

Annexe 2 : Réponses de Bordeaux Métropole aux demandes de précisions et recommandations de la garante

| Les principales demandes de précisions et recommandations de la garante  | Réponse de Bordeaux Métropole  | Délai dans lesquels les engagements pris seront tenus   | Moyens mis en place pour tenir les engagements   |
|--|--|---|--|
| Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé demeurées sans réponse ou dont la réponse nécessite d'être complétée |  |   |  |
| 1.Partager avec le public les résultats des questionnaires inclus dans la concertation.                                  | Les résultats du questionnaire présent en ligne et lors des débats mobiles seront partagés avec le public.   | Délibération du 31 mars 2023.   | Annexe à la délibération relative au projet de transport par câble du 31 mars 2023.<br><br>Publication sur le site de la participation et la page dédiée au projet sur le site de Bordeaux Métropole |
| 2.Répondre aux questions posées par les acteurs économiques à la concertation.   | <p>Les acteurs économiques ont soulevé plusieurs questions et certains ont formulé de nouvelles propositions de tracés. Les questionnements ont été de plusieurs ordres.</p> <p><b>1. La compatibilité avec les activités économiques, au regard du survol et de la covisibilité et des enjeux de sécurité (cas de Chantier Naval de Bordeaux et Marie Brizard Wine et Spirits).</b></p> <p>La réalisation du transport par câble s'inscrit dans une démarche d'assurer la compatibilité entre le futur système de transport et les activités économiques déjà présentes sur site. L'analyse de ces enjeux pourra être conduite de façon précise et pertinente dès décision du choix du tracé.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Survol et covisibilité</b> : Les études ultérieures sur le tracé qui sera retenu devront permettre d'évaluer l'incidence du survol au regard du risque de covisibilité sur le tracé retenu. Le design des cabines pourra être travaillé pour limiter la visibilité vers le sol.</li> <li>• <b>Enjeux de sécurité</b> : Bordeaux Métropole, a déjà réalisé une pré-étude permettant de mesurer les enjeux associés aux activités industrielles. Ce travail se poursuivra à chaque étape du projet et fera l'objet d'échanges avec les industriels. Une étude de sécurité sera notamment réalisée dans le cadre du dossier préliminaire de sécurité du projet qui sera instruit par les services de l'État. Cette étude sera également partagée avec les</li> </ul> | <p>Mi-2023 pour l'analyse des nouveaux tracés proposés par CNB</p> <p>Echanges à engager sur l'ensemble de ces thématiques avec les acteurs économiques à l'issue de la délibération actant les suites à donner au projet</p> | Marché public dédié à venir pour la conception détaillée du projet.  |

| Les principales demandes de précisions et recommandations de la garante                              | Réponse de Bordeaux Métropole  | Délai dans lesquels les engagements pris seront tenus                             | Moyens mis en place pour tenir les engagements  |
|--|--|---|---|
|  | <p>services instructeurs ICPE de l'État. La validation de ce dossier étant un préalable obligatoire au démarrage des travaux.</p> <p><b>2. L'interface entre le centre-commercial 4 Pavillons et le transport par câble.</b><br/>Le tracé du projet n'est pas arrêté à ce stade l'opération. Dans le cas d'un projet dont le terminus en rive droite serait « 4 Pavillons », un travail fin d'interfaces sera effectué avec le centre-commercial, et ce dès la phase des études préalables prévue au 2nd semestre 2023.</p> <p><b>3. Les tracés proposés par CNB.</b> Ces tracés présentent des contraintes soit techniques (création d'une nouvelle infrastructure de virage) soit d'insertion (absence de foncier disponible à proximité de la station New York). L'analyse des tracés est en cours et fera l'objet d'un positionnement de Bordeaux Métropole au plus tard dans le cadre de la délibération du conseil métropolitain actant les suites à donner au projet.</p> <p>Concernant les autres interrogations (risque d'actes de malveillance, servitudes, surcoût, ...) les études ultérieures permettront d'apporter les réponses et seront présentées au plus tard lors de l'enquête publique en cas de poursuite du projet.</p> |   |   |
| <p>3. Préciser au public comment le projet s'intègre dans le schéma métropolitain des mobilités.</p> | <p>Marquant un changement de prisme important, le nouveau schéma des mobilités 2020-2030 a été adopté par le conseil métropolitain le 23 septembre 2021.</p> <p>L'objectif : offrir des solutions de déplacement rapides, efficaces et adaptées à chaque personne et territoire.<br/>La Métropole a fait le choix de repenser en profondeur son approche. Cela se traduit notamment par un renforcement de la multimodalité,</p>   | <p>Information déjà à disposition du public sur le site de Bordeaux Métropole</p> | <p>Schéma des mobilités de Bordeaux Métropole disponible sur le site internet de Bordeaux Métropole et ayant fait l'objet d'une information via le magazine de Bordeaux Métropole.<br/>(Délibération n°2021-430 du 23 septembre 2021)</p> |

Annexe 2 : Réponses de Bordeaux Métropole aux demandes de précisions et recommandations de la garante

| Les principales demandes de précisions et recommandations de la garante  | Réponse de Bordeaux Métropole   | Délai dans lesquels les engagements pris seront tenus | Moyens mis en place pour tenir les engagements                                     |
|--|---|---|--|
|  | <p>c'est-à-dire une offre plus diversifiée permettant de proposer un moyen de transport pour chacun, selon ses besoins.</p> <p>Afin de désengorger les territoires les moins bien desservis, en particulier de la rive droite, l'armature globale des transports, jusqu'ici principalement conçue en étoile avec Bordeaux au centre, sera complétée par une offre conséquente de liaisons circulaires - en bus, car, vélo ou train -.</p> <p>À l'horizon 2030, ce sont ainsi une multitude de solutions complémentaires qui seront proposées, selon un réseau structurant dont la carte est consultable sur le site internet de Bordeaux Métropole. Pour mener à bien sa réalisation, le schéma des mobilités a été décliné en 19 fiches pour un plan d'actions détaillé et territorialisé.</p> <p>Le transport par câble est l'une de ces fiches actions (fiche action n°6), et s'inscrit donc dans un tout plus grand.</p> <p>Les fiches actions sont disponibles au téléchargement sur le site de Bordeaux Métropole : <a href="https://www.bordeaux-metropole.fr/content/download/141291/1754743/version/2/file/DP_Schema_des_mobilites_2020-2030_19_Fiches_Actions_20210910.pdf">https://www.bordeaux-metropole.fr/content/download/141291/1754743/version/2/file/DP_Schema_des_mobilites_2020-2030_19_Fiches_Actions_20210910.pdf</a></p> |   |  |
| <p>4. Apporter des éléments de précision sur la capacité de transport et le potentiel de fréquentation du transport par câble.</p> | <p>Un projet de transport peut se définir par deux grandes valeurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>la capacité de prise en charge des voyageurs</u></li> </ul> <p>La capacité de transport se définit notamment à l'heure de pointe, avec le nombre de voyageurs théorique que peut transporter l'infrastructure en une heure. Cette notion définit la capacité du système à répondre au besoin de transport. Les télécabines présentent d'une manière générale une capacité élevée située en fonction des technologies entre un bus express articulé et un tramway court. Cela est notamment possible grâce à la fréquence élevée des cabines.</p>   | <p>Délibération du 31 mars 2023.</p>                  | <p>Réponse apportée dans la présente annexe à la délibération du 31 mars 2023.</p> |

| Les principales demandes de précisions et recommandations de la garante | Réponse de Bordeaux Métropole   | Délai dans lesquels les engagements pris seront tenus | Moyens mis en place pour tenir les engagements |     |       |                                |       |              |       |   |       |                      |       |                                  |       |                             |       |                                 |       |  |  |
|---|---|---|--|-----|-------|--------------------------------|-------|--------------|-------|---|-------|----------------------|-------|----------------------------------|-------|-----------------------------|-------|---------------------------------|-------|--|--|
|   | <p>Dans le cadre du projet de Bordeaux Métropole, la capacité à l'heure de pointe n'est pas encore arrêtée et le sera lors des études ultérieures avec précision. Ce dimensionnement permettra de définir la fréquence de passage des cabines en stations et le nombre de cabines nécessaires à l'exploitation de la ligne. S'agissant de l'évolutivité de l'offre, une augmentation de la capacité par ajout de cabines ultérieurement sera de plus possible, sans modification de l'infrastructure si cela est prévue lors de la conception de la ligne.</p> <div data-bbox="584 624 1397 1225" style="border: 1px solid #ccc; padding: 10px; background-color: #e0f2f1;"> <p>Capacité théorique des systèmes de transport<br/>En voyage par heure et par sens (4 pers/m<sup>2</sup>)</p> <table border="1"> <caption>Capacité théorique des systèmes de transport (Voy/h/sens)</caption> <thead> <tr> <th>Système</th> <th>Capacité (Voy/h/sens)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BUS</td> <td>~1000</td> </tr> <tr> <td>BUS EXPRESS (fréquence: 3 min)</td> <td>~1500</td> </tr> <tr> <td>TÉLÉPHÉRIQUE</td> <td>~2000</td> </tr> <tr> <td>BUS EXPRESS ARTICULÉ (fréquence: 2 min 30s)</td> <td>~3000</td> </tr> <tr> <td>TÉLÉCABINE MONOCÂBLE</td> <td>~3500</td> </tr> <tr> <td>TRAMWAY COURT (fréquence: 3 min)</td> <td>~4500</td> </tr> <tr> <td>TÉLÉCABINE TRICÂBLE (OU 3S)</td> <td>~5000</td> </tr> <tr> <td>TRAMWAY LONG (fréquence: 3 min)</td> <td>~6000</td> </tr> </tbody> </table> <p>Le transport par câble répond parfaitement aux enjeux de la mobilité urbaine. Sa capacité de transport, qui s'appuie notamment sur une fréquence élevée, dépasse celle d'un bus express et est comparable à celle d'un tramway.</p> <p>Source: Cerema</p> </div> <p><b>Extrait du dossier de concertation, page 34 - graphique des capacités des systèmes de transport.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="#">La fréquentation attendue de la ligne</a></li> </ul> <p>Les chiffres annoncés au dossier de concertation sont ceux de la fréquentation attendue de la ligne à l'horizon 2030 et ne représentent</p> | Système   | Capacité (Voy/h/sens)                          | BUS | ~1000 | BUS EXPRESS (fréquence: 3 min) | ~1500 | TÉLÉPHÉRIQUE | ~2000 | BUS EXPRESS ARTICULÉ (fréquence: 2 min 30s) | ~3000 | TÉLÉCABINE MONOCÂBLE | ~3500 | TRAMWAY COURT (fréquence: 3 min) | ~4500 | TÉLÉCABINE TRICÂBLE (OU 3S) | ~5000 | TRAMWAY LONG (fréquence: 3 min) | ~6000 |  |  |
| Système   | Capacité (Voy/h/sens)   |   |  |     |       |                                |       |              |       |   |       |                      |       |                                  |       |                             |       |                                 |       |  |  |
| BUS   | ~1000   |   |  |     |       |                                |       |              |       |   |       |                      |       |                                  |       |                             |       |                                 |       |  |  |
| BUS EXPRESS (fréquence: 3 min)  | ~1500   |   |  |     |       |                                |       |              |       |   |       |                      |       |                                  |       |                             |       |                                 |       |  |  |
| TÉLÉPHÉRIQUE  | ~2000   |   |  |     |       |                                |       |              |       |   |       |                      |       |                                  |       |                             |       |                                 |       |  |  |
| BUS EXPRESS ARTICULÉ (fréquence: 2 min 30s)                             | ~3000   |   |  |     |       |                                |       |              |       |   |       |                      |       |                                  |       |                             |       |                                 |       |  |  |
| TÉLÉCABINE MONOCÂBLE  | ~3500   |   |  |     |       |                                |       |              |       |   |       |                      |       |                                  |       |                             |       |                                 |       |  |  |
| TRAMWAY COURT (fréquence: 3 min)  | ~4500   |   |  |     |       |                                |       |              |       |   |       |                      |       |                                  |       |                             |       |                                 |       |  |  |
| TÉLÉCABINE TRICÂBLE (OU 3S)   | ~5000   |   |  |     |       |                                |       |              |       |   |       |                      |       |                                  |       |                             |       |                                 |       |  |  |
| TRAMWAY LONG (fréquence: 3 min)   | ~6000   |   |  |     |       |                                |       |              |       |   |       |                      |       |                                  |       |                             |       |                                 |       |  |  |

Annexe 2 : Réponses de Bordeaux Métropole aux demandes de précisions et recommandations de la garante

| Les principales demandes de précisions et recommandations de la garante      | Réponse de Bordeaux Métropole  | Délai dans lesquels les engagements pris seront tenus | Moyens mis en place pour tenir les engagements |
|--|--|---|--|
|  | <p>pas la capacité de transport de l'infrastructure. Ainsi, pour des valeurs de fréquentation attendue entre 9 000 et 18 000 voyageurs par jour (estimations issues du modèle des déplacements de Bordeaux Métropole), l'infrastructure sera en mesure d'accepter un trafic journalier bien plus important d'environ 30 000 voyageurs.</p>   |   |  |
| <p>5. Apporter une réponse aux propositions formulées à la concertation.</p> | <p>Bordeaux Métropole s'est attaché à répondre aux questions soulevées pendant la concertation à travers le site de la participation. Ces réponses sont reprises en synthèse dans l'annexe 4 de la délibération du 31 mars 2023. Les questions qui n'ont pas obtenu de réponse et identifiées dans le bilan de Mme Azario, garante, sont relatives à la temporalité des études de métro, de robustification du tramway et des conclusions de la nouvelle enquête ménages-déplacements.</p> <p>-</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>L'étude métro</u><br/>Le schéma des mobilités et l'ensemble de ses composantes doivent permettre de répondre aux besoins de mobilités à l'horizon 2030, la création d'une ligne de métro s'inscrirait dans un calendrier à plus long terme, pour répondre aux besoins ultérieurs et sur un périmètre bien plus large. Il n'y a donc pas de concurrence entre la télécabine et un éventuel futur métro. <p>Il n'y a ainsi pas d'opportunité à attendre les conclusions de l'étude du métro pour définir les suites à donner au projet de télécabine.</p> </li> <li>• <u>La robustification du réseau de tramway</u><br/>La future étude vise à améliorer la résilience de l'ensemble du réseau de tramway, au regard d'avaries ou d'aléas éventuels. Elle est ainsi sur un champ beaucoup plus important que la seule liaison entre les deux rives. Cette étude n'a pas pour vocation première d'étudier la création de nouveaux barreaux exploités commercialement.</li> </ul> | <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p>                            | <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p>                     |

| Les principales demandes de précisions et recommandations de la garante | Réponse de Bordeaux Métropole  | Délai dans lesquels les engagements pris seront tenus | Moyens mis en place pour tenir les engagements |
|---|--|---|--|
|   | <p>Il n’y a ainsi pas d’opportunité à attendre les conclusions de l’étude de robustification du réseau tramway visant les conditions d’exploitation face aux aléas ou avaries pour définir les suites à donner au projet de télécabine.</p> <p>• <u>L’enquête ménages-déplacements</u><br/>Le modèle des déplacements de la métropole a fait l’objet d’un important recalage en 2018 à partir des résultats de l’enquête déplacements allégée de 2017 et est actualisé régulièrement depuis cette date de toutes les perspectives de développement. Ainsi, les données issues de la nouvelle enquête ménages-déplacements ne devraient pas conduire à une modification profonde des prévisions de fréquentation du projet.</p> <p>Néanmoins, ces nouvelles données seront intégrés lors des étapes ultérieures et notamment au bilan socio-économique présenté lors de l’enquête publique.</p> <p>Il n’y a ainsi pas d’opportunité à ce stade du projet à attendre les conclusions de l’enquête ménages-déplacements pour définir les suites à donner au projet de télécabine.</p> <p><u>Liaison tramway via le pont Chaban Delmas</u><br/>La réalisation d’un barreau de tramway entre Cenon Gare et la rive gauche via le pont Chaban Delmas a été écartée dans le cadre de la concertation, car présentant des difficultés techniques majeures, précisées au dossier de concertation en page 27 (extrait repris ci-dessous) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Le coût et la complexité de l’intégration de l’infrastructure tramway sur le pont levant,</i></li> <li>• <i>Le passage d’une centaine de bateaux par an, nécessitant l’interruption du trafic pendant plusieurs heures à chaque levée du pont,</i></li> </ul> | <p>-</p> <p>Mi-2023</p>                               | <p>-</p> <p>Analyse technique en cours</p>     |

Annexe 2 : Réponses de Bordeaux Métropole aux demandes de précisions et recommandations de la garante

| Les principales demandes de précisions et recommandations de la garante   | Réponse de Bordeaux Métropole   | Délai dans lesquels les engagements pris seront tenus | Moyens mis en place pour tenir les engagements                                     |
|---|---|---|--|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>La complexité de connexion de la nouvelle ligne en rive gauche avec le tram B,</i></li> <li>• <i>Malgré les possibilités d'augmentation de fréquence entre le Pont de Pierre et Cenon Gare, ces deux solutions ne permettraient pas d'offrir une fréquence intéressante entre La Buttinière et La Cité du Vin,</i></li> <li>• <i>Cette nouvelle ligne créerait une 3e branche dans le secteur La Buttinière-Cenon Gare, avec une exploitation très complexe et peu lisible pour les usagers.</i></li> </ul> <p>Pour autant, une analyse des propositions apportées lors de la concertation sur cette solution technique est en cours et sera présentée au plus tard dans le cadre de la délibération du conseil métropolitain actant les suites à donner au projet.</p> <p><u>Autres tracés</u><br/>Des tracés alternatifs ont été proposés, notamment des prolongations soit à l'est au-delà de 4 Pavillons, soit à l'ouest, au-delà d'Achard ou Cité du Vin. Ces prolongations ne sont pas réalisables en transport par câble, notamment au regard des zones fortement urbanisées à survoler.</p> |   |  |
| <p>6. Apporter des éléments de précision sur les projets urbains futurs en rive gauche, sur le secteur d'étude du projet.</p> | <p>Inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO et caractérisé par un passé industrialo-portuaire, le quartier des Bassins à Flot porte aujourd'hui un ambitieux projet de renouvellement urbain. Présentant des objectifs urbains patrimoniaux, socio-économiques et architecturaux durables, le quartier des Bassins à Flot fait notamment l'objet de réaménagements urbains visant à favoriser les déplacements en modes doux et la mixité fonctionnelle.</p>   | <p>Délibération du 31 mars 2023</p>                   | <p>Réponse apportée dans la présente annexe à la délibération du 31 mars 2023.</p> |

| Les principales demandes de précisions et recommandations de la garante                          | Réponse de Bordeaux Métropole  | Délai dans lesquels les engagements pris seront tenus | Moyens mis en place pour tenir les engagements  |
|--|--|---|---|
|  |  <p>Le programme de construction porte sur une SHON totale de 700 818 m<sup>2</sup> (soit environ 5 400 logements). Ce projet urbain se développe sur 162 hectares.</p> <p>Débuté en 2015, la réalisation de ce projet urbain doit s'achever en 2025, avec la réalisation des dernières constructions et aménagements d'espaces publics.</p> <p>En parallèle, le Grand Port Maritime de Bordeaux prévoit, entre autres dans le cadre de son projet stratégique 2021-2025, le développement du secteur compris entre la Cité du Vin et le dépôt tramway d'Achard avec le « Pôle d'excellence Garonne » qui accueillera les entreprises et startups innovantes du monde fluvial.</p> |   |   |
| 7. Préciser la nature des optimisations et renforcements du réseau Transports Bordeaux Métropole | La délégation de service public du réseau de Transports de Bordeaux Métropole a fait l'objet d'un renouvellement du contrat pour la période  | 1 <sup>er</sup> semestre 2023.                        | Communication publique organisée par Bordeaux Métropole et TBM au cours du 1 <sup>er</sup> semestre 2023. |

Annexe 2 : Réponses de Bordeaux Métropole aux demandes de précisions et recommandations de la garante

| Les principales demandes de précisions et recommandations de la garante  | Réponse de Bordeaux Métropole   | Délai dans lesquels les engagements pris seront tenus | Moyens mis en place pour tenir les engagements |
|--|---|---|--|
| <i>(TBM) dans le cadre de la Délégation de Service Public 2023-2030.</i> | <p>2023-2030. Ce contrat doit permettre d'accompagner la mise en œuvre du schéma des mobilités.</p> <p>Les évolutions du réseau, une fois celles-ci définitivement actées feront l'objet d'une communication à destination du grand public.</p> |   |  |

Annexe 2 : Réponses de Bordeaux Métropole aux demandes de précisions et recommandations de la garante

| Les principales demandes de précisions et recommandations de la garante  | Réponse de Bordeaux Métropole  | Délai dans lesquels les engagements pris seront tenus    | Moyens mis en place pour tenir les engagements  |
|--|--|--|---|
| <b>Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.</b>   |  |  |   |
| 1. Il conviendrait de prévoir une restitution de la décision du maître d'ouvrage, afin de présenter au public les critères d'analyse qui ont conduit à la décision et la manière dont il a été tenu compte de ses observations et propositions dans la décision.   | Bordeaux Métropole s'engage à réaliser une communication à destination du grand public à la suite du conseil métropolitain actant la décision des suites à donner au projet. Les modalités de cette restitution seront précisées ultérieurement (mise en ligne de la délibération, dossier de presse, information via le magazine métropolitain, autre ?).   | 2023 - Délibération actant les suites à donner du projet | Délibération actant les décisions des suites à donner au projet, éventuellement complétée d'une communication publique restant à définir. |
| 2. En cas de poursuite du projet, il conviendrait de poursuivre le processus de participation du public dans le cadre d'un <b>processus de concertation continue</b> (caractère non obligatoire), afin de l'associer aux différentes étapes de réflexion à venir autour du projet et de l'informer de son état d'avancement. | Bordeaux Métropole s'engage à mettre en place un processus d'association et d'information continue du public aux différentes étapes de réflexion à venir.  | 2023 - Délibération actant les suites à donner du projet | Dispositif dont l'organisation et le fonctionnement restent à définir.  |
| 3. Il conviendrait de poursuivre le travail avec le Comité Local Unesco Bordeaux, afin de l'associer le plus en amont possible à la réalisation de l'étude d'impact patrimoniale.  | <p>Un travail avec le Comité Local Unesco Bordeaux (CLUB) a été entamé dès le début des études de faisabilité, le projet ayant déjà fait l'objet de plusieurs présentations au CLUB. Bordeaux Métropole s'engage à poursuivre ce travail, nécessaire à la réalisation du projet et à son insertion au cœur du tissu urbain bordelais.</p> <p>En cas de poursuite du projet, et sur la base du tracé qui sera retenu, le CLUB sera associé à chaque étape clé du projet (études préliminaires, désignation du concepteur, avant-projet, projet et réalisation). Des missions spécifiques seront définies en ce sens dans les futurs contrats qui pourraient être passés dans le cadre du projet (études, MOE, entreprises travaux, ...) et une étude d'impact patrimonial spécifique sera conduite sur le tracé retenu.</p> | Tout au long du projet                                   | <p>Clause dans les futurs marchés d'études de conception du projet.</p> <p>Étude patrimoniale sur le tracé retenu.</p>                    |

Annexe 2 : Réponses de Bordeaux Métropole aux demandes de précisions et recommandations de la garante

|  |  |                                     |   |
|--|--|-------------------------------------|---|
| <p>4. Il conviendrait de poursuivre le travail avec les acteurs économiques sur la question du survol des sites industriels en lien avec la réglementation applicable aux ICPE et la prise en compte de leurs activités.</p> | <p>En cas de poursuite du projet et pour mener à bien la suite des études, un travail de coordination fin sera nécessaire avec les acteurs économiques en interface. Ce travail entamé dès la phase des études de faisabilité sera poursuivi lors des phases principales d'études (études préalables, avant-projet, projet) et de travaux. Des missions spécifiques seront définies en ce sens dans le cadre des futurs contrats qui pourraient être passés.</p> | <p>Tout au long du projet</p>       | <p>Clause dans les futurs marchés d'études de conception et travaux du projet.</p>  |
| <p>5. Il conviendrait de partager avec le public les éléments disponibles issus de l'enquête ménages-déplacements récemment menée, afin de disposer d'éléments actualisés sur les besoins de mobilité sur le territoire.</p> | <p>Les premiers éléments de l'enquête ménages-déplacements seront rendus publics par les collectivités concernées (Métropole, Département, Région,...) au cours du premier semestre 2023.</p>  | <p>1<sup>er</sup> semestre 2023</p> | <p>Plan de diffusion en cours de définition auprès des autres acteurs concernés par l'enquête ménages-déplacements (Région, Département, Bordeaux Métropole).</p> |