



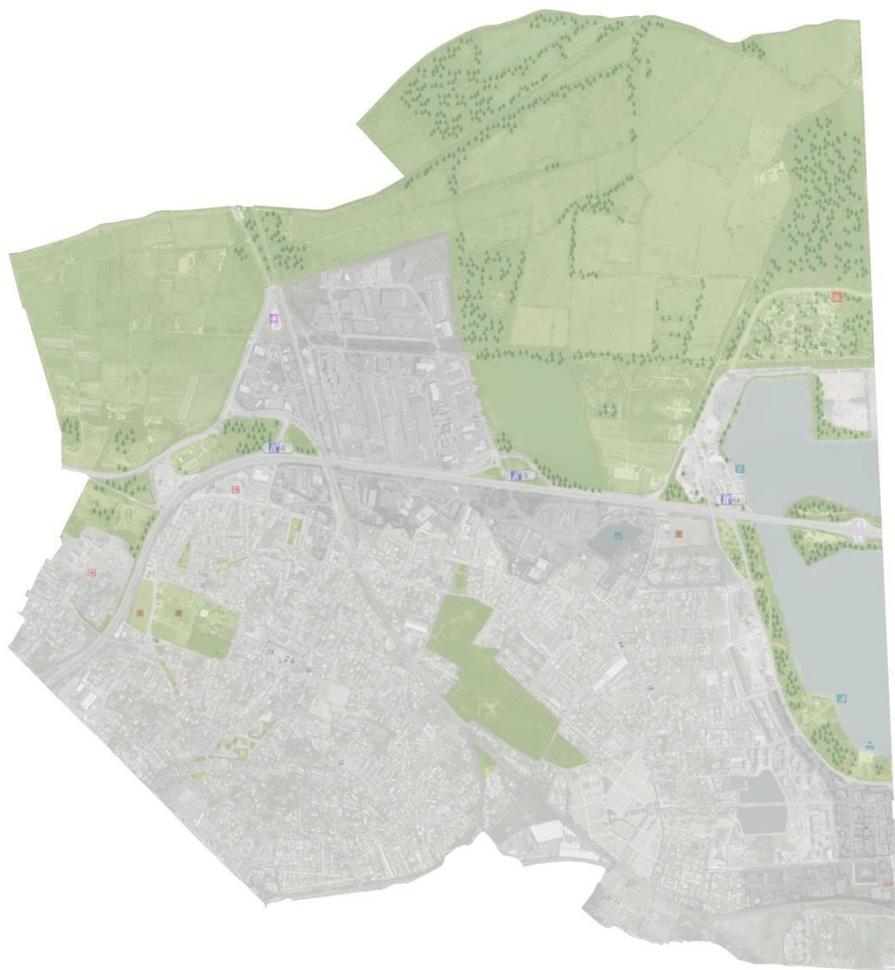
Bruges

# SCHÉMA DE DÉPLACEMENTS



Conseil Municipal – 9 février 2017

# LE TERRITOIRE



## Quelques chiffres

La ville de BRUGES compte **17 771** habitants (population légale millésimée 2014 entrant en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2017).

Croissance démographique de **+60%** depuis 1999.

**1422** hectares dont plus de 40% encore en espaces naturels ou agricoles.

**4** groupes scolaires.

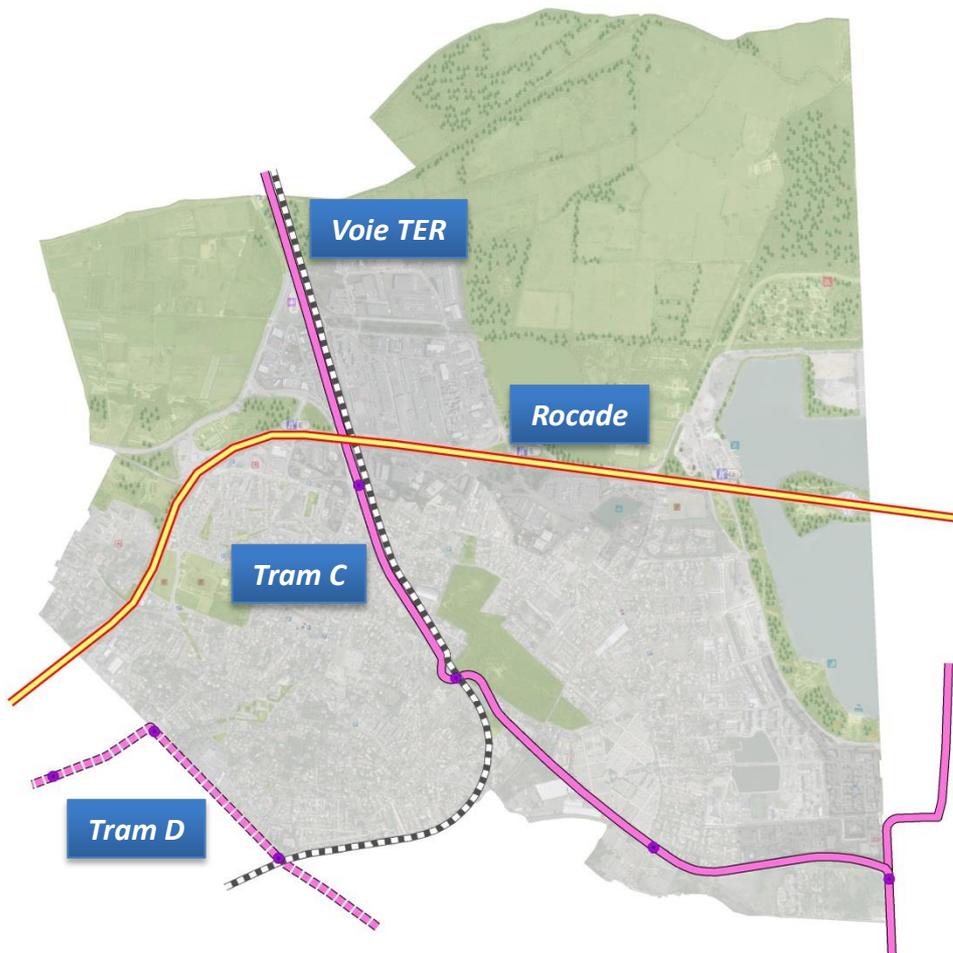
**1** collège public.

**1** Espace Culturel.

**3** complexes sportifs.

**120** associations actives.

Plus de **1 000** entreprises (9 940 emplois salariés en 2015).



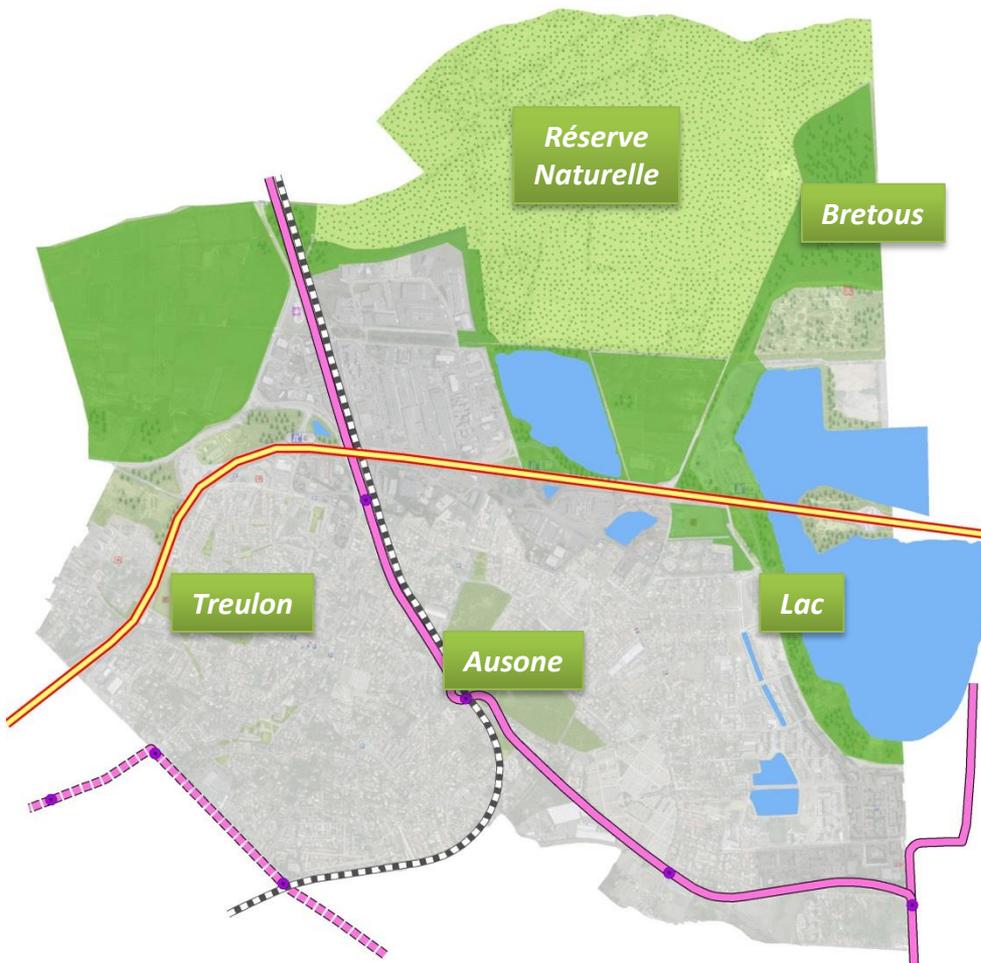
## Un territoire morcelé par les infrastructures

La **voie ferrée** du Médoc qui crée une coupure Est-Ouest très marquée du tissu urbain.

La **rocade**, achevée en 1993, qui est venue isoler le bourg de l'époque des territoires du nord, essentiellement naturels.

L'extension de la **ligne C** du tramway sur cette emprise vient modifier cette réalité séparative en une fonction fédératrice.

La ville sera également desservie par la **ligne D** du tramway à l'horizon 2020, via la route du Médoc.



### *D'importants espaces naturels*

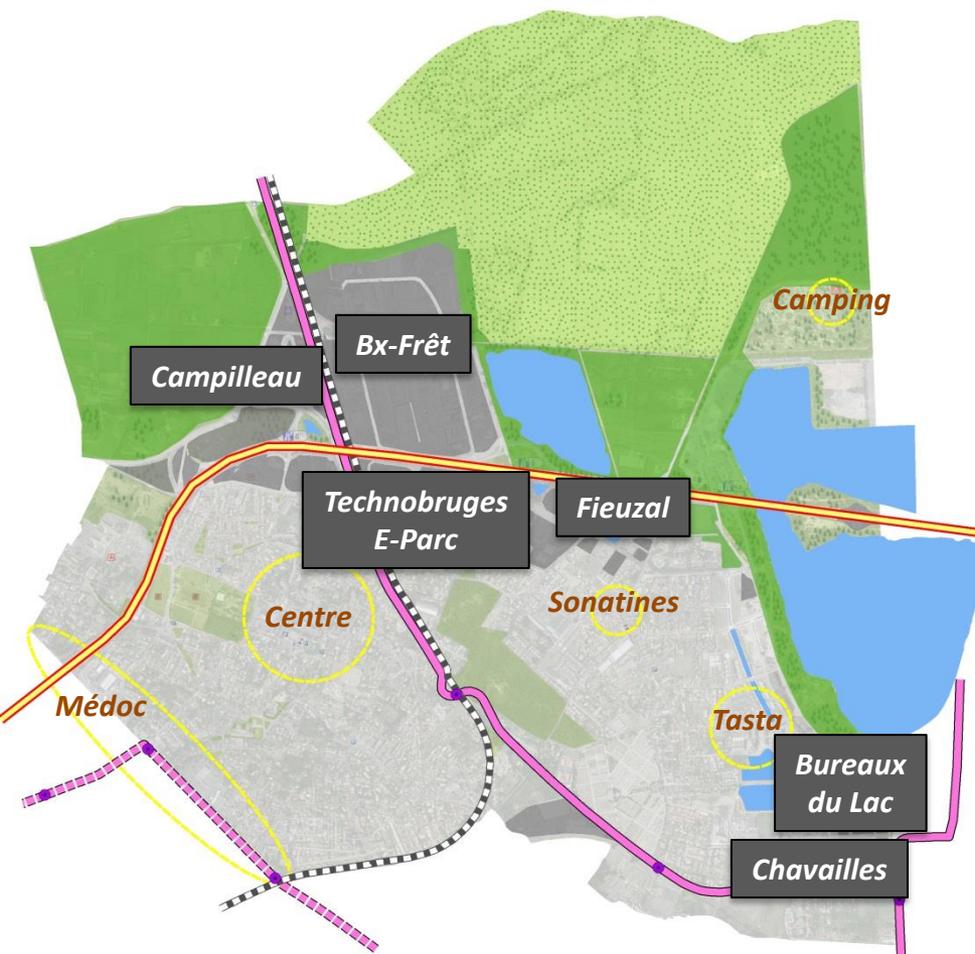
Une **réserve naturelle** de 265 ha, soit le 1/4 du territoire communal.

Une zone boisée avec le **bois de Bretous**.

Des **espaces boisés** remarquables en cœur de ville : plataneraie du Parc Treulon, chênaie du futur Parc Ausone.

Une **activité maraîchère et horticole** au nord de la rocade.

De **grandes étendues d'eau** (100 ha) aménagées par l'homme : la moitié du lac de Bordeaux, le lac de la Hutte, les plans d'eau de Fieuzal et des Vergers du Tasta.



## Un tissu économique conséquent

De **grandes zones d'activités** de part et d'autre de la rocade et dans le quartier du Lac.

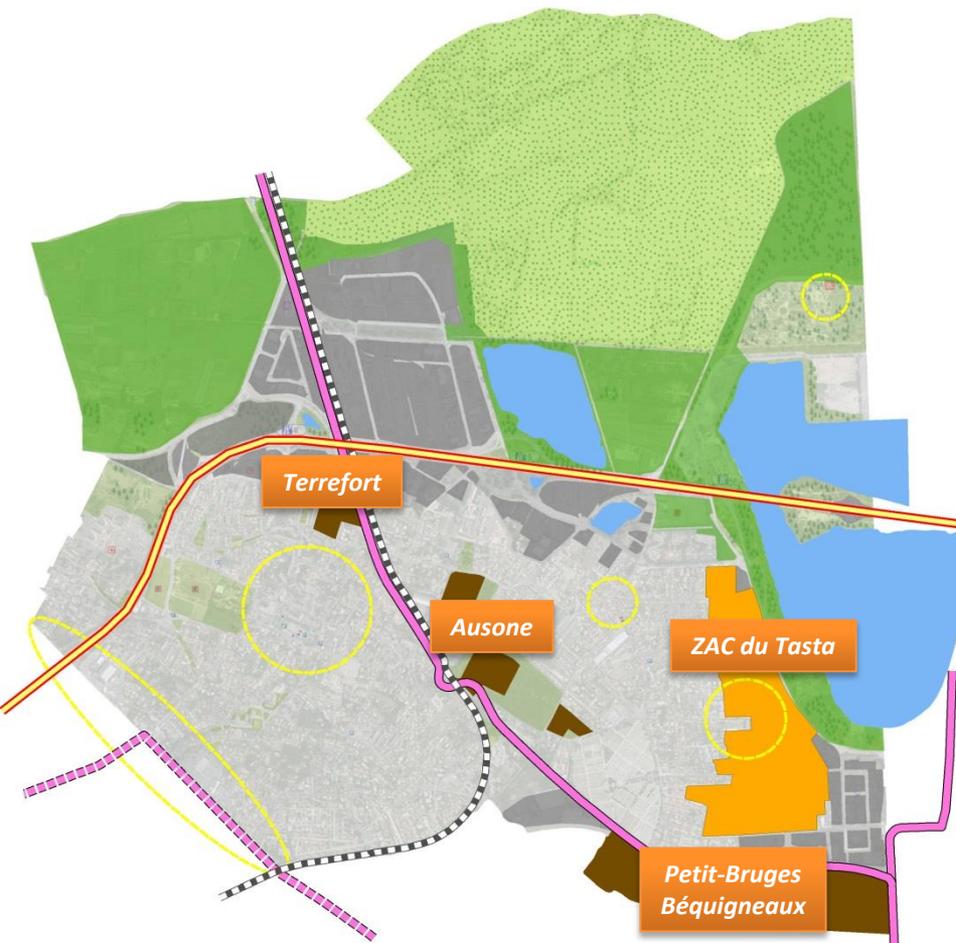
Un tissu économique qui couvre 13% du territoire.

2 importants **établissements de soins hospitaliers** (Polyclinique Jean Villar et le Centre de Rééducation de la Tour de Gassies).

**4 pôles commerciaux** : hyper-centre, route du Médoc, Tasta, Sonatines.

Un **camping** International.

Des **équipements de centralité** : une résidence de Tourisme, un centre thermoludique (Calicéo), un centre de secours SDIS, plusieurs administrations d'Etat...



## Des quartiers habités en mutation

**55% de maisons** individuelles, sur l'ensemble du territoire bâti.

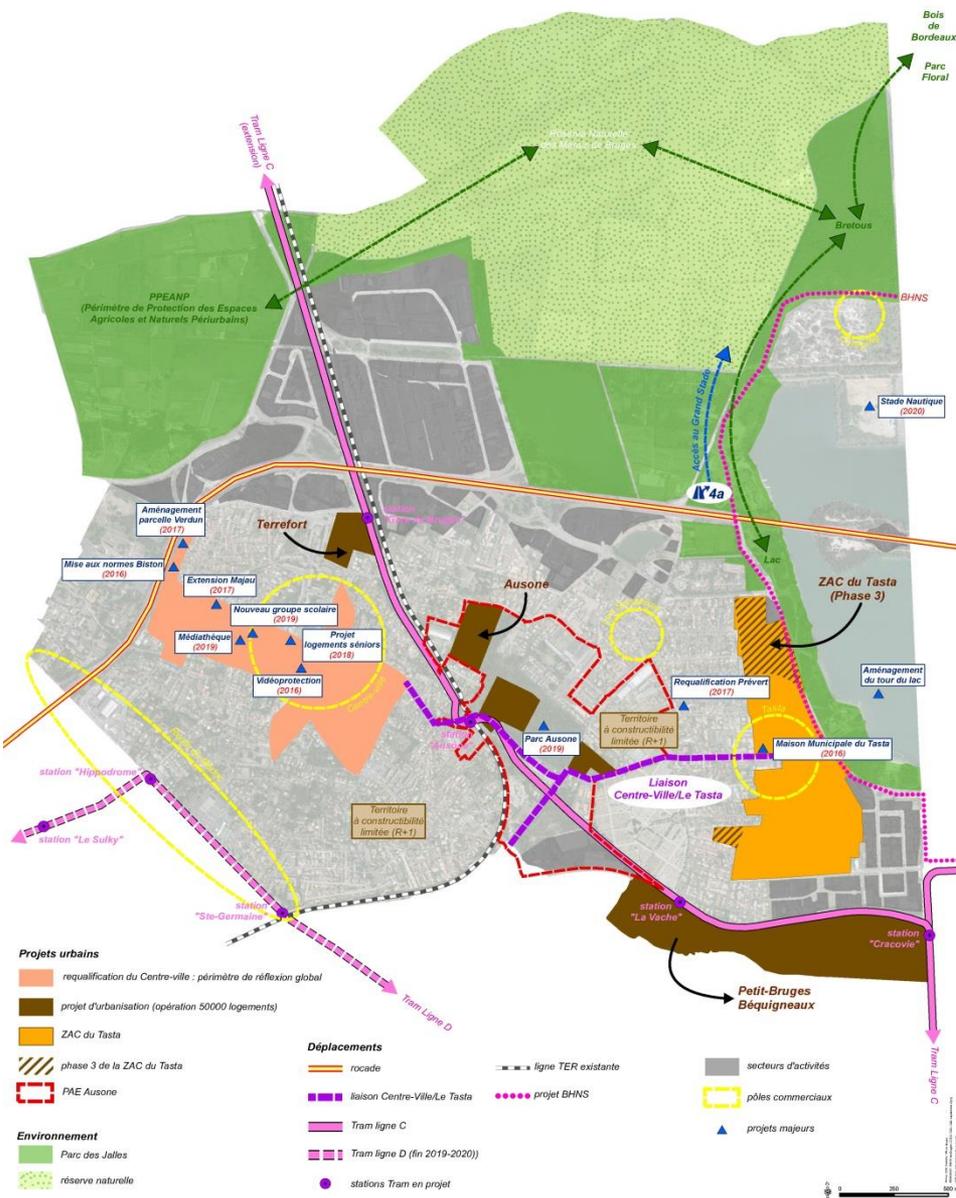
Les ensembles collectifs (historiquement le long de la route du Médoc et au sud de Terrefort) se sont développés sur le centre-ville dans les années 90.

Une nouvelle vague de création de logements collectifs dans les années 2000 avec la **ZAC des Vergers du Tasta**.

Un parc de logements récent (64% après 1975).

**Les logements locatifs sociaux** représentent 20,02% au 1<sup>er</sup> janvier 2016.

Des **sites projets** autour des axes de transports (50 000 logements).



# UN PROJET DE TERRITOIRE

Arrêté par délibération du Conseil Municipal du 29/09/2011

**Limiter** fortement l'urbanisation sur **67%** du territoire (R+1).

Les **33%** restants ont pour vocation à accueillir des **projets urbains cohérents** le long des axes structurants du tramway.

La requalification du centre-ville à travers un périmètre de réflexion global.

Le Parc des Jalles et les connexions « naturelles » entre divers espaces (PPEANP, réserve naturelle, Bretous, lac).

Des projets majeurs pour un territoire dynamique : Maison Municipale du Tasta, requalification Prévert, parc Ausone, nouveau groupe scolaire, médiathèque, stade nautique...

Une desserte multi-modale.

# UNE DÉMARCHE

## Objectif

La ville souhaite mettre en place un Schéma de Déplacements équilibré et adapté intégrant son projet de territoire et mettant en œuvre les orientations qui visent à préserver le cadre de vie et la qualité (en cohérence avec le Plan de Déplacements Urbains de Bordeaux-Métropole).

- **Maîtriser la voiture**
- **Organiser le stationnement**
- **Favoriser les transports collectifs et les modes doux**
- **Récupérer de l'espace public**

## Définition

Ce plan définit pour le territoire concerné les grands principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement en intégrant plusieurs enjeux transversaux : la protection de l'environnement, la coordination des politiques urbaines et de mobilité, l'accessibilité des transports pour tous ou encore la sécurité des déplacements.

**Il cherche à faire évoluer les comportements individuels en matière de mobilité.**

## Comportements des Brugeais

- *Seulement 7,3% des ménages sont non motorisés (22,6% sur la Métropole)*
- *Plus de 50% des déplacements se font en voiture (46% sur la Métropole)*
- *77,6% utilisent la voiture pour aller travailler (65,6% pour la Métropole)*
- *70% des déplacements en voiture font moins de 3 kms*
- *La part d'utilisation des transports en commun pour aller travailler est de 10,6% avant l'extension de la ligne C (17,3% sur la Métropole)*
- *La part de la marche pour aller travailler est de 2,7% (6,2% sur la Métropole)*
- *Celle des 2 roues est de 6,3% (7,9% sur la Métropole)*
- *Les Brugeais se déplacent moins et sur des distances plus courtes (3,8 kms contre 4,3 kms pour la Métropole)*

Source : Insee 2013

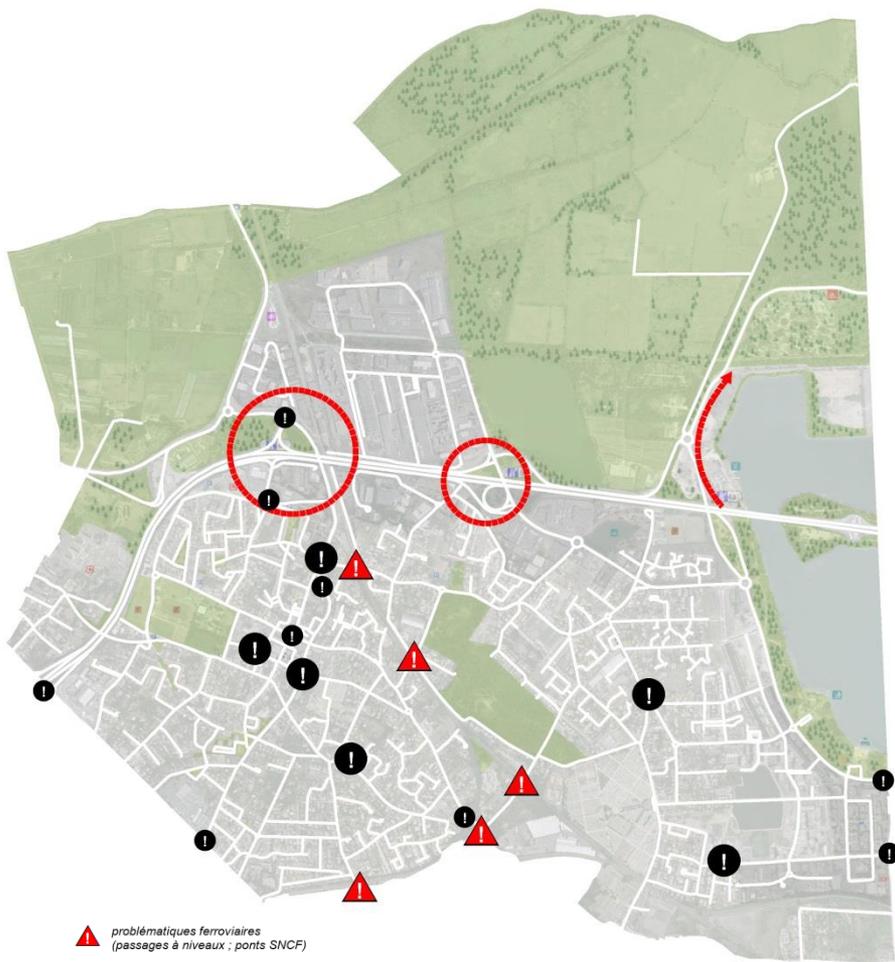
# VOIRIE INFRASTRUCTURES TRAFICS ROUTIERS



## Un réseau hiérarchisé de voirie

- La voie rapide de la rocade (cat.1) : 4 échangeurs desservent Bruges.
- Les voies urbaines principales (cat.2) : très empruntées (+3000 véh./jour), ces voies jalonnent principalement la commune du nord au sud et d'est en ouest.  
*ave. du Gal de Gaulle, ave. de l'Europe, rte du Médoc, ave. d'Aquitaine, ave. des Quatre Ponts, ave. Jean Jaurès...*
- Les voies interurbaines de liaison (cat.3) : très utilisées (1000 à 3000 véh./jour).  
*rue de la Tour de Gassies, ave. de Verdun, ave. Conrad Gaussens, ave. des Martyrs de la R. , ave. Périé, rue André Messager...*
- Les voies de desserte locale (cat.4) : certaines ont des niveaux d'utilisation identiques aux voies interurbaines.  
*rue de Lartigue, rue Pierre Andron, rue Camille Maumey, rue Ausone, rue Jean Claudeville...*

— voies rapides  
— voies urbaines principales  
— voies interurbaines de liaison



▲ problématiques ferroviaires (passages à niveaux ; ponts SNCF)

❗ points noirs de circulation

⊙ problématiques des sorties de rocade (accès, entrée de ville...) et des communes limitrophes

## Des problématiques ciblées

- La ville subit les flux (pendulaires essentiellement) des populations extérieures : Nord Médoc, Bordeaux-Nord...
- Certaines voies sont inadaptées au trafic qu'elles supportent.
- Quelques carrefours ponctuellement dangereux. *carrefour Martyrs de la R./Europe, carrefour Fleuranceau/De Gaulle*
- 3 problématiques d'engorgement de la circulation :
  - franchissements ferroviaires *passages à niveaux, ponts SNCF (Aquitaine, Maumey, Gaussens)*
  - échangeurs de rocade *entrée de ville sortie 6 et 7, accès Technobrugues/E-Parc sortie 5, accès sortie 4*
  - points noirs de circulation *carrefours à feux, dépose scolaire, flux*
- L'offre de stationnement est suffisante et adaptée (cf. étude Parcup 2015) avec notamment la généralisation de la zone bleue. *hyper centre, proximité des commerces et des équipements publics*



## Un trafic Poids-lourds maîtrisé et des zones de circulation apaisées

- 19 carrefours à feux.
- des zones 20 et 30 présentes dans l'hyper centre et dans des quartiers bien ciblés.  
*commerces du Tasta, zones pavillonnaires, Petit-Bruges...*
- des itinéraires PL bien définis grâce aux limitations instaurées.

## Les orientations pour l'avenir

### LES AMBITIONS :

- *Articuler la ville et les politiques urbaines avec l'ensemble du système de déplacement*
- *Contraindre la circulation automobile à respecter les autres usages de la rue et de la ville*
- *Créer des espaces dédiés au stationnement pour mieux les équilibrer*
- *Conduire une vraie politique du stationnement et organiser les différents usages sur le territoire*
- *Aménager l'espace public du centre-ville et trouver une synergie complémentaire entre accès/commerces/équipements publics/stationnement*

### Objectif : empêcher que Bruges ne serve d'itinéraire bis pour éviter un trafic dense

- *mise à 2x3 voies de la rocade*
- *mise aux normes de la sortie 6 et aménagement de l'entrée de ville*
- *aménagement de la sortie 5 pour un accès direct à Technobruiges/E-Parc*
- *aménagement de la sortie 4 pour un accès aux équipements nord du lac*

### Objectif : optimiser et fluidifier les liaisons à l'intérieur de la ville

- *liaison Centre-Ville/Le Tasta*

### Objectif : améliorer la qualité et la sécurité des voies très empruntées

- *poursuite de la réfection des voiries (rue Serge Déjean...)*
- *réfection des voiries dans le cadre du PAE Ausone (rue Pierre Andron, rue du Réduit...)*
- *mise en sécurité des voies ou carrefours : giratoire Périé/Manaud/Pommiès (Calicéo)...*

## Les orientations pour l'avenir

### Objectif : restreindre la circulation dans les secteurs denses en les dirigeant vers les voies structurantes

- réorganisation des circulations automobiles au Tasta (phase 3 de la ZAC)
- optimisation du plan de circulation en centre-ville dans le cadre du projet global de requalification
- études menées pour optimiser la circulation et les déplacements de certaines voies structurantes : ave. du Gal de Gaulle, ave. de la Marne, ave. d'Aquitaine, ave. des Martyrs de la Résistance, franchissement des ponts SNCF, chemin de la Grave et chemin de Picurey.

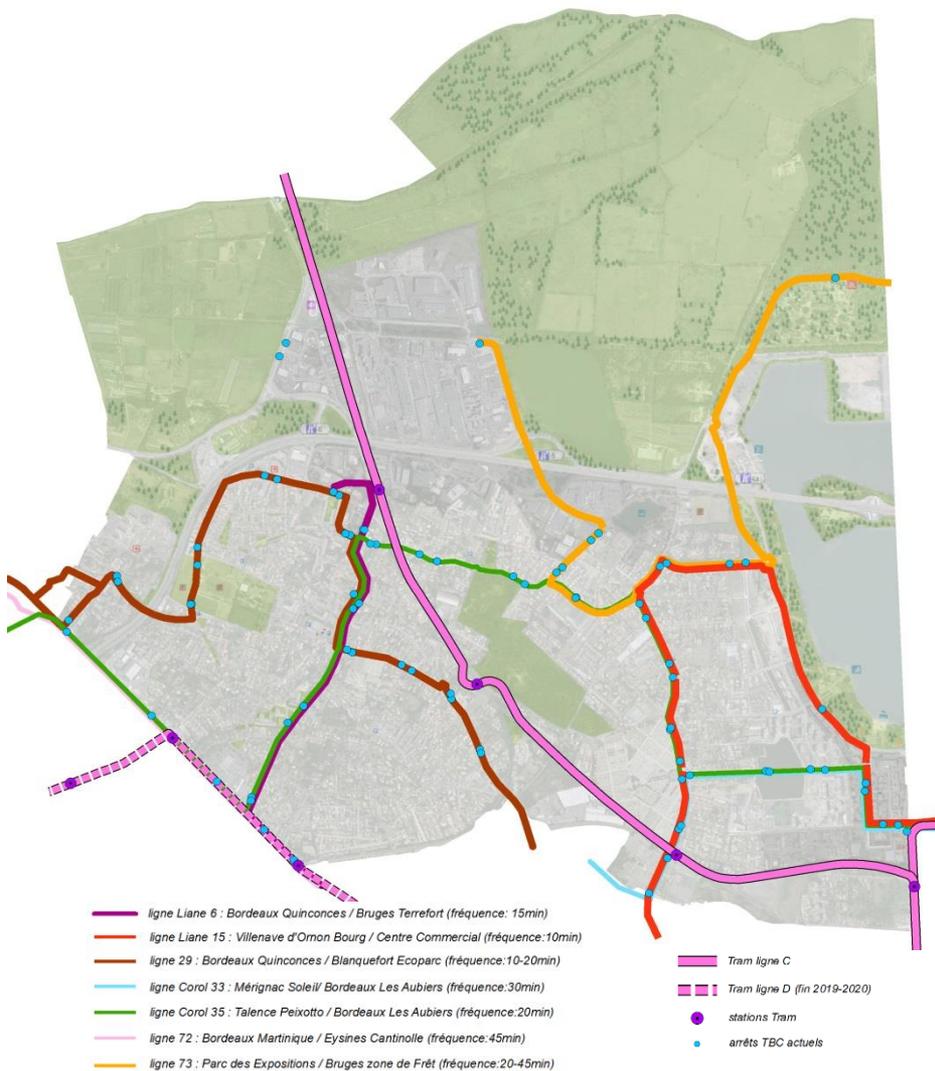
### Objectif : limiter la circulation des poids-lourds sur les axes majeurs de la zone urbaine

- mise en place d'un jalonnement adapté
- restriction de circulation sur la rue Pierre Andron à proximité du futur Parc Ausone
- accès PL via la sortie 5
- bouclage de la rue de l'Hermitte

### Objectif : adapter l'offre de stationnement à la politique des déplacements

- ratio stationnement/logement : exigence de la ville supérieure au PLU dans les projets urbains
- étude spécifique au stationnement dans le cadre de la requalification du centre-ville
- organisation du stationnement autour du pôle de la gare de Bruges et dans les secteurs de stations « tram »  
(parc-relais, étude sur le stationnement payant)
- poursuite de la zone bleue sur des secteurs prédéfinis
- réaménagement du stationnement dans les zones d'activités (Bordeaux-Frêt) tout en améliorant l'accessibilité multimodale
- réflexion avec Bordeaux-Métropole sur la mise en place d'un stationnement payant résidentiel sur les secteurs contraints
- mise en place d'un jalonnement « parking »

# LES TRANSPORTS COLLECTIFS



*Une offre étendue de transports en commun pour favoriser les liaisons intra-Bruges et avec les communes voisines*

- une ligne de tramway qui dessert le cœur de ville avec 4 arrêts existants : Cracovie, La Vache, Ausone et Gare de Bruges.
- à l'horizon 2019/2020, la ligne D empruntera la route du Médoc et offrira 2 arrêts supplémentaires : Ste Germaine et Treulon.
- 7 lignes de bus du réseau TBM pour mailler au mieux le territoire et faciliter l'intermodalité.

## Les orientations pour l'avenir

### LES AMBITIONS :

- « *Densifier* » les espaces à vivre autour d'une armature composée du réseau de transports en commun
- *Consolider et développer le maillage de transports en commun*
- *Faciliter l'intermodalité TER/Tram/Bus/Vélo*

### Objectif : favoriser et faciliter l'intermodalité

- *augmenter la capacité d'accueil du Parc-relais près de la Gare de Bruges*
- *améliorer les aménagements intermodaux autour des pôles structurants comme la Gare (stationnement vélo, VCUB, autopartage...)*
- *adapter et optimiser les horaires des bus pour faciliter les connexions avec le tram*
- *étudier la possibilité et la pertinence d'une ligne directe Tasta/Centre-ville*

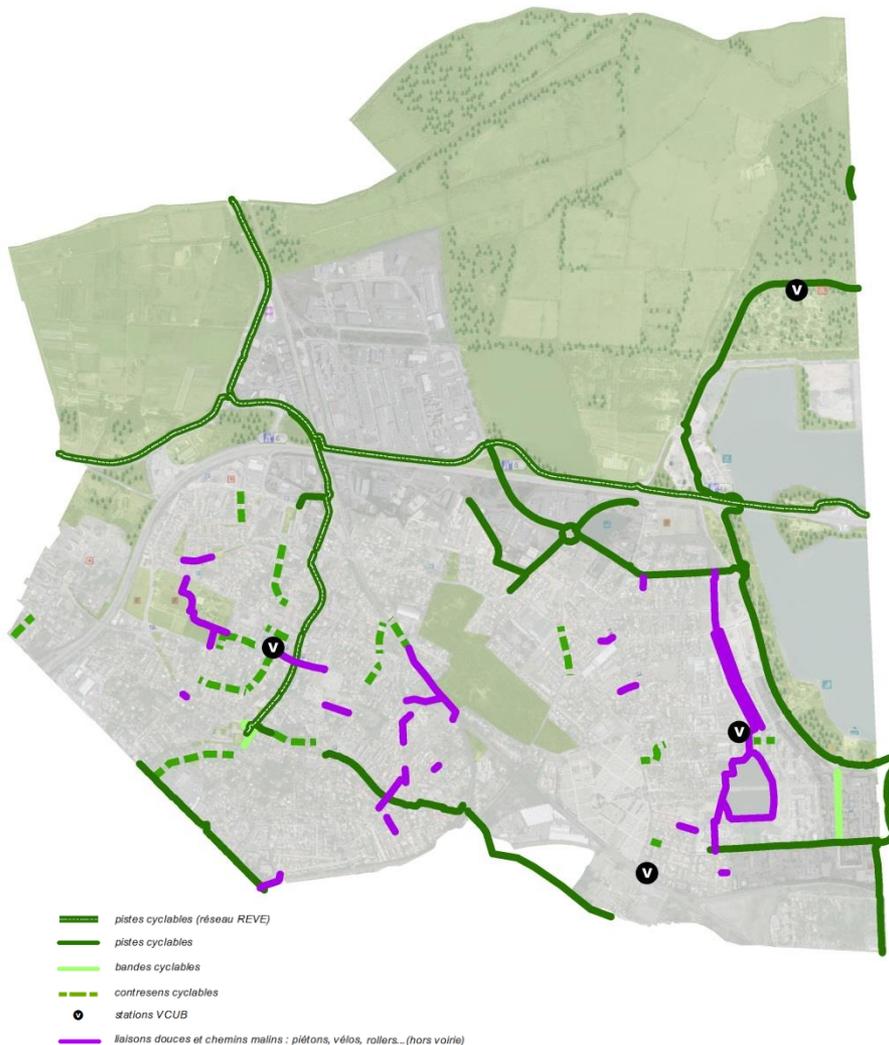
### Objectif : améliorer l'accessibilité aux transports en commun

- *étendre le réseau TBM pour connecter les quartiers isolés ou moins bien desservis*
- *améliorer la desserte du quartier du Vigean et le passage du bus rue de la Tour de Gassies*

### Objectif : optimiser l'efficacité du réseau

- *aménager une voie en site propre route du Médoc entre la rue Pascal Triat et la sortie 7 de la rocade*
- *mise en place d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur le boulevard Chaban-Delmas et autour du lac de Bordeaux pour assurer une meilleur desserte dans un quartier démographiquement dense*

# LES MODES DE DÉPLACEMENTS DOUX



## 5 types d'aménagements cyclables

- la voie verte, réservée aux déplacements non motorisés.

*Villaboïs au collège Rosa Bonheur, rue du Pont Neuf (à venir) et la ceinture ferroviaire sud Ravezies/Ste Germaine (à venir)*

- 17 kms de pistes cyclables en site propre

*Continuité est-ouest le long de la rocade, itinéraires nord-sud via le boulevard Chaban-Delmas et via l'ave. des Quatre Ponts/ave. De Gaulle/ave. de l'Europe*

- Les bandes cyclables

*Ave de Chavailles, ave. de l'Europe/rue du Jarteau*

- Les contresens cyclables, pour améliorer l'accès en liaisons douces notamment en centre-ville

*Rue du Carros, rue Th. Bellemer, ave. Charles de Gaulle, allée des Borges...*

- Les liaisons douces et chemins malins (accès piétons, vélos, rollers, hors voirie)

+ 4 stations VCUB (centre-ville/la Vache/place Jean Moulin/Camping)  
 + nombreux aménagements pour le stationnement des 2 roues (abri, arceaux, remplacement des pince-roues...)

## Les orientations pour l'avenir

### LES AMBITIONS :

- *Accentuer la qualité, le confort, la continuité et la sécurité des voies et cheminements*
- *Ré-équilibrer la part des modes de déplacements doux pour un partage de la rue plus raisonnable*
- *Mieux se déplacer pour préserver l'environnement et la qualité de l'air*
- *Faire du vélo et de la marche à pied des modes de déplacements à part entière*
- *Aménager des espaces publics de qualité qui invitent à se déplacer autrement*

### Objectif : créer des aménagements cyclables sécurisés pour optimiser le maillage

- *création d'une piste cyclable dans le cadre de la future liaison Centre-ville/Le Tasta*
- *aménagement cyclable dans le cadre du bouclage E-Parc*
- *création d'un aménagement cyclable sur le pont du Vigean*
- *continuité du réseau REVE (REseau Vélo Express), réseau à haut niveau de service jusqu'à la route du Médoc*
- *création des 2 voies vertes rue du Pont Neuf et le long de l'ancienne ceinture ferroviaire sud*
- *réflexions en cours sur les voies structurantes comme l'ave. Jean Jaurès, l'ave. Conrad Gaussens, l'ave. d'Aquitaine, l'ave. des Martyrs de la Résistance ou encore l'ave. Maryse Bastié*

### Objectif : favoriser les modes de déplacements doux dans les grands projets à venir

- *aménager la phase 3 de la ZAC du Tasta en mettant en avant les déplacements doux notamment sur la rue Pierre Ducasse et la rue de l'Avenir*
- *réflexion globale piétons/cyclistes dans le cadre de l'aménagement du Parc Ausone*
- *requalification du centre-ville : développer une politique d'espaces publics de qualité invitant à se déplacer autrement (mail hôtel de ville-parc Treulon ; ave. de Verdun...)*

## *Les orientations pour l'avenir*

### **Objectif : améliorer et sécuriser les liaisons piétonnes**

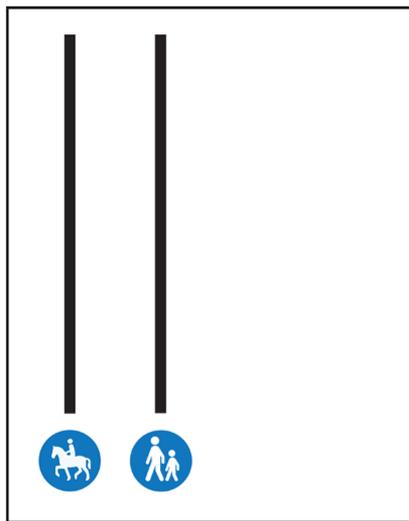
- *accès à la station Ausone depuis le giratoire de l'Escargot*
- *projet de passerelle entre la zone E-Parc et la gare de Bruges*
- *poursuite du plan de réfection des trottoirs pour favoriser les cheminements piétons*
- *mise en conformité des dépressions piétonnes*
- *aménagement d'une liaison piétonne entre la rue Durin et la rue Christian Franceries pour désenclaver le Petit Bruges et favoriser l'accès aux équipements publics du Tasta*

### **Objectif : faciliter l'utilisation des modes doux**

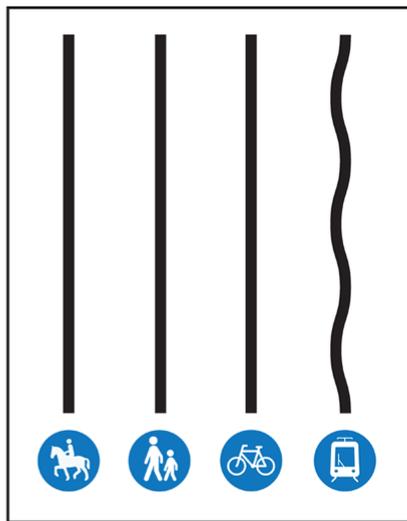
- *mise en place d'un jalonnement vélo (direction, temps de parcours)*
- *poursuivre les aménagements pour le stationnement des vélos : abris, arceaux...*
- *accompagnement de l'administration et des entreprises pour inciter les salariés à se déplacer autrement : Plan de Déplacement Entreprise (PDE) et Plan de Déplacement Administration (PDA).*
- *définir des zones apaisées au sein des quartiers en créant des liaisons piétonnes en nature comme en centre-ville*
- *définir une politique de communication dans le but de favoriser le transfert modal (ex: ambassadeurs du vélo...)*

# CONCLUSION

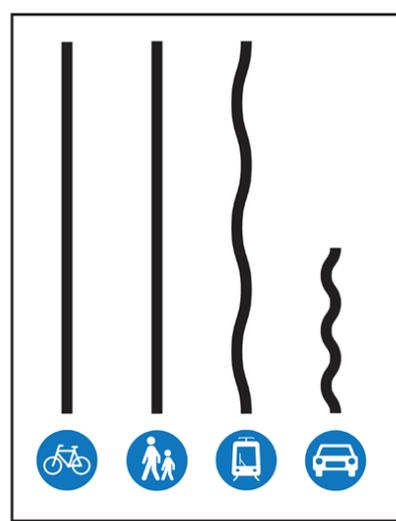
# Courte histoire de l'ingénierie du trafic



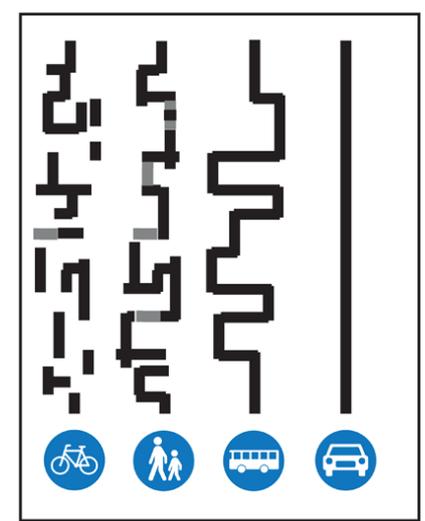
1800



1900



1920



1950 - présent

# La philosophie du schéma de déplacements dans les grandes métropoles

