la gare Saint Jean et le Campus.

- Amélioration de la liaison bus express extra-rocade ou Technobus

Cette ligne relie sur 16 km Le Haillan, au nord (terminus ligne A) et Pessac Bersol au sud, desservant les principaux pôles économiques de l'agglomération (OIM Bordeaux Aéroparc et Bordeaux Innocampus). Une préfiguration de cette liaison existe depuis 2019 sous le nom de Corol 39.

Les lignes complémentaires :

- Bus express CHU Pellegrin – Thouars – Malartic

Reliant le CHU à Talence Thouars et Gradignan Malartic, cette première ligne structurante circulaire connecte 3 lignes de tramway, le CHU, le Campus et plusieurs quartiers de politique de la ville. Elle desservira aussi la halte Ter de Talence La Médoquine.

- Etude d'une liaison bus express circulaire des boulevards

Cette ligne de bouclage des boulevards reliant les deux rives, d'environ 20 km, permet d'améliorer les liaisons entre les différentes lignes radiales desservant le centre-ville.

- Etude d'une liaison bus express entre la gare Saint Jean et Artigues (via le pont Simone Veil)

Pour renforcer les liens entre les deux rives, cette ligne relie la gare Saint Jean et la rive droite, en direction de Floirac et Artigues

- Etude de différentes extensions de la liaison bus express Presqu'île-Campus

Au nord, afin de mieux répondre aux enjeux de desserte de la Presqu'île, le prolongement de la liaison bus express Presqu'île-Campus vers Bassens et Ambarès sera étudié.

Au sud-ouest, le prolongement vers Pessac Photonique sera également étudié, afin d'améliorer la desserte de l'OIM Bordeaux Innocampus, ainsi que vers Gradignan.

- Etude de différentes extensions de la liaison bus express Technobus extra-rocade vers le nord (Saint Médard/ligne D) et vers le sud (Gradignan)

Cette liaison dessert les deux principales zones économiques de l'agglomération, l'OIM Bordeaux Aéroparc et l'OIM Bordeaux Innocampus.

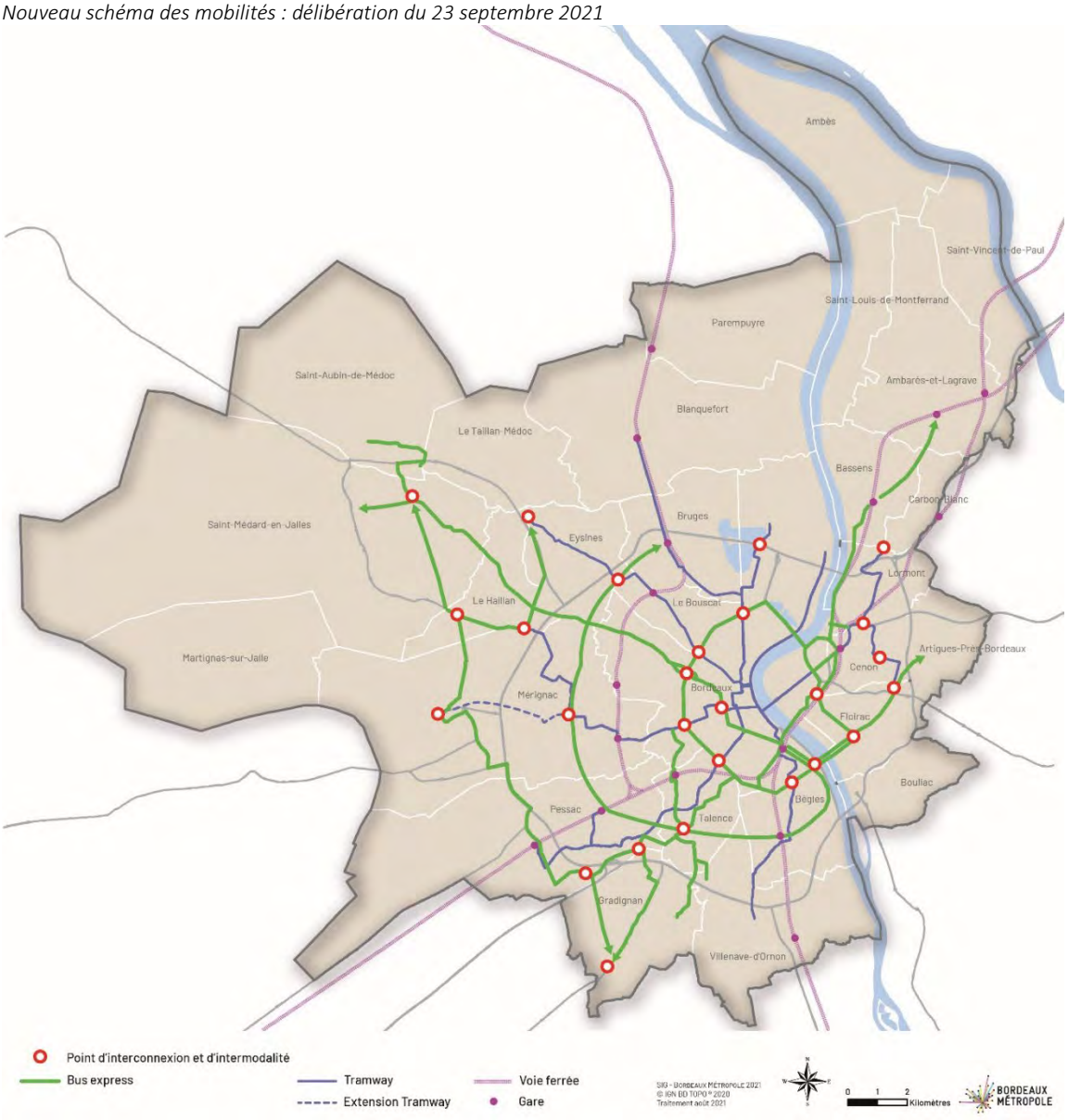
- Etude d'une liaison bus express circulaire entre rocade et boulevards

Afin de remédier à la saturation du réseau métropolitain, organisé essentiellement en lignes radiales, une liaison circulaire entre les boulevards et l'intra-rocade sera étudiée, reliant les centralités urbaines et permettant de mailler le réseau (lignes de tram et bus express Saint Aubin de Médoc).

Projet phasé en deux temps : après la mise en service du bus express Saint Aubin de Médoc-Bordeaux, le projet d'extension de la ligne D vers Saint Médard en Jalles pourra être poursuivi, dès lors qu'il répondra aux critères du schéma des mobilités.

En outre, des études sur le renforcement de la desserte ferroviaire sont menées (cf. projet de RER métropolitain, action 12.6).

Nouveau schéma des mobilités : délibération du 23 septembre 2021



Action 11.2 - Développement des parcs-relais

Mettre en œuvre la stratégie de développement géographique et les modalités de construction du

réseau de parcs-relais de l'agglomération et prévoir la programmation des réalisations en lien avec les futures lignes de transport en commun en site propre (notamment l'augmentation de capacité de certains parcs-relais, et la création de nouveaux en extra-rocade).

Des solutions alternatives à la construction de parcs-relais pour favoriser le rabattement vers les lignes de transport en commun structurantes vont être développées à travers une plus grande mobilisation des parkings Metpark ou la création de poches multifonctionnelles (riverains, covoiturage, rabattement TC) en accès libre.

Niveau de mise en œuvre des actions pilotées par Bordeaux Métropole

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
11.1 - Étude, programmation et réalisation des axes de transport collectifs	Bordeaux Métropole	Communes	●	●	●
11.2 - Développement des parcs-relais	Bordeaux Métropole	Communes	●	●	●

Axe 12 - Tendre vers un réseau multimodal à l'échelle de l'aire urbaine

Enjeux

Qu'il s'agisse du fer, des cars, des bus ou des tramways, tous les acteurs institutionnels font preuve d'ambition dans la mise en place d'une offre structurante en transports collectifs urbains, périurbains et interurbains. Pour autant, l'évolution de la part modale des transports collectifs est encore trop faible sur les dix dernières années dans le territoire métropolitain. Un saut d'échelle est à opérer par la création d'un réseau performant de transports collectifs de niveau métropolitain (c'est-à-dire d'un réseau répondant à la réalité du bassin principal de déplacement de l'agglomération bordelaise qui se situe de part et d'autre de la limite de Bordeaux Métropole). Ce réseau devra à terme offrir une qualité de services élevée (vitesse, fréquence, fiabilité, capacité) dans les territoires situés à l'extérieur de la rocade, en particulier dans l'accessibilité aux grands pôles d'agglomération (« entrées » de Bordeaux, équipements collectifs, zones d'activité). Ce réseau doit pouvoir satisfaire les besoins en transports collectifs des résidents et des actifs.

Objectifs

La mise en service progressive d'un réseau de transports collectifs à maille large et à vitesse rapide va accroître l'attractivité des transports collectifs à l'échelle du territoire métropolitain (de part et d'autre des limites de Bordeaux Métropole, en somme dans le bassin de déplacement de l'agglomération bordelaise). Il s'agit également de mettre en relation les principaux pôles économiques (zones d'activité, gare, aéroport) et de faciliter l'organisation du développement urbain en lien avec celui des réseaux de déplacements collectifs.

Les objectifs à atteindre pour parvenir à la constitution de ce réseau sont divers. Il s'agit à la fois d'améliorer la lisibilité des offres disponibles, d'aménager l'intermodalité et de constituer progressivement le réseau.

Mesures / actions

Action 12.1 - Participer à l'élaboration du schéma d'harmonisation et d'amélioration des dispositifs d'information des différents réseaux de transports collectifs au service des usagers (Bordeaux Métropole, Département, Région) pour une promotion coordonnée

Étudier l'harmonisation de la mise en forme des documents de communication et d'information au service des usagers (horaires, plans, tarifs). Cette démarche est en lien avec le projet Modalis et le projet de mobilité intégrée (Mobility as a Service) porté par le Syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités (NAM). Cette démarche est par ailleurs intégrée dans le cahier des charges dans le cadre du renouvellement de la délégation de service public de transports en commun de la Métropole.

Action 12.2 - Nouvelle billettique

Animer et/ou participer à un groupe de travail entre les autorités organisatrices de mobilité et le Syndicat mixte Nouvelle Aquitaine Mobilités (NAM) répondant aux missions suivantes :

- favoriser la mise en place d'un support billettique et de titres de transport multimodaux entre les différents réseaux de transports urbain, interurbain et régional, voire au niveau national et international ;
- approfondir le développement d'offres de transport combinées (transports collectifs + stationnement, autopartage…) ;
- harmoniser les conditions d'accès aux tarifications solidaires ou spécifiques (jeunes, séniors, sous condition de ressources…) ;
- améliorer l'information des voyageurs pour favoriser le report modal, fiabiliser les données transports « open data » et les rendre accessibles en temps réel.

Restructurer le système billettique en anticipant les évolutions technologiques, améliorer la performance du système billettique pour l'exploitation et le suivi des services de transports, ainsi que pour les usagers :

- permettre un meilleur suivi statistique en termes d'exploitation et de qualité de services ;
- simplifier les modes d'achats en ligne ou en mobilité et l'usage des transports publics ;
- développer les nouvelles technologies comme le téléphone mobile, l'Open Paiement, MaaS… ;

- réduire les coûts d'acquisition et de maintenance à long terme.

Action 12.3 - Participer à l'élaboration d'un schéma multimodal à l'échelle de l'aire métropolitaine

Établir un schéma multimodal répondant aux attentes suivantes :

- identifier et hiérarchiser les points d'intermodalité existants ou à développer et les grandes lignes de transports collectifs existantes ou à développer participant à la constitution d'un réseau métropolitain ;

- minimiser les ruptures de charge et étudier les différentes valorisations possibles des temps d'attente en correspondance en fonction des besoins des usagers en situation d'attente (mobilier accueillant et confortable, information en temps réel des temps d'attente, présence de services et commerces...).

- valoriser les composantes actuelles du réseau de transports collectifs métropolitain : optimiser, mutualiser et rendre plus lisible l'articulation entre les lignes du réseau urbain et celles du réseau interurbain et du réseau ferroviaire régional

- élaborer un plan d'amélioration de l'insertion et de la mutualisation des lignes de cars interurbains régionaux et des lignes urbaines TBM à vocation de desserte rapide (création de couloirs de bus/partage de couloirs de bus existants/partage des arrêts, lignes express…[2]) ;

- partager des systèmes compatibles de Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs (SAEIV).

Action 12.4 - Plan d'aménagement des pôles d'échanges

- Poursuivre l'aménagements des pôles intermodaux et de rabattement (notamment Talence-Médoquine, Le Bouscat-Ste Germaine, Caudéran-Mérignac, Villenave d'Ornon, Bassens, Ambarès- La Grave, Bègles et Sainte Eulalie-Carbon-Blanc). La Métropole participe aussi aux réflexions partenariales sur le réaménagement du pôle de la gare de Bordeaux St Jean.

- Préciser les lieux d'implantation de nouveaux parcs relais au droit des extensions de lignes de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) ou des nouvelles lignes programmées du réseau de transport en commun de Bordeaux Métropole.

- Engager des schémas d'aménagement urbains des pôles d'échanges, intégrant la dimension servicielle.

- Poursuivre le programme d'équipement en bornes d'information multi-modales dans les pôles d'échanges

- Étudier les différentes valorisations possibles des temps de transport (besoins en équipements embarqués, collecte des attentes des usagers).

Action 12.5 – Participer au syndicat inter-collectivités de l'intermodalité (Nouvelle-Aquitaine Mobilités)

Participer au Syndicat inter-collectivités de la mobilité, associant les collectivités concernées (26 Autorités organisatrices des mobilités dont la Région, Bordeaux Métropole et EPCI, ainsi que le Département et des Communautés de communes), afin de mettre en œuvre une politique cohérente d'intermodalité confirmant le souhait de Bordeaux Métropole de coopérer avec les acteurs girondins et régionaux de la mobilité.

Les missions principales du Syndicat concernent la coordination des services de transport (RER métropolitain et développement de lignes de cars express autour de la Métropole), la mise en place d'un système d'information multimodale et le déploiement d'une tarification coordonnée.

Action 12.6 - Développement d'un Réseau Express Régional (RER) métropolitain

Prendre part en collaboration avec l'Etat, la Région et d'autres partenaires institutionnels, à la mise en place d'un Réseau Express Régional Métropolitain (RER Métropolitain) à l'échelle de l'aire urbaine, comprenant un volet ferroviaire et un volet routier.

<u>Volet ferroviaire :</u>

- Participer au renforcement du rôle du transport ferré de voyageurs dans l'agglomération :

[2] En 2017, la compétence en matière de transport interurbain depuis les Départements vers les Régions a été opéré.

- Poursuivre l'expérimentation d'une tarification intégrée sur la voie ferrée de ceinture, et travailler à la mise en place d'un accord tarifaire avec les différents acteurs institutionnels sur tout le périmètre de l'aire métropolitaine pour les Trains Express Régionaux (TER)

- étudier et mettre en œuvre le développement de l'étoile ferroviaire de Bordeaux et le renforcement du rôle du transport ferré dans l'agglomération via la densification de l'offre TER (horaires plus fréquents et plus étendus) et la mise en place de services traversant en gare de Bordeaux (liaisons dites diamétralisées)

- Améliorer la fonctionnalité et l'accessibilité des gares TER par :

- la signalétique et l'information aux abords,

- le traitement de la problématique des stationnements autour de la gare,

- la facilitation des rabattements tous modes.

Calendrier :

- 2020 / 2021 : acceptation du Pass TBM sur la ligne de TER 42 entre Bordeaux/Pessac et Parempuyre,

- 2020 – 2025 Amélioration des horaires / Ouverture de nouvelles haltes ferroviaires (Le Bouscat et Talence-Médoquine) / Desserte traversante « diamétralisée » et densifiée entre Libourne et Arcachon

- 2028 : desserte traversante « diamétralisée » et densifiée entre Langon et Saint-Mariens

<u>Volet routier :</u>

- apporter une solution de déplacement efficace sur les secteurs dépourvus de lignes ferroviaires en déployant des lignes de car express reliant la métropole aux territoires girondins.

Calendrier :

- depuis 2019 : mise en service de la ligne Bordeaux - Créon

- 2021-2023 : études sur le déploiement de nouvelles lignes de cars express

Sur chacun de ses volets ferroviaire et routier, le RER Métropolitain doit également s'inscrire dans les actions précédemment évoquées sur les thèmes de l'information voyageurs, de la billettique, des pôles d'échanges multimodaux et de l'intermodalité.

Niveau de mise en œuvre des actions pilotées par Bordeaux Métropole

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
12.2 - Nouvelle billettique	Bordeaux Métropole	Nouvelle Aquitaine Mobilités, Région, Département	●	●	●
12.4 - Plan d'aménagement des pôles d'échanges	Bordeaux Métropole	Nouvelle-Aquitaine Mobilités, Région, Département, Communes, SNCF		●	

Niveau de mise en œuvre des actions auxquelles Bordeaux Métropole participe

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
12.1 - Participer à l'élaboration du schéma d'harmonisation et d'amélioration des dispositifs d'information des différents réseaux de transports collectifs au service des usagers	Nouvelle-Aquitaine Mobilités	Bordeaux Métropole, Département, Région	●	●	
12.3 - Participer à l'élaboration du schéma multimodal à l'échelle de l'aire métropolitaine	Nouvelle-Aquitaine Mobilités	Bordeaux Métropole, Département, Région, État	●		
12.5 - Participer au Syndicat inter-collectivités de l'intermodalité, Nouvelle-Aquitaine Mobilités	Nouvelle-Aquitaine Mobilités	Bordeaux Métropole, Région, AOM, Département, EPCI	●	●	●
12.6 - Développement d'un **Réseau Express Régional (**RER) métropolitain	Région, Bordeaux Métropole	Etat, SNCF, EPCI, Communes	●	●	●

	Axes de projets	Échéances	Estimations prévisionnels des actions principales	Principales mesures/actions	Indicateurs
2. Conjuguer vie métropolitaine et vie de proximité	Axe 8 – Optimiser et réguler la rocade et ses accès au service de la vie métropolitaine	CT MT LT	233 500 000 €	Mise à 2x3 voies de la rocade (220,5 M€), programme Aliénor 2 (13 M€), Plan Poids-Lourds, Modélisation du trafic, etc.	Evolution des trafics, parts modales
	Axe 9 – Optimiser le réseau de voirie à vocation dominante de déplacements	CT MT	151 000 000 €	Plans de circulation par cadrant territorial, gestion des Voiries à Grand Trafic, Pont Simone Veil (151 M€)	Evolution des trafics, parts modales
	Axe 10 – Affirmer un réseau de transports collectifs à court et moyen terme	CT MT LT		Amélioration continue de la vitesse commerciale des bus	Vitesses commerciales tram-Bus, Nombre de voyages TC par an, Offre km transports collectifs/habitant
	Axe 11 – Rendre possible un réseau performant de transports collectifs à long terme	CT MT LT		Etudes et réalisation des travaux (Schéma des mobilités)	Fréquentation des transports et des parcs-relais
	Axe 12 – Tendre vers un réseau multimodal à l'échelle de l'aire urbaine	CT MT LT	-	Nouvelle Billettique, Schéma d'interconnexion des réseaux, pôles d'échanges	Nombre de pôles d'échanges aménagés

3. Favoriser les changements de comportement : passer d'une pratique mono-modale à un univers multi-modal

3. Favoriser les changements de comportement : passer d'une pratique mono-modale à un univers multi-modal

Axe 13 - Communiquer, informer, conseiller

Enjeux

Le développement de nouvelles offres en mobilité durable et non automobile ne constitue pas une réponse suffisante pour réduire la place de l'automobile. Le changement de comportement des usagers doit donc être encouragé.

Objectifs

L'amélioration des dispositifs de communication, d'information et de conseil auprès des usagers peut favoriser l'acquisition de nouveaux comportements vers plus de diversité et moins de dépendance automobile. C'est dans ce contexte qu'il convient de développer des services numériques mobilité pour mieux informer et sensibiliser la population.

Afin de favoriser l'acceptation par les usagers de ces différentes actions de communication, d'information et de conseil, il sera recherché une articulation entre le démarrage de ces actions et le démarrage d'actions opérationnelles concernant, par exemple, de nouveaux investissements en matière d'extension du réseau performant de transports collectifs et/ou à la mise en place de nouveaux services de mobilité.

Mesures / actions

Action 13.1 - Opération séduction

Développer la politique globale de communication multimodale à destination de l'ensemble de la population bordelaise et notamment des enfants (cf. les juniors du développement durable). La communication sera entretenue et renouvelée dans le temps, notamment via des partenariats permanents avec les médias locaux, répondant à des objectifs précis (environnement, coûts, organisation, temps…). Elle peut porter sur les aspects suivants :

- l'amélioration de la lisibilité de l'information aux voyageurs des transports en commun et aux utilisateurs potentiels des modes alternatifs (compréhension du réseau et des plans d'implantation des aménagements, horaires, information aux arrêts de bus et aux stations d'autopartage…) et le jalonnement ;

- le développement de l'information aux nouveaux arrivants ;

- la multiplication et la mise en cohérence des supports de communications, des messages, et des lieux de diffusion (sur le lieu de travail, à l'école, au lieu de résidence, au gymnase…) ;

- l'organisation récurrente d'évènements ludiques pour valoriser les comportements exemplaires et agir ponctuellement sur le report modal afin de pérenniser les pratiques alternatives de mobilité : Challenge de la Mobilité inter-entreprises et le Challenge de la Mobilité inter-écoles ;

- valoriser l'engagement dans la durée d'entreprises impliquées dans des Plans de Mobilité déposés auprès de Bordeaux Métropole avec l'attribution du Label PDM-E ;

- l'organisation et la participation aux événements urbains afin d'informer, conseiller, accompagner et mettre en place des actions précises d'incitations aux modes alternatifs ;

- tester un système/plan d'éco-fidélité : expérimenter la mise en place d'un système de cumul de points en lien avec des pratiques de mobilité durable, donnant droit à des avantages sur les offres de transport.

Action 13.2 - Mobiliser les outils numériques au service de l'éco-mobilité

- Intégrer l'outil numérique à l'ensemble des actions de communication, de sensibilisation et d'apprentissage de la mobilité en utilisant l'ensemble des outils numériques disponibles pour une fourniture encore plus large de l'information : Internet, sites mobiles, réseaux sociaux…. Articuler les sites numériques d'information existants ;

- Poursuivre l'ouverture des données publiques, inciter au développement de services favorisant l'éco-mobilité (à partir de ces données), notamment des outils d'information et de sensibilisation (multimodaux, temps réel) ;

- Proposer aux entreprises et à leurs salariés un outil automatisé de diagnostic PDM permettant d'identifier les pratiques de mobilité et de proposer du conseil en mobilité individualisé en interface avec les systèmes d'information multimodaux.

Action 13.3 - Code de la rue métropolitain

Réaliser un document de communication à l'attention du grand public ayant vocation à rappeler les droits et les devoirs relatifs au savoir vivre ensemble des différentes catégories d'usagers du domaine public urbain. Ce document comprendra, pour chaque catégorie d'usagers, les conditions d'une cohabitation pacifiée avec les autres catégories, sous-entendue par le principe général du respect du plus vulnérable. Il sensibilisera aux précautions de sécurité individuelle et rappellera les textes normatifs et/ou réglementaires de pratique du domaine public. Il sera articulé avec les codes de la rue communaux existants ou en projet.

Action 13.4 - Valoriser et diffuser le Guide de conception des espaces publics métropolitains

L'actualisation de 2018 du Guide de Conception des Espaces Publics métropolitains (GCEPM) est issue de la démarche de réflexion lancée dès 2012 par Bordeaux Métropole autour des nouvelles modalités de production de l'espace public.



Cette démarche poursuit 8 objectifs principaux :

- Favoriser l'eau et la nature,
- Libérer un maximum l'espace,
- Concevoir des lieux capables d'évoluer,
- Ponctuer de lieux de pause,
- Favoriser le maillage des circulations pédestres,
- Choisir les bons aménagements de sécurité,
- Intégrer dans les pratiques le juste-coût,
- Favoriser la participation et l'expérimentation.

Pour être à la fois plus souple dans ses usages et dans ses capacités d'évolution, plus économe en coût global et en espaces, mais aussi plus contextualisé et respectueux de l'environnement, le GCEPM s'attache à un principe fondamental pour programmer un espace public :

- Ne plus raisonner en « tuyau » selon une logique uniquement viaire mais bien décloisonner son regard de manière à s'intéresser au milieu public (contexte urbain + contexte environnemental).
- De la méthode pour tous plutôt que des règles : il s'agit d'un guide qui laisse la place au projet car chaque intervention est unique.

Décomposé en 9 cahiers, il apporte un appui à la fois méthodologique, programmatique et technique. Conçu au travers d'une démarche mettant autour de la table l'ensemble des acteurs et nourri par l'importance des retours d'expériences, ce guide est destiné autant aux maîtres d'ouvrage programmant l'espace public qu'aux maîtres d'œuvre le dessinant, voire même aux futurs gestionnaires.

GUIDE MÉTHODOLOGIQUE



Cahier n°1
FAIRE PROJET
- Méthodologie partagée de projet.
- Les acteurs et les grandes étapes du projet d'espace public.
- Faire programme, aménager, gérer et concerter : des fiches méthodologiques pour chaque phase du projet.



Cahier n°2
RESSOURCERIE
Un espace de collecte, de valorisation, de partage et de sensibilisation contenant : des « porter à connaissance », des documents-cadre, des référentiels, des études, des plans de référence.



Cahier n°3
LEXIQUE
Des éléments de vocabulaire spécifique et leurs définitions.

GUIDE PROGRAMMATION



Cahier n°4
PRINCIPES
- Les fondamentaux pour une programmation des espaces publics selon une cohérence territoriale.
- Passer de l'espace au milieu public en imbriquant le domaine public, le contexte urbain et le contexte environnemental.



Cahier n°5
FABRIQUE DES ESPACES PUBLICS
Les programmes d'espaces publics :
- analyses des contextes et des enjeux,
- les hypothèses d'aménagements : illustrations et références.



Cahier n°6
BOITE À OUTILS
L'ensemble des outils de programmation et d'agencement à disposition du concepteur, classés selon 8 grands objectifs.

GUIDE TECHNIQUE



Cahier n°7
VÉGÉT-EAU
Les principes, compositions et mise en œuvre pour plus de végétation et d'eau dans les espaces publics (préconisations et prescriptions techniques).



Cahier n°8
MATÉRIAUX
Notions de base, matériaux modulaires, matériaux non modulaires et matériaux d'interface (préconisations et prescriptions techniques).



Cahier n°9
AGENCEMENTS
Dimensionnement, géométrie et implantation du mobilier urbain (préconisations et prescriptions techniques).

Niveau de mise en œuvre des actions pilotées par Bordeaux Métropole

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
13.1 - Opération séduction	Bordeaux Métropole	Autorités Organisatrices des mobilités, opérateurs de la mobilité	●	●	●
13.2 - Mobiliser les outils numériques au service de l'éco-mobilité	Bordeaux Métropole	Autorités Organisatrices des mobilités, opérateurs de la mobilité, usagers	●	●	●
13.3 - Code de la rue métropolitain	Bordeaux Métropole	Communes, associations d'usagers, usagers		●	
13.4 - Valoriser et diffuser le Guide de conception des espaces publics métropolitains	Bordeaux Métropole	a'urba, Communes	●		

Axe 14 - Réapprendre et être acteur du changement

Enjeux

Nos déplacements ne sont pas uniquement le résultat d'un choix réfléchi, conscient. Les habitudes, nos valeurs personnelles, la manière dont nous comprenons l'espace, la durée d'un déplacement peut largement nous influencer. Dès lors, il est possible d'apprendre/de réapprendre la mobilité à condition d'appendre ou d'être sensibilisé aux motivations comme aux incidences de nos différentes manières de pratiquer l'espace. Or, l'apprentissage passe par l'autonomisation et l'implication des futurs usagers. L'expérimentation et le passage à l'acte sont une étape essentielle dans le processus de changement de comportement durable. Par exemple, une part importante des enfants est conduite à l'école en voiture par leurs parents. Cette situation participe au renforcement de la dépendance automobile, culturellement comme fonctionnellement.

Objectifs

L'objectif est l'autonomie des habitants dans leurs pratiques de mobilité. Afin d'augmenter la compétence à se déplacer au sein de l'agglomération de manière adaptée, les enfants sont un public à privilégier. L'implication des habitants permet une meilleure appropriation des changements, notamment à travers l'outil numérique.

Afin de favoriser l'acceptation par les usagers de ces différentes actions d'apprentissage, il sera recherché une articulation entre le démarrage de ces actions et le démarrage d'actions opérationnelles concernant, par exemple, de nouveaux investissements en matière d'extension du réseau performant de transports collectifs et/ou à la mise en place de nouveaux services de mobilité.

Mesures / actions

Action 14.1 - Actions de mobilisation citoyenne autour des changements de comportements de mobilité

Élaborer et mettre en œuvre une Démarche d'Éducation pour la Constitution du CApital Mobilité (DECCA Mob) afin de former aux pratiques modales à tous les niveaux de la vie sociale (école, lien école/famille, travail, lieu d'achat, lieu de résidence, chez le médecin, par les entraîneurs sportifs...). Ce dispositif, en s'appuyant notamment sur les dispositifs existants comme les « juniors du développement durable », comprendrait par exemple :

- des ateliers de formations pratiques pour tout public (ludiques et récréatifs pour les enfants) ;
- la mise en place de concours pour valoriser les connaissances et stratégies (compétences) de mobilité urbaine alternative notamment en s'appuyant sur le Challenge Mobilité Inter-Ecoles ;
- en lien avec l'action les compagnons de la mobilité, une école du vélo pour adultes ;
- le partage de la rue avec les autres usagers et la sécurité.

Cette action vise à engager les habitants à différents moments de leur vie sur des pratiques de mobilité plus vertueuses avec des actions engageantes et ludiques : passeport mobilité, défis, challenges mobilité… et identification d'ambassadeurs mobilité parmi les habitants.

Action 14.2 - Participer au plan d'actions « à l'école, au collège et au lycée sans voiture »

Ce plan vise à promouvoir l'autonomie des élèves dans leur mobilité et la fin d'une « culture » de l'accompagnement des enfants, au service d'une réduction de la dépendance automobile des familles et comprend :

- l'organisation d'un dispositif d'animation - concertation - coproduction du projet avec les responsables scolaires, les représentants des parents d'élèves, les représentants des enfants, les collectivités locales, notamment en s'appuyant sur les dispositifs existants ;
- le soutien des démarches existantes et le développement des démarches de Pédibus - Vélo-bus dans les établissements scolaires et d'information en faveur des modes actifs, notamment en encourageant la mise en place d'un site numérique tenant à jour l'ensemble des informations utiles aux parents du point de vue des offres en transports collectifs scolaires et en Pédibus existants ;
- mettre en place des zones 30 ou des zones de rencontre dans les quartiers des écoles ;
- interdire le stationnement et l'arrêt automobile aux abords des établissements scolaires aux horaires

d'entrée et de sortie des classes ;

- établir une signalétique adaptée dans les espaces publics au voisinage des écoles, sensibiliser et informer les automobilistes.

Le plan pourra être expérimenté sur plusieurs écoles et communes pilotes.

Action 14.3 – Défis mobilité

En partenariat avec les communes, élaborer et mettre en œuvre un programme global de sensibilisation, d'expérimentation et de changement durable, au travers de l'engagement individuel et collectif à l'utilisation de modes de transport alternatifs à la voiture. Ce projet vise à toucher une très grande quantité d'habitants, une quantité suffisante pour infléchir la part modale des déplacements alternatifs à la voiture particulière.

Il s'agit d'une action majeure à très fort effet d'entraînement qui nécessite l'invention d'une organisation locale basée sur des formateurs/animateurs de la mobilité dont certains peuvent être des compagnons de la mobilité.

Ainsi la Métropole met en place notamment le Super Défi déplacements, proposé pour la première édition de mi-septembre à mi-novembre 2021, qui permet aux participants d'analyser leurs pratiques de mobilité au quotidien et de mettre en œuvre des actions plus vertueuses en matière de mobilité.

Niveau de mise en œuvre des actions pilotées par Bordeaux Métropole

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
14.3 – Défis mobilité	Bordeaux Métropole	a'urba, Communes, Associations	●		

Niveau de mise en œuvre des actions auxquelles Bordeaux Métropole participe

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
14.1 - Actions de mobilisation citoyenne autour des changements de comportements de mobilité)	a'urba	Bordeaux Métropole, Communes, Centrale de la mobilité	●		
14.2 - Participer au plan d'actions « à l'école, au collège, au lycée sans voiture »	Associations	Département, ADEME, ARS, Bordeaux Métropole, Éducation Nationale	●		

Axe 15 - Partager la mobilité : autopartage et covoiturage

Enjeux

La mutualisation des outils permettant de se déplacer revêt un enjeu tout particulier dans un contexte où le volume d'usagers augmente, et les nouvelles infrastructures, notamment routières, se raréfient.

Le covoiturage et l'autopartage sont des formes d'usage collectif d'une voiture particulière. Ces pratiques permettent de réduire le nombre d'automobiles en circulation. Actuellement, le taux d'occupation des véhicules reste faible, notamment sur la rocade où ce taux n'est que de 1,22 personne par véhicule. Il chute à 1,03 lorsque le motif de déplacement est obligé (domicile-travail et domicile-études).

Objectifs

L'objectif est de faire de la mutualisation un outil d'optimisation de l'offre de transport et d'élargir le panel de solutions pour se déplacer. L'ambition majeure est de coordonner les initiatives favorables à un partage du mode de déplacement utilisé. Concernant le covoiturage, des actions sont d'ores et déjà engagées par l'État, le Département 33 et Bordeaux Métropole, mais il convient de franchir un saut quantitatif et de faire du covoiturage un mode de déplacement à part entière. Les pratiques de covoiturage ne parviennent réellement à se développer que lorsqu'il existe un gain individuel, d'ordre financier ou de temps de parcours. Les collectivités réfléchissent alors à instaurer des incitations financières, mais surtout à ralentir (en termes relatifs) les auto-solistes et faciliter la circulation des véhicules à fort taux d'occupation. L'objectif est aussi d'institutionnaliser une pratique qui se développe déjà de façon spontanée (par mise en relation des covoitureurs sur site internet, réalisation d'aires dédiées au covoiturage, campagnes d'information et de promotion, expérimentation voies réservées...).

Enfin, concernant l'autopartage, ce mode de déplacement favorise le découplage entre la possession et l'utilisation d'une voiture. Par le renforcement de cette offre de mobilité encore nouvelle, c'est un maillon supplémentaire au panel de solutions pour se déplacer, sans pour autant inciter à la possession du véhicule. La pratique de l'autopartage permet en effet une utilisation plus raisonnée de la voiture.

Mesures / actions

Action 15.1 - Développer les pratiques d'autopartage

Étendre et diversifier les services d'autopartage par :

- le développement de l'auto-partage via le maillage du territoire et la participation des collectivités publiques dans le cadre de la gestion de leur flotte professionnelle. Inclure les bailleurs sociaux dans la démarche et soutenir le développement de nouvelles sources d'énergie pour la voiture particulière en autopartage comme l'électricité sont également envisagés ;

- l'élaboration et la mise en œuvre d'un programme de soutien à l'autopartage entre particuliers comme support au développement de nouvelles stations d'auto-partage public, prévoyant de petites actions pour soutenir l'autopartage privé (information, mises en relation, soutien technique et juridique…) via des structures locales.

Action 15.2 - Développer les pratiques de covoiturage

Élaborer et mettre en œuvre une stratégie métropolitaine visant à développer la pratique du covoiturage sur Bordeaux Métropole, et en relation avec les territoires limitrophes. Ce plan devra comprendre notamment les points suivants :

- promotion du site web public Modalis qui agrège les offres de covoiturages,

- Intégrer des services de covoiturage dans les futurs outils numériques dits Maas pour Mobility as a Service : Maas Modalis et Maas TBM (prévu dans la future DSP Transport),

- étudier les conditions de mise en œuvre, ainsi que les éventuelles mesures d'accompagnement nécessaires, de plusieurs outils de priorisation des véhicules partagés :

  - expérimentation de lignes de covoiturage
  - réservation d'une voie sur certains axes,
  - réservation de places de stationnement, notamment dans les P+R.

- extension et gestion partenariales d'un réseau d'aires de covoiturage en lien avec les autres partenaires institutionnels à destination des déplacements domicile-travail mais aussi loisirs, à proximité des gares, des voies principales, à proximité des aires de repos autoroutières et aux points de convergence des itinéraires, pour faciliter la rencontre des usagers et sécuriser la pratique. Plusieurs espaces peuvent, par ailleurs, faire l'objet d'une réflexion sur la réservation de places pour les covoitureurs comme les parcs de stationnement de Bordeaux Métropole, les parkings d'entreprises, les centres commerciaux, les cinémas, les enceintes sportives ou encore des salles de concert, les pôles multimodaux et parcs relais...

Niveau de mise en œuvre des actions pilotées par Bordeaux Métropole

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
15.1 - Développer les pratiques d'autopartage	Bordeaux Métropole	Département, Opérateurs, villes, État	●	●	
15.2 - Développer les pratiques de covoiturage	Bordeaux Métropole	Département, Chambre de Commerce et d'Industrie, État, Région, communes, Universités, Club de la mobilité, associations, concessionnaires autoroutiers	●		

Axe 16 - Partager les temps et les territoires

Enjeux

Le milieu urbain cristallise les mutations sociétales en termes de modes et de rythmes de vie. Ces changements génèrent de nouveaux besoins pour les populations, notamment en matière de transports ou d'horaires d'ouverture des équipements et commerces. En outre, les « producteurs de temps » que sont les employeurs, les établissements d'enseignement ou les services contribuent au phénomène d'heure de pointe.

Du côté de l'offre de mobilité, le « chrono-aménagement » participe à l'optimisation des espaces et de la voirie. Du côté de la demande de mobilité, c'est le passage de temps contraints à des temps choisis qui est en question, au regard de la désynchronisation des temps publics et des temps privés.

Le télétravail constitue, à cet égard, une pratique qui tend à se développer et répondant à un impératif, celui de concilier vie professionnelle et vie privée.

Objectifs

La bonne connaissance des pratiques temporelles d'un territoire permet une gestion appropriée des temporalités. Elle est mise au service d'une plus grande efficacité des transports, mais aussi d'une meilleure qualité des temps familiaux, des services collectifs et de la vie nocturne.

La prise en compte des rythmes urbains est également nécessaire pour développer des projets de mutualisation d'espaces publics ou d'équipements collectifs.

Mesures / actions

Action 16.1 - Adapter les mobilités du quotidien

Mener une réflexion sur les rythmes urbains et des phénomènes d'heure de pointe (habitudes et pratiques de mobilité) afin d'être force de proposition et de conseil auprès des « producteurs de temps » (entreprises, gestionnaires d'équipements…), dans l'organisation et la gestion des heures d'embauche des salariés ou des heures d'ouverture des services et équipements publics.

Ex : décalages horaires de cours, affichages temps de parcours en temps réel dans les entreprises…

Action 16.2 - Plan Télétravail

Renforcer et accompagner le Plan visant le développement des pratiques de télétravail, en partenariat avec les initiatives de la Région par :

- le lancement d'une démarche en interne à Bordeaux Métropole (exemplarité) ;

- l'ouverture d'espaces au sein de Bordeaux Métropole à la pratique du télétravail (y compris à des télétravailleurs extérieurs) ;

- l'accompagnement de la constitution d'un réseau de tiers-lieux sur le territoire de Bordeaux Métropole (expertise technique, valorisation, définition des modes d'intervention et d'accompagnement…) ;

- le soutien méthodologique et financier aux Plans de Mobilité Entreprises (PME) avec une approche systématique des possibilités de télétravail.

Action 16.3 - Offre de services de proximité mutualisés notamment dans les parkings, les parcs-relais, les bureaux de poste, les points intermodaux, les hôpitaux, les universités...

Constituer une offre de services mutualisés répartis dans des parkings en ouvrage et en surface mais aussi sur certains espaces publics (comme les parcs-relais, les bureaux de poste, les points intermodaux, les hôpitaux, les universités...) et sur certains espaces privés (comme les centres commerciaux, les parkings…), comme le dépôt de colis, le covoiturage ou l'autopartage. Ces services mutualisés seront intégrés petit à petit aux tissus constitués. Les projets d'aménagements seront l'occasion de réflexions en amont pour inclure une offre dès la conception du projet.

Niveau de mise en œuvre des actions pilotées par Bordeaux Métropole

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
16.1 - Adapter les mobilités du quotidien	Bordeaux Métropole	Départemental, État, CCI, Ademe, Région, Universités, Club de la mobilité, associations	●		
16.2 - Plan télétravail	Bordeaux Métropole	Club de la Mobilité, associations	●		
16.3 - Offre de services de proximité mutualisés	Bordeaux Métropole	Metpark, communes	●	●	

Axe 17 - Réduire la dépendance automobile par la politique de stationnement

Enjeux

Le stationnement est un levier important de la politique de déplacements par sa position de maillon complémentaire de la chaîne de déplacements. Un véhicule passe en moyenne 95 % de sa vie à l'arrêt et se trouve en stationnement avant toute utilisation, et s'y retrouve de nouveau à destination. Dès lors, on comprend que l'une des meilleures façons, si ce n'est la plus efficace, de faire évoluer les usages en matière de déplacements, est d'agir par l'intermédiaire du stationnement, aussi bien sur le lieu de résidence que de travail.

Objectifs

Inciter les usagers de l'automobile à se déplacer autrement, par des mesures ciblant à la fois la décision initiale d'utiliser sa voiture et la capacité à stationner à destination.

Mesures / actions

Action 17.1 - Politique de stationnement coordonnée

Élaborer, mettre en œuvre et assurer le suivi d'une politique coordonnée du stationnement basée sur une meilleure connaissance de l'offre et la demande. Tous les types de stationnement doivent être appréhendés :

- stationnement public de surface : sur et hors voirie,
- stationnement public en ouvrage,
- stationnement privé (tous usages),
- stationnement en parc-relais et aires de covoiturage.

L'objectif principal sera d'aider à la décision à l'échelle du territoire métropolitain, au regard des enjeux partagés à court, moyen et long terme.

L'objectif est de permettre de

- développer une analyse cohérente,
- favoriser la mise en œuvre des politiques,
- coordonner l'ensemble des actions.

Action 17.2 - Le levier du stationnement pour réduire la dépendance automobile

Optimisation de l'offre de stationnement publique et privée dans les secteurs où la desserte en transports en commun le permet, afin de favoriser le report modal vers les transports en commun des usagers non captifs de l'automobile :

- confirmer l'existence du périmètre de modération du stationnement, à l'intérieur duquel les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par le PLU en matière de réalisation d'aires de stationnement, ou à l'intérieur duquel le PLU fixe un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation ;

- Etudier l'extension du périmètre de modération du stationnement actuel aux créations ou extensions de lignes du réseau de transports collectifs en site propre ;

- élargir l'emprise du périmètre au droit des axes de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) à un rayon de 500 m autour des stations du réseau ;

- réguler l'offre de stationnement publique longitudinale le long des axes de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) dans les quartiers où les stationnements « relais » pénalisent le fonctionnement du quartier (pour les résidents, les commerces et services…).

Réduction de la dépendance automobile aux lieux de travail et de résidence par la dissociation du logement/lieu de travail et du stationnement. Afin de favoriser la pratique des modes de déplacement alternatifs à la voiture, d'apaiser les lieux de vie et développer la vie de proximité et de pacifier les sites d'activités, expérimenter la restitution détachée du logement/lieu de travail de tout ou partie des places de stationnement à créer dans le cadre des obligations imposées par le PLU lors de la construction de bâtiments.

Dans les secteurs de projets identifiés au PLU et des opérations d'ensemble, ce stationnement sera autant que possible mutualisé à l'échelle du secteur, implanté en limite d'opération ou de secteur de projet et suffisamment éloigné du logement/lieu de travail (100 m en moyenne) pour réduire la dépendance à l'automobile.

Amélioration des conditions et de l'offre de stationnement vélo sur le lieu de résidence et le lieu de travail, afin de développer l'usage du vélo :

- favoriser la hausse du taux d'équipement « vélos » des ménages, en inscrivant dans le règlement du PLU des obligations chiffrées pour la construction de bâtiments à usage d'habitation et en renforçant les conditions de restitution de l'offre de stationnement : une implantation plus fonctionnelle, une accessibilité directe, la sécurisation et la possibilité de recharger les vélos à assistance électrique ;

- renforcer les conditions de restitution de l'offre de stationnement pour la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation : une implantation plus fonctionnelle, une accessibilité directe, la sécurisation et la possibilité de recharger les vélos à assistance électrique ;

- densifier l'offre publique de stationnement « vélos » jusque dans les secteurs résidentiels.

Synthèse des actions pilotées par Bordeaux Métropole

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
17.1 - Politique de stationnement coordonné	Bordeaux Métropole	Acteurs stationnement	●	●	●
17.2 - Le levier du stationnement pour réduire la dépendance automobile	Bordeaux Métropole	Communes	●	●	●

Axe 18 - Libérer les espaces publics des stationnements

Enjeux

Stationner dans la rue a longtemps été considéré comme un droit par les riverains ou autres usagers de l'automobile. On évoquerait plutôt aujourd'hui une tolérance à encadrer, en l'occurrence l'utilisation du domaine public pour un usage privé, surtout lorsqu'il s'agit d'un véhicule « ventouse ». La possession d'un véhicule n'est pas remise en cause, contrairement à son type d'usage et de stationnement. S'il est acté de favoriser les circulations douces, ce qui nécessite de libérer autant que possible les espaces publics de l'emprise de la voiture, cela ne peut se faire sans offre de stationnement alternative dans les secteurs résidentiels et/ou déficitaires. Le développement économique est par ailleurs un enjeu majeur auquel la politique de stationnement doit pouvoir contribuer favorablement.

Objectifs

Libérer les espaces publics des voitures « ventouses » en période diurne, pour favoriser le stationnement « visiteurs » ainsi que l'émergence des quartiers à circulations apaisées. Réduire le déficit d'offre de stationnement à destination des résidents dans certains quartiers. Faire diminuer le taux de motorisation.

Mesures / actions

Action 18.1 - Inciter à la mise en place d'une réglementation et de surveillance du stationnement sur voirie

En cohérence avec l**es objectifs de la Métropole** visant à identifier de nouveaux secteurs susceptibles de développer des zones de stationnement réglementées (payantes ou bleues) et les conditions de mise en œuvre de ces périmètres (dispositif de surveillance...) en prenant en compte les besoins des résidents tout en maintenant une offre optimisée dans les espaces publics pour les visiteurs.

Action 18.2 - Apporter de nouvelles réponses au stationnement « longue durée »

Favoriser le stationnement longue durée dans les parkings en ouvrage via tarification.

Poursuivre la mise à disposition des résidents les places de manutention situées sur la voirie, en période nocturne. En concordance avec la démarche sur « l'évolution de modalités d'aménagement de l'espace public », autoriser le stationnement de nuit sur les places de manutention dans les secteurs déficitaires en offre de stationnement résidentiel.

Suivre les conventions de quartier élaborées pour favoriser le stationnement foisonné. En réponse au déficit de stationnement résidentiel dans certains secteurs constitués, développer le foisonnement du stationnement (superposition d'usage sur une même offre de stationnement) sur les emprises de stationnement d'équipements ou d'activités existants, en proposant des conventions de mise à disposition de ces emprises entre propriétaire/locataire du site et commune.

Action 18.3 - Confirmer les affectations prioritaires du stationnement dans les espaces publics

Il s'agit de continuer à renforcer globalement les niveaux d'offre de stationnement pour les personnes à mobilité réduite (PMR) dans les espaces publics. Le stationnement offert aux personnes à mobilité réduite se doit d'être prioritaire devant celui destiné à tout autre type d'usager. À ce titre et dans un contexte d'apaisement des voiries métropolitaines relationnelles et de proximité, de libération progressive des espaces publics du stationnement « longue durée » et de recomposition des espaces publics pour améliorer le partage modal, les PMR doivent pouvoir bénéficier à l'avenir d'une densité d'offre de stationnement sur voirie renforcée.

Maintenir une offre de stationnement dans les espaces publics pour les visiteurs

- La suppression du stationnement sauvage et la résorption du stationnement de « longue durée » sur voirie impliquent cependant le maintien d'une offre de stationnement à destination des visiteurs dans les secteurs constitués, a fortiori dans les secteurs (centralités...) nécessitant du stationnement rotatif (achats, consultations, agrément...).

- Dans les secteurs de projets identifiés au PLU, afin de favoriser la pratique des modes de déplacement alternatifs à la voiture, et d'apaiser les lieux de vie et développer la vie de proximité, expérimenter la seule création d'une offre de stationnement de très courte durée ou de simple arrêt à destination des visiteurs, en complément des objectifs de mutualisation du stationnement de « longue durée » affichés sur le secteur.

Action 18.4 - Anticiper les besoins en parcs de stationnement

Déterminer les possibilités d'évolution des parcs publics de stationnement aussi bien du point de vue des services actuels [augmentation des quotas d'usagers résidents, réservation de certains parcs (aujourd'hui non exclusifs) à ces seuls usagers...] que d'éventuels nouveaux services (développement d'une offre en stationnement à destination des usagers du covoiturage et de l'autopartage...).

Étudier les besoins en ouvrages évolutifs et/ou réversibles dans les secteurs de projets (mono ou multi-fonctionnels) identifiés au PLU, ou au moins pour une partie des parcs de stationnement en ouvrage créés à l'échelle globale du secteur, aussi bien en emprise qu'en destination d'usage. Le règlement du PLU3.1 fixe les conditions réglementaires de l'évolutivité et de la réversibilité de cette offre de stationnement.

Action 18.5 - Anticiper les besoins de stationnement via la mutualisation et le foisonnement

Mutualisation de l'offre de stationnement

La mutualisation consiste au regroupement de l'offre privée de stationnement de plusieurs projets immobiliers et se concrétise par la création de parking(s) commun(s) (aussi bien en surface qu'en ouvrages), à nombre de places constant. Cela permet des économies de foncier et de construction et favorise l'intégration du stationnement en apportant une meilleure faisabilité économique aux projets.

Dans les secteurs de projets (habitat ou activités) identifiés au PLU et les opérations d'ensemble, afin de favoriser la pratique des modes de déplacement alternatifs à la voiture (notamment via la dissociation du stationnement par rapport au logement ou au lieu de travail, cf. A63), apaiser les lieux de vie, développer la vie de proximité et réduire les coûts de construction et d'aménagement, imposer le regroupement de tout ou partie des places de stationnement à créer à l'échelle globale du secteur ou de l'opération d'ensemble dans le cadre des obligations imposées par le PLU lors de la construction de bâtiments.

Le règlement du PLU3.1 fixe les conditions réglementaires de la mutualisation de cette offre de stationnement (taille minimale d'opération, nombre d'aires/ouvrages de stationnement...), qui pourront évoluer au regard des expérimentations mises en œuvre.

Foisonnement de l'offre de stationnement

Le foisonnement est le phénomène selon lequel tous les usagers d'une même offre de stationnement ne sont pas nécessairement présents simultanément, soit parce qu'une même catégorie d'usagers n'est jamais totalement présente à un même moment (résidents, actifs, visiteurs), soit parce que certaines catégories d'usagers ont des horaires de stationnement différents au cours de la journée (résidents principalement la nuit, actifs le jour...) et même parfois très complémentaires.

Dans les secteurs de projet multifonctionnels identifiés au PLU, afin de réduire les coûts de construction et d'aménagement et favoriser la pratique des modes de déplacement alternatifs à la voiture, inciter au foisonnement de tout ou partie des places de stationnement à créer à l'échelle globale du secteur dans le cadre des obligations imposées par le PLU lors de la construction de bâtiments.

Le règlement du PLU3.1 fixe les conditions réglementaires du foisonnement de cette offre de stationnement et notamment le niveau d'abaissement du nombre de places de stationnement imposé par le PLU hors foisonnement. Ces conditions pourront évoluer au regard des expérimentations mises en œuvre.

Traiter spécifiquement le stationnement destiné aux PMR dans le cadre de la mutualisation et du foisonnement du stationnement

Au même titre que pour toute aire ou parc de stationnement d'établissements ou installations recevant du public, l'accès au stationnement mutualisé ou foisonné de toute opération sera favorisé pour les PMR, qui seront considérées comme prioritaires devant tout autre type d'usager.

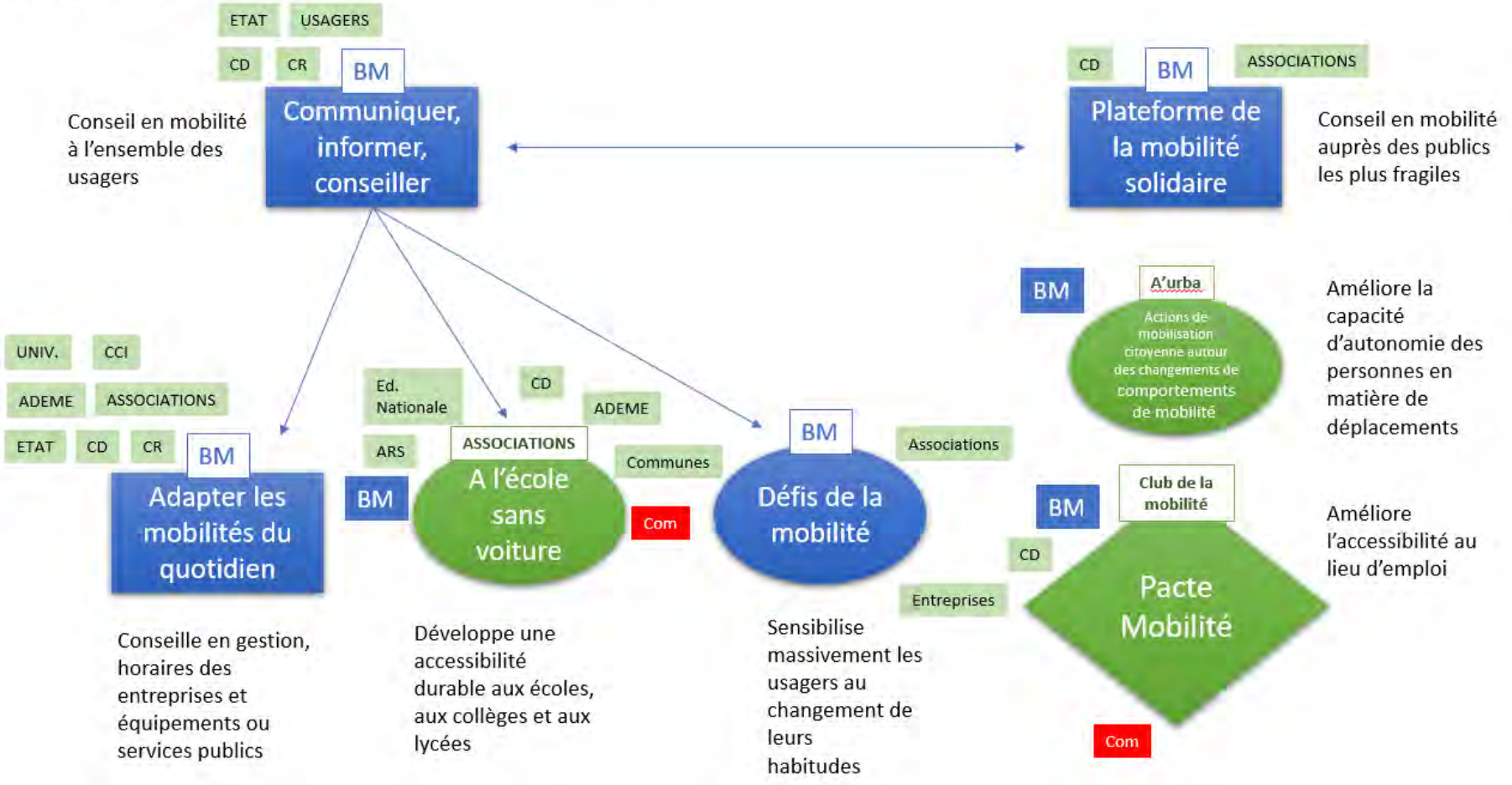
Synthèse des actions pilotées par Bordeaux Métropole

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
18.1 – Inciter à la mise en place d'une réglementation et de surveillance du stationnement sur voirie	Bordeaux Métropole	Communes	●		
18.4 - Anticiper les besoins en parcs de stationnement	Bordeaux Métropole	Communes, Promoteurs	●	●	
18.5 - Anticiper les besoins de stationnement via la mutualisation et le foisonnement	Bordeaux Métropole	Communes	●	●	●

Synthèse des actions auxquelles Bordeaux Métropole participe

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
18.2 - Apporter de nouvelles réponses au stationnement longue durée	Communes	Bordeaux Métropole	●	●	
18.3 - Confirmer les affectations prioritaires du stationnement dans les espaces publics	Communes	Bordeaux Métropole	●	●	●

Articulation entre les principales actions intervenant sur le changement comportemental



	Axes de projets	Échéances	Estimations prévisionnelles des actions principales	Principales mesures/actions	Indicateurs
3. Favoriser les changements de comportement : passer d'une pratique monomodale à un univers multimodal	Axe 13 – Communiquer, informer, conseiller	CT MT LT	à préciser	Centrale de la mobilité, opération séduction, code de la rue métropolitain	Evolution des trafics, parts modales
	Axe 14 – Réapprendre et être acteur du changement	CT	à préciser	DECCA Mob, plan d'action « à l'école, etc. sans voiture », les pionniers de la mobilité	Evolution des trafics, parts modales
	Axe 15 – Partager la mobilité : autopartage et covoiturage	CT MT	120 000 €	Schéma directeur covoiturage (100 000 €) et subvention Citiz (20 000€) et renforcement capital en 2021 (100 000€ ville de Bordeaux et 100 000 € Bordeaux-Métropole)	Evolution des trafics, parts modales
	Axe 16 – Partager les temps et les territoires	CT MT	à préciser	Plan Télétravail,	Evolution des trafics, parts modales
	Axe 17 – Réduire la dépendance automobile par la politique de stationnement	CT MT LT	à préciser	Périmètres de modération, politique de stationnement coordonnée	Evolution des trafics, parts modales, abonnés parcs de stationnement
	Axe 18 – Libérer les espaces publics des stationnements	CT MT LT	à préciser	Plans locaux, Conventions de quartier, Mutualisation, Foisonnement	Evolution des trafics, parts modales, abonnés parcs de stationnement

4. Mettre le développement durable au centre du projet de mobilité

4. Mettre le développement durable au centre du projet de mobilité

Axe 19 - Conforter le rayonnement de l'agglomération bordelaise

Enjeux

L'organisation de la mobilité au sein de l'agglomération participe à son rayonnement. Ainsi, l'enjeu est l'intégration de la métropole aux réseaux longues-distances et sa connexion avec les métropoles voisines. L'aérien, le fleuve, le rail et la route sont autant d'outils à optimiser dans la relation du territoire avec ses voisins. L'accueil des visiteurs et l'accessibilité aux grands équipements jouent également un rôle essentiel dans l'attractivité de l'agglomération.

Objectifs

L'objectif est de rendre accessibles et lisibles les portes de l'agglomération et les grands équipements d'agglomération.

Mesures / actions

Action 19.1 - Favoriser les solutions de mobilités durables à destination des touristes

- Préciser l'importance des flux touristiques au sein de l'agglomération et les caractériser pour une meilleure connaissance des pratiques.

- Constituer un réseau entre les acteurs de la mobilité locale (TBM, Citiz, TER…) et les acteurs en lien direct avec les touristes (office de tourisme, sites touristiques, structures d'hébergement…).

- Renforcer l'information auprès des touristes sur les offres de mobilité durable pour leurs déplacements locaux en adaptant les supports de communication aux différents publics.

Niveau de mise en œuvre des actions pilotées par Bordeaux Métropole

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
19.1 - Favoriser les solutions de mobilités durables à destination des touristes	Bordeaux Métropole	Offices de tourisme	•	•	

Axe 20 - Partager et mettre en œuvre une stratégie logistique

Enjeux

Faute de stratégie logistique partagée sur le territoire girondin (logistique endogène restreinte à l'approvisionnement local ou logistique exogène d'échelle nationale et internationale), les acteurs publics et privés peinent à prendre des décisions d'investissement aptes à préserver l'avenir et à préciser les besoins en infrastructures logistiques et de transport nécessaires.

Par son positionnement géographique, l'agglomération bordelaise est traversée par d'importants flux logistiques. Le développement des échanges entre le nord et le sud de l'Europe, mais aussi entre l'Europe et l'Afrique du Nord, devrait se poursuivre. Cette situation constitue-t-elle un handicap ou une chance ?

Par ailleurs, bien qu'à portée d'une des principales routes maritimes mondiales, la logistique régionale reste axée sur les modes terrestres.

Objectifs

Afin de faire face à la croissance anticipée du trafic de transit nord-sud et de lever les freins au développement économique de la métropole bordelaise en favorisant son attractivité, il est proposé d'élaborer une stratégie partagée en matière industrielle et logistique (à l'échelle régionale particulièrement) permettant de conditionner la création de nouvelles infrastructures de transport, ou l'amélioration des dessertes routières et ferroviaires régionales, à des orientations fortes de développement économique.

Il convient également d'étudier la capacité des infrastructures à absorber les évolutions de trafic de fret générées par une agglomération millionnaire aux ambitions européennes.

Mesures / actions

Action 20.1 - Poursuivre la démarche de structuration de l'organisation logistique en l'adaptant au territoire métropolitain avec :

- l'association de l'ensemble des acteurs de la filière logistique, économiques et politiques ;

- l'articulation et l'imbrication des différentes échelles de territoire : métropole bordelaise, SCoT, InterSCoT, Région Nouvelle-Aquitaine, grand Sud-Ouest ;

- l'identification d'outils au PLU, notamment fonciers, et des aménagements prioritaires pour la préservation des sites logistiques existants (Hourcade/Bruges/Bassens/Ambarès/...) et de leurs accès ;

- la réalisation d'un document cadre d'orientation et d'objectifs sur la politique métropolitaine sur la logistique et la logistique urbaine

Niveau de mise en œuvre des actions auxquelles Bordeaux Métropole participe

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
20.1 - Poursuivre la démarche de structuration de l'organisation logistique en l'adaptant au territoire métropolitain	Bordeaux Métropole	Communes, fédérations de transporteurs, associations de commerçants, entreprises émettrices ou destinataires de marchandises	•		

Axe 21 - Garantir et améliorer l'approvisionnement de la métropole (transports et livraisons de marchandises)

Enjeux

La logistique urbaine se trouve dans une situation paradoxale. D'un côté, elle fait l'objet d'une demande croissante liée au développement économique de la métropole, renforcée par l'essor du e-commerce et des livraisons à domicile. De l'autre, cette activité génératrice de nuisances pour les riverains subit des contraintes qui limitent son efficacité. En outre, les politiques locales sont peu, voire pas coordonnées à l'échelle métropolitaine. Le principal enjeu du transport de marchandises en ville est la performance et l'organisation des flux de fret entre les établissements de l'agglomération.

Objectifs

La logistique urbaine doit prendre toute sa place dans les politiques publiques en matière de mobilité. Une coordination et une harmonisation des politiques locales permettraient une meilleure efficacité de cette activité, dans la logique de la « ville active » promue par le PLU métropolitain. Il est nécessaire d'agir sur la logistique urbaine pour améliorer son efficience tout en contribuant à limiter et réduire les nuisances qu'elle génère.

L'optimisation du dernier kilomètre de transport de marchandises peut passer par l'instauration d'une logistique urbaine mutualisée (système à évaluer au regard de son coût et de ses gains environnementaux).

Mesures / actions

Action 21.1 - Optimisation du fonctionnement des livraisons de marchandises en ville

Poursuivre le programme de recensement et de soutien à l'harmonisation des réglementations pour le transport de marchandises

- Poursuivre, avec les communes, la démarche d'harmonisation et de mise en cohérence des réglementations de circulation et de stationnement des véhicules de transport de marchandises communales (gabarit et tonnages, horaires de livraison, itinéraires, harmonisation des arrêtés) à l'échelle métropolitaine. Élargir la démarche à d'autres partenaires (publics ou privés).

- Poursuivre et renforcer l'incitation des professionnels à des pratiques vertueuses en matière environnementale via des réglementations locales différentielles et/ou harmonisées et l'offre de nouvelles possibilités de livraisons (horaires, gabarits) aux véhicules les moins polluants.

Élaborer et mettre en œuvre un plan de déploiement et de localisation des aires de livraisons de marchandises :

- réaliser un fascicule de préconisations pour la localisation et l'aménagement des aires de livraisons à destination des aménageurs de la voirie, pour la réalisation d'aires de stationnement de marchandises mieux adaptées aux différents besoins des transporteurs (manœuvres facilitées, sécurité, dimensions, emplacement) ;
- réaliser le diagnostic des aires de livraison existantes et à mettre aux normes si nécessaire ;
- identifier les secteurs prioritaires pour l'implantation de nouvelles aires ;
- utiliser les données de modélisation de l'enquête marchandises en ville pour identifier les besoins en stationnement de livraison et ainsi redéployer une offre adaptée, notamment dans les centralités ;
- créer une offre de stationnement pour les livraisons de marchandises à gabarit spécifique dans les secteurs justifiant d'une demande.

Action 21.2 - Étudier et expérimenter de nouveaux modes d'organisation des livraisons

Poursuivre l'expérimentation de mutualisation et la massification des flux de distribution urbaine. Accompagner les professionnels dans le besoin d'optimisation des flux de marchandises en vue de limiter leurs impacts et anticiper les tendances de multiplications des lots et des fréquences de livraisons en milieu urbain par la recherche et l'expérimentation de solutions agrégées formant un système logistique innovant, performant et viable au sein d'un ou plusieurs Espaces Logistiques Urbains (ELU).

Favoriser et encourager les initiatives des professionnels en faveur de la mutualisation et de la massification des flux de marchandises, par la mise à disposition en centre-ville de foncier accessible

à des coûts abordables aux opérateurs de la logistique urbaine, en favorisant l'implantation de services urbains permettant de limiter les externalités négatives de la distribution urbaine.

Confirmer, suite aux expérimentations menées, les livraisons nocturnes de marchandises avec le groupe de travail, entre les acteurs privés (commerçants, entrepreneurs et différents représentants, livreurs et entreprises de logistiques) et publics (Bordeaux Métropole, communes) autour des l'expérimentation des livraisons nocturnes.

Action 21.3 - Développer la participation des acteurs techniques et économiques à la compréhension et aux réflexions sur la logistique urbaine

Poursuivre l'exploitation des données sur le transport de marchandises : exploiter les données de l'enquête marchandises en ville de 2013 pour identifier avec précision les besoins et attentes du secteur et optimiser son fonctionnement de manière durable. Utiliser les données de l'enquête et les possibilités de modélisation du logiciel FRETURB pour anticiper les impacts des projets urbains sur la génération et la distribution des flux de marchandises.

Pérenniser et élargir le groupe de travail sur la logistique urbaine regroupant les collectivités locales (spécialistes des transports, logisticiens et urbanistes), les chambres consulaires et les acteurs privés. Il s'agit notamment de travailler sur l'acceptabilité et l'insertion urbaine de l'activité logistique en milieu urbain.

Niveau de mise en œuvre des actions pilotées par Bordeaux Métropole

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
21.1 - Optimisation du fonctionnement des livraisons de marchandises en ville	Bordeaux Métropole / CCI	Communes, fédérations de transporteurs, associations de commerçants, entreprises émettrices ou destinataires de marchandises	●	●	
21.2 - Étudier et expérimenter de nouveaux modes d'organisation des livraisons	Bordeaux Métropole / CCI	Communes + fédération de transporteurs + association de commerçants	●	●	●
21.3 - Développer la participation des acteurs techniques et économiques à la connaissance et aux réflexions sur la logistique urbaine	Bordeaux Métropole / CCI	Communes + État + Région + Département + ADEME + Chambre de Commerce et d'Industrie + acteurs économiques + Ville de Bordeaux + TLF	●	●	●

Axe 22 - Garantir l'accès et organiser le fonctionnement interne des zones d'activités

Enjeux

L'ensemble du projet du PLU anticipe les évolutions de la métropole à long terme. Ainsi, le projet en matière de déplacements notamment, vise à un développement durable des modes de vie, prenant en compte les enjeux environnementaux, sociaux et économiques.

Du point de vue économique, les difficultés générales de circulation dans l'agglomération bordelaise fragilisent les grands bassins d'emplois. Les épisodes récurrents de congestion de la rocade pénalisent les 36 % de l'emploi salarié dans Bordeaux Métropole localisés le long de cette infrastructure. Il s'agit bien souvent de zones d'activités pour lesquelles les salariés sont captifs de leur automobile, la desserte en transports collectifs restant insuffisante (en termes de fréquences et d'amplitudes horaires). Outre le manque d'accessibilité des zones d'emplois périphériques, leur faiblesse en matière de services proposés aux salariés est mise en avant. Ajoutons que l'enjeu est également l'accès aux grands équipements d'agglomération afin d'intégrer Bordeaux Métropole aux réseaux européens, nationaux et régionaux.

Objectifs

L'objectif est de permettre le bon fonctionnement des grandes zones d'emplois en facilitant les flux entrants et sortants de marchandises comme des salariés, des collaborateurs et éventuels consommateurs. Une desserte efficace en transports collectifs est indispensable, mais aussi routière, cycliste et piétonne. En outre, il conviendra de favoriser un fonctionnement autonome en interne sur les zones d'emplois notamment par mutualisation de moyens entre les entreprises.

Mesures / actions

Action 22.1 - Démarches portant sur le "dernier km" dans les zones d'activités

Élaboration et mise en œuvre d'un plan de développement de portes d'entrées aux zones d'activités et d'emplois, c'est-à-dire, à la fois de lieux d'accès facilités aux zones d'emplois, en termes d'accessibilité routière, en vélo et en transports collectifs et de lieux à partir desquels peut s'organiser l'accès aux entreprises situées à l'intérieur des zones d'emplois.

- Aménager des points d'accès facilités aux zones d'emplois :
    - maintenir une accessibilité de qualité en voiture et en poids-lourds en localisant les portes d'entrée à proximité des grands axes routiers et en optimisant le fonctionnement du réseau de voirie (cf. Axe 9 : Optimiser les infrastructures de voirie),
    - faire converger des réseaux de transports en commun urbains et interurbains et améliorer la desserte en transports collectifs des principales zones d'emplois,
    - raccorder au réseau cyclable d'agglomération et au REseau Vélo Express (REVE).
- Organiser l'accessibilité et la mobilité interne aux zones d'activités à partir de lieux de concentration de services :
    - accompagner la mise en place de services mutualisés au droit des portes d'entrée de type conciergerie inter-entreprises (pressings, restaurants, consignes, services postaux, salles de réunions, recharge électrique pour véhicule…) et partager le retour d'expériences avec les autres zones d'activité pour une éventuelle reproductibilité et généralisation,
    - constituer un système interne aux zones d'emploi de jalonnement et de bornage favorable à une pratique de covoiturage,
    - inciter les usagers à utiliser la porte d'entrée par des politiques de stationnement et des plans de circulation de la zone adaptés aux objectifs,
    - organiser le stationnement voiture et vélo en favorisant sa mutualisation entre entreprises ;
    - organiser le stationnement des poids-lourds et aménager des services mutualisés pour les chauffeurs.

Action 22.2 - Mobilité des salariés

Poursuivre les mesures d'accompagnement des Plans De Mobilité Employeurs (PDM-E), de Plans de Mobilité Inter-Entreprises (PMIE), des Plans de Déplacements d'Administrations (PDA) et du Plan de Mobilité (PDM) des universités :

- inciter à la mise en œuvre d'un PDM-E pour les entreprises de petite à grande taille et/ou zones d'activités ayant pour but de dégager une stratégie et un plan d'action en faveur d'une meilleure mobilité des salariés dans le cadre des déplacements professionnels et domicile-travail ;

- prévoir des aides financières et techniques pour la réalisation du diagnostic et à l'élaboration du plan d'action ;

- poursuivre la démarche du Plan de Mobilité des universités, notamment sur le campus, pour agir à la fois sur la mobilité des étudiants et sur celle des employés de l'université.

Participer aux Pactes Mobilité :

- expérimenter les Pactes Mobilité dont l'objectif est d'approfondir les PDM-E pour une inscription opérationnelle dans la durée d'actions co-construites devant impacter notablement les pratiques de mobilité des salariés ;

- inscrire dans le temps les PMIE en termes de programmation financière et d'accompagnement par ce nouvel outil. Il s'agit d'approfondir la démarche par la pérennisation et la concrétisation opérationnelle en actions financées, portées et gérées ;

- conforter la gouvernance et l'engagement des partenaires des Plans de Mobilité-Employeur au service d'un projet ambitieux via la contractualisation de chaque acteur.

Faire vivre le Plan de Déplacements Administration (PDA) de Bordeaux Métropole dans le cadre du PDI-E de Mériadeck.

Participer à l'étude de faisabilité pour la mise en place de managers-conseillers de la mobilité territoriale :

Instaurer des managers de la mobilité et des services par grand territoire économique, attaché au développement et au bon fonctionnement de ce territoire en termes de déplacement et mobilité, d'aménagement des espaces publics et d'équipements et de services. Il est notamment en charge de(s) (la) porte(s) d'entrée (points d'accès privilégiés de ces territoires pourvus de services et d'équipements aux salariés).

- Le manager est en charge de la réalisation du Pacte Mobilité et du Plan de développement d'une porte d'entrée à chaque site d'emploi.

- Le manager est en charge d'un budget opérationnel de mise en œuvre (cofinancement Chambre de Commerce et d'Industrie/Bordeaux Métropole/club d'entreprises…) des missions dont il a la charge.

Action 22.3 - Participer au renforcement du club de la mobilité en un lieu de débat entre les acteurs économiques et les acteurs de la mobilité

Plans de desserte écomobile dans les zones d'activité et les grandes polarités commerciales (cf. Axe2)

Niveau de mise en œuvre des actions pilotées par Bordeaux Métropole

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
22.1 - Démarches portant sur le "dernier km" dans les zones d'activités	Bordeaux Métropole	Communes, clubs d'entreprises	●	●	
22.2 - Mobilité des salariés	Bordeaux Métropole Club de la mobilité	Communes, clubs d'entreprises - Département - entreprises - associations	●	●	●

Niveau de mise en œuvre des actions auxquelles Bordeaux Métropole participe

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
22.3 - Participer au renforcement du club de la mobilité en un lieu de débat entre les acteurs économiques et les acteurs de la mobilité	Club de la mobilité (ADEME - CCIB - Bordeaux Métropole)	Communes, Autorités Organisatrices des transports, Chambre de Commerce et d'Industrie+ Chambre des artisans	●	●	●

Axe 23 - La mobilité, première étape vers l'emploi des publics fragiles

Enjeux

L'emploi est un facteur important d'intégration à la société. Il n'est cependant pas toujours facile d'accès, notamment par l'absence de solutions de mobilité disponibles ou utilisables telle quelles : aucune desserte en transport en commun adaptée, pas de voiture à disposition, difficultés à comprendre le fonctionnement de l'offre en transport en commun, appréhension de l'utilisation du vélo… L'enjeu est donc de lever le frein que peut être la mobilité vers l'emploi.

Objectifs

Permettre aux publics les plus fragiles d'être autonomes dans leurs déplacements vers l'emploi.

Mesures / actions

Action 23.1 - Pérenniser et consolider la plateforme de la mobilité solidaire

Consolider la plateforme de la mobilité solidaire ayant pour objectif l'autonomie des publics fragiles dans leurs pratiques de mobilité. Cette structure vise à mettre en réseau les acteurs sociaux en contact direct avec les publics fragiles et les opérateurs de mobilité locaux (de covoiturage par exemple), afin de mieux répondre aux difficultés de déplacements spécifiques des personnes en situation précaire.

Plusieurs étapes sont nécessaires vers l'autonomie des publics fragiles :

- expertiser les besoins et proposer des services adaptés ;
- établir un plan d'objectifs en matière de développement de l'autonomie des personnes ;
- aider à la formation des publics fragiles (choix modaux, vie quotidienne, accès à l'emploi).

Le développement de la plateforme passe notamment par la création d'antennes relais dans les territoires et l'identification et l'activation de passerelles avec la centrale de mobilité (cf. Axe &13). Un observatoire de la mobilité sociale sera mis en place.

La plateforme joue également un rôle dans la fédération des acteurs de la mobilité, des acteurs/prescripteurs sociaux, des chefs d'entreprises et des représentants des clubs d'entreprise autour des problématiques de mobilité pour les publics fragiles.

Niveau de mise en œuvre des actions pilotées par Bordeaux Métropole

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
23.1 - Pérenniser et consolider la plateforme de la mobilité solidaire	Bordeaux Métropole	Conseil Départemental	●		

Axe 24 - Assurer une accessibilité aux personnes à mobilité réduite

Enjeux

L'enjeu est l'amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (personnes en fauteuil roulant, malvoyantes, femmes enceintes, ...) de l'espace public et du réseau de transport en commun conformément aux obligations législatives et réglementaires en vigueur telles que précisées dans les articles L1112-1 et suivant du Code des transports.

Objectifs

L'objectif est la poursuite de la mise en accessibilité du réseau de transport métropolitain et des services associés.

Mesures / actions

Action 24.1 - Schéma directeur d'accessibilité

Actualiser la mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité aux transports en commun (approuvé en 2008) avec l'élaboration de l'Agenda d'Accessibilité Programmée (AD'AP).

Action 24.2 –Mise en œuvre de l'AD'AP

Mise en œuvre de la programmation identifiée dans l'Agenda d'Accessibilité Programmée (AD'AP) pour l'ensemble des champs d'actions définis (matériels roulants, agences commerciales, arrêts de bus…) ainsi que les actions connexes (bilan annuel…).

Action 24.3 – Plans locaux de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE)

Poursuivre l'élaboration des PAVE communaux avec Saint Vincent de Paul, Saint Louis de Montferrand, Parempuyre et Bouliac à court terme.

Action 24.4 – Mise en conformité du service Mobibus au regard de la loi d'orientation des mobilités (LOM)

Mettre en conformité les règles d'accès au service de transport pour les personnes à mobilité réduite (PMR) Mobibus aux exigences de la LOM (en particulier suppression des commissions d'accès).

Niveau de mise en œuvre des actions pilotées par Bordeaux Métropole

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
24.1 - Schéma directeur d'accessibilité aux transports en commun	Bordeaux Métropole	Communes	●		
24.2 – Mise en œuvre de l'AD'AP	Bordeaux Métropole	Associations PMR	●		
24.3 – Plans locaux de de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE)	Bordeaux Métropole	Communes	●		
24.4 – Mise en conformité du service Mobibus au regard de la loi d'orientation des mobilités (LOM)	Bordeaux Métropole	Communes	●		

Axe 25 - Assurer l'accès à la mobilité aux publics fragiles et désenclaver les quartiers définis comme prioritaires par la politique de la ville

Enjeux

La mobilité est un des facteurs d'intégration sociale et économique. Les habitants des logements sociaux, souvent des publics fragiles ou précaires, ont des besoins et des pratiques spécifiques en termes de mobilité : moindre possession d'une automobile, exposition plus forte aux fluctuations du prix des carburants, plus grande proportion de personnes travaillant en horaires décalés… De plus, l'obligation de 25 % de logements sociaux à la commune, engage à une implantation sur tout le territoire de Bordeaux Métropole, y compris dans les communes les plus excentrées. L'enjeu concerne donc à la fois des quartiers denses et des quartiers pavillonnaires isolés.

D'autre part, malgré un effort porté sur la desserte en transports en commun des quartiers définis comme prioritaires par la politique de la ville, ces espaces présentent des difficultés liées à leur enclavement.

Objectifs

L'objectif est de permettre l'accès à la mobilité à l'ensemble des habitants via la tarification solidaire (critère de revenus), en réponse à leurs besoins. La desserte en transport en commun n'est pas une fin en soi, mais un des outils de cette mobilité. Quant aux quartiers prioritaires, l'objectif est leur désenclavement et l'accès du plus grand nombre aux transports collectifs.

Mesures / actions

Action 25.1 - Mobilité des publics fragiles

Améliorer l'accès à la mobilité à l'ensemble des habitants via la tarification solidaire (critère de revenus) et participer au désenclavement des quartiers prioritaires :

- mettre en œuvre une tarification solidaire sur le réseau TBM en fonction du revenu des foyers
- privilégier la production de logements aidés au plus près des réseaux performants de transports collectifs ;
- mutualiser l'offre de stationnement associée, à l'échelle du secteur environnant, lors de la programmation de logements sociaux ;
- aider à la mobilité individuelle en lien avec la plateforme de la mobilité solidaire par :
    - du conseil, de la formation, de l'aide au financement de projets,
    - la mise en place d'équipements et de services de mobilité (fourniture de vélos et/ou de 2 roues motorisés) pour accéder à l'emploi,
    - la sécurisation des lieux de stationnement,
    - le renforcement du lien entre centralités et habitat social par la « Ville du ¼ d'heure »,
- renforcer le volet déplacements dans l'élaboration des contrats de ville nouvelle génération.

Diagnostic et suivi du désenclavement des quartiers prioritaires de la politique de la ville : réaliser le diagnostic de l'accessibilité tous modes des quartiers prioritaires et en évaluer l'évolution du désenclavement. L'étude pourra prendre en compte les points à traiter relevés par la plateforme de la mobilité.

Niveau de mise en œuvre des actions pilotées par Bordeaux Métropole

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
25.1 - Mobilité des publics fragiles	Bordeaux Métropole	Communes, bailleurs sociaux, État	●	●	●

Axe 26 - Réduire l'exposition au bruit des riverains, améliorer la qualité de l'air et lutter contre le changement climatique

Enjeux

Le bruit est considéré par les usagers de la ville comme une des principales nuisances liées à leur environnement. Il s'agit ici à la fois de réduire la production de bruit « à la source » et de limiter l'exposition de la population au bruit. Autre enjeu majeur en matière de « santé environnementale », l'amélioration de la qualité de l'air est un objectif sous-jacent d'un grand nombre de mesures identifiées dans le POA Mobilité. Rappelons que le secteur des transports routiers compte pour plus de 60 % des émissions de NOx et 45 % des émissions de PM10 sur l'agglomération bordelaise (source : PPA de l'agglomération bordelaise 2012). Mais le secteur des transports est aussi responsable d'environ un tiers des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire de Bordeaux Métropole (source : bilan énergétique de l'ALEC pour l'année 2007). La mobilité représente donc un enjeu essentiel en matière d'empreinte environnementale du territoire.

Objectifs

Mettre en œuvre un ensemble d'actions favorables à la réduction de l'exposition au bruit, à une amélioration de la qualité de l'air, à la diminution de la production de dioxyde de carbone et des émissions de Nox et de PM10.

Mesures / actions

Améliorer la qualité de l'air et lutter contre le changement climatique

L'ensemble des actions identifiées dans le POA Mobilité en matière de développement des transports en commun et des modes actifs, de réduction de l'auto-solisme et de fluidification du trafic contribuent directement à l'amélioration de la qualité de l'air et à la baisse des émissions des polluants atmosphériques liées aux transports, conformément aux orientations fixées par le Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération bordelaise et par le Plan Climat (PCET) de Bordeaux Métropole.

Action 26.1 - Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement[3]

Mettre en œuvre le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement adopté en conseil métropolitain du 20 décembre 2019 et comprenant :

- un recensement des zones à enjeu de bruit par commune, notamment des zones de bruit critique et des zones de conflit potentiel
- un recensement des actions à mettre en œuvre prioritairement dans ces secteurs pour traiter et prévenir les situations critiques.

Parmi les actions phares :

- résorber les points noirs bruit sur le réseau métropolitain de voirie : 7 nouveaux secteurs traités d'ici la fin du plan d'actions du PPBE fin 2024,
- proposer aux services de Bordeaux Métropole une expertise acoustique multiformes "prise en compte du sonore dans les politiques publiques".

Mise à jour du classement sonore des voies métropolitaines

Relatif à l'arrêté préfectoral relatif aux prescriptions d'isolation acoustique au voisinage des infrastructures de transport terrestres bruyantes.

Développement de « l'électromobilité »

Le développement de systèmes de transport à l'électricité (vélo, voiture, tramway, bus...) permet d'agir directement sur le niveau sonore de nos déplacements motorisés, en réduisant le bruit « à la source ».

3 Délibération du 20 décembre 2019 n°2019-827

Action 26.2 - Qualité de l'air

Bordeaux Métropole s'est engagée à renforcer son action en faveur de la qualité de l'air en ciblant les domaines des transports et de la mobilité et de la planification urbaine. Le programme comporte les quatre actions présentées ci-dessous :

- la Métropole prévoit la préfiguration d'une zone à faibles émissions pour la réduction des niveaux de pollution de fond et l'apaisement de la circulation ;

- à la tête d'une importante flotte de véhicules propres et à faible émission, Bordeaux Métropole souhaite maintenant accélérer la transition énergétique et développer l'électro mobilité sur son territoire avec le déploiement de bornes de charge rapide, l'aide à l'équipement en bornes de charge pour les flottes d'entreprises, l'aide à l'achat de vélos à assistance électrique pour les particuliers et professionnels… ;

- pour aller plus loin et plus vite en matière de transports partagés, la Métropole prévoit d'intensifier ses actions de promotion du covoiturage et de l'autopartage, et d'accompagner des expérimentations innovantes de covoiturage de courte distance ;

- enfin, il est prévu une mise à jour régulière de la carte stratégique de la qualité de l'air sur l'agglomération bordelaise en partenariat avec ATMO Nouvelle Aquitaine pour une meilleure prise en compte de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique dans les projets d'aménagements.

Niveau de mise en œuvre des actions pilotées par Bordeaux Métropole

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
26.1 - Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement	Bordeaux Métropole	DDTM, Communes	●		
26.2 - Qualité de l'air	Bordeaux Métropole	Communes-ADEME-DREAL-ATMO Nouvelle-Aquitaine-ARS-DDTM	●	●	●

Axe 27 - Opérer la mutation énergétique des transports

Enjeux

Le parc de véhicules motorisés est aujourd'hui largement inféodé aux énergies fossiles. Accompagner la mutation énergétique des transports, c'est répondre à plusieurs objectifs.

C'est tout d'abord anticiper la raréfaction à terme des énergies fossiles, et donc promouvoir une mobilité fondamentalement durable. C'est aussi, via le développement de l'électromobilité, agir sur la pollution locale et le niveau sonore de nos villes. Enfin, c'est réduire les émissions de gaz à effet de serre en recourant à des énergies moins émissives.

La voiture particulière, mode de transport majoritaire au sein de l'agglomération, est une source importante d'émissions de gaz à effet de serre. Pourtant, pour beaucoup de trajets, ce mode de transport rapide et individuel est la seule solution existante et restera donc adaptée à un certain nombre de situations dans les prochaines années. L'élargissement du « mix énergétique » de la voiture particulière constitue donc un des axes de progrès à accompagner dans les prochaines décennies.

Mode de transport individuel, le vélo peut lui aussi mobiliser des innovations et des moyens collectifs, à l'instar de ce qui s'est produit avec le VCub. Des solutions électriques légères existent, permettant de parcourir des distances plus conséquentes (jusqu'à une quinzaine de kilomètres) à une vitesse élevée et un moindre effort pour l'usager. Le vélo électrique permet d'élargir la clientèle du deux-roues « actif », offrant la possibilité à des publics d'aptitude physique variée d'accéder à un mode de déplacement actif et efficace.

Finalement, les véhicules de transport en commun font également l'objet d'une mutation énergétique par le développement des tramways électriques, le renforcement de la présence des véhicules hybrides dans les flottes de bus ou encore le recours au gaz comme carburant.

Objectifs

De manière générale, il s'agit d'accompagner et de faciliter le recours à des énergies alternatives pour les déplacements motorisés individuels, tout en développant ces énergies dans les systèmes de mobilité gérés par les collectivités (flottes publiques et flotte de bus électriques, hybrides ou au gaz...). Il s'agit aussi d'intégrer la mutation énergétique dans le système de livraison de marchandises, notamment pour réduire les nuisances générées par les livraisons de nuit.

Mesures / actions

Action 27.1 - Énergies alternatives pour les transports

Constituer une vision stratégique du développement de l'électro-mobilité, et de sa place au sein du système de mobilité. Il s'agit de mettre en œuvre les orientations suivantes :

- déploiement d'un réseau de bornes (selon une stratégie globale puis la déclinaison sur plusieurs secteurs) ;
- valorisation du vélo à assistance électrique ;
- renforcement de l'électrique dans la logistique urbaine.

Participer au plan d'actions partenarial en faveur du Vélo à Assistance Électrique (VAE) : en lien avec le Plan Vélo, le déploiement d'un réseau cyclable complet comprenant un REseau Vélo Express (REVE) réunira les conditions nécessaires au développement des pratiques cyclistes, y compris du deux-roues électrique.

- Diffusion des vélos électriques dans les flottes des collectivités et des entreprises afin de « montrer l'exemple »/Aides de Bordeaux Métropole à l'achat, la location ou prêt de vélos électriques/Promotion du vélo électrique associée au développement de l'électro-mobilité.
- Itinéraires de rabattement et stationnement privilégiés aux « parcs-relais » du réseau de transport collectif de l'aire métropolitaine. Mutualisation d'une commande de vélos électriques passée par les grandes collectivités au titre de leurs flottes.
- Poursuite du dispositif d'aide financière de Bordeaux Métropole à l'achat.

Favoriser l'émergence d'une ou plusieurs infrastructures logistiques utilisatrices de l'énergie électrique en centre-ville destinées au transport de marchandise en ville

- Favoriser la mise en place d'un service d'un ou de plusieurs espaces de logistique urbaine utilisant des véhicules électriques ;

- Favoriser le développement de l'utilisation de véhicules électriques, triporteurs ou tricycles électriques pour la livraison du dernier kilomètre.

Étude prospective sur l'utilisation d'énergies alternatives pour l'alimentation de la flotte de bus

Le parc de bus du réseau TBM est constitué aux deux-tiers environ de bus fonctionnant au gaz naturel (GNV). Plusieurs véhicules hybrides ont par ailleurs été acquis récemment, l'électricité étant déjà mobilisée dans les minibus électriques. Une étude doit être menée pour élargir le « mix énergétique » de la flotte de bus, en étudiant notamment l'hypothèse d'un recours à du biogaz de production locale.

Étendre les possibilités de réduction de prix du stationnement dans les parcs publics pour les véhicules les moins polluants.

Niveau de mise en œuvre des actions pilotées par Bordeaux Métropole

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
27.1 - Énergies alternatives pour les transports	Bordeaux Métropole	Communes, fédérations de transporteurs et associations de commerçants - Bordeaux Métropole - Département - Associations - a'urba	•	•	•

Axe 28 - Promouvoir la dimension environnementale, la nature et l'eau dans la conception des espaces publics

Enjeux

La dimension environnementale, la nature et l'eau sont intégrés de manière hétérogène dans la conception des espaces publics. Or, la pratique des modes actifs est largement favorisée par la qualité des cheminements, notamment du point de vue environnemental.

Objectifs

Améliorer la prise en compte de la dimension environnementale, de la nature et de l'eau dans la formalisation des programmes d'aménagement des espaces publics.

Mesures / actions

Action 28.1 - Élaborer et faire vivre une grille d'évaluation à partir d'indicateurs pertinents afin de qualifier et suivre la qualité environnementale des projets

Action 28.2 - Initiatives en faveur de la végétalisation des espaces publics

Intégrer eau et nature dès la conception :

Le Guide de conception des espaces publics métropolitains (GCEPM) affiche comme objectif fondamental de favoriser l'eau et la nature dans les espaces publics.

Le Cahier 7 Végét'eau détaille ainsi les principes de composition, mise en œuvre et entretien pour permettre d'avoir plus de végétation et d''eau dans les espaces publics

Faire vivre les initiatives de végétalisation des trottoirs :

- convention-cadre « Trottoirs vivants » et « végétaliser la ville » : élaborer et faire vivre la convention-cadre « Trottoirs vivants » et « végétaliser la ville » entre Bordeaux Métropole et les communes, permettant la mise à disposition de certains espaces du domaine public aux riverains pour les végétaliser ;
- organiser des actions d'animation, de sensibilisation et de pédagogie autour des arbres et végétaux dans la ville, en partenariat avec les communes ;
- prendre en compte les enjeux environnementaux dans l'entretien des espaces publics métropolitains.

Planter des arbres sur les axes principaux pour accroître la canopée urbaine, et créer des promenades agréables et qualitatives.

Plantation des délaissés routiers

Les délaissés et espaces disponibles de voirie qui peuvent faire l'objet d'une plantation seront végétalisés lorsque c'est possible.

Prendre en compte la gestion de l'eau et le risque inondation dans les aménagements de voirie et d'espaces publics, à travers notamment :

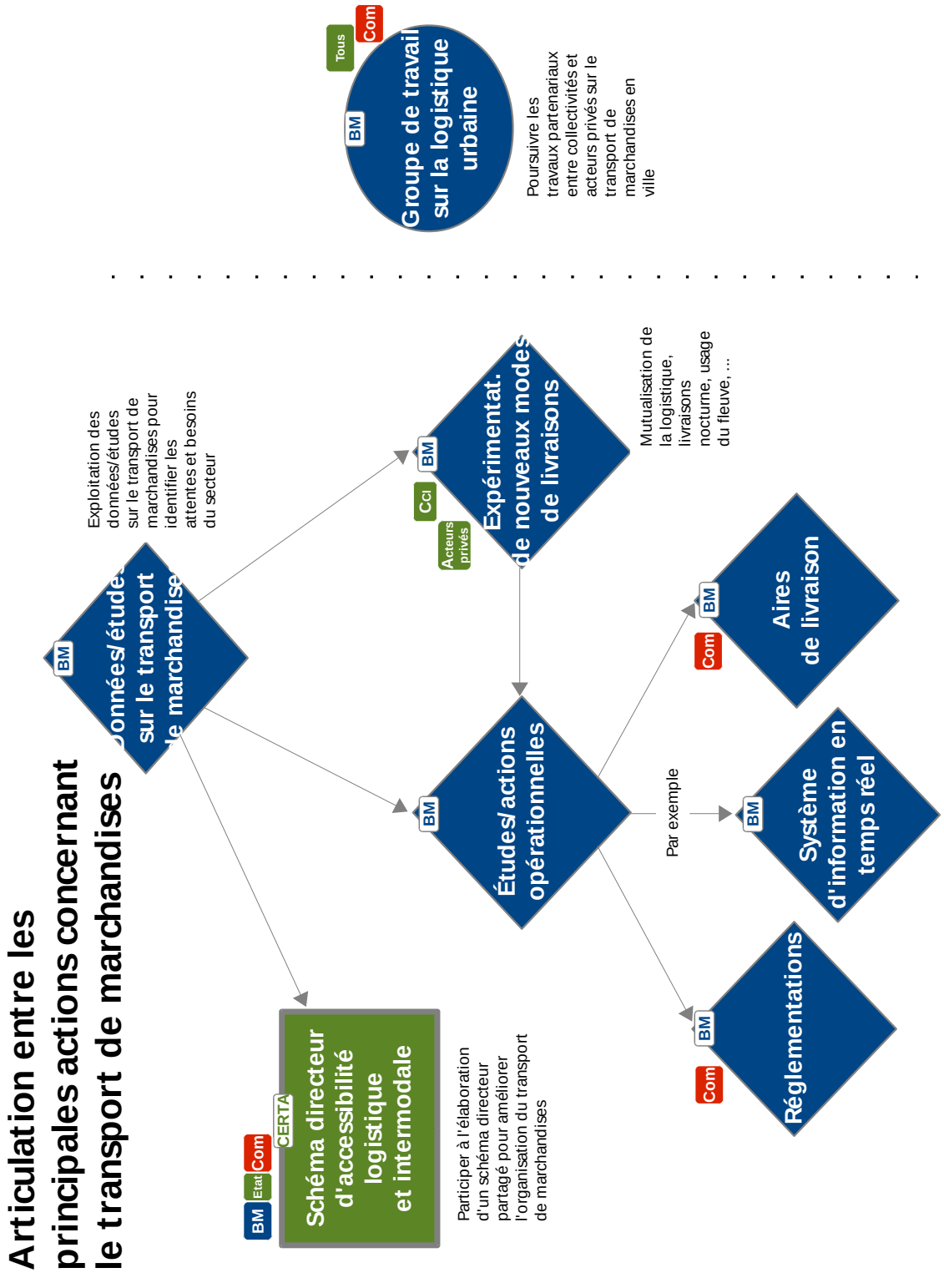
- maintenir au maximum la perméabilité de sols et limiter l'imperméabilisation ;
- l'anticipation de la gestion des eaux pluviales pour toute nouvelle opération d'aménagement des espaces publics générant une imperméabilisation des sols importante (nivellement des sols, récupération des eaux pluviales, bassins de stockage, dispositif d'alerte…).

Lutter contre les ilots de chaleur

Des études de faisabilité de lutte contre les ilots de chaleur peuvent être menées en interne via la mise à disposition d'outils cartographiques (cartoweb, score ICU), ou en externe en mobilisant un accord-cadre métropolitain.

Niveau de mise en œuvre des actions pilotées par Bordeaux Métropole

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
28.1 - Élaborer et faire vivre une grille d'évaluation	Bordeaux Métropole		•		
28.2 - Initiatives en faveur de la végétalisation des espaces publics	Bordeaux Métropole	Communes, habitants	•	•	•


Articulation entre les principales actions concernant le transport de marchandises
Groupe de travail sur la logistique urbaine
Tous
Com
BM
Poursuivre les travaux partenariaux entre collectivités et acteurs privés sur le transport de marchandises en ville
Exploitation des données/études sur le transport de marchandises pour identifier les attentes et besoins du secteur
Données/ études sur le transport de marchandise
BM
Expérimentat. de nouveaux modes de livraisons
BM
CCI
Acteurs privés
Mutualisation de la logistique, livraisons nocturne, usage du fleuve, ...
Études/ actions opérationnelles
BM
Par exemple
Aires de livraison
BM
Com
Système d'information en temps réel
BM
Réglementations
BM
Com
Schéma directeur d'accessibilité logistique et intermodale
BM
Etat
Com
CERTA
Participer à l'élaboration d'un schéma directeur partagé pour améliorer l'organisation du transport de marchandises

Axe 29 - Observer et évaluer

Enjeux

Le PLU3.1 met en place un panel de mesures et d'actions afin d'améliorer les conditions de mobilité et de circulation sur le territoire. Observer est un enjeu central dans la compréhension des phénomènes et des pratiques, et dans la conception des politiques publiques adéquates.

Objectifs

L'objectif est la réalisation de l'ensemble des actions du volet mobilité du PLU3.1, de manière coordonnée. Il s'agit également d'observer les tendances en termes de mobilité sur le territoire, pour éventuellement adapter les actions mises en place.

Mesures / actions

Action 29.1 - Monter un observatoire du volet mobilité du PLU3.1

Pour suivre l'état d'avancement annuel de la mise en œuvre du plan d'actions du POA mobilité, à travers la mise à jour d'un tableau de bord d'indicateurs de données et la restitution des résultats de manière régulière.

Pour suivre les effets du PLU3.1 sur les pratiques en matière de mobilité sur Bordeaux Métropole, notamment le suivi des émissions de polluants et l'exposition au bruit.

Le montage de cet observatoire comprendra :

- constitution d'un comité scientifique de suivi et de validation des dispositifs d'observation ;
- identification des indicateurs pertinents pour suivre la mise en œuvre et les effets ;
- définition des modalités de restitution et de diffusion des résultats et analyses.

Action 29.2 - Pérenniser les observatoires thématiques et les compléter

Pérenniser :

- comptages routiers sur les principaux axes du territoire ;
- bilan annuel de la sécurité routière ;
- observatoire annuel des deux roues ;
- suivi du Versement Transport perçu et remboursé ;
- observatoire des conditions de circulation en temps réel
- observatoire des Plans De Mobilité Employeurs (PDM-E)

Compléter :

- exploitation des données sur le transport de marchandises (cf. Axe 21) ;
- observatoire du stationnement multi-partenarial travaillant à la fois sur l'observation et l'investigation sur le territoire de Bordeaux Métropole (avec communes, Metpark, TBM, gestionnaires de parkings, région, État-SNCF, département…) :
- mise à jour d'une base d'indicateurs annuellement,
- production d'un rapport analytique sur l'évolution de l'offre et des pratiques tous les 3 ans,
- lieu de débat partenarial et de mise en cohérence des politiques en matière de stationnement,
- instance permettant de provoquer les enquêtes nécessaires (en production ou sous-traitance) ;
- constitution et mise à jour d'une base de données SIG reprenant les éléments de voirie et d'espaces publics ayant fait l'objet d'un réaménagement, pour une meilleure connaissance du territoire [arceaux vélos, stationnement sur voirie (voiture, PMR, livraisons), zones 30, zones de rencontre, réglementation spécifique…].

S'impliquer dans la participation et l'animation de l'observatoire des mobilités et des rythmes de vie

- Communiquer les données utiles à l'observatoire partenarial, en lien avec la politique d'open-data de Bordeaux Métropole.

- Adapter, si nécessaire, les méthodologies d'enquête et de mesure pour une meilleure harmonisation des indicateurs de suivi partagés.

- S'impliquer dans l'animation et l'espace de débat proposé par l'observatoire.

Action 29.3 - Préparer la réalisation d'une nouvelle Enquête-Ménages-Déplacements à l'échelle de la Gironde en 2021/2022, afin d'évaluer les impacts des politiques publiques mises en place comme la troisième phase de tramway, et en anticipation de l'évaluation du POA mobilité. Cette enquête pourra explorer de nouvelles thématiques comme l'équipement des ménages en vélo électrique, et solliciter les technologies numériques pour le recueil des données.

Action 29.4 – Participer au suivi global du PLU3.1 sur le volet mobilité

Le rapport de présentation du PLU3.1 intègre des indicateurs de suivi des politiques de mobilité :

Vitesse commerciale Tram-bus

Nombre de voyages TC/an

Offre kilométrique de transports collectifs/habitant

Linéaire d'aménagements cyclables

Nombre de pôles d'échanges aménagés

Fréquentation des parcs-relais

Nombre de places de stationnement pour les vélos dans les espaces publics

Fréquentation annuelle des Vcub

Comptages vélos (postes)

Linéaire kilométrique de voiries apaisées

Comptages routiers (nombre de véhicules en moyenne sur plusieurs points de comptages /jour de semaine)

Nombre d'usagers impliqués dans un accident – notamment piétons et cyclistes /an

Nombre de places de stationnement PMR dans les parkings publics en ouvrage

Nombre de voyages service TPMR/an (Mobibus)

Nombre de salariés et d'étudiants concernés par des PDE/PDIE/PDA

Parts modales VP/TC/vélo/marche

Cette liste est non-exhaustive et de nouveaux indicateurs pourront être ajoutés.

Niveau de mise en œuvre des actions pilotées par Bordeaux Métropole

			Échéance		
Type d'action	Pilote	Partenaires	Court-terme	Moyen-terme	Long-terme
29.1 - Monter un observatoire du volet mobilité du PLU3.1	Bordeaux Métropole	a'urba, partenaires	•		
29.2 - Pérenniser les observatoires thématiques et les compléter	Bordeaux Métropole	a'urba, partenaires	•	•	•
29.3 - Préparer la réalisation d'une nouvelle Enquête-Ménages-Déplacements	Bordeaux Métropole	Communes, CEREMA, État			•
29.4 - Participer au suivi global du PLU3.1 sur le volet mobilité	Bordeaux Métropole		•	•	•

Axe 30 - Animer et développer le partenariat

Enjeux

L'amélioration des conditions de mobilité sur le territoire de Bordeaux Métropole est une compétence partagée. Ainsi, afin de mener à bien l'ensemble des actions du POA mobilité et de poursuivre le travail partenarial engagé lors de son élaboration, la consolidation voire l'accélération de collaborations et de partenariats est fondamental, en cohérence notamment avec la politique de coopération menée par la Métropole avec les territoires girondins.

Objectifs

Il convient de bien identifier la nature des partenariats à conforter, à renforcer et à constituer, en matière d'études, de projets, d'exploitation et de nouveaux aménagements, et en associant l'ensemble des acteurs et des usagers de la mobilité.

Mesures / actions

Les actions du POA mobilité sont majoritairement, et dès que cela est nécessaire, conçues de manière partenariale, dans le but de mutualiser et d'optimiser des moyens, mais aussi pour plus d'efficacité. Le projet partenarial au service du plan d'actions travaille à la fois à la clarification de la mise en relation, à l'intégration et à la création de nouveaux acteurs.

L'amélioration des conditions de circulation et de stationnement sur le territoire de Bordeaux Métropole et de ses habitants passe par des actions menées par les services métropolitains (plus de 80 actions du présent document) souvent menées en partenariat avec les communes. Le projet comprend également des initiatives portées par d'autres acteurs auxquelles Bordeaux Métropole prend part (plus de 20 actions dans le présent document).

La construction d'un projet cohérent implique donc la coordination des acteurs intervenant dans le champ de la mobilité et la complémentarité de leurs compétences. C'est pourquoi le projet stratégique s'attache à préciser la dimension partenariale de chacune des actions. Une dizaine d'actions du plan présentent ainsi un partenariat très fort, sous forme de charte et de contrats, de groupes de travail et de structures.

	Axes de projets	Échéances	Estimations prévisionnelles des actions principales	Principales mesures/actions	Indicateurs
4. Mettre le développement durable au centre du projet de mobilité	Axe 19 – Conforter le rayonnement de l'agglomération bordelaise	CT MT LT	102 000 000 € (participation Bordeaux Métropole)	LGV SEA	
	Axe 20 – Partager et mettre en œuvre une stratégie logistique	CT	à préciser	SD accessibilité logistique	
	Axe 21 – Garantir et améliorer l'approvisionnement de la métropole	CT MT LT	970 000 € (part Bordeaux Métropole : 270 000 €)	Optimisation des livraisons en ville, expérimentations, concertation entre les acteurs de la logistique, enquête marchandise en ville (part Bordeaux Métropole : 270 000 €)	Évaluation de l'offre stationnement « livraison »
	Axe 22 – Garantir l'accès et organiser le fonctionnement interne des zones d'activités	CT MT LT	40 000€/an d'études (Bordeaux Métropole) 15 000€/an de logiciel Plan de Mobilité (Bordeaux Métropole)	Plans de Mobilité-Employeurs individuels ou collectifs, Négociations Annuelles Obligatoires (NAO) sur la Mobilité	Nombre de PDM-E individuels et collectifs Nombre de Pactes Mobilité, Nombre d'entreprises ayant déposé des NAO sur la mobilité
	Axe 23 – La mobilité, première étape vers l'emploi des publics fragiles	CT	550 000 €	Plate-forme de mobilité solidaire	Nombre de bénéficiaires accompagnés
	Axe 24 – Assurer une accessibilité aux personnes à mobilité réduite	MT	40 000€/an	Finalisation des 28 plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics	Nombre de PAVE réalisés et évalués (+ 3 ans)
	Axe 25 – Assurer l'accès à la mobilité aux publics fragiles et désenclaver les quartiers prioritaires	CT MT LT	principe d'action	Mobilité des habitants	Parts modales
	Axe 26 – Réduire l'exposition au bruit des riverains, améliorer la qualité de l'air et lutter contre le changement climatique	CT MT LT	principe d'action	PPBE, diverses actions du POA, Comité de suivi Qualité de l'air	Émissions GES, Nox, PM10 ; population exposée au bruit
	Axe 27 – Opérer la mutation énergétique des transports	CT MT LT	70 000 €	Étude prospective flotte de bus urbains (70 000 €)	
	Axe 28 – Promouvoir la dimension environnementale, la nature et l'eau dans la conception des espaces publics	CT MT LT	à préciser	Plantation des délaissés routiers, Conventions « trottoirs plantés »	
	Axes 29 et 30 – Observer et évaluer / financer et mettre en œuvre	CT MT LT	à préciser	Observatoire du volet mobilité du PLU 3.1, Compte-déplacements, EMD	Observatoires

Pilotage et partenariats pour la mise en œuvre des actions

(les différents partenaires identifiés ne constituent pas une liste exhaustive)

Actions		Pilotage de l'action	Partenaires associés
1.1	Participer à la mise en place de contrats d'axe et aux démarches innovantes transport - urbanisme	a'urba	Bordeaux Métropole + Communes + Bailleurs sociaux + Aménageurs + Région + Département
1.2	Etudier les potentialités des Boulevards	Bordeaux Métropole	a'urba + communes
2.1	Plans de desserte écomobile dans les polarités commerciales	Bordeaux Métropole	Communes Gestionnaires de centres commerciaux
3.1	Actions d'apaisement urbain, de modération de la vitesse et du trafic et de vocation des espaces publics, et leurs déclinaisons locales	Bordeaux Métropole	Communes
4.1	Expérimenter des propositions d'aménagement de voiries à vocation dominante de déplacements intégrant le principe des Grandes Allées Métropolitaines (proposé par le Grenelle des Mobilités)	Bordeaux Métropole	AOM Communes
4.2	Actualisation du réseau hiérarchisé de la voirie	Bordeaux Métropole	Communes
5.1	Observatoire de la sécurité des usagers de tous les modes de transport dans les espaces publics	Bordeaux Métropole	Etat
6.1	Plan Marche	Bordeaux Métropole	Communes
6.2	Promouvoir l'intermodalité ordinaire et le traitement des discontinuités	Bordeaux Métropole	Communes
7.1	Plan Vélo	Bordeaux Métropole	Communes - Département - Région
8.1	Mise à 2x3 voies de la rocade et traitement des points durs (échangeur 26, Hourcade, Pont F. Mitterrand et bifurcation A10)	État	Bordeaux Métropole
8.2	Information dynamique sur la rocade et les grands axes des réseaux départementaux et métropolitains (Aliénor II)	État	Bordeaux Métropole - Département
8.3	Plan-cadre d'optimisation de la rocade, des autoroutes d'accès (Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion de Trafic (SDAGT)	État	Bordeaux Métropole, Département, Région

8.4	Participer au groupe de coordination opérationnelle des gestionnaires de voirie piloté par l'État et mis en place en 2012.	État	Département - Bordeaux Métropole
8.5	Plan poids-lourds	État	Bordeaux Métropole Transporteurs Communes
8.6	Outil de modélisation du trafic : élaboration, actualisation, mutualisation et animation	État	Région - Département- Bordeaux Métropole
9.1	Plans de circulation par quadrant territorial	Bordeaux Métropole	Communes
9.2	Gestion spécifique des voiries à grand trafic	Bordeaux Métropole	Communes
9.3	Étudier les opportunités de tarification de la mobilité	Bordeaux Métropole	AOM
9.4	Réalisation de nouveaux franchissements de cours d'eau	Bordeaux Métropole	Communes
10.1	Améliorer l'efficacité du réseau de transport en commun urbain	Bordeaux Métropole	Communes
10.2	Repenser les espaces publics périurbains accueillant les transports en commun performants	Bordeaux Métropole	Communes
11.1	Étude, programmation et réalisation des axes de transport collectifs	Bordeaux Métropole	Communes
11.2	Développement des parcs relais	Bordeaux Métropole	Communes
12.1	Participer à l'élaboration du schéma d'harmonisation et d'amélioration des dispositifs d'information des différents réseaux de transports collectifs au service des usagers (Bordeaux Métropole, Département, Région) pour une promotion coordonnée	Nouvelle-Aquitaine Mobilités	Bordeaux Métropole, Département, Région
12.2	Nouvelle billettique	Bordeaux Métropole	Nouvelle Aquitaine Mobilités, Région, Département
12.3	Participer à l'élaboration du schéma multimodal à l'échelle de l'aire métropolitaine.	Nouvelle-Aquitaine Mobilités	Bordeaux Métropole, Département, Région, Etat
12.4	Plan d'aménagement des pôles d'échanges	Bordeaux Métropole	Région, Département, Communes, SNCF
12.5	Participer au syndicat inter-collectivités de l'intermodalité (Nouvelle-Aquitaine Mobilités)	Nouvelle-Aquitaine Mobilités	Bordeaux Métropole, EPCI, Département, Région, AOM

12.6	Développement d'un Réseau Express Régional (RER) métropolitain	Région, Bordeaux Métropole	Etat, SNCF, communes, EPCI
13.1	Opération séduction	Bordeaux Métropole	AOM + opérateurs de la mobilité
13.2	Mobiliser les outils numériques au service de l'éco-mobilité	Bordeaux Métropole	AOM + opérateurs de la mobilité
13.3	Code de la rue métropolitain	Bordeaux Métropole	Communes, + associations d'usagers + usagers
13.4	Valoriser et diffuser le Guide de conception des espaces publics métropolitains	Bordeaux Métropole	a'urba + Communes
14.1	Actions de mobilisation citoyenne autour des changements de comportements de mobilité	a'urba	Bordeaux Métropole + Communes + Centrale de la mobilité
14.2	Participer au plan d'actions « À l'école, au collège, au lycée sans voiture »	Associations	Département + ADEME + ARS + Bordeaux Métropole + Éduc. Nat.
14.3	Défis mobilité	Bordeaux Métropole	a'urba + Communes + Associations
15.1	Développer les pratiques d'autopartage	Bordeaux Métropole	Département, Opérateurs, État
15.2	Développer les pratiques de covoiturage	Bordeaux Métropole	Département + État + CCI + Région + Université + Club de la mobilité + Associations + concessionnaires autoroutiers
16.1	Adapter les mobilités du quotidien	Bordeaux Métropole	Département, CCI, ADEME, Région, État, Universités, Club de la Mobilité, Associations
16.2	Plan de télétravail	Bordeaux Métropole	Club de la Mobilité + Associations
16.3	Offre de services de proximité mutualisés notamment dans les parkings, les parcs-relais, les bureaux de poste, les points intermodaux, les hôpitaux, les universités...	Bordeaux Métropole	Metpark + Communes
17.1	Politique de stationnement coordonnée	Bordeaux Métropole	Acteurs du stationnement

17.2	Le levier du stationnement pour réduire la dépendance automobile	Bordeaux Métropole	Communes
18.1	Inciter à la mise en place d'une réglementation et de surveillance du stationnement sur voirie	Bordeaux Métropole	Communes
18.2	Apporter de nouvelles réponses au stationnement « longue durée »	Communes	Bordeaux Métropole
18.3	Confirmer les affectations prioritaires du stationnement dans les espaces publics	Communes	Bordeaux Métropole
18.4	Anticiper les besoins en parcs de stationnement	Bordeaux Métropole	Communes + Promoteurs
18.5	Anticiper les besoins de stationnement via la mutualisation et le foisonnement	Bordeaux Métropole	Communes
19.1	Favoriser les solutions de mobilités durables à destination des touristes	Bordeaux Métropole	Offices de tourisme
20.1	Poursuivre la démarche de structuration de l'organisation logistique en l'adaptant au territoire métropolitain	Bordeaux Métropole	Communes, fédérations de transporteurs, associations de commerçants, entreprises émettrices ou destinataires de marchandise
21.1	Optimisation du fonctionnement des livraisons de marchandises en ville	Bordeaux Métropole / CCI	Communes - fédérations de transporteurs - associations de commerçants, entreprises émettrices ou destinataires de marchandises
21.2	Étudier et expérimenter de nouveaux modes d'organisation des livraisons	Bordeaux Métropole / CCI	Communes - fédérations de transporteurs - associations de commerçants
21.3	Développer la participation des acteurs techniques et économiques à la compréhension et aux réflexions sur la logistique urbaine	Bordeaux Métropole / CCI	Communes, Région, Département, CMA, État, ADEME, fédérations de transporteurs, associations de commerçants

22.1	Démarches portant sur le « dernier km » dans les zones d'activités	Bordeaux Métropole	Communes, clubs d'entreprises
22.2	Mobilité des salariés	Bordeaux Métropole, club de la mobilité	Département - Associations - Communes - clubs d'entreprises, Entreprises
22.3	Participer au renforcement du club de la mobilité en un lieu de débat entre les acteurs économiques et les acteurs de la mobilité	Club de la mobilité (ADEME – CCI) - Bordeaux Métropole)	Communes, Autorités Organisatrices des Mobilités, Chambre de Commerce et d'Industrie+ Chambre des artisans
23.1	Pérenniser et consolider la plateforme de la mobilité solidaire	Bordeaux Métropole	Département
24.1	Schéma Directeur d'Accessibilité	Bordeaux Métropole	Communes
24.2	Mise en œuvre de l'AD'AP	Bordeaux Métropole	Associations PMR
24.3	Plans locaux de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE)	Bordeaux Métropole	Communes
24.4	Mise en conformité du service Mobibus au regard de la loi d'orientation des mobilités (LOM)	Bordeaux Métropole	Communes
25.1	Mobilité des publics fragiles	Bordeaux Métropole	Communes, bailleurs sociaux, Etat
26.1	Plan de prévention du bruit dans l'environnement sur les voiries métropolitaines	Bordeaux Métropole	DDTM, Communes
26.2	Qualité de l'air	Bordeaux Métropole	Communes, ADEME, DREAL, ATMO, ARS, DDTM, Nouvelle-Aquitaine
27.1	Énergies alternatives pour les transports	Bordeaux Métropole	Communes, fédérations de transporteurs et associations de commerçants, Départements, Associations - a'urba
28.1	Élaborer et faire vivre une grille d'évaluation à partir d'indicateurs pertinents afin de qualifier et suivre la qualité environnementale des projets	Bordeaux Métropole	-

28.2	Initiatives en faveur de la végétalisation des espaces publics	Bordeaux Métropole	Communes, habitants
29.1	Monter un observatoire du volet mobilité du PLU3.1	Bordeaux Métropole	A'urba, Partenaires
29.2	Pérenniser les observatoires thématiques et les compléter	Bordeaux Métropole	A'urba, Partenaires
29.3	Préparer la réalisation d'une nouvelle Enquête-Ménages-Déplacements	Bordeaux Métropole	Communes, CEREMA, État
29.4	Participer au suivi global du PLU3.1	Bordeaux Métropole	

Conclusion

Conclusion
Financer et mettre en œuvre

La programmation financière des actions du POA et leur mise en œuvre présentent des contextes très différents :

- de nombreuses actions sont déjà incluses dans des interventions programmées dans le Programme Pluriannuel des Investissements de Bordeaux Métropole (PPI) ;

- des actions seront menées en interne par les services de Bordeaux Métropole ou par l'a-urba (incluses dans leur programme d'intervention) ;

- des actions sont déjà en cours ;

- des actions se réalisent au quotidien et perdureront dans le temps ;

- des études à réaliser qui devront préciser les suites à donner : travaux, aménagements... Ces travaux ne peuvent donc pas être estimés avant réalisation des études évoquées dans le présent document.

Aussi la programmation est présentée ci-après selon trois catégories d'actions programmées à court terme ou restant à planifier :

- des principes (à prendre en compte dans les interventions métropolitaines programmées par ailleurs) ;

- des réflexions stratégiques ou opérationnelles (qui pourront éventuellement nécessiter des moyens spécifiques à moyen ou long terme) ;

- des opérations (travaux/outils).

Les estimations financières de Bordeaux Métropole sont indiquées pour les 4 axes principaux d'intervention :

1 - Organiser une métropole apaisée

2 - Conjuguer la vie métropolitaine et la vie de proximité

3 - Favoriser les changements de comportement

4 - Mettre le développement durable au centre du projet de mobilité

Trois échéances sont proposées pour réaliser ce programme (cf. les tableaux présentés dans le plan d'actions du POA mobilité) : le court terme, jusqu'en 2025 ; le moyen terme 2025-2030 et le long terme au-delà de 2030.

Les sommes financières présentées sont arrondies et prennent en compte le PPI.

Organiser une métropole apaisée

...en proposant une ambitieuse requalification des quartiers afin de réduire la place du trafic et du transit automobile

Les principes

Les grands principes qui sont d'ores et déjà mis œuvre, seront accentués dans le champ d'intervention de Bordeaux Métropole et financés par les travaux d'investissement routier (grandes infrastructures) ou par le FIC (Fonds d'investissement communal). Ainsi l'apaisement urbain et la modération de la vitesse et du trafic, la promotion de l'intermodalité du quotidien, l'expérimentation des aménagements des voiries à grand trafic (VGT) en intégrant le principe des Grandes Allées Métropolitaines (GAM) se finalisera dans les projets déjà programmés et à venir. Conformément aux principes des modalités d'aménagement issues du Guide de conception des espaces publics métropolitains, c'est au niveau des programmes et à chaque étape des projets que seront intégrées ces prescriptions, ces orientations et ces expérimentations.

Les actions programmées

Les réflexions (stratégiques/ opérationnelles)

Les études pour la mise en place de contrats d'axe et le développement de démarches innovantes transports urbanisme sont incluses dans le programme d'actions de l'a-urba.

Le nouveau Plan Vélo et le plan Piéton ont été adoptés en novembre 2021 et permettront de conforter les principes d'apaisement en cohérence avec le schéma multimodal.

En complément, le bilan annuel de la sécurité routière réalisé en interne par Bordeaux Métropole sera édité.

Les opérations (travaux/outils)

L'organisation de la Métropole apaisée s'appuiera fortement sur la mise en œuvre de trois actions : le plan vélo, le plan marche et les plans d'actions d'apaisement urbain et de vocations des espaces publics.

Les actions à financer

Les réflexions (stratégiques/opérationnelles) :

Les plans de desserte écomobile dans les polarités commerciales pourront être planifiés selon les contextes territoriaux (opportunités foncières par exemple…). Ils pourront être intégrés dans d'autres réflexions d'opération d'urbanisme opérationnel plus large, ou bien réalisés en interne (Bordeaux Métropole, programme d'intervention de l'a-urba) ou externalisés selon les territoires.

Les opérations (travaux/outils) :

Le développement des contrats d'axes et des démarches innovantes transport-urbanisme au vu des engagements qui seront pris par Bordeaux Métropole pourront aboutir soit à de nouveaux investissements soit modifier la programmation d'investissement déjà arrêtée (Contrat co-développement par exemple).

Conjuguer vie métropolitaine et vie de proximité

...en décrivant avec soin, d'une part, le système d'accessibilité et le réseau de voiries principales et, d'autre part, le maillage d'un réseau performant de transports collectifs.

Les principes

Bordeaux Métropole participera à différents groupes de coordination et de travail avec les partenaires et les autres AOM afin d'optimiser les grandes infrastructures routières : le groupe de coordination opérationnelle des gestionnaires de voirie, le plan de stationnement pour les poids-lourds en transit.

Afin de rendre les transports collectifs plus efficaces, Bordeaux Métropole participera au groupe de travail en faveur de l'intégration billettique, à l'étude des différentes évolutions institutionnelles possibles en matière de coopération entre Autorités Organisatrices de la Mobilité, à l'animation du schéma d'harmonisation et d'amélioration des dispositifs d'information des différents réseaux de

transports collectifs au service des usagers avec le Département et la Région. Ce plan d'actions s'inscrit dans une vigilance spécifique pour aménager les espaces publics périurbains traversés par les transports en commun performants qualitativement afin d'en favoriser leurs usages.

Les actions programmées

Les réflexions (stratégiques/opérationnelles) :

Une première phase d'Aliénor, système d'exploitation dynamique des voies rapides urbaines de l'agglomération bordelaise, a permis le déploiement d'équipements nécessaires à la gestion dynamique du trafic et de la sécurité de la rocade. Ces actions seront poursuivies.

Bordeaux Métropole met en œuvre la gestion spécifique des voiries à grands trafics (VGT) conformément aux modalités au Guide de conception des espaces publics métropolitains actualisé en 2018 via sa nouvelle unité spécifique dédiée à cette gestion.

Afin de mieux optimiser et réguler les grandes infrastructures de voirie, Bordeaux Métropole participera à la mise à jour de l'outil de modélisation « modèle multimodal multipartenarial » avec les AOM.

Le Délégataire de Service Public (DSP) des transports urbains et du transport pour personnes à mobilité réduite étudiera les potentiels de développement de l'offre de navettes fluviales, optimisera, mutualisera et rendra plus lisible l'articulation entre les lignes du réseau métropolitain et celles du réseau départemental et du réseau ferroviaire express régional à vocation de desserte rapide des territoires situés à l'extérieur de la rocade.

Les opérations (travaux/outils) :

155 M€ ont été inscrits dans le PPI et affectés à des travaux de réalisation d'itinéraires structurants d'agglomération, comprenant, entre autres, les projets suivants :

- l'amélioration des accès au pont Jacques Chaban-Delmas (rive droite et rive gauche) ;
- le pont Simone Veil ;
- la prolongation de la mise à 2 fois 3 voies de la rocade bordelaise ;
- d'autres itinéraires structurants, comme l'aménagement de l'entrée nord de Bordeaux (Latule - Aliénor Aquitaine - Lucien Faure).

De plus, divers aménagements et requalifications de voiries d'itinéraires intercommunaux identifiés dans les contrats de co-développement en phase réalisation sont inscrits dans la programmation des investissements (PPI).

L'enveloppe inscrite au budget principal pour l'extension de l'offre de transports en commun s'élève au total à 30,8 M€ sur 6 ans, ces dépenses concernent essentiellement :

- le schéma de la vitesse commerciale avec l'aménagement des couloirs bus, ainsi que l'amélioration de l'accessibilité des arrêts de bus (150 arrêts par an), sachant qu'un complément de crédits va permettre de franchir un nouveau cap en matière de niveau de service ciblé par les études de faisabilité ;

- des projets d'aménagement sur les pôles d'échanges : les Pôles Intermodaux de Sainte Germaine au Bouscat, Médoquine à Talence, Caudéran/Mérignac Ambarès La Grave, Bassens, Villenave, et participation aux réflexions menées sur le pôle de Bordeaux St Jean par la SNCF.

Une somme globale de 122 M€ est affectée au budget annexe Transports à l'exploitation du réseau TBM et porte sur les opérations suivantes :

- le système d'exploitation et d'information, avec notamment le système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs (SAEIV). Sa mise en œuvre implique l'équipement de 720 carrefours, la fourniture d'un système embarqué à bord des bus, l'équipement des postes de commande du réseau et la fourniture de logiciels, ainsi que la pose d'afficheurs sur les bornes d'arrêt. Est également compris la refonte du Système Billettique du réseau TBM à compter de 2018 ;

- l’acquisition ou le renouvellement d’autobus, ainsi que des Mobibus ;

- des travaux à effectuer sur les divers bâtiments et dépôts d’autobus, avec principalement la mise en sécurité incendie et la rénovation du dépôt situé sur le site du centre d'exploitation de Bordeaux Lac, la rénovation du dépôt Lescure, la création d’un troisième dépôt bus, des travaux de maintenance sur les dépôts d’Achard et Bastide, la rénovation de parcs relais, l’amélioration de la performance énergique des différents sites. À cela se rajoute des travaux de renouvellement de rail, d’appareil de voie, d’APS, de SSR, de caméra de signalisation et l’acquisition de logiciels ;

Les actions à financer

Différentes réflexions stratégiques pourront à moyen et long terme compléter le programme d'actions visant à optimiser et réguler les voiries tout en rendant les transports collectifs plus efficaces. Ainsi un Plan stratégique « portes urbaines » pourra permettre de requalifier certains systèmes d'échanges avec la rocade. Des plans de circulations orienteront et les flux de circulation aux différentes échelles de territoires.

D'autres actions étudieront les opportunités de tarification de la mobilité individuelle et/ou collective pour favoriser ou défavoriser certains modes, pratiques ou itinéraires. La réalisation des études de projets et la poursuite des études de faisabilité seront à planifier en cohérence avec le Plan d'aménagement des pôles intermodaux et de rabattement.

Favoriser les changements de comportements : passer d'une pratique mono-modale à un univers multimodal

...notamment via la promotion des modes de transport alternatifs à la voiture particulière.

Les principes

Le stationnement et ses composantes : l'offre, la tarification, la cohérence entre le stationnement sur voirie, en ouvrage et sur les domaines privés résidentiels et économiques sont les leviers de la politique mobilité. Ils concernent les AOT, les communes mais aussi les partenaires et tous les usagers.

Plusieurs principes à intégrer dans les interventions des différents acteurs sont rappelées dans le plan d'actions du POA comme :

- la modération de l'offre de stationnement public/privé autour des TC performants ;
- la dissociation du stationnement des lieux de travail et du logement ;
- la régulation de l'offre de stationnement tous modes dans les Plans d'apaisement et de vocation des espaces publics ;
- le maintien d'une offre de stationnement de courte durée dans les espaces publics pour les visiteurs ;
- la mutualisation de l'offre de stationnement ;
- le foisonnement de l'offre de stationnement.

La mise en place d'un groupe de travail « stationnement » regroupera l'ensemble des acteurs du « stationnement » pour favoriser la mise en œuvre des actions citées.

Le montage et à l'animation du Laboratoire de la mobilité permettra par ailleurs d'analyser l'évolution des rythmes et des modes de vie urbains pour mieux favoriser les changements de comportements. Les outils numériques seront mobilisés au service de la mobilité et favoriseront une diffusion de l'information plus large.

Les actions programmées

Le PPI comprend l'extension du système d'autopartage, l'étude d'un plan covoiturage métropolitain ainsi que le Schéma directeur du stationnement.

Les actions à financer

L'acquisition de nouveaux comportements par les usagers vers moins de dépendance automobile sera favorisée par les différentes actions du POA Mobilité : la métropole apaisée, le renforcement de transports collectifs, et le développement des modes actifs. L'acceptation de ces changements sera renforcée par différentes actions innovantes de communication, d'information et de conseil qu'il conviendra de planifier, et notamment :

- la création de la Centrale de la mobilité pour tous ;
- le développement d'actions de mobilisation citoyenne autour des changements de comportements de mobilité ;
- les Pionniers de la mobilité ;
- l'élaboration du Plan Télétravail ;
- les plans locaux de réglementation et de surveillance du stationnement ;
- les plans de résorption du stationnement « longue durée » sur voirie ;
- les études des potentialités d'évolution des parcs publics de stationnement de Bordeaux Métropole ;
- le code de la rue métropolitain ;
- participer au Plan d'action « à l'école, au collège, au lycée sans voiture ».

Mettre le développement durable au centre du projet de mobilité

...en organisant à la fois la mobilité au service de la performance économique, de la performance sociale et de la performance environnementale.

Les principes

L'amélioration de l'accès à la mobilité aux habitants des logements sociaux et le désenclavement des quartiers prioritaires sera renforcé par la production de logements aidés desservis par les transports collectifs performants et le maintien de la plate-forme de la mobilité solidaire.

Il conviendra de favoriser l'émergence d'une ou plusieurs infrastructures logistiques utilisatrice de l'énergie électrique en centre-ville destinées au transport de marchandises en ville.

Les actions programmées

Les réflexions (stratégiques/opérationnelles) :

L'observation et la sensibilisation aux problématiques du transport de marchandises s'appuiera sur l'exploitation des données de l'enquête « marchandise en ville de 2013 » comprise dans la réalisation de cette enquête. L'élaboration d'une stratégie partagée logistique se traduira par la participation de Bordeaux Métropole à l'élaboration du Schéma directeur d'accessibilité logistique et intermodale. Les études de faisabilité de centres de services destinés aux routiers et le plan de déploiement et de localisation de l'offre en aires de livraison seront réalisés en interne.

Alors que le programme de recensement et d'harmonisation des réglementations pour le transport de marchandises est inscrit dans le PPI.

La poursuivre de l'élaboration des plans communaux de mise en accessibilité de la voirie est inscrite au PPI dans les travaux relevant de la voirie de proximité conformément au schéma métropolitain de mise en accessibilité de la voirie approuvé en 2010.

Le plan de prévention du bruit comprend des démarches réalisées en interne et s'appuiera sur des actions en faveur du développement de l'éléctromobilité et notamment l'étude stratégique électro-mobile en cours.

Le comité de suivi de la qualité de l'air sur l'agglomération bordelaise suivra l'évolution de la qualité de l'air et l'avancement de la mise en œuvre des actions favorisant son amélioration.

Les opérations (travaux/outils) :

Des actions programmées et financées dans le PPI seront pérennisées et consolidées. La mise en œuvre du Schéma d'accessibilité aux transports collectifs et de l'AD'AP (+ 40 000€/an pour élaboration/mise à jour des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics) se poursuit, ainsi que les mesures d'accompagnement des plans de Mobilité Employeurs (PDM-E).

La végétalisation des trottoirs et la plantation des délaissés routiers sont intégrés dans le volet financier « voirie de proximité ».

Les actions à financer

Les réflexions (stratégiques/opérationnelles) :

Afin d'organiser la mobilité au service de la performance économique il est proposé d'étudier les opportunités d'amélioration de l'accessibilité aux grands équipements d'agglomération en constituant des plans multimodaux, et d'établir un schéma directeur du développement de solutions de mobilités locales à destination des touristes visitant l'agglomération.

Les contrats employeurs-salariés-collectivités seront expérimentés pour accroître les ambitions des PDM-E. Le Plan de développement de portes d'entrée sur les zones d'activités est une action innovante à expérimenter pour mieux gérer les flux entrants et sortants d'une zone d'emplois.

Le système d'information en temps réel pour l'optimisation du transport de marchandises sera à améliorer.

Les opérations (travaux/outils) :

De nouveaux modes d'organisation des livraisons seront étudiés et expérimentés.

La prospective sur l'utilisation d'énergies alternatives pour l'alimentation de la flotte de bus pourra être étudiée afin de favoriser la mutation énergétique des transports.

Annexes

Annexes

Définitions des types d'actions

Structure

Espace de coordination partenarial, d'impulsion pour la mise en œuvre et le fonctionnement de dispositifs et éventuellement lieu de débat

Groupe de travail

Groupe d'experts se réunissant régulièrement sur une thématique précise, produisant et analysant des données menant à un débat

Projet opérationnel

Projet d'infrastructure ou d'outil technique dont la mise en œuvre aboutit à une opération concrète

Plan directeur/local

Système d'actions comprenant des composantes de programmation et de spatialisation

Plan

Système d'actions à dimension spatiale

Schéma directeur/local

Orientations possiblement détaillées, n'ayant aucune valeur juridique mais un engagement politique fort, et comprenant des composantes de programmation et de spatialisation

Contrat

Convention signée entre les partenaires s'engageant dans la réalisation d'éléments définis

Charte

Orientations partenariales dont la valeur juridique est faible

Étude

Travail de réflexion, d'analyse des enjeux et de définition de pistes d'actions sur un thème ou une problématique définis

Guide

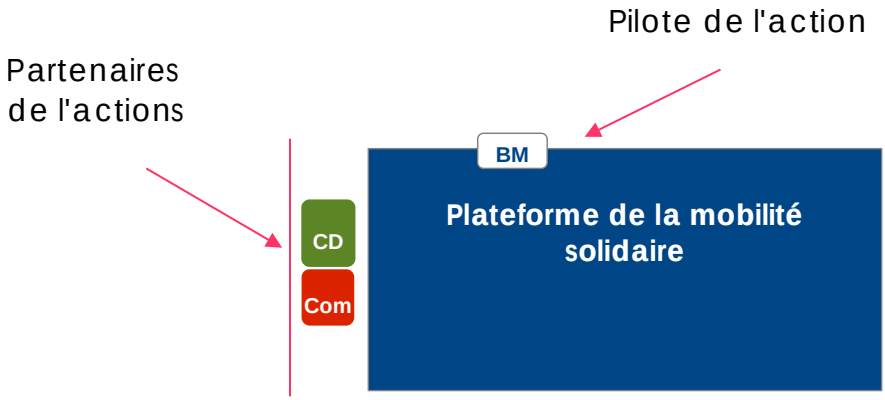
Références non-contraignantes et spatialisées, aide-à-faire

Principe

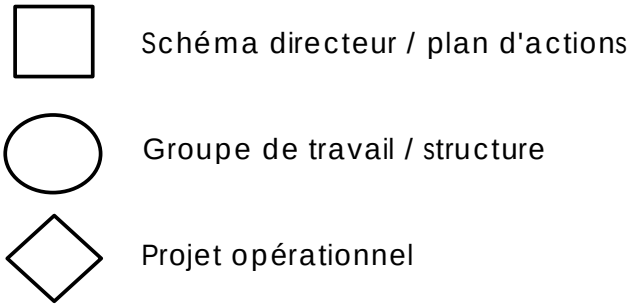
Règle de conduite que se fixe Bordeaux Métropole

Lecture des schémas d'articulation entre les actions

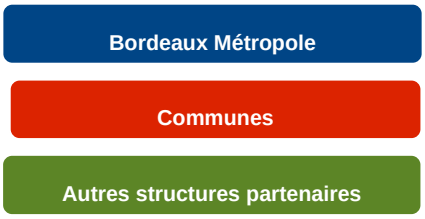
Pilote et les partenaires de l'action



Type d'action



Type d'acteur



Liste des actions

Action 1.1- Participer à la mise en place de contrats d'axe et aux démarches innovantes transport-urbanisme 17
Action 1.2- Étudier les potentialités des Boulevards 17
Action 2.1- Plans de desserte écomobile dans les polarités commerciales 19
Action 3.1- Actions d'apaisement urbain, de modération de la vitesse et du trafic et de vocation des espaces publics, et leurs déclinaisons locales 20
Action 4.1- Expérimenter des propositions d'aménagement de voiries à vocation dominante de déplacements intégrant le principe des Grandes Allées Métropolitaines (proposé par le Grenelle des Mobilités) 22
Action 4.2- Actualisation du réseau hiérarchisé de voirie 22
Action 5.1- Observatoire de la sécurité des usagers de tous les modes de transport dans les espaces publics 24
Action 6.1- Plan Marche 25
Action 6.2- Promouvoir l'intermodalité ordinaire et le traitement des discontinuités 26
Action 7.1- Plan Vélo 27
Action 8.1- Mise à 2x3 voies de la rocade et traitement des points durs (échangeur 26, Hourcade, Pont F. Mitterrand et bifurcation A10) 33
Action 8.2- Information dynamique sur la rocade et les grands axes des réseaux départementaux et métropolitains (Aliénor II) : 34
Action 8.3- Plan- cadre d'optimisation de la rocade, des autoroutes d'accès (Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion de Trafic (SDAGT) 34
Action 8.4 - Participer au groupe de coordination opérationnelle des gestionnaires de voirie piloté par l'État et mis en place en 2012 34
Action 8.5- Plan poids-lourds 35
Action 8.6- Outil de modélisation du trafic : élaboration, actualisation, mutualisation et animation 35
Action 9.1- Plans de circulation par quadrant territorial 37
Action 9.2- Gestion spécifique des voiries à grands trafics 37
Action 9.3- Étudier les opportunités de tarification de la mobilité 37
Action 9.4- Réalisation de nouveaux franchissements 37
Action 10.1- Améliorer l'efficacité du réseau de transport en commun urbain 39
Action 10.2 - Repenser les espaces publics périurbains accueillant les transports en commun performants 39
Action 11.1- Étude, programmation et réalisation des axes de transports collectifs 42
Action 11.2- Développement des parcs-relais 43
Action 12.1- Participer à l'élaboration du schéma d'harmonisation et d'amélioration des dispositifs d'information des différents réseaux de transports collectifs au service des usagers (Bordeaux Métropole, Département, Région) pour une promotion coordonnée 45
Action 12.2- Nouvelle billettique 45
Action 12.3- Participer à l'élaboration d'un schéma multimodal à l'échelle de l'aire métropolitaine 46
Action 12.4- Plan d'aménagement des pôles d'échanges 46
Action 12.5 – Participer au syndicat inter-collectivités de l'intermodalité (Nouvelle-Aquitaine Mobilités) 46
Action 12.6- Développement d'un Réseau Express Régional (RER) métropolitain 46
Action 13.1- Opération séduction 53
Action 13.2- Mobiliser les outils numériques au service de l'éco-mobilité 54
Action 13.3- Code de la rue métropolitain 54
Action 13.4- Valoriser et diffuser le Guide de conception des espaces publics métropolitains 54
Action 14.1- Actions de mobilisation citoyenne autour des changements de comportements de mobilité 56
Action 14.2- Participer au plan d'actions « à l'école, au collège et au lycée sans voiture » 56
Action 14.3 – Défis mobilité 57
Action 15.1- Développer les pratiques d'autopartage 58
Action 15.2- Développer les pratiques de covoiturage 58
Action 16.1- Adapter les mobilités du quotidien 60

Action 16.2- Plan Télétravail....60
Action 16.3- Offre de services de proximité mutualisés notamment dans les parkings, les parcs-relais, les bureaux de poste, les points intermodaux, les hôpitaux, les universités....60
Action 17.1- Politique de stationnement coordonnée....62
Action 17.2- Le levier du stationnement pour réduire la dépendance automobile....62
Action 18.2- Apporter de nouvelles réponses au stationnement « longue durée »....64
Action 18.3- Confirmer les affectations prioritaires du stationnement dans les espaces publics....64
Action 18.4- Anticiper les besoins en parcs de stationnement....65
Action 18.5- Anticiper les besoins de stationnement via la mutualisation et le foisonnement....65
Action 19.1- Favoriser les solutions de mobilités durables à destination des touristes....71
Action 20.1- Poursuivre la démarche de structuration de l'organisation logistique en l'adaptant au territoire métropolitain avec :....72
Action 21.1- Optimisation du fonctionnement des livraisons de marchandises en ville....73
Action 21.2- Étudier et expérimenter de nouveaux modes d'organisation des livraisons....73
Action 21.3- Développer la participation des acteurs techniques et économiques à la compréhension et aux réflexions sur la logistique urbaine....74
Action 22.1- Démarches portant sur le "dernier km" dans les zones d'activités....75
Action 22.2- Mobilité des salariés....75
Action 22.3- Participer au renforcement du club de la mobilité en un lieu de débat entre les acteurs économiques et les acteurs de la mobilité....76
Action 23.1- Pérenniser et consolider la plateforme de la mobilité solidaire....78
Action 24.1- Schéma directeur d'accessibilité....79
Action 24.2 –Mise en œuvre de l'AD'AP....79
Action 24.3 – Plans locaux de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE)....79
Action 24.4 – Mise en conformité du service Mobibus au regard de la loi d'orientation des mobilités (LOM)....79
Action 25.1- Mobilité des publics fragiles....80
Action 26.1- Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement....82
Action 26.2- Qualité de l'air....83
Action 27.1- Énergies alternatives pour les transports....84
Action 28.1- Élaborer et faire vivre une grille d'évaluation à partir d'indicateurs pertinents afin de qualifier et suivre la qualité environnementale des projets....86
Action 28.2- Initiatives en faveur de la végétalisation des espaces publics....86
Action 29.1- Monter un observatoire du volet mobilité du PLU3.1....89
Action 29.2- Pérenniser les observatoires thématiques et les compléter....89
Action 29.3- Préparer la réalisation d'une nouvelle Enquête-Ménages-Déplacements à l'échelle de la Gironde en 2021/2022, afin d'évaluer les impacts des politiques publiques mises en place comme la troisième phase de tramway, et en anticipation de l'évaluation du POA mobilité. Cette enquête pourra explorer de nouvelles thématiques comme l'équipement des ménages en vélo électrique, et solliciter les technologies numériques pour le recueil des données.....90
Action 29.4 – Participer au suivi global du PLU3.1 sur le volet mobilité....90

Réalisation : **LAPAO** - Impression : **L'ATELIER** de Bordeaux Métropole
IMPRIM'VERT®

BORDEAUX MÉTROPOLE

Esplanade Charles-de-Gaulle
33045 Bordeaux cedex
T. 05 56 99 84 84
F. 05 56 96 19 40
www.bordeaux-metropole.fr