

# QUELLES MOBILITES SUR LA RIVE DROITE ?

**Séminaire 28 juin 2012**

M.270, maison des savoirs partagés - Floirac



## ACTES DU SEMINAIRE



## Sommaire

Programme p. 3

Intervenants p. 4

Séance plénière p. 6

**Introduction** p. 6

*Jean-Jacques Puyobrau*, adjoint au maire de Floirac

**Grenelle des mobilités : un premier bilan** p. 7

*Jean-Christophe Chadanson*, directeur d'études à l'A'urba

**Rive Droite : les enjeux opérationnels** p.23

*Jean Touzeau*, président et *Etienne Parin*, directeur du GIP GPV

**Ateliers thématiques : les axes du débat** p.28

*Animateurs* des quatre ateliers thématiques

Ateliers : la synthèse p.32

• **Atelier 1** : la voiture... a encore de beaux jours p.33

• **Atelier 2** : transport en commun... l'incontournable p.37

• **Atelier 3** : les cheminements doux... changer de rythme p.42

• **Atelier 4** : nouveaux concepts de déplacement... favoriser leur émergence p.46

Table ronde de conclusion p.50

### ANNEXES

à la suite (ap. p.62)

-Livret du participant - travail préalable aux ateliers

-Carte « enjeux actuels et futurs Rive Droite »

-Le Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitaines

-Le projet de politique vélo de la CUB

-Contribution de Michel Becerro (habitant de Carbon-Blanc – en date du 21 juin 2012)

## Programme

- 10h-12h Plénière « Le Grenelle et les enjeux de la rive droite »**
- 10h **Introduction** par *Jean-Jacques Puyobrau*, adjoint au maire de Floirac
- 10h15 **Grenelle des mobilités : un premier bilan**  
*Jean-Christophe Chadanson*, directeur d'études à l'A'urba, présente la démarche et les premières conclusions au terme de 6 mois de débats.
- 11h **Rive Droite : les enjeux opérationnels**  
*Etienne Parin*, directeur du GIP GPV, présente les principaux enjeux opérationnels de la Rive Droite, du plateau jusqu'à la plaine.
- 11h30 **Ateliers thématiques : les axes du débat**  
Les animateurs des quatre ateliers thématiques présentent les axes qui seront abordés dans l'après-midi.
- 12h-13h30 Déjeuner**
- 13h30-15h Ateliers thématiques**
- **Atelier 1 : la voiture... a encore de beaux jours**  
Animé par *Valérie Diaz*, chargée d'études à l'A'urba
  - **Atelier 2 : transport en commun... l'incontournable**  
Animé par *Catherine Bourgois*, directrice des services techniques de la ville de Cenon
  - **Atelier 3 : les cheminements doux... changer de rythme**  
Animé par *Sandrine Petit*, responsable du Pôle grandes études et planification aux services techniques et de l'urbanisme de la ville de Lormont
  - **Atelier 4 : nouveaux concepts de déplacement... favoriser leur émergence**  
Animé par *Eric Jupin*, chef de projets au Conseil général de la Gironde
- 15h15-16h30 Plénière « Les actions-leviers prioritaires »**  
Les élus de la Rive Droite avancent les actions-leviers à mettre en œuvre en priorité sur le territoire que ce soit en termes d'organisation des déplacements, de logistique urbaine, d'information ou d'incitation au changement.

## Liste des intervenants

### Catherine Bourgois

Directrice des Services Techniques de Cenon

Sortie en 1996 de l'Ecole des Ingénieurs de la ville de Paris (génie urbain), Catherine Bourgois commence sa carrière au SIAAP (Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne) en tant que chargée de projet puis, de 1999 à 2007, en tant que responsable du service Evolution du patrimoine qui s'occupe de la maîtrise d'ouvrage des opérations sur le site Seine aval (usine d'épuration d'Achères). Elle rejoint la mairie de Cenon en juin 2008 en tant que directrice adjointe des Services Techniques et depuis mars 2012, en tant que directrice des Services Techniques.

Contact : [catherine.bourgois@ville-cenon.fr](mailto:catherine.bourgois@ville-cenon.fr)

### Pierre Brébinaud

Centre stationnement et mobilités alternatives - Cub

Urbaniste de formation, Pierre Brébinaud travaille à la Communauté urbaine de Bordeaux depuis plus de dix ans sur la planification urbaine puis sur les questions de mobilités (études générales). Récemment, il a piloté l'enquête Ménage Déplacement (EMD) de 2009 et la définition de la politique vélo de la Cub (en cours de validation).

Contact : [pbrebinaud@cu-bordeaux.fr](mailto:pbrebinaud@cu-bordeaux.fr)

### Jean-Christophe Chadanson

Directeur d'études à l'A'urba

Après avoir travaillé en Martinique, en Picardie et en Alsace, Jean-Christophe Chadanson est depuis dix ans directeur d'études à l'A'urba. Animateur d'un séminaire méthode, membre de l'équipe Dynamiques Métropolitaines. Egalement membre du conseil d'administration de l'agence locale de l'Energie et du Climat, il est en charge de démarches liées à la mobilité, comme le Grenelle des mobilités métropolitaines, et de réflexions sur les différents outils au service d'une réorganisation de l'espace public.

Contact : [jc-chadanson@aurba.org](mailto:jc-chadanson@aurba.org)

### Valérie Diaz

Chargée d'études/dynamiques territoriales - A'urba

Urbaniste de formation, Valérie Diaz traite des questions de transports et déplacements associées aux réflexions en matière de planification. A ce titre, elle est chef de projet à l'A'urba du volet déplacements (ex PDU) du PLU 3.1. Valérie Diaz est également spécialisée dans les analyses des enquêtes ménages déplacements.

Contact : [v-diaz@aurba.org](mailto:v-diaz@aurba.org)

### Géraldine Di Mattéo

Chef de projet – DSED - Cub

Géographe de l'Institut de Géographie de Paris, urbaniste de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Géraldine di Mattéo a été chargée d'études urbanisme / transport dans un bureau d'étude privé bordelais (Erea conseil) entre 2001 et 2004 avant d'intégrer en qualité d'ingénieur -réfèrent "transports publics" la direction de la Stratégie et des Etudes de Déplacements (DSED) du pôle Mobilité de la Cub. Elle est en charge des dossiers de "planification des déplacements" et chef de projet "études de faisabilité du SDODM".

Contact : [gdimatteo@cu-bordeaux.fr](mailto:gdimatteo@cu-bordeaux.fr)

### Eric Jupin

Chef de projets au Conseil général de la Gironde

Attaché territorial, de formation économiste option gestion, Eric Jupin est actuellement chef de projets au Conseil général de la Gironde. Il travaille actuellement sur trois grands dossiers : l'observatoire des territoires Girondins, le design de politiques publiques et les politiques temporelles. C'est à ce titre qu'il a été sollicité pour participer aux travaux du Grenelle des Mobilités de la Cub - Atelier Rythmes urbains.

Contact : [e.jupin@cq33.fr](mailto:e.jupin@cq33.fr)



blog-rivedroite.fr

### **Etienne Parin**

Directeur du GIP GPV Rive Droite

Architecte urbaniste, Etienne Parin débute sa carrière en 1974 à l'étranger, d'abord à Philadelphie puis à Tunis, avant de rentrer en France où il exerce dans le conseil en aménagement urbain. Il fonde en 1983 à Bordeaux le cabinet TOPOS qui accompagnera jusqu'en 1994 une soixantaine de collectivités. En 1989, il devient directeur de l'association de développement local Hauts de Garonne développement puis directeur du GIP GPV Rive droite en 2001. Il est également, depuis la rentrée 2011, professeur associé à l'Institut d'aménagement, de tourisme et d'urbanisme de Bordeaux (IATU).

Contact : [etienne.parin@surlarivedroite.fr](mailto:etienne.parin@surlarivedroite.fr)

### **Sandrine Petit**

Resp. Pôle Grandes Etudes-Planification de Lormont

Diplômée de l'Ecole d'Architecture et de Paysage de Bordeaux en 1999, Sandrine Petit suit, au centre de formation des architectes d'Aquitaine (CFAA), la formation continue d'urbanisme opérationnel en travaillant au Conseil général de Charente puis à l'A'urba. Elle exerce ensuite en libéral tout en suivant le DESS urbanisme opérationnel "Ville en Projet" à l'Université de Bordeaux 3, diplôme obtenu en 2002. Elle rejoint la commune de Lormont en novembre 2002 en tant que chargée d'études à la direction des services techniques et de l'urbanisme. Ingénieur territorial depuis 2006, elle occupe actuellement le poste de responsable du pôle Grandes Etudes- Planification.

Contact : [sandrine.petit@ville-lormont.fr](mailto:sandrine.petit@ville-lormont.fr)

## Plénière

# Le Grenelle et les enjeux de la rive droite

### Introduction par Jean-Jacques Puyobrau, adjoint au maire de Floirac

Mesdames, Messieurs, bonjour. Je voudrais vous souhaiter la bienvenue sur notre commune de Floirac au nom de Madame Conchita Lacuey, députée-maire retenue ce matin à l'Assemblée Nationale, mais qui sera parmi nous pour le travail de synthèse en fin d'après-midi. Je voudrais avant tout remercier Jean-Pierre Turon que j'ai aperçu, Jean Touzeau, Maire de Lormont et Président du GPV ainsi qu'Etienne Parin que l'on ne présente plus tant son travail à nos côtés pour la défense et la mise en valeur de la Rive Droite est connu et reconnu par tous. Je voudrais également remercier l'ensemble des participants à ce séminaire : élus ici présents, responsables socio-économiques ou associatifs, citoyens engagés. Votre présence aujourd'hui confirme la pertinence de la réflexion que nous allons mener tout au long de la journée autour du thème des mobilités sur la rive droite. Nos communes connaissent en effet de profonds changements urbanistiques, démographiques et économiques qui ont des conséquences évidentes sur nos déplacements. L'arrivée du tramway, la création de deux nouveaux ponts, la prise de conscience du développement durable, le coût croissant des déplacements automobiles modifient ou vont modifier profondément nos habitudes de déplacement. Aussi, l'ensemble des collectivités, chacune bien entendu avec son niveau de compétence particulier, est concerné par ses évolutions. Cela nous oblige à avoir une vision globale et cohérente de ces problèmes, une vision pour notre rive droite, mais aussi bien évidemment pour son ancrage dans l'ensemble de l'agglomération, voire au-delà. C'est là tout le sens de ce séminaire qui, j'en suis sûr, débouchera sur des pistes de réflexion, voire des propositions pertinentes, comme à chaque fois que le GPV nous réunit pour travailler en commun. Aussi je vous remercie à nouveau, je vous souhaite un bon travail et une bonne matinée.

### Etienne Parin, directeur du GIP GPV Rive Droite

Merci Jean-Jacques. Nous allons commencer tout de suite car nous avons, comme vous le savez puisque vous avez un dossier plutôt complet en main (voir annexe pages 3 à 21, livret du participant), une journée chargée.

Le premier niveau d'information que nous souhaitons porter à une connaissance partagée ce matin concerne une initiative de la Communauté urbaine qui a confié à l'agence d'urbanisme une réflexion sur ce qu'on a appelé le Grenelle des mobilités. Jean-Christophe Chadanson, directeur d'études à l'A'urba, va vous en parler puisqu'on arrive dans la phase finale des propositions. Mais je voudrais à titre personnel d'abord saluer cette initiative.

Comme Jean-Marc Offner, directeur de l'agence d'urbanisme, le disait avant hier lors de la plénière du Grenelle, il y avait au début énormément de sceptiques sur cette initiative et j'avoue que j'en faisais parti. Mais après quelques mois, le fait de parler *intuitu personae* comme on dit, dans des ateliers de travail répétés, il y en a eu plus d'une trentaine je crois, a permis de libérer véritablement la parole et d'ouvrir un peu le regard sur la question des mobilités dont on a un peu trop tendance à penser que c'est une question de voitures et éventuellement de transports en commun. Hors, c'est beaucoup plus que ça et j'espère que la journée d'aujourd'hui va en faire la démonstration.

Le Grenelle des mobilités se termine donc, et si nous en parlons ce matin, c'est que la commande qui m'avait été passée par les élus de la Rive Droite a été initiée, en fait, certains

d'entre vous s'en souviennent peut-être, lors du dernier séminaire que nous avons tenu à Lormont au mois de décembre sur le thème de l'habitat. Lors de ce séminaire, l'Adjoint au maire de Cenon, Jean-Paul Delpech, nous avait dit : " c'est bien l'habitat, mais il y a vraiment un thème fondamental pour la Rive Droite, c'est la question des mobilités". J'avais noté cette remarque et les élus réunis en conseil d'administration du GIP ont effectivement confirmé que les mobilités sont un sujet crucial pour notre territoire. Nous savions alors que la Communauté urbaine allait traiter ce sujet dans le cadre du Grenelle qui arriverait en phase final à la fin de l'été. Nous avons donc décidé d'organiser ce séminaire à la fin juin afin qu'il puisse être une sorte de contribution de la Rive Droite au Grenelle de la Communauté urbaine. Et c'est dans cet esprit que nous avons sollicité l'agence d'urbanisme pour nous aider, non seulement sur la présentation qui va venir, mais aussi sur l'animation des ateliers.

Dans les ateliers, vous aurez des supports et des animateurs qui vous permettront de vous exprimer soit en tant que représentant d'administration si vous le souhaitez, mais également "intuitu personae" si vous le souhaitez également, la parole sera donc très libre. Voilà l'esprit dans lequel nous avons organisé cette journée.

Les actes seront publiés à la rentrée, comme ceux du précédent séminaire sur l'habitat. Ils permettront aux personnes n'ayant pu assister aux séminaires de s'informer, mais aussi aux participants de poursuivre le débat.

Je vous souhaite une bonne journée à tous et laisse la parole à Jean-Christophe Chadanson qui va nous présenter l'esprit et la substantifique moelle, on va le dire comme ça, du Grenelle.

### **Jean-Christophe Chadanson, directeur d'études à l'Agence d'urbanisme de Bordeaux-Aquitaine**

Le Grenelle des mobilités a commencé en décembre 2011 sur commande collective du président de la Cub, du président de la Région, du président du Département, du maire de Bordeaux et du préfet. Ils ont invité 120 personnes à peu près à se réunir pour répondre à un ensemble de questions problématiques que nous allons aborder tout à l'heure.

Ce Grenelle dure depuis six mois et nous sommes aujourd'hui en phase de construction d'un premier rapport qui va bientôt être envoyé aux collectivités locales, mais également à la chambre de commerce et d'industrie et à d'autres acteurs. Ce rapport est le fruit d'un travail de 120 personnes qui se sont rassemblés lors d'une trentaine de réunions, 33 exactement depuis hier. Nous avons eu 3 000 interventions, donc un travail suivi. La première version de ce rapport va donc sortir dans quelques jours et nous allons démarrer une phase de présentation aux collectivités locales et aux acteurs qui le souhaitent. Côté calendrier, il y aura un débat d'orientation sans vote le 13 juillet à la Communauté urbaine, puis il restera à organiser des présentations aux représentants de la Région et du Département. Courant septembre, nous serons en capacité, une fois toutes ces présentations faites, de revenir dans un moment collectif avec tous les participants et les élus pour voir comment les collectivités locales et les acteurs peuvent répondre à ce rapport, ce qu'ils en ont compris, comment ils souhaitent s'en saisir. Donc vous le voyez, c'est une démarche assez vivante.

Alors, **pourquoi ce Grenelle** ? Le Grenelle, vous le savez, est un format de concertation très spécifique, on y reviendra. J'ai intitulé cette présentation "*Changer de modèle de mobilité*", ça peut paraître présomptueux, mais c'est quand même un peu la question qui se pose. La démarche part d'une série de constats.

**Le premier constat** est une reconnaissance collective du fait que notre système, au niveau de la place de l'automobile dans la société, est plutôt à bout de souffle. On sait que l'automobile est un formidable outil d'émancipation, d'intensification de la vie, qui permet d'aller voir les autres, de se confronter au monde, de rétablir la coprésence comme disent certains. C'est un outil d'émancipation et de développement des personnes. Pourtant, cet outil technique est aussi très critiqué, depuis maintenant une grosse décennie, même un peu plus et ce pour deux raisons principales.

La première raison vous la connaissez tous maintenant : les déplacements mécanisés, et notamment la voiture puisqu'il s'agit d'elle, constituent une origine importante de la production de gaz à effet de serres qui contribuent au réchauffement climatique. Ce fait nous interpelle déjà dans notre production kilométrique quotidienne.

La deuxième raison, elle aussi habituelle, c'est que ce mode de déplacement est générateur d'insécurité routière, d'accidents, mais aussi plus profondément de détérioration de la qualité

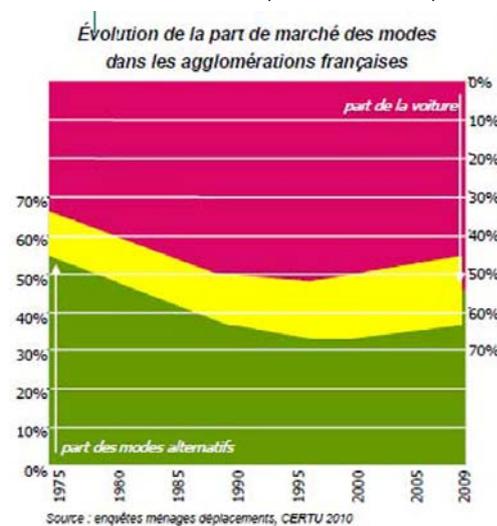
urbaine et de l'espace public. On peut dire que près des deux tiers de nos voiries n'ont pas forcément vocation à accueillir autant de voitures et qui circulent de manière aussi rapide. Toutes les rues ne servent pas à aller de Floirac au Taillan-Médoc, une grande majorité sert à vivre à proximité.

Voilà deux premières raisons de réfléchir ensemble, d'autant plus que la voiture est un mode assez oublié. En effet, si entre 1975 et 1995, la part de la voiture dans les déplacements a largement régressé, il est vrai que depuis 1995, elle se stabilise. Cette stabilisation veut dire, que ça vous plaise ou non, que la voiture a forcément une place dans les modes individuels de déplacement et des niveaux de pertinence dans les motifs et dans les territoires pratiqués. Il faut donc repenser l'usage de la voiture.

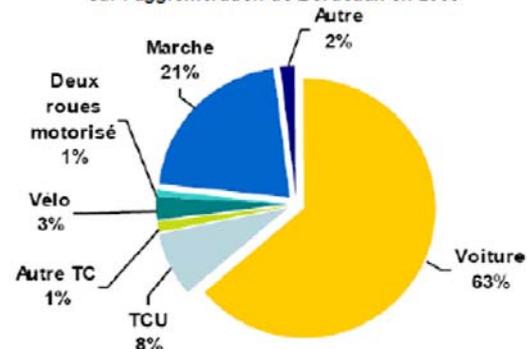
**Le deuxième constat** en creux c'est qu'on a longtemps investi, et on continue, dans les transports collectifs et heureusement puisque les 40 kilomètres de tramway réalisés entre 1996 et 2006 nous ont permis d'augmenter de deux points la part modal des transports collectifs. Sur 100 déplacements, deux de plus se font en transport collectif, et nous en sommes très contents, bien évidemment, sauf qu'il faut être objectif et se dire que ce gain n'est absolument pas à la hauteur des attentes qui avaient été exprimées. On sent donc bien que si l'on continue ces politiques publiques avec des modes roulants assez coûteux, on mettra deux, trois, peut-être quatre décennies avant de modifier profondément la donne. Donc là encore, se repose la question de la performance des transports collectifs ou plutôt du second souffle à trouver.

**Autre raison** de faire un Grenelle, en quelques chiffres :

La Gironde, c'est 4,7 millions de déplacements, soit quatre déplacements par jour et par personne. La voiture représente 68% des déplacements en Gironde, les transports en commun 7% (11% sur la Cub). Or, la voiture est un outil solo, on est plutôt seul à l'utiliser. Dans l'agglomération chaque voiture transporte 1,36 passagers, ce chiffre descend à 1,22 sur la



Modes de transport pour les déplacements journaliers sur l'agglomération de Bordeaux en 2009

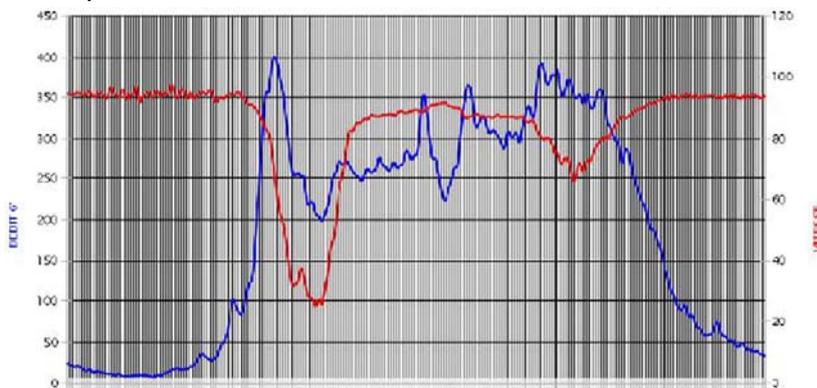


rocade. Plus intéressant encore sur la rocade, le taux de covoiturage est quasiment nul pour le motif dominant domicile-travail, c'est-à-dire l'essentiel de ce qui charge la rocade. On a ici un premier levier. Si on était un peu plus nombreux par voiture, on arriverait à baisser le trafic de manière très importante

**Quatrième enjeu** : la congestion des réseaux qui est une question récurrente. Sur le réseau de la Communauté urbaine de Bordeaux, on constate depuis 10 ans une baisse de trafic. Pour autant cette baisse ne s'est pas traduite par une réduction de l'encombrement et de la congestion puisque, parallèlement, il y a eu des investissements de requalification, d'apaisement, assez forts sur les espaces publics. C'est donc une somme nulle en termes d'encombrement, le niveau est toujours assez fort, mais la qualité de riveraineté est intéressante.

Sur la rocade, le constat est celui d'une congestion qui persiste. La DIRA (direction interdépartementale des routes atlantiques) nous dit que notre système circulatoire a une très grande fragilité à tout ce qui est micro-événement : accident, grands événements (type Vinexpo), tout ce qui sort un peu de l'ordinaire peut très vite bloquer le système. C'est un problème qui nous pose question parce qu'il faut imaginer le réseau de voiries de l'agglomération comme une roue de vélo qui aurait oublié sa jante, c'est-à-dire qu'on a une seule jante, c'est la rocade, et il y a une seule voirie qui est circulaire, le reste étant radial. Elle joue donc un rôle urbain très important.

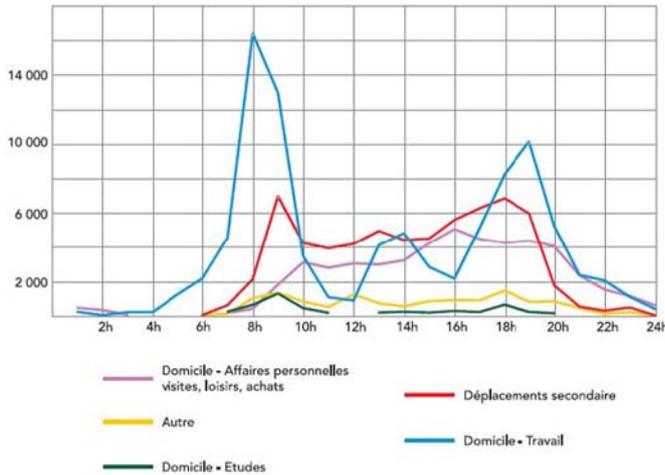
Petit exemple de cette fragilité avec cette image de la circulation entre l'échangeur 7 et 8 sur une journée moyenne du mois de janvier 2012, de minuit à 8h du matin, puis de 8h du matin à 18h puis de 18h à minuit.



Le tracé bleu correspond au débit, c'est-à-dire le nombre de voitures qui entrent sur la rocade toutes les 6 minutes. En rouge, c'est la vitesse. Ce graphique vous montre la grande fragilité du système. Le matin, il y a une arrivée massive de véhicules sur cette rocade, c'est ce que traduit la première élévation de la

courbe. A partir d'un certain nombre de voitures, le système bloque et la vitesse baisse de manière très importante, on entre en phase de congestion. Le soir c'est beaucoup moins le cas alors que vous voyez que la quantité de gens qui arrivent sur la rocade est importante, mais la vitesse baisse beaucoup moins que le matin et on a beaucoup moins de phénomènes de congestion. Cela est dû au fait qu'il n'y a pas cette pointe. Ce graphique nous permet de comprendre qu'à partir d'un seuil quantitatif, puisque le système est très fragile, tout bascule en termes de congestion et de saturation, et donc ça nous interpelle forcément sur cette notion de contraction dans le temps.

**Autre motivation** pour agir : Sur cette rocade, 64 % des usagers habitent dans l'agglomération et l'empruntent pour aller dans l'agglomération, 28% viennent de l'extérieur et vont dans l'agglomération où vers l'extérieur, 8% viennent de l'extérieur de l'agglomération et vont à l'extérieur de l'agglomération. Donc, vous voyez que ce grand réseau, sorte de colonne vertébrale des réseaux de déplacement, est un réseau local fonctionnellement. Que ça plaise ou que ça ne plaise pas, la rocade est un boulevard urbain et joue ce rôle, pas dans sa géométrie bien évidemment, mais dans son fonctionnement.

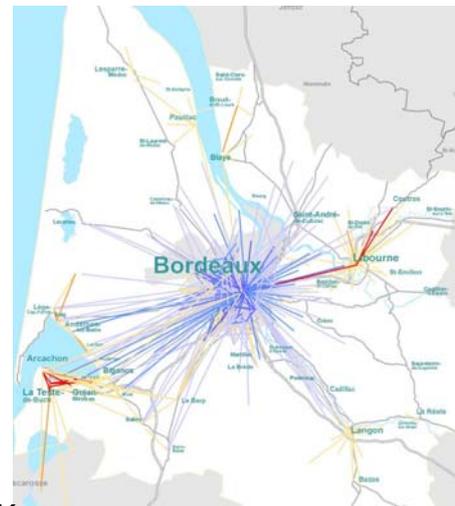


Sur ce graphique, vous voyez la charge moyenne journalière de la rocade en fonction des horaires et des motifs d'usage. Et l'on voit que sur le trajet domicile-travail le matin, cet objet technique qu'est la rocade, est un tuyau qui sert à faire passer des gens de l'agglomération qui vont bosser. Dès lors, comment s'intéresser à la mobilité professionnelle, la mobilité d'accès au lieu d'emploi puisque c'est une mobilité contrainte qui pèse très lourdement dans les difficultés quotidiennes de déplacements ?

L'autre grande justification de ce Grenelle est que nous avons, plus que jamais, **besoin d'une performance métropolitaine**, une performance économique, le contexte de crise nous le rappelle en permanence. Le besoin de dynamisation économique impose une dynamisation logistique du territoire qui se traduit par le besoin d'améliorer l'accessibilité entre tous les territoires, entre toutes les zones d'emploi.

D'un côté on a trop de voitures sur 2/3 de la voirie et, de l'autre, on a une détérioration des conditions d'accessibilité rapide et performante à l'ensemble des composantes du territoire, condition pourtant nécessaire pour qu'on puisse parler de métropole. **Si l'on veut devenir une métropole il faut qu'on ait** ce qu'ont les métropoles européennes c'est-à-dire **une capacité d'offrir** à leurs usagers **un accès rapide à différentes parties du territoire**.

Cette image en forme d'oursin montre bien la réalité des déplacements quotidiens. Les déplacements domicile-travail journaliers de commune à commune de la Gironde sont supérieurs à 100. On se rend bien compte que chaque jour quand on compte plus de 100 personnes qui partent d'une commune et qui arrivent dans une autre commune, il y a alors une grande complexité des déplacements, de leurs origines, de leurs destinations. Et l'on comprend pourquoi des objets techniques comme la rocade ou comme les grandes voiries départementales ont un rôle important pour essayer de nous permettre de traverser les territoires.

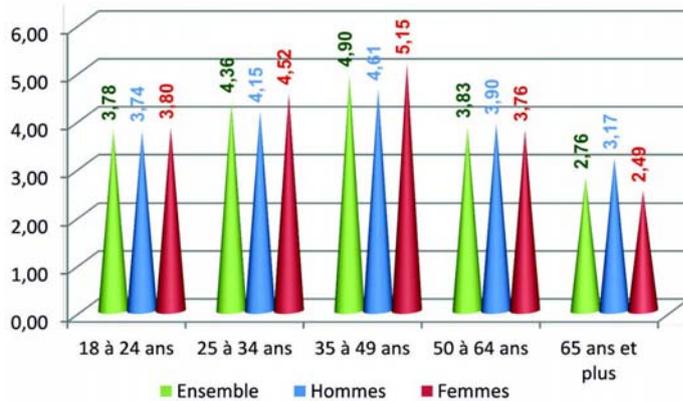


**La mobilité individuelle est très différente d'un territoire à l'autre.** Elle est faible dans l'intra-boulevard K

1,2 déplacements en voiture par jour et par personne en moyenne ; moyennement faible sur la Cub : 2,5, et extrêmement forte sur les couronnes : 3,34. En Gironde, la mobilité individuelle varie en fonction des territoires : elle est de 2,82 sur le bassin d'Arcachon et le val de l'Eyre, 3 sur le Médoc. On voit donc qu'il y a trois territoires différents : le cœur de l'agglomération ou plutôt de l'aire métropolitaine bordelaise, la couronne avec une

« surmobilité » problématique et l'ensemble des territoires girondins qui ont une mobilité individuelle assez forte.

Les images suivantes présentent la **diversité de la demande de mobilités** entre les hommes et les femmes et en fonction du niveau de formation

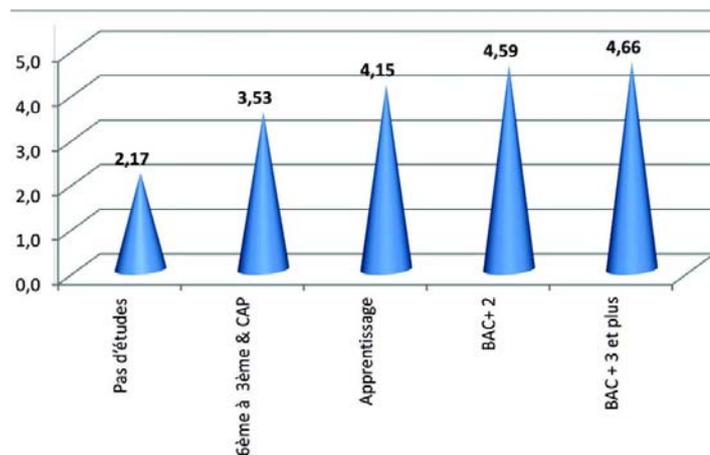


Il s'agit là d'un autre enjeu de l'intervention d'une réflexion sur les mobilités. Jusqu'à présent on a beaucoup travaillé en terme d'offres, d'infrastructures, de routes, de transports collectifs, finalement on a fait beaucoup de choses très couteuses et sans doute rassurantes parce que le côté couteux a été très visible, et il est beaucoup plus facile de communiquer sur des projets qui coûtent que sur des tuyaux d'assainissement. Pour autant,

lorsqu'on analyse les données avec précision, on se rend compte que la demande est extrêmement diversifiée. Si on regarde par exemple la mobilité quotidienne des hommes et des femmes selon l'âge, on se rend compte que jusqu'à 49 ans, les femmes sont plus mobiles, elles font cinq déplacements en moyenne par jour contre 4,61 pour les hommes. Au-delà de 49 ans, les choses s'inversent, ce sont les hommes qui redeviennent plus mobiles que les femmes, même si la mobilité chute fortement.

Cette différence est bien sûr liée au statut des femmes, à la précarité de leur statut pour beaucoup d'entre elles et au rôle qu'elles jouent aussi dans l'unité familiale. Vous savez aussi qu'il y a beaucoup d'études sur le genre dans l'espace public et l'on s'est rendu compte que les femmes pratiquaient beaucoup moins le vélo que les hommes, que le vélo était un mode globalement masculin pour une question d'appréhension, d'insécurité d'une part, mais aussi de vitesse, de mise en danger.

Ci-contre comparaison des mobilités en fonction du niveau de formation. On pourrait dire « **donne-moi ton niveau de formation, je te donnerais ton niveau de mobilité** » car plus notre niveau de formation est élevé plus on est mobile, avec toutefois des nuances car tous les salariés précaires, dont beaucoup d'ailleurs sont des femmes, sont condamnés à avoir un nombre de déplacements très élevés.



Alors pourquoi évoquer ces différences de besoins ? Parce que les politiques publiques ne peuvent imaginer des offres de service unique pour une personne standard qui est plutôt un homme blanc actif ou un étudiant. **Il faudrait pouvoir, et c'est très difficile, prendre en compte cette diversité des besoins** et se dire que, par exemple, des personnes en précarité ont besoin d'une capacité d'accessibilité à l'emploi et si c'est une voiture, c'est une voiture.

Vous voyez, il y a finalement beaucoup de motivations pour réinventer ensemble des stratégies et revoir les diagnostics... d'où **le format Grenelle**.

Le format Grenelle est assez intéressant puisqu'on a essayé de faire une concertation en répondant à un ensemble de principes "intuitu personae". Cela a plus ou moins réussi, mais globalement plutôt plus que moins. La **première règle** consistait donc à dire aux personnes invitées « vous venez avec des compétences, mais on n'a pas envie que vous défendiez votre structure, essayez plutôt de défendre une vision et essayons de produire des compromis. »

**Deuxième règle.** On a constitué **six collèges** : un collège représentant des techniciens des collectivités locales, un deuxième collège représentant les techniciens de l'Etat, un troisième collège représentant le monde des entreprises, un quatrième collège composé d'associations environnementales et d'associations liées à la mobilité, un cinquième collège composé de représentants de la vie sociale (Union départementale des Affaires Familiales, FCPE...) et un sixième collège d'experts : experts transport, chercheurs, universitaires, etc. On a mis tout ces gens ensemble, on les a réparti dans **six ateliers** avec un président et un rapporteur qui représentaient chaque collège et on leur a demandé de travailler sur **six thématiques** :

1. **Les grands déplacements** : A quoi sert la rocade ? Transit local : marchandises en ou personnes qui doit primer ?
2. **Mobilité-emploi** : Comment peut-on travailler sur cette question ?
3. **Les rythmes urbains, temporels et spatiaux**
4. **La voiture** : Comment peut-on réfléchir à une place pour la voiture autrement ?
5. **Partager le futur** : une formulation qui peut paraître bizarre, mais vous savez qu'il y a beaucoup de politiques publiques qui se donnent des objectifs et donc on s'est posé la question de la cohérence des objectifs qui étaient affichés dans les différentes politiques publiques.
6. **Les transports collectifs et l'organisation territoriale.**

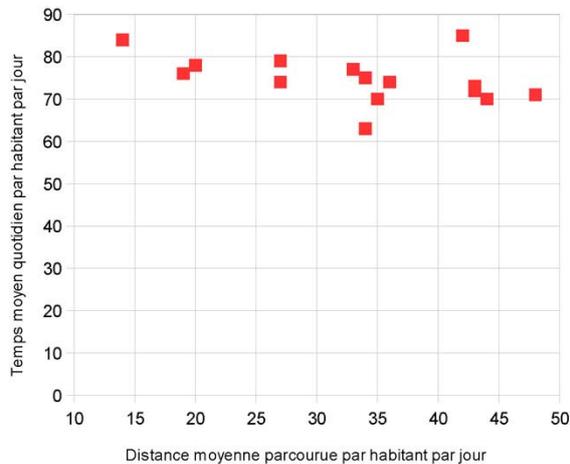
L'une des avancées, point de basculement dans la réflexion, qui nous a permis de construire une doctrine dans le Grenelle, est la suivante : la **distance = temps X vitesse**.

C'est un peu compliqué, mais on va l'expliquer simplement avec cette image de la mer qui se retire et qui revient. La vitesse de déplacement ne permet pas de gagner du temps, elle permet de gagner du territoire, ça s'appelle la conjecture de Zahavi. Une conjecture c'est quelque chose qui n'a jamais été démontré scientifiquement, mais dont on n'a jamais pu prouver le contraire.

Si on offre de la vitesse de déplacement, on constate que les gens vont aller travailler ou habiter plus loin, donc la vitesse permet de gagner du territoire. Cette adaptation se traduit par le fait que les individus en question produisent plus de kilomètres et donc contribuent à une consommation d'espace, de voiries et donc a une saturation assez rapide jusqu'à ce que le système se bloque. C'est une règle quasiment universelle avec quand même une tendance à la dégradation dans les grandes agglomérations.

Petite démonstration, si vous n'étiez pas convaincu, avec l'exemple de la Gironde.

La stabilité du budget temps en Gironde



Ce petit graphique montre en abscisse (X) la distance moyenne parcourue par habitant par jour dans les différents territoires de la Gironde et en ordonnée (Y) le temps moyen de déplacement par habitant par jour. Lorsqu'on habite dans l'intra-boulevard, on passe à peu près 84 minutes par jour à se déplacer, quand on habite dans le Médoc, on en passe 71, dans le Libournais 63, dans l'extra-rocade rive gauche 79. Il y a donc une grande proximité en termes de durée quotidienne de déplacement quel que soit son territoire d'appartenance. C'est assez troublant et ça vient confirmer cette idée qu'on a évoquée plus haut. Quand je suis en centre-ville, je vais moins loin, mais je vais moins en voiture et je mets plus de temps

parce que ma vitesse est moindre. La vitesse que m'offre le territoire est inférieure. Lorsque je suis dans le Médoc, la vitesse a priori que m'offre le territoire, jusqu'au moment où ça se congestionne et que ça devient dramatique, est supérieure et on a des différentiels de vitesse moyenne entre un intra-boulevard (10 km/h) et le Médoc (40 km/h) qui expliquent cette relative stabilité des budgets temps.

Cette notion est fondamentale parce qu'une fois qu'on a accepté ça, on se rend compte que l'individu tente toujours de maximiser un peu ses opportunités, d'intensifier sa vie dans un temps donné. On a un temps donné et on essaye de faire un maximum de choses dans ce temps donné. Cela devient problématique quand on se dit que continuer à faire de l'offre en infrastructures c'est donc offrir la capacité de plus de vitesse et on sait que cette vitesse supplémentaire va être investie rapidement. On va pouvoir habiter et vivre encore plus loin, à Longarisse, à Lacanau si on aime la mer, ce qui nous permettra de faire du surf plutôt que de parler à nos voisins dans la banlieue bordelaise. On se rend compte que nos investissements dans les infrastructures qui nous coutent très chers, ont vocation naturelle à se congestionner. Alors que fait-on ? C'est là où le Grenelle, je crois, peut apporter des solutions.

Nous avons **deux conflits à régler : urbanité-mobilité, mobilité-durabilité.**

**Urbanité-mobilité** parce qu'il y a d'un côté un besoin d'accéder rapidement au territoire de la métropole et de l'autre un besoin d'urbanité, de tranquillité dans les deux tiers des rues. Comment peut-on régler ce problème ? Ce que nous avons traduit du travail des Grenellistes, c'est qu'il faut sans doute que les politiques publiques ne cherchent pas à offrir de la vitesse, mais plutôt une stabilité des durées de déplacement, qu'on ait une durée de déplacement assez confortable que l'on soit en transport collectif ou en voiture. Il faudrait sans doute travailler à des politiques publiques qui permettent d'assurer des fluidités différenciées, lentes et rapides. Nous avons besoin de rapidité ou plutôt d'assurance d'un temps de déplacement qui permet d'aller loin mais dans certains endroits, nous avons plutôt besoin de lenteur.

Deuxième élément de doctrine construit dans le cadre du Grenelle en partant de ce conflit **mobilité-durabilité**. On ne peut plus continuer à faire uniquement de l'offre d'infrastructures, de transports collectifs, de routes... Il faudrait sans doute plutôt faire de la régulation, articuler l'offre et la demande, mais aussi optimiser l'offre, on va en parler tout de suite et optimiser les différents modes de déplacements. Optimiser l'offre, ça veut dire que lorsqu'on n'a plus beaucoup d'argent, c'est quand même le cas de beaucoup de pays européens, après s'être payés de belles infrastructures pour aller sur les plages espagnoles et portugaises, et bien, ces infrastructures, il va falloir désormais les optimiser et donc trouver des moyens d'intensifier dans le temps et l'usage, l'espace de ces infrastructures. Faire avec ce que l'on a, c'est une première politique, mais dans la mesure où ces infrastructures sont congestionnées, la question de la régulation d'accès se pose, à qui doit profiter les infrastructures en fonction du moment. C'est pour cela qu'un des axes stratégiques proposé par le Grenelle, qui sera sans doute très compliqué et prendra sûrement pas mal d'années à aboutir, est de **passer d'un droit au transport qui est le droit actuel, à un droit à l'accès**. Le droit républicain actuel veut que chaque personne, quel que soit son âge ou son genre, ait accès à n'importe quel territoire, à n'importe quel moment, avec n'importe quel mode de transport. Mais cela ne marche plus, nous avons une congestion que certains appelle un mode de régulation aveugle : soit on accepte cette congestion aveugle, soit on réfléchit et on se dit qu'il faut peut-être définir un droit à l'accès qui dépasserait le droit au transport. Un droit à l'accès, c'est se poser la question de savoir à qui doit profiter l'accès aux territoires, à quel moment, pour quelles raisons, pour quelles motivations ?

Une fois qu'on a dit ça, vous imaginez qu'il y a énormément de débats qui doivent être organisés. Faut-il favoriser certains territoires donc en défavoriser d'autres ? Faut-il favoriser certains publics donc en défavoriser d'autres ? Ce sont des questions évidemment politiques qui ont une incidence sur la gouvernance, mais aussi sur la manière dont on voit le développement d'une société. Cela pose bien sûr la question du péage urbain, de la politique de stationnement, etc. Donc dernier axe stratégique, celui de la **mobilité raisonnée**. Il faut inventer de la régulation sauf à accepter la congestion aveugle qui nous pénalise tous, qui est, certes, un mode de régulation, mais qui ne trie pas.

Dernière chose : **optimiser les différents modes de déplacement**. L'idée est simple elle revient à dire : « Essayons de faire tout pour que les politiques publiques engagées et nos comportements individuels permettent d'optimiser chaque mode de déplacement dans son niveau d'attractivité. » Ainsi la **marche à pied**, c'est high-tech, c'est moderne, c'est fun, c'est tout ce que vous voulez. C'est un mode de déplacement d'avenir dans lequel on doit mettre de la communication, de la technologie, on peut mettre de la technologie dans les chaussures ! La marche à pied a un potentiel sur les distances courtes puisque vous savez qu'un marcheur va à 4 km/h, ce qui veut dire qu'en un quart d'heure, il parcourt 1 kilomètre. Donc si tous, collectivement, on accepte de passer de 5 minutes de marche à pied à 10, et en 10 minutes on voit pas mal de chose, alors on peut développer cette pratique. Ce n'est pas pour tout le monde évidemment, ni pour tous les territoires, mais dans les pratiques quotidiennes : acheter son pain en centre-ville, aller au travail, à partir du moment où il y a acceptation d'une durée et une valorisation de cette durée, on peut développer la pratique de la marche à pied.

Même chose pour le **vélo**. Le vélo a une vitesse commerciale de 12 km/h, ce qui est supérieure à celle du tramway actuellement, donc en un quart d'heure, vous faites 3 kilomètres. Vous imaginez l'importance de ce mode et son potentiel tout à fait considérable de développement qui n'est absolument pas anecdotique en termes de report.

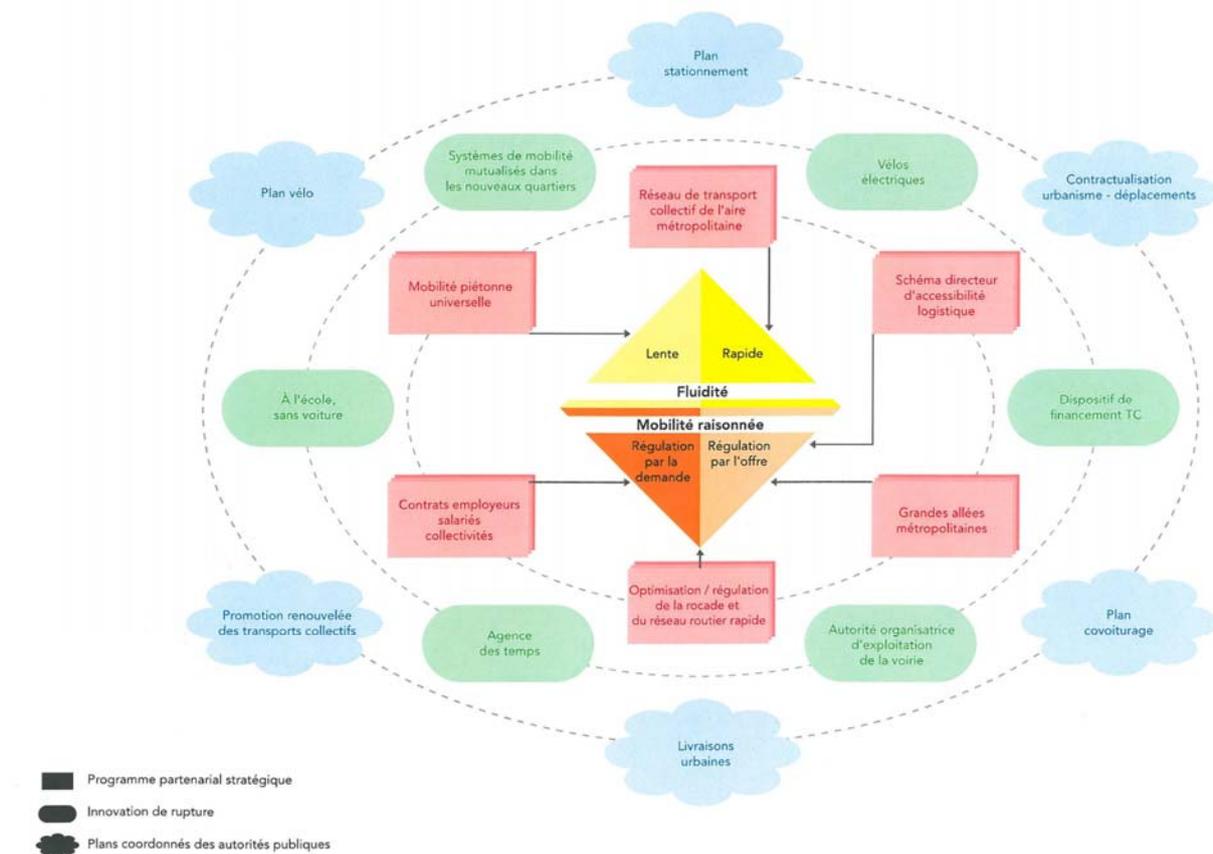
Sur la **voiture**, on peut trouver des gains d'utilisation dans le rabattement vers les transports collectifs, mais aussi dans l'intensification de l'usage de la voiture, le covoiturage, etc.

Voilà donc les éléments de doctrine construits par les 120 Grenellistes, et nous n'en sommes pas restés là, ils ont également donné **des pistes d'actions**.

Je dois vous avouer qu'on a eu un problème car la démarche a si bien fonctionné qu'on s'est trouvé au final avec une centaine d'actions ! Or, donner une centaine d'actions dans un rapport est totalement contre-productif puisque ça veut dire que chaque acteur privé ou public, chaque élu, va pouvoir dire : « Tiens, je vais prendre la B127 ou la A128 et vous avez vu j'ai bien répondu ». Les Grenellistes ont donc dû faire l'effort d'essayer de trouver des familles d'actions et 18 projets qui leur paraissaient les plus fondamentaux en termes d'efficacité pour changer de modèle de mobilité. Ce schéma, avec les 18 actions, est la cible centrale et l'objectif quadruple : fluidité lente, fluidité rapide, mobilité raisonnée, régulation par la demande et par l'offre.

Nous avons imaginé trois types d'actions à inventer.

### Grenelle des mobilités - stratégies et actions



Sur cette diapositive, les petits nuages représentent des **plans coordonnés des autorités publiques**. Il s'agit de dire que les autorités publiques, mais pas qu'elles, doivent travailler à une coordination des politiques publiques afin d'améliorer leur efficacité, on y reviendra tout à l'heure. Les petites gélules vertes en position centrale représentent des **innovations de rupture**. Nous avons fait venir une dizaine d'experts en plénière à mi-parcours et leur avons demandé de nous vendre une idée. C'était assez amusant car chacun est venu avec son idée, certaines ont été retenues, d'autres modifiées et on s'est finalement rendu-compte qu'il y avait des projets qu'on pourrait appeler des « innovations de rupture ». Il s'agit de projets

qui, lorsqu'on les engage, ne changent pas, ou du moins n'entraînent pas un changement fondamental, en termes de kilomètres parcourus, de part modal... Pour prendre un exemple concret dans le cadre d'une évaluation classique des politiques publiques, en introduisant le vélo électrique, rien ne bouge en apparence, pour autant, on sait qu'ils ont une incidence très forte d'accélération des autres projets de rupture et surtout d'action sur le changement comportemental. Le vélo électrique a un effet de déclenchement, un effet démultiplicateur comme diraient les économistes.

Les rectangles roses représentent quant à eux les **programmes partenariaux stratégiques**. Pour les Grenellistes, il faut, sur un certain nombre de projets, inventer des pilotages *ad hoc*, des pilotages et des gouvernances exceptionnels pour que les projets soient, non pas des projets portés par une institution, mais des projets partenariaux, quitte à créer une structure ou à donner une délégation de compétences à une structure. Il s'agit de réfléchir à une gouvernance, un pilotage, un suivi exceptionnel adapté à chacun de ces projets pour qu'ils deviennent une réalité. Sinon, les Grenellistes considèrent que nous n'y arriverons pas, tout simplement parce que chaque institution, chaque acteur est, d'une certaine manière, prisonnier de son identité, de son obligation territoriale, de ses équilibres techniques et politiques. Nous avons identifié six programmes partenariaux :

**La mobilité piétonne universelle**, c'est ce dont nous parlons tout à l'heure : faire de la mobilité piétonne et de sa pratique une priorité est une politique publique. Cela passe par la communication, l'information, la pédagogie, l'intervention sur l'espace public, la signalisation. Kéolis indique que 85% des usagers TBC font toujours le même itinéraire en transport collectif, tout simplement parce que, globalement, nous savons maintenant que les usagers ont une très mauvaise perception, pour ne pas dire une absence de perception et de compréhension, de l'espace, de l'unité de l'espace. Si on connaissait tous un peu l'espace, les durées de déplacements, nos temps de déplacements, nos pratiques seraient complètement différentes.

- **Le réseau de transport collectif de l'aire métropolitaine.** Le Grenelle fait le constat que toutes les agglomérations européennes millionnaires dignes de ce nom ne font pas l'économie d'un double réseau de transport collectif hyper performant. D'un côté, un réseau lent de cabotage, nous pouvons considérer que nous l'avons avec le tramway, est-il fini ou pas, c'est un autre débat. De l'autre côté, un réseau de transport collectif express, rapide qui, pour l'instant, existe ici sous la forme des cars TransGironde et du réseau TER Aquitaine. Mais ce double réseau manque peut-être de lisibilité, d'efficacité, d'une vitesse garantie pour éviter la congestion. L'idée est donc la suivante : si on veut modifier sensiblement les parts modales, on ne peut pas faire l'économie de ce réseau et donc le projet est à revoir. Ensuite, il faudra trouver les modalités de gouvernance, de financement, de suivi qui iront bien. Bien sûr, on a mis « aire métropolitaine », mais je sais qu'on pourrait dire aussi « aire urbaine » sur la Gironde car il faut que ça bénéficie à l'intégralité du territoire. C'est un projet assez simple à énoncer, mais qui nous paraît être extrêmement ambitieux.
- **Le schéma directeur d'accessibilité logistique.** Il y a beaucoup d'acteurs à la logistique, assez éparpillés, il y a beaucoup d'équipements de la logistique, assez éparpillés, il y a quelques stratégies partagées, mais elles ne sont absolument pas à la hauteur des enjeux. Si on veut assurer une performance logistique économique du territoire, il faut améliorer et garantir l'accessibilité au port et à pas mal d'autres équipements. Il faut avoir des capacités de financement permettant le transbordement des marchandises, le passage des marchandises d'un mode à un autre car si l'on a un seul équipement logistique multimodal efficace, ça veut dire que tous les poids lourds convergent sur un seul point et c'est la catastrophe. Il y a

beaucoup d'équipements dans notre territoire, nous avons donc vraiment besoin de développer une stratégie, un plan d'actions avec beaucoup plus d'ambition. Et nous avons aussi besoin d'assumer collectivement une stratégie logistique : que veut-on pour ce territoire ? Veut-on une logistique endogène, c'est-à-dire uniquement pour alimenter ses habitants ou assume-t-on le fait que ce territoire doit avoir une logistique exogène efficace qui capte et valorise une partie des flux de transit qui ne sont pas en lien avec ce territoire ? A force de ne pas régler cette question, les Grenellistes nous ont fait comprendre que nous avons fini par faire durer un conflit sur le grand contournement. Les Grenellistes nous ont dit que, certes, il y avait un dissensus sur la solution technique du grand contournement, mais qu'il n'y avait jamais eu de construction d'un consensus sur le besoin de performance économique et logistique de ce territoire, ce qui leur paraît beaucoup plus important. Que peut-on partager en termes de dynamisation de ce territoire ? Une fois que nous aurons partagé et défini une ambition, nous pourrions scénariser les solutions techniques : un grand contournement, une route pour poids lourds, du ferroviaire... Les ingénieurs que nous sommes ne manquent absolument pas d'idées, ce qui manque c'est l'argent et, plus encore, le partage de la stratégie. Là encore voilà un projet assez simple à énoncer, mais extrêmement ambitieux.

- **La régulation par l'offre, les « grandes allées métropolitaines ».** Nous devons trouver une terminologie - je pense que ça plaira à Pierre Lascabettes (architecte urbaniste NDLR) - mais l'idée, au-delà de la terminologie, c'est de dire qu'il faudrait conforter le réseau principal de voiries communautaires ou départementales, peu importe, en tout cas un réseau sur ces terres métropolitaines. Il faut assumer qu'il y ait un réseau sur lequel on puisse aller vite et aller lentement en même temps, fluidité lente et fluidité rapide. Cela nécessite de se mettre d'accord sur les manières d'aménager fonctionnellement l'espace public sur ce grand réseau pour trouver de la capacité de vitesse ou plutôt pour retrouver une garantie, une stabilité des durées de déplacement. Voilà pour la grande allée métropolitaine, les Américains ont fait des parkways, les Européens des boulevards urbains, mais c'est toute cette psychologie qui est à réinventer sur les territoires périurbains et qui rappellera des souvenirs à certains.
- **La régulation par la demande, le contrat employeur-salarié-collectivité.** Nous avons beaucoup parlé des plans de déplacement entreprise (PDE) pour en dire beaucoup de bien et beaucoup de mal. Beaucoup de bien en disant que c'était absolument nécessaire, beaucoup de mal en se disant que le système actuel de portage des plans de déplacement urbain et d'entreprise ne pouvait plus fonctionner. On a fait des PDE dans les endroits les plus problématiques parce qu'il y avait un employeur intéressé : ça pouvait être une grande collectivité, les hôpitaux, etc. C'était facile à faire et efficace en termes d'évaluation, mais il faut maintenant sans doute faire beaucoup plus, notamment améliorer les conditions d'accessibilité à l'emploi et donc trouver les modalités de construction de PDE dans des situations compliquées. Nous en parlions avec un responsable de PDE à Artigues qui, justement, est confronté à la question la plus compliquée : Comment travailler avec des petites entreprises ? L'idée des Grenellistes est donc de donner de l'ambition à ces PDE, en faire davantage, les soutenir et aller vers des contrats employeurs-salariés-collectivités, c'est pour ça qu'on ne les a pas appelé PDE ; et qui dit contrat dit engagements. Alors peut-être sommes-nous un peu naïfs, mais nous croyons qu'il y a besoin de trouver des modalités d'organisation de la mobilité des salariés. Nous nous sommes posé la question du portage de ces dispositifs : Est-ce à certains moments des entreprises, à d'autres des salariés, tout simplement parce que le chef

d'entreprise n'a pas toujours le temps de s'occuper de ces questions, des syndicats, des collectivités, bref, comment peut-on faire émerger des porteurs ?

- **L'optimisation, la régulation de la demande et du réseau routier rapide.** Ce sont des choses beaucoup plus classiques, mais dont on parle beaucoup actuellement. C'est un mélange entre **l'intensification de l'offre et de la demande**, c'est-à-dire institutionnaliser le covoiturage et utiliser la rocade et les voiries pour faire passer un peu plus de transport collectif. Le covoiturage est-il la troisième voie ou pas ? La question est posée, mais, en tous cas, intensifions l'offre et la demande sur l'infrastructure et faisons du covoiturage une pratique. Beaucoup de politiques publiques ont commencé en la matière, on peut citer le Conseil général, par exemple, qui a commencé à faire un plan de parking de covoiturage. Il s'agit donc d'articuler les différentes politiques publiques qui portent à la fois sur de l'offre et du service. Cela pose également, d'une certaine manière, la question de la **régulation du péage urbain**. Peut-on inventer un système qui priorise les déplacements selon l'utilité socio-économique en prenant en compte la fragilité des publics au niveau social ? Les tarifications des transports collectifs montrent qu'on peut tout à fait intégrer ces questions sociales, donc c'est une mesure importante.

Voyons maintenant **les évaluations de rupture (les gélules vertes)** :

- **A l'école sans voiture.** Il s'agit de promouvoir « les commodités scolaires », c'est le fait de ne plus amener ses enfants à l'école. Pourquoi ? C'est bien évidemment un plaisir pour beaucoup d'entre nous, mais le problème de l'accompagnement à l'école des enfants par leurs parents c'est qu'il pénalise l'aménagement autour des écoles, il rend plus difficile le fait de pacifier l'espace public. Par ailleurs, en termes d'apprentissage à la mobilité, nous sommes les produits d'un apprentissage par la voiture, il faudrait donc que nous ayons un peu plus le réflexe de dire à nos enfants de prendre le bus parce que l'offre existe et qu'elle est performante, de prendre le vélo ou de choisir la marche à pied, les pedibus et pour que le message soit un peu plus dur, on pourrait aller jusqu'à interdire les places de stationnement devant toutes les écoles. Pour développer cette réflexion sur l'écomobilité scolaire, il faut trouver des porteurs que ce soit le rectorat, les parents d'élèves ou les municipalités, il existe déjà des programmes durables dans les écoles, on pourrait y intégrer l'enseignement de la mobilité. Vous voyez bien que l'incidence d'une telle rupture peut être très forte sur les réseaux de déplacement, tout simplement parce que nous qui amenons nos enfants à l'école, nous convergeons ensuite ensemble sur les réseaux principaux de voiries, participant ainsi de cette saturation. Et puis il y a cette question d'indépendance : à partir du moment où je n'amène plus mes enfants à l'école en voiture, peut-être que je peux accepter d'aller au travail à vélo ou de prendre un bus, tout simplement parce que je gagne 10 minutes. Je romps ainsi, d'une certaine manière, une chaîne de mobilité et de dépendance.
- **L'agence des temps.** Derrière cette mesure, appliquée dans quelques territoires en France, il y a l'information, l'observatoire de la mobilité et des temps. Ce sont les acteurs économiques qui nous ont dit qu'ils avaient besoin d'avoir toute les informations actualisées à un seul endroit : les secteurs en travaux, les voies congestionnées, les temps de déplacement... tout simplement parce que dans leur activité logistique d'approvisionnement quotidienne, ils sont confrontés aux difficultés de circulation et ont besoin d'énormément d'informations. L'agence des temps, c'est aussi travailler sur les temporalités dans les services publics et le rapprochement des services, c'est remettre les temps et la réflexion sur les temporalités dans nos différents usages, c'est aussi promouvoir le covoiturage ou le coworking.

- **Les autorités organisatrices d'exploitation de la voirie.** Vous savez qu'il existe des autorités organisatrices d'exploitation des transports collectifs, ce sont des acteurs identifiés, mais il n'existe pas l'équivalent pour la route. Pour la route, il y a plutôt des répartitions de domanialité et des négociations entre les différents acteurs. L'idée est d'aller plus loin que les mécanismes actuels de régulation et de coordination entre les acteurs institutionnels. Ne faut-il pas qu'on ait un acteur externe qui définisse les objectifs de vitesse, de stabilité sur un réseau principal et qui, d'une certaine manière, s'impose aux acteurs qui gèrent le domaine ? Cela pourrait avoir de très fortes incidences.
- **Les dispositifs de financement des transports collectifs.** Comment va-t-on demain financer des transports collectifs ? Comment va-t-on financer leur développement ? C'est une question importante qui se pose réellement étant donné les coûts très importants de financement des transports collectifs, car plus un réseau de transports collectifs fonctionne, plus il coûte cher. Il faut donc trouver des marges de financement et pour cela inventer de nouveaux dispositifs de financement. Pour l'anecdote, on avait un chercheur, monsieur Faivre d'Arcier, qui avait proposé une idée assez amusante qui était de rendre obligatoire pour tous les utilisateurs d'une voiture d'avoir une vignette transport collectif les obligeant ainsi à financer les transports collectifs. Chacun peut continuer à utiliser sa voiture, mais tous paient un abonnement annuel aux transports collectifs... C'est une illustration parmi d'autres. Nous avons eu de larges débats entre Grenellistes sur cette notion de financement parce qu'il ne faut pas que ce soit non plus un outil de discrimination territoriale qui permette à l'aire métropolitaine de se renfermer sur son territoire et de faire payer aux autres Girondins le développement des transports urbains.
- **Le vélo électrique.** Il est souvent présenté comme un mode de déplacement anecdotique, pour autant nos différents experts nous montrent que c'est un mode de transport qui va très vite, qui est très adapté puisqu'il s'adresse aussi à des publics qui n'ont pas du tout envie de prendre le vélo pour une question de poids, d'âge, de sécurité... C'est un mode qui produit peu d'énergie, qui en consomme un peu puisque c'est électrique, donc nucléaire, encore que, pas forcément puisqu'on peut alimenter son vélo électrique par du photovoltaïque... Beaucoup d'agglomérations dans le monde, mais pas en Europe, connaissent une explosion de la pratique du vélo électrique. L'idée serait donc de promouvoir ce mode. Certains chercheurs disent que le vélo électrique remplacera la voiture. Ils ont peut-être raison, ils ont peut-être tort, en tout cas, ça peut-être un mode très efficace dans notre territoire particulièrement étalé.
- **Système de mobilité mutualisé dans les quartiers.** C'est ce qu'expérimente Bordeaux-Euratlantique, à savoir : essayer de faire des parkings mutualisés à l'occasion de projets, de constructions neuves. On voit que, de plus en plus, il va falloir essayer de mutualiser les services publics, mais aussi le stationnement, le parking et il faut donc travailler sur ces questions.

Terminons par les **plans coordonnés des autorités publiques** (nuages bleus).

- **Le plan stationnement.** Les Grenellistes considèrent qu'il n'y a aucune stratégie stationnement sur l'aire métropolitaine, ils nous le disent de manière assez forte comme le démontrent l'absence ou du moins la très faible verbalisation des infractions et le taux de contrôle du stationnement. On peut avoir toutes les réglementations qu'on veut, à partir du moment où la fourrière ne vient que pour les cas de mise en danger, il faut se dire qu'il n'y a pas de politique de stationnement. Or, on sait tous que c'est un outil extrêmement puissant et efficace, et très controversé

puisqu'il peut être pénalisant et augmenter le coût d'usage de la voiture. L'idée est donc de remettre en chantier cette question du stationnement.

- **La contractualisation urbanisme-déplacement.** Cette idée-là est une évidence, mais il faut aller beaucoup plus loin. Certains territoires ont inventé les contrats d'axes, je sais que la Région les expérimente, mais pouvons-nous inventer, à notre sauce, des outils permettant de mieux articuler les projets d'intensification urbaine des PLU et des SCOT ?
- **Le plan de covoiturage.** Ce n'est pas du tout anecdotique, il nous semble que le covoiturage est une partie de l'avenir de la voiture. Alors il va falloir trouver les moyens d'avoir une arborescence numérique car il existe vingt sites d'accès au covoiturage sur l'agglomération, vous imaginez la simplicité pour l'usager, c'est quand même assez délirant, donc on peut faire mieux ! On peut articuler sans supprimer ces sites. Comment trouver des moyens de faire une politique globale de covoiturage ? Cela passe par de l'offre de stationnement, par l'articulation numérique, par de la promotion puisqu'on a vu qu'il y a un frein essentiel au covoiturage qui est le fait d'être avec quelqu'un d'autre. C'est bête à dire, mais nous avons tous une certaine appréhension à nous retrouver dans notre voiture ou dans la voiture d'une autre personne qu'on ne connaît pas. Donc si on veut que cet usage se développe, il va falloir développer des réseaux, des communautés, un vivre-ensemble dans la mobilité pour qu'il y ait moins de distinction entre la mobilité individuelle et la mobilité en transport collectif.
- **Livraison urbaine.** La CCI (chambre de commerce et d'industrie), la Ville de Bordeaux et, dans une moindre mesure, la Cub ont été pendant quelques années assez novatrices en termes d'expérimentation sur les livraisons urbaines. On a créé des espaces de livraisons de proximité, on a expérimenté un programme sur les livraisons urbaines centrales, la livraison de nuit... Beaucoup de choses sont possibles, on peut agir sur les horaires, la promotion, mais cela ne peut fonctionner qu'avec l'accord des commerçants et des salariés.
- **Renouveler la promotion des transports collectifs,** c'est insister sur le fait que l'usager se moque de savoir à qui appartient le bus, le car ou le tramway, ce n'est pas son problème. Son problème c'est d'avoir une bonne lisibilité de l'offre. Alors toutes les collectivités locales ont des sites internet, de plus en plus puissants en termes de qualité d'information d'ailleurs, mais l'idée est toujours de gagner en lisibilité pour l'usager dans la dénomination du nom d'un réseau de lignes, dans l'identité des lignes, enfin tout ce qui peut permettre de promouvoir les pratiques.
- **Plan vélo.** Tout le monde a un plan vélo, le Département a son plan vélo, la Cub va avoir le sien, les communes également et c'est très positif, mais l'idée est de passer à la phase d'après, celle de la coordination.

Le Grenelle des mobilités avance donc 18 actions principales, maintenant que fait-on ? Je pense que c'est au territoire, et vous en êtes la preuve, d'inventer des applications de ce Grenelle.

### Etienne Parin

Merci Jean-Christophe pour avoir rendu explicite ce sujet très complexe, sans pour autant le simplifier. Avant de passer aux aspects plus spécifiques à la Rive Droite, souhaitez-vous, sur la compréhension de ce qui vient de vous être présentés, poser des questions ?

### **Jean Bac**

Je souhaiterais faire trois remarques. D'abord, merci parce que j'ai trouvé qu'il y avait effectivement beaucoup d'informations et que vous les abordez de manière humble ce qui n'est pas toujours le cas. Humble parce qu'il ne faut pas oublier que les politiques publiques qui nous conduisent à réfléchir sur nos comportements sont la suite de politiques publiques des années 50 qui nous ont conduit à supprimer le tramway et à faire des voies urbaines ; trois files de circulations sur l'avenue Thiers ou sur les quais ! Il faut donc que les cerveaux s'habituent et les comportements aussi. La deuxième remarque, qui est plutôt une suggestion : je trouve que dans ces réflexions de spécialistes souvent, voire de scientifiques, il faut laisser une place à l'irrationnel. Je me demande s'il n'y aurait pas une place pour un psychologue ou un psychanalyste à un moment donné dans ces réflexions. Juste un parallèle : les hypermarchés, le samedi après-midi, la logique, le rationnel, voudrait qu'on y trouve assez peu de retraités et massivement des gens qui travaillent et qui ne peuvent donc pas y aller en semaine. Pourtant, il y a aussi des inactifs le samedi après-midi dans les grandes surfaces et, quelque part, je pense que c'est très bien, même si c'est irrationnel, parce qu'ils viennent chercher un objectif qui n'est pas celui de la fluidité, mais celui, sans doute, de la confrontation. Puis la dernière remarque, simplement, je crois que réfléchir sur les transports est nécessaire bien sûr, c'est bien, mais je crois qu'en amont, avant le transport, il y a la notion, et vous l'avez évoquée rapidement, de rapprochement entre les lieux d'habitats et les bassins d'emplois. Des milliers de personnes travaillent à la Cité Administrative à Bordeaux, mais peu de logements sont disponibles autour, donc cette réflexion première permettrait d'éviter d'engorger les transports puisqu'elle rendrait inutile le transport.

### **Etienne Parin**

Y-a-t'il des psychiatres ou des psychologues dans le Grenelle ?

### **Jean-Christophe Chadanson**

Oui, nous avons eu un psychanalyste qui nous a dit que notre projet était fumeux et je pense même qu'il nous a invités à suivre une psychanalyse chez lui... On a eu également quelques psychologues et quelques ethnologues et, vous avez raison, à partir du moment où l'on parle de questions de comportement, on a besoin de leurs savoirs sur les comportements. Je vous donnerai une illustration qui va dans le sens de ce que vous dites. En termes d'intuition, je pense que nous sommes des êtres extrêmement ritualisés, c'est-à-dire qu'on aime bien la répétition d'un certain nombre de choses et que ces répétitions sont très rassurantes dans nos vies frénétiques. Je crois personnellement que dans nos manières de nous déplacer, il y a une part très forte de symbolique et de ritualisation. Alors il ne faut pas croire que donner accès à l'information sur plein de modes différents va changer les comportements des gens parce que nous ritualisons nos pratiques et que nous avons sans doute peut-être du coup à essayer de modifier nos rituels : que la marche soit un moment de réflexion, de silence, d'intériorisation, tout ce que vous voulez, qu'on prenne un plaisir à marcher autant qu'on peut l'avoir à écouter France culture ou Rires et Chansons dans sa voiture. Oui, la psychologie manque beaucoup, il faudra sans doute insister là-dessus. Sur le rapprochement domicile-travail et domicile-emploi, vous avez à la fois raison et à la fois tort. Vous avez raison, et en tant qu'urbaniste je serais mal venu de dire l'inverse de ce que vous venez de dire, parce que, depuis 20 ans, on ne cesse de tenter ce rapprochement et l'opération 50 000 logements en est un exemple intéressant. C'est donc un élément de politique publique très important, pour autant, une fois qu'on a dit ça, cela nous oblige quand même à être lucides. Et la lucidité montre que, dans la majorité des cas, il y a un éloignement très fort des lieux de

résidence majoritaires et des lieux d'emplois. Donc cette question est à traiter. On ne peut pas se contenter de dire qu'on va rapprocher lieux de résidence et lieux d'emploi, ça ne marche pas. Il faut à la fois, et c'est l'objet de ce projet, assurer une fluidité rapide et une fluidité lente en routière et en transport collectif, c'est le cœur du Grenelle. Énormément de gens habitent très loin de leur lieu d'emploi et habiteront toujours très loin, il faut donc partir de ce constat dominant qui est important. Il faut être ambitieux et en même temps réaliste.

### **Etienne Parin**

Monsieur Van Coppenole, vous allez nous donner un exemple de plan de déplacement des entreprises !

### **Jacques Van Coppenole**

Bonjour. Sur la commune d'Artigues, nous travaillons actuellement à un plan de déplacement, non pas entreprise, mais inter-entreprises. Un plan de déplacement entreprise concerne, comme vous l'avez dit tout à l'heure, une grosse unité où il y a beaucoup de personnel, un plan de déplacement inter-entreprises concerne toutes les entreprises sur un territoire. Nous avons donc travaillé – et nous terminons demain soir la récupération des questionnaires - sur la mobilité des salariés pour toutes les entreprises d'Artigues. La particularité d'Artigues est qu'elle compte cinq zones d'activités réparties dans la ville, nous n'avons pas de concentration majeure. On évalue que ces zones regroupent 4 000 salariés et 380 entreprises. La deuxième caractéristique d'Artigues est d'être en bordure de deux rocade : la rocade Est et la RN 89 en direction Libourne, c'est donc un territoire de passage d'itinéraires malins ou secondaires quand les grands axes sont bouchés. Le porteur de ce projet de plan de déplacement inter-entreprises est le Club d'entreprises d'Artigues puisqu'il faut une association représentative du monde économique pour être maître d'œuvre. Nous avons ensuite noué des partenariats avec la Communauté urbaine de Bordeaux, l'ADEME, la CCI, la Mairie d'Artigues et nous avons créé un club partenaires PDE (Plan de Déplacement Entreprises) pour toutes les entreprises qui voulaient également s'impliquer dans cette étude. L'idée de ce club partenaires PDE était de bien faire la distinction avec le club d'entreprises communales qui est l'association où chaque chef d'entreprises peut rencontrer son alter ego pour différentes actions aussi bien thématiques que culturelles ou conviviales. On ne voulait pas exclure les entreprises qui n'étaient pas adhérentes de ce club d'entreprises d'Artigues, donc on a créé le club partenaires PDE et on a pu avoir des aides financières de ces entreprises et des implications de chefs d'entreprise pour relayer notre message au niveau des salariés. La principale difficulté rencontrée depuis février a été de sensibiliser les salariés. Les chefs d'entreprise sont assez conscients de la nécessité d'un PDE parce qu'il y a une répercussion sur la gestion de l'entreprise, sur l'absentéisme ou sur les horaires, sur toute la régulation de l'activité de l'entreprise au cours de la journée, mais sensibiliser le salarié en tant que tel, c'est quelque chose d'assez délicat et difficile même. Certains refusent de témoigner alors que ce questionnaire est anonyme, on ne demande que la commune d'habitation, mais il y a encore des freins à vouloir s'exprimer sur des sujets qui sont quand même importants et qui nous concernent tous.

### **Etienne Parin**

Merci beaucoup pour ce témoignage. Vous avez donc bien compris l'importance de la coordination, gage d'efficacité. Nous allons avoir l'occasion d'en reparler. Une dernière question ?

### **Frédéric Petit**

Vous avez évoqué le transport multimodal, y-a-t-il un très fort enjeu sur la navigabilité du fleuve sur le transport de marchandises et même de personnes ?

### **Jean-Christophe Chadanson**

Concernant le transport de personnes, il y a un projet qui se développe au niveau communautaire mais il est vrai qu'il y a eu quelques trous dans ce Grenelle, on a assez peu parlé du fleuve, il faut le reconnaître, mis à part pour dire que ces projets étaient des projets.

### **Etienne Parin**

Nous allons en parler cet après-midi.

### **Jean-Christophe Chadanson**

Je pense que c'est peut-être vous qui allez faire émerger des propositions !

### **Etienne Parin**

On ne va pas répondre tout de suite, mais je le note et on tâchera de répondre avant la fin de la journée. Jean-Christophe, tu peux rester là parce que ta contribution va être riche et permanente.

Nous allons passer aux spécificités de la Rive Droite, parler des spécificités actuelles et surtout de la prospective puisque la Rive Droite est en train de bouger. Il y a beaucoup de projets qui vont avoir un impact très important sur la question des mobilités. J'ai excusé tout à l'heure Jean Touzeau qui était retenu en début de journée sur un autre séminaire, je vais, pour introduire cette partie de la plénière, lui laisser la parole quelques instants en tant que Président du GIP.

### **Jean Touzeau**

Bonjour, en vous priant de m'excuser, je regrette de ne pas avoir pu bénéficier d'une intervention que je sais particulièrement riche et qui a, j'en suis convaincu, passionné les participants à ce séminaire sur la mobilité Rive Droite. Ce que je me permettrais de mettre en avant à travers cette courte intervention, c'est combien ce séminaire me semble se situer à un moment particulièrement important et intéressant dans les débats qui sont ouverts sur cette question fondamentale de la mobilité. Fondamentale parce qu'elle percute la vie de centaines de milliers d'habitants dans leurs préoccupations au quotidien et, lorsque je parle de préoccupations, c'est souvent un véritable calvaire qui est vécu dans notre agglomération et sur notre Rive Droite, il ne faut pas nier cette réalité. Vous l'avez souligné en fin de vos propos, il faut toujours avoir une approche réaliste et prendre en compte le temps. Le temps qui fait que ce débat, au milieu de l'année 2012, se situe dans des perspectives, certes, mais doit tenir compte d'une phase vécue qui a transformé notre Rive Droite et de ce qui aujourd'hui doit faire parti de la boîte à outils pour que nous puissions, avec beaucoup d'humilité, le mot a été mis en avant, apporter un plus, un mieux et nous efforcer ainsi d'aller dans le bon sens.

J'évoquerai d'abord le bouleversement qui a été vécu sur cette Rive Droite, avec quelques dates qui marquent indiscutablement ces questions de mobilité. 1993, si j'ai bonne mémoire, l'ouverture de la rocade, le pont François Mitterrand et une histoire qui nous conduit en permanence, de cette phase jusqu'à aujourd'hui, à observer que les questions qui se posaient alors, sont toujours actuelles. Je pense aux traversées brutales : les grandes artères, les voies SNCF, le réseau autoroutier et les franchissements que sont les ponts

d'Aquitaine et François Mitterrand, dont l'objectif était de répondre à une préoccupation forte qui était de traverser le plus vite possible cette Rive Droite.

En 2003, l'arrivée du tramway qui relie quelques villes, pas toutes, de la Rive Droite à la rive gauche et au cœur de l'agglomération coïncide avec les évolutions du Grand Projet des Villes : le renouvellement urbain apporte une mutation des territoires et un regard différent des populations sur cette question de la mobilité.

Enfin, les perspectives. Au milieu de l'année prochaine : ouverture du pont Bacalan-Bastide - pont urbain, je le précise - et en 2017 : ouverture du pont, également urbain, Jean-Jacques Bosc. Je rappellerais - c'est peut-être un point de vue personnel, mais largement partagé –

que, pour les élus de la Rive Droite qui ont soutenu ces projets, ces ponts renvoient au traitement d'un dossier, que je ne veux pas rouvrir aujourd'hui, mais qui, à mon sens, est toujours d'actualité, qui est celui du contournement de cette agglomération, notamment pour le flux nord-sud de camions. La réponse qui a été apportée est négative avec un certain nombre d'éléments que vous avez tout à l'heure évoqués : le cabotage, le fret... plutôt qu'un contournement routier... Il suffit de reprendre le dossier qui a conduit au rejet du grand contournement. Alors je ne sais pas si vous l'avez souligné, je vais le dire brutalement, en 2012, le fret est un échec et le cabotage n'a rien apporté. Nous avons acté tous ensemble que le contournement de la métropole bordelaise ce serait la rocade avec, sur ses voies, des perspectives d'extension ou d'agrandissement dont on n'a même pas mesuré l'impact budgétaire : faire passer la rocade à 3 voies, dédier une voie au covoiturage, etc. J'espère pour ma part que nous n'en resterons pas là parce que je pense que, sur ces fondamentaux, des décisions s'imposent, les réponses n'ont pas été apportées. On ne pourra pas rester dans une situation où l'on acte que cette rocade sera le contournement avec ce qui se dessine et ce qui s'est construit et avec la réalité d'un trafic toujours intense. Les deux franchissements en perspective - Bacalan-Bastide et Jean-Jacques Bosc – concernent la circulation et les déplacements urbains avec tout ce que vous avez mis en avant sur les possibilités et les débats qui sont ouverts sur le lien domicile-travail, sur le partage de l'automobile, sur le rapprochement de l'habitant. Ces outils doivent être développés, ainsi que la prise de conscience de nos administrés, afin de nous permettre d'apporter un plus.

Par ailleurs, les perspectives 2013-2020 pour la Rive Droite ne sont pas du tout les mêmes que dans les années 1990. Aujourd'hui, nous avons des villes qui, à l'intérieur de la rocade, se sont fortement renouvelées et qui n'ont plus comme objectif d'être simplement traversées. Elles souhaitent désormais développer les cheminements doux car l'un des atouts de la Rive Droite, c'est l'accès à la ville centre en moins de 15 minutes.

Ma dernière remarque concerne les grosses difficultés vécues aujourd'hui par les communes à l'extérieur de la rocade, là où les transports en commun ont toujours des difficultés à apporter des réponses. Il y a sans doute besoin d'une prise de conscience pour faire en sorte que cette première ceinture puisse plus spontanément entrer dans le cadre des transports en commun parce que, aujourd'hui, venir en automobile de la partie Nord ou de la partie Est de l'agglomération est un véritable calvaire, plus lourd encore que celui vécu par les communes situées à l'intérieur de la rocade. Je crois qu'il faut faire de plus en plus une distinction dans nos approches sur la mobilité, et sur bien d'autres politiques, sur ce qui se situe à l'intérieur de la rocade et ce qui se situe à l'extérieur de celle-ci. Pour les raisons que j'évoquais précédemment, cette rocade constitue aujourd'hui le contournement de l'agglomération et, de plus en plus, une frontière au sein de la métropole. Pour les deux rives, c'est une nouvelle réalité de ces années 2013-2020.

A travers cette initiative qui a, et votre présence en témoigne, un très grand intérêt, je souhaite que nous puissions ensemble porter, comme nous l'avons toujours fait, au sein du débat métropolitain et des débats ouverts par le Conseil général, ce message particulier. Je crois qu'il faut revendiquer le caractère spécifique de nos préoccupations. Certaines réponses sont forcément globales, sociétales parfois, elles concernent le fret, les transports avec toute leur diversité, mais nous avons nous une réalité territoriale, des perspectives d'évolution envers ces grands équipements qui structurent Floirac, Cenon, Lormont et Bassens, qui structurent également le périurbain où nous aurons le devoir de porter une voix particulière. Je crois que c'est tout le mérite du GIP GPV et tout le mérite de ceux qui ont souhaité que nous puissions, que vous puissiez, avoir une journée de contribution et d'apports sur cette spécificité Rive Droite pour la période 2013-2020 où de grandes évolutions se dessinent. Alors celui qui est capable dans cette salle de nous dire, au-delà de trois, quatre ou cinq ans, dans quel cadre, dans quel environnement, dans quelle réalité, nous porterons ou nous ne porterons pas l'action publique, est vraiment très fort ! Pour ma part, au-delà de 3 à 5 ans maximum, je pense que, compte-tenu de ce que l'on observe sur le plan global, on a du mal à fixer des objectifs et à être sûr que ceux-ci seront la réalité de la période à venir. Et c'est aussi ce qui nous conduit à beaucoup d'humilité dans les propositions que nous pouvons mettre en avant.

### **Etienne Parin**

Merci monsieur le Président, je vais prolonger un peu vos propos. (voir annexes pages 22 et 23) Effectivement, vous avez bien compris que toutes les populations de Bassens, de Carbon-Blanc, de Sainte-Eulalie, de la Presqu'île en général sont très défavorisées par un schéma de fonctionnement de la rocade et d'accès au pont d'Aquitaine tel qu'il fonctionne aujourd'hui.

Autre élément, peut-être aussi significatif, c'est qu'il subsiste une grande asymétrie entre les trajets domicile-travail, que Jean Bac évoquait tout à l'heure, entre la rive gauche et la rive droite. Je crois que 60% des habitants de la rive droite vont travailler rive gauche, ce n'est pas le même chiffre dans l'autre sens. Aujourd'hui, la rive droite représente à peu près 11% de la population globale de la Communauté urbaine de Bordeaux, mais ne représente que 8,5% des emplois. Si, depuis la création il y a 15 ans de la Zone Franche Urbaine qui a permis d'implanter 12 000 emplois nouveaux sur la rive droite, il y a eu un rattrapage réel, un déficit persiste entraînant une asymétrie des rapports fonctionnels domicile-travail entre la rive droite et la rive gauche, ce qui impacte bien sûr la saturation de certains transports en commun et des ponts tels qu'il sont aujourd'hui.

La ligne A du tramway est aujourd'hui saturée aux heures de pointe, vous le savez bien, donc le fait de prolonger un dispositif radial, qui était au demeurant tout à fait nécessaire, va poser des questions. On peut s'interroger sur la pertinence, je suis un peu provocateur, de prolonger indéfiniment les systèmes radiaux. Ne vaudrait-il pas mieux organiser des maillages concentriques ? Nous y reviendrons.

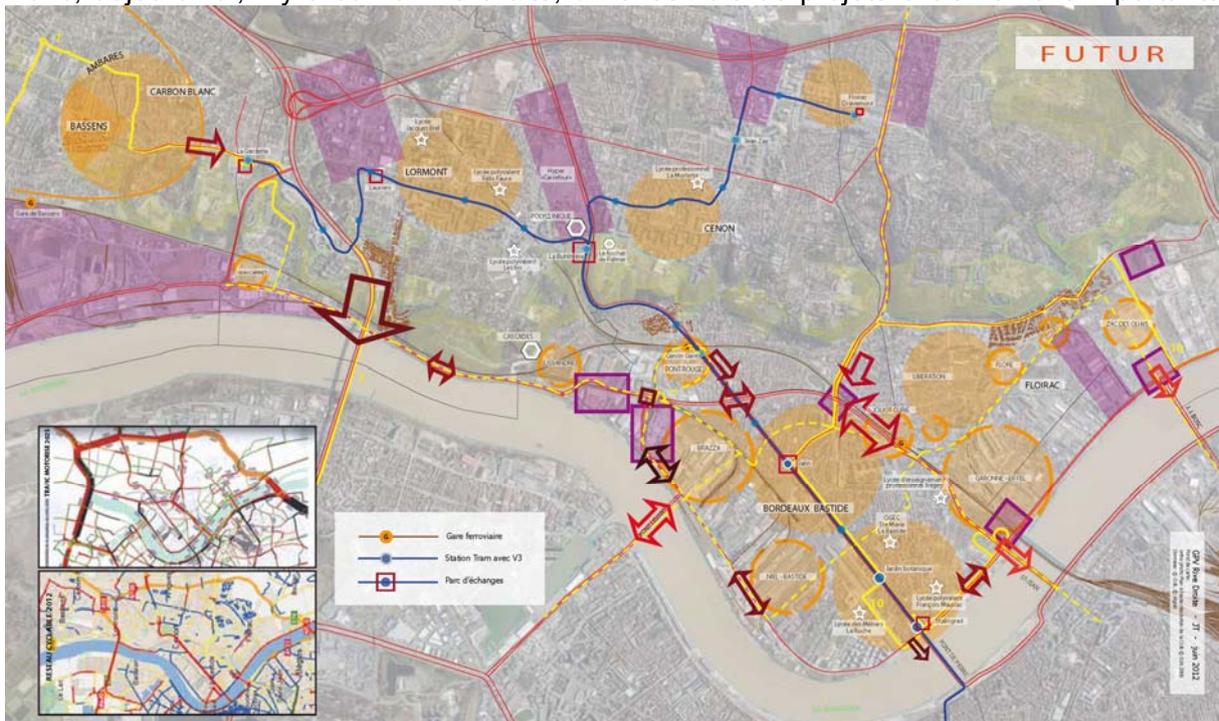
Pour autant, la rive droite est plutôt bonne élève en matière de mobilités. Jean-Christophe Chadanson nous disait tout à l'heure qu'en moyenne 11% des mobilités sur la Communauté urbaine utilisaient les transports en commun, ce taux atteint 15% sur la rive droite. Il y a certainement des explications liées à la disponibilité, tous les ménages n'ont pas trois voitures sur la rive droite, mais en tout cas c'est un premier élément.

Deuxième élément, qui m'a davantage surpris : la moyenne des déplacements en vélo sur la Communauté urbaine est de 4%, elle est pratiquement de 8% sur la rive droite. Le vélo est donc un moyen de déplacement dans la politique du quart d'heure qu'on a évoquée tout à l'heure, peut-être pas optimisé, mais qui est relativement bien utilisé sur la rive droite.

Tous ces déplacements se font bien évidemment au détriment, dans le bon sens du terme, de la voiture qui ne représente pas 60% mais un peu plus de 40% des déplacements sur la rive droite.

On a donc, pour des raisons sans doute historiques et économiques diverses, un territoire plutôt vertueux en matière de déplacement. En est-il récompensé ? C'est toute la question par rapport à un avenir proche qu'on ne connaît pas, je suis d'accord avec Jean Touzeau, en termes de capacité, mais il n'est pas interdit d'y réfléchir et de faire des projets pour le faire vivre.

Donc, aujourd'hui, il y a sur la rive droite, un ensemble de projets extrêmement importants



Il y a bien sûr les deux futurs ponts : le pont Bacalan-Bastide en 2013 et le pont Jean-Jacques Bosc en 2017. 2017, ça peut paraître loin, mais c'est extrêmement proche dans le temps.

En plus de la situation actuelle, de nouveaux générateurs de trafic (habitants et entreprises) vont s'ajouter, notamment sur la plaine, dans cet espace entre la Garonne et le coteau, un espace de 1 000 hectares qui va être extrêmement important et qui risque de changer notablement le paysage des mobilités sur la rive droite. Sur la plaine, on estime ainsi une capacité de progression de +45 000 habitants compte-tenu des projets, non pas chimériques, mais déjà avancés : les fonciers sont en cours d'acquisition ou déjà acquis, les études sont constituées, les dispositifs financiers en place ou en passe de l'être.

Citons quelques exemples : sur la ville de Bordeaux, il y a l'opération de la caserne Niel qui est une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) avec une capacité d'accueil de 3 000 logements. Sur le secteur de Brazza, au débouché immédiat du pont Bacalan-Bastide, une étude en cours propose la réalisation, pour Brazza Nord, de 6 000 logements. Au pied de coteau, les opérations Carriet, Cascades et Lissandre sur Lormont totalisent un peu plus de 1 500 logements. Sur Cenon, toujours sur en pied de coteau, on totalise à peu près 1 000 logements. Sur Floirac, avec la fin de l'opération de renouvellement urbain du quartier Libération, la fin de l'opération de la ZAC des Quais et encore près de 1 000 logements à

construire, un certain nombre de délaissés le long de cette ancienne voie ferrée désaffectée, on peut compter près de 2 800 à 3 000 logements. A cela s'ajoute la très grosse opération dont tout le monde a entendu parler maintenant, l'opération Bordeaux Euratlantique dont la partie rive droite s'appelle pour l'instant Garonne Eiffel et sur laquelle un projet a été arbitré récemment avec une projection autour de 6 700 logements nouveaux. Si on additionne toutes ces opérations et qu'on transforme le nombre de logements en nombre d'habitants, c'est-à-dire en générateurs de trafic, on atteint le chiffre de 45 000 habitants nouveaux qui dans 15 ans seront appelés à habiter sur ce territoire. Si on y ajoute les 35 000 habitants qui habitent aujourd'hui déjà sur la plaine, on atteint un total de 80 000 habitants, un poids démographique supérieur à celui de la ville de Mérignac ! Donc, en tant que générateurs de trafic, ces projets sur la plaine vont être très significatifs.

Comme le disait Jean Touzeau, les deux ponts qui vont arriver sont des ponts urbains. Alors on peut s'interroger sur le fait qu'ils ont été construits trop tôt ou trop tard, c'est un vieux débat florentin, mais on ne peut pas mettre en doute leur nécessité demain quand ces 45 000 habitants nouveaux vont s'installer sur la plaine rive droite. Je vous parle des habitants, mais si on ne veut pas qu'il y ait de déséquilibre entre les emplois et les habitants, le ratio qu'on utilise habituellement entre le nombre d'habitants et le nombre d'emplois c'est 30 % d'emplois pour 100% d'habitants. Donc 45 000 habitants, ça fait 15 000 emplois, et si l'on veut rattraper un peu le déficit que j'évoquais tout à l'heure, on atteint 17 à 18 000 emplois qu'il faut ajouter, pour partie, aux 45 000 habitants. C'est donc une ville mixte fonctionnellement qu'il faut envisager. Une ville qui va avoir un développement et des besoins endogènes dont on peut imaginer qu'une partie, effectivement, du fait du rapprochement des trajets domicile-travail, ne va pas forcément impacter l'environnement. Ceci dit, Jean-Christophe Chadanson le disait très justement, on ne peut pas obliger les gens à faire un trajet, à habiter et travailler ici ou là, ils font ce qu'ils peuvent. Il faudra donc bien utiliser ces ponts afin de garder le côté vertueux de la rive droite qui utilise plus que le reste de la Communauté urbaine, les transports en commun, le vélo... Tout cela s'accompagne bien entendu de politiques publiques cordonnées, on l'a dit, un peu volontaristes, d'une bonne adéquation programmatique entre l'arrivée de ces habitants et de ces emplois et la réalisation effective des transports en commun.

Alors, première observation, et ce n'est pas une critique pour le plaisir, le dernier des deux ponts sera réalisé en 2017. Pour des raisons foncières, d'études techniques diverses et variées, nous savons déjà qu'il est impossible de proposer une liaison entre les deux ponts, alors même qu'on utilise des délaissés SNCF, avant 2018-2019, soit presque deux ans de retard par rapport à l'ouverture du dernier des deux ponts. Cette question des ponts n'est pas qu'un problème de voirie ou de transport en commun, c'est un problème de vie quotidienne, de développement économique, de développement social. La mise en confrontation de toutes ces questions nous paraît être, du point de vue de la Rive Droite, une approche essentielle. C'est ce qu'on s'attache à faire depuis plus de dix ans avec le Grand Projet des Villes.

La première chose qu'on s'est attaché à faire, c'est que la manne des collectivités locales et de l'Etat qui était orientée sur la Rive Droite, ne réponde pas à un catalogue, mais réponde bien à un projet global de territoire. Pendant deux ans, nous avons bâti un projet global de territoire, puis la politique nationale a changé, il y a eu l'ANRU et nous nous sommes adaptés. En permanence, nous essayons, dans le cadre de l'ANRU, de raisonner territoire et l'on voit bien aujourd'hui que les quatre communes du GPV ne peuvent pas épuiser la question des déplacements et du projet de territoire quant aux mobilités. On voit bien que la deuxième couronne est directement impactée, que ce soit la presque île dans son entier, que

ce soit les villes d'Artigues, d'Yvrac, de Sainte-Eulalie ou de Carbon-Blanc, on voit bien que la coordination des territoires, et pour ça je remercie Eric Jupin et d'autres fonctionnaires du Conseil général d'être présents ici pour nous aider, est essentiel. Il faut élargir, « dézoomer ». Il faut à la fois savoir zoomer sur le quartier, c'est la vie du quart d'heure et dézoomer sur le grand territoire, c'est l'aire métropolitaine.

La rive droite, compte-tenu de ces projets et de son avenir, a un rôle principal à jouer et on ose espérer que le bon élève que nous avons été depuis quelques années puisse continuer à l'être et que nous puissions continuer à être un peu l'incubateur métropolitain, en tout cas c'est ce que nous et nos partenaires ici présents, proposons.

Il y aurait beaucoup d'autres choses à dire, mais je vous propose de passer maintenant à la présentation des quatre ateliers professionnels thématiques. L'atelier sur la voirie va être animé par Valérie Diaz de l'A'urba qui a participé activement avec Jean-Christophe Chadanson au Grenelle. L'atelier sur les transports en commun sera animé par Catherine Bourgois, directrice des services techniques de la Ville de Cenon. L'atelier sur les cheminements doux va être animé par Sandrine Petit des services techniques de la Ville de Lormont. Enfin, pour le quatrième atelier, je dois dire qu'on s'est posé des questions. La voirie, les transports en commun, les cheminements doux sont une évidence, mais on souhaitait mettre en place un atelier qui ouvre un peu le regard sur de nouvelles pratiques. On s'est dit que ça n'intéresserait peut-être pas grand monde, et nous avons eu la très heureuse surprise de voir que c'était l'atelier le plus demandé. Je trouve cela extrêmement encourageant par rapport à la démarche du Grenelle et par rapport à notre approche Rive Droite. Eric Jupin du Conseil général qui, avec Jean-Christophe Chadanson et moi, a participé à un des ateliers du Grenelle, a accepté d'animer ce quatrième atelier.

Quelques mots d'introduction, Valérie Diaz, si vous voulez bien, pour expliquer à ceux qui ne participeront pas à cet atelier là, ce qu'ils vont rater !

### **Valérie Diaz, chargée d'études à l'Agence d'urbanisme de Bordeaux Aquitaine**

Simplement quelques mots vraiment introductifs pour justifier les questions qu'on va pouvoir se poser cet après-midi avec essentiellement quelques chiffres, même s'il ne s'agit pas de rentrer dans des débats de chiffres. En préambule, j'aimerais préciser que les chiffres que je vais annoncer seront peut-être différents de ceux qu'a pu évoquer Jean-Christophe ce matin ou de ceux dont disposent les techniciens à la Communauté urbaine de Bordeaux ou au Conseil général. A chaque fois qu'on parle de chiffres qui sont issus des enquêtes ménages-déplacements ou de l'enquête grand territoire, ils sont différents car, selon le périmètre de référence, selon la base de référence, on n'obtient pas les mêmes choses. Il faut donc plutôt entendre les ordres de grandeur et si les chiffres ne sont pas complètement cohérents, ce n'est pas pour autant qu'ils sont faux.

Aujourd'hui, on l'a dit, nous avons 2,5 millions de déplacements par jour sur la Cub et ce nombre de déplacements va nécessairement augmenter mécaniquement parce qu'on est dans un territoire qui devrait connaître encore de la croissance démographique. On parle d'une agglomération millionnaire, ça veut dire 300 000 déplacements de plus à un horizon 2030-2035. On n'est peut-être pas vraiment calé sur l'horizon, mais en tout cas c'est une perspective. 300 000 déplacements de plus, c'est plus d'un million de déplacements quotidiens qu'il faudra gérer. Ce million concerne les personnes, les résidents, ça ne tient pas compte des flux économiques, des flux de marchandises. Etienne Parin l'a dit, 45 000 habitants supplémentaires sur la Rive Droite, c'est près de 200 000 déplacements

supplémentaires tous les jours qu'effectueront les résidents. Il faut avoir ces chiffres en tête comme ordre de grandeur.

Ce qu'on pourrait dire aussi c'est que les partages modaux, c'est-à-dire la répartition des déplacements par mode, évoluent assez lentement parce que la place de la voiture est écrasante. On a donc l'impression que les évolutions sont assez faibles pour les transports collectifs. On dit qu'on a gagné deux points entre 1998 et 2009 sur la Cub, ce qui paraît peu, mais en termes de pratiques, ce sont des changements fondamentaux, deux points de déplacements de plus en transport collectif urbain en dix ans, c'est plus de 35% de volume de déplacements quotidiens supplémentaires ! Alors, certes nous sommes sur des volumes assez faibles par rapport à la voiture, mais on n'a pas conscience que les évolutions sont quand même très importantes. On pourrait également citer le vélo qui n'a gagné dans le même temps qu'un point, mais c'est 25% de déplacements quotidiens supplémentaires effectués en vélo par les résidents de la Cub !

Pour autant, le développement nécessaire des transports collectifs engagé via toutes les Autorités Organisatrice de Transport (AOT) sur le territoire, et qui fait évoluer sensiblement les choses, ne doit pas faire oublier que les déplacements en voiture resteront importants à court et moyen termes. Donc, si on doit bien sûr s'intéresser au développement des transports collectifs, aux mobilités actives, « l'automobilité » devra être gérée aussi encore un bon moment. Faut-il encadrer, voire contraindre ? C'est ce que nous évoquerons cet après-midi dans les pistes de solution.

Quels sont les leviers de ces changements et de cette gestion de l'automobilité ? Je citerai encore quelques chiffres. Aujourd'hui, 70% des déplacements de moins d'un kilomètre se font à pied, 25% se font en voiture. Mais quand on regarde les déplacements d'un à deux kilomètres, donc des déplacements qui peuvent se faire pour partie à pied ou à vélo, et bien c'est 70% de ces déplacements qui sont effectués en voiture ! Sur les déplacements courts, il y a donc des efforts à faire et il y a un potentiel fort de report modal.

Il y a aussi des réflexions à mener sur la possession de la voiture, parce qu'aujourd'hui on se rend compte que les taux de motorisation sont relativement stables, or 93% du temps en journée, entre 7h et 22h, la voiture est en stationnement. Cela doit nous interroger ! Devons-nous tous avoir une voiture ? Devons-nous tous habiter à côté d'elle ? N'a-t-on pas des réflexions à mener sur des couplages stationnement-habitat, sur des formes d'auto-partage ? Dans les potentiels de report modal, on sait qu'il n'y a que moins d'un quart des déplacements qui sont dits pour « motif obligé », à savoir les domiciles-travail et les domiciles-études. Cela ne veut pas dire que le reste des déplacements ne sont pas obligés pour nous, mais il y a peut-être des réflexions à faire sur d'autres modes, d'autres rythmes... Je vais assez vite sur la suite des chiffres : le taux de covoiturage est de 1,4 personnes par voiture sur l'agglomération, on sait qu'il n'est plus que de 1,2 sur la rocade et de 1 pour les motifs obligés, ce qui veut dire que si on le double, si on passe de 1 à 2 personnes dans la voiture sur la rocade, on a pu estimer de manière théorique que cela faisait diminuer, pour les motifs obligés, le trafic de 30% à l'heure de pointe. Voilà donc quelques pistes pour débattre cet après-midi des solutions pour une voiture autrement.

## Etienne Parin

Catherine Bourgois ne pouvant être présente ce matin, je vais introduire l'atelier sur les transports en commun.

Sur cette question, on ne part pas de rien, les premiers à dégainer dans ce domaine ont été sans doute l'opération Bordeaux-Euratlantique puisqu'ils ont fait signer un protocole d'études et d'accords, pas simplement sur une déserte localisée, mais sur des grands principes élargis au territoire. Il y a déjà là le principe, acquis par tout le monde, d'une liaison (voir annexes page 23) qui utilise les faisceaux réservés du pont Jean-Jacques Bosc et de la ZAC

des Quais, puis utilise le délaissé SNCF qui passe sous la Benauge vers Galin et rejoint le pont Bacalan-Bastide. C'est un premier principe.

Un autre principe est une liaison Nord-Sud qui partirait le plus loin possible - l'idéal serait de partir de la gare de Bassens, mais je ne sais pas si on y arrivera, en tout cas, qui longe les quais puis viendrait échanger avec le pont Bacalan-Bastide et se prolongerait vers le pont Saint-Jean et les universités. D'autres variantes sont possibles, ce sont des choix qui appartiendront à la Ville de Bordeaux qui sera d'ailleurs représentée par Michel Duchène lors du débat final de ce séminaire.

Le troisième élément, j'aurai pu commencer par lui d'ailleurs car il est fondamental, c'est la liaison avec le pôle intermodal du pont Rouge. Vous avez ici une gare qui est aujourd'hui peu utilisée parce que les TER ne s'y arrêtent que très peu, mais qui, quand le bouchon ferroviaire aura sauté, accueillera des TER de manière très cadencée, toutes les 20 minutes ou tous les quarts d'heure en période de pointe. Un échange avec le pont Bacalan-Bastide et le secteur de Ravezies sera donc fondamental.

Ce maillage de radiales posera également la question des modes de transports en commun : tramway ou bus à haut niveau de service. Reste la question des TER... Nous avons la chance d'avoir un pôle intermodal à Cenon Pont Rouge et deux faisceaux ferroviaires, l'un qui pourrait s'arrêter à l'archevêque et Sainte-Eulalie et l'autre qui va à Bassens et La Gorge. On souhaite donc que tout cela fonctionne à terme avec des systèmes cadencés, mais ce qu'il faut savoir c'est que la performance coûte cher et le kilomètre ferré encore plus cher ! Je ne peux pas me substituer à l'administration régionale, mais il faudra faire des arbitrages financiers sur l'avenir, sur lequel je sais que les élus de la Rive Droite seront extrêmement attentifs. Les gros efforts financiers faits pour faire sauter le bouchon ferroviaire, devront avoir un impact sur le trafic TER.

Il faudra également envisager, quand tout ça fonctionnera, de rectifier certaines lignes afin de rationaliser l'offre. Ce n'est pas ce qui paraît le plus difficile, encore que des habitudes prises par une population sont toujours difficiles à changer !

Je laisse la parole donc à Sandrine pour les cheminements doux.

### **Sandrine Petit, responsable du pôle Grandes Etudes et PI anification, services techniques de la Ville de Lormont**

Je serai rapide car les chiffres ont déjà été évoqués plusieurs fois ce matin, nous les rappellerons cet après-midi. Nous sommes donc dans la ville du quart d'heure et ceci rappelle également les ateliers PLU (plan local d'urbanisme – NDLR) qui ont eu lieu sur ce thème. Je m'appuierai largement sur l'expertise de Pierre Brébinaud, de la Cub, notamment sur la question du plan vélo qui vous sera présenté cet après-midi. Effectivement, la rive droite est bonne élève, dans l'ensemble nous sommes sur une évolution ascendante, l'enjeu est donc bien de continuer à les promouvoir et à les développer. Nous travaillerons à une première phase d'état des lieux et de diagnostics, puis nous passerons sur les pistes de solutions avec la liste des actions pour la mobilité durable pour tous en distinguant la marche à pied et les vélos.

### **Etienne Parin**

Eric Jupin pour l'atelier quatre sur les nouveaux concepts de déplacement.

### **Eric Jupin, chef de projets au Conseil général de la Gironde**

Nous avons beaucoup parlé de coordination ce matin, nous aborderons dans l'atelier l'autre dimension essentielle qu'est la coopération. Si l'on veut donner envie aux gens de rentrer dans les dispositifs, dans les réseaux, comment peut-on les accompagner plus finement

dans leur quotidien ? Nous appréhenderons la question des temporalités : temps courts, temps longs, rythmes lents, rythmes rapides... Nous parlerons aussi de la mémoire des lieux, de la mémoire des habitants puisqu'on va avoir une confrontation de mémoire entre les anciens et les nouveaux arrivants, ce n'est pas rien 80 000 habitants ! Comment peut-on travailler l'appropriation des lieux par rapport à ces questions de mobilité ?

Nous aborderons à la fois les notions de service partagé, d'organisation et d'autonomie des habitants, des usagers, des utilisateurs, des acteurs. Cette idée d'autonomie, d'appropriation des lieux, semblait particulièrement intéressante pour les acteurs du Grenelle. S'interroger sur l'information du public : communiquer au début et tout au long du projet, faire en sorte que l'information arrive lorsque les gens en ont véritablement besoin, c'est aussi se questionner sur le rythme des acteurs de la collectivité lorsqu'elle informe et sur le besoin d'information des gens sur le terrain.

La question de la logistique urbaine sera également traitée cet après-midi. Et enfin une dimension qui monte en charge et sur laquelle il y a encore beaucoup à travailler : l'usage du numérique comme facilitateur. Je ne sais pas jusqu'où l'on ira dans l'appréhension de solutions par rapport au numérique, mais il me semble qu'il est très important de garder une dimension d'accès, de simplicité et de masse par rapport à ces dispositifs d'information. Je prendrai juste un exemple rapide : on voit se développer des applications sur smartphone, là où de simples alertes SMS peuvent être beaucoup plus utiles par moment parce qu'elles vont toucher beaucoup plus de monde. Nous parlerons donc de tout cela en détail cet après-midi dans l'atelier.



## Ateliers professionnels

# SYNTHESE DES ATELIERS THEMATIQUES

*La voiture... a encore de beaux jours*  
*Transport en commun... l'incontournable*  
*Chemins doux... pour changer de rythme*  
*Déplacements... favoriser de nouveaux concepts*

Ces quatre ateliers ont rassemblé près de 80 personnes, élus, techniciens, spécialistes des mobilités, chefs d'entreprise, responsables d'association, habitants...

En abordant tous les modes de déplacement existants ou en projet dans un souci de durabilité et de meilleur service rendu aux usagers, ces ateliers avaient pour objet de mobiliser les acteurs du territoire afin qu'ils apportent, par leurs réflexions et leurs échanges, leur contribution au Grenelle des Mobilités initié par les collectivités territoriales et piloté par l'A'urba. Cette synthèse a été réalisée sur la base des notes prises en atelier et relues par les animateurs. Elle ne se veut en aucun cas exhaustive, mais rend compte des principaux sujets abordés en atelier et des points majeurs qui sont ressortis des échanges entre les animateurs, les intervenants et les participants.

**Le travail se poursuit, vous pouvez donc, et nous vous y invitons grandement, apporter votre commentaire via le [blog.rivedroite.fr](http://blog.rivedroite.fr) ou de manière plus directe au Grenelle des Mobilités via le site [participation.lacub.fr](http://participation.lacub.fr)**

## 1 // La voiture a encore... de beaux jours

**Animation :** Valérie Diaz, Chargée d'études – Dynamiques territoriales - A'urba  
Prise de note : Christophe Arpaillange, chargé de mission, GIP GPV Rive Droite

*La question de l'automobile, de la circulation et du réseau routier ne doit pas faire l'objet d'un traitement spécifique, mais doit être entendue comme un des éléments d'un système élargi et complexe de déplacements dans la ville et/ou à une échelle plus large.*

### **Histoire et Actualité**

Poser la question de la place de l'automobile sur la Rive Droite, c'est prendre la mesure de la confrontation entre l'histoire urbaine de longue durée et l'actualité immédiate.

La question de l'automobile et du trafic routier a été prégnante dans la structuration de la ville des années 60 et 70, à Bordeaux comme ailleurs. Sur la Rive Droite, elle a entraîné la multiplication de voies routières, voire autoroutières.

Cette conception de la ville adaptée à la voiture est aujourd'hui remise en question et l'automobile qui était perçue comme une chance ou une priorité, est désormais perçue comme un problème.

L'actualité à Bordeaux, c'est l'implantation prochaine des ponts qui suscitent des attentes et des interrogations sur les impacts qu'ils auront sur la circulation routière du territoire de la première couronne, sachant que ce territoire est lié à la structuration urbaine et sociale des deuxième et troisième couronnes de l'agglomération.

Ces ponts représentent aussi pour les habitants des possibilités/facilités d'accéder à Bordeaux ou aux trajets Rive Droite/Rive Gauche correspondant à leurs pratiques professionnelles ou privées.

### **Le désengorgement et la lutte contre les embouteillages**

Le constat pratique recoupe les éléments de présentation de Jean-Christophe Chadanson (voir p. 7 à 22) et les effets sur le territoire du pic de circulation du matin, aux heures des trajets domicile-travail.

La gestion des flux de circulation entre la rive droite, au sens large, et la rive gauche où sont en majorité les zones d'emploi, est cruciale. Deux enjeux majeurs se dégagent à l'échelle de l'agglomération.

**1/ La séparation des flux entre le trafic international et interrégional qui passe par Bordeaux et les trajets quotidiens des habitants de l'agglomération et du département.** C'est la vocation du pont Bacalan-Bastide que de capter une part de ce trafic intérieur afin que la circulation sur la rocade se maintienne en-dessous du seuil de blocage. Il sera évidemment **important d'observer** de quelle manière va, ou non, s'organiser cette répartition et quelles seront ses répercussions sur la rive-droite, notamment tant qu'il sera difficile de franchir la coupure urbaine que constituent les lignes de chemin de fer.

**2/ La transformation de la rive droite intra-rocade en zone de limitation, voire d'exclusion de l'automobile sur la rive-droite.**

**La Rive Droite, en première couronne, fait partie du centre-ville** qui s'étend au-delà de la ville centre, quand jusque là, elle était perçue comme extérieure. Cette évolution est visible à travers deux éléments qui sont le signe, mais aussi le vecteur et l'accélérateur, de ces changements.

D'une part, le **transport en commun** est modernisé. Le tramway, et bientôt le bus ou le transport en site propre, sont des outils qui améliorent la rapidité et la qualité des déplacements. Ils induisent également une **transformation urbaine** et une **densification**. Le travail sur la **voirie** marque également ce changement de perception et de pratique, réduisant peu à peu le traitement routier des voies qui se transforment en **boulevard urbain** et rues à circulation apaisée. Le corollaire est le **ralentissement de la vitesse de circulation** et la **congestion** importante de la circulation.

Que faire alors pour les habitants des 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> couronnes ? Il s'agirait de **développer les stationnements/parcs-relais en bordure de rocade** et les **transports de rabattement** en site protégé vers la fourche du tramway à la Buttinière ou à Galin. Mais aussi de développer **d'autres modes alternatifs de transport** : co-voiturage, automobile partagée type « auto-cool », cycles électriques en mode partagé, ou pourquoi pas l'usage des parkings privatifs des riverains de Cenon et Lormont qui utilisent leur automobile aux mêmes heures.

## Construire des alternatives à l'automobile

La limitation de la voiture, et plus encore son interdiction, rendent indispensable la mise en place d'alternatives à l'usage de l'automobile, au moins équivalentes en terme de rapidité et de qualité de transport. L'atelier a tracé quelques pistes :

### ✓ Rationaliser et hiérarchiser les transports en commun

Un premier travail est reconnu avec le tramway et la réorganisation du réseau de bus (lianes, réseau plus local de rabattement). Il est suggéré d'aller plus loin dans la **promotion d'axes structurants** privilégiant le site propre, y compris de périphérie à périphérie, **et de liaisons rapides** en développant un réseau micro-local de rabattement avec des véhicules électriques, à l'instar de ce qui est pratiqué au centre de Bordeaux.

### ✓ La politique du cycle

Le **retour du vélo en ville** et comme mode de déplacement associé au transport en commun est très apprécié. Toutefois, il est vu comme **limité**, voire marginal, dès lors qu'on ne se situe pas dans la ville centre. Au surplus, la coupure urbaine du coteau est un obstacle supplémentaire qui justifierait l'**expérimentation de cycles électriques**.

### ✓ Le recours à la marche à pied

Elle concerne les transports collectifs sur des **trajets de proximité** (déplacements de moins d'1/4 d'heure) et sur des **points particuliers** comme les accès à l'école, générateurs d'encombrements, où se pratique le « **pédibus** ». Ces initiatives qui sont autant de substitution à l'automobile ont **besoin d'un soutien public pour durer** dans le temps<sup>F</sup>. Ce peut être notamment le recours à des contrats d'avenir pour renforcer le bénévolat et prendre en compte l'utilité publique à la fois sur le transport et sur les relations parents/écoles.

### ✓ Le développement de formes nouvelles de travail

La possibilité de **jouer sur les horaires** ou de recourir aux pratiques de **télétravail** est également évoquée comme moyen de réduire l'afflux d'automobile aux heures de pointe.

<sup>F</sup> Il est observé un épuisement récurrent de ces initiatives qui correspondent souvent à des démarches personnelles et s'étiolent lorsque les enfants des initiateurs grandissent et changent de cycle scolaire.

## Les conditions de réalisation

Au moins autant que les solutions techniques qui seraient retenues, la qualité et l'efficacité des politiques publiques de transport et de gestion du flux automobile suppose d'obtenir la participation de la population, que celle-ci se fasse de manière volontaire, ce qui est préférable ou, à défaut, contrainte. C'est donc autour des **conditions nécessaires aux changements de comportement attendus** que devrait se focaliser l'attention. Pour ce faire, plusieurs pistes ont émergé.

- ✓ **L'accès à l'information sur la circulation et les moyens de transport**  
Les technologies de l'information et de la communication, et notamment **internet, internet mobile, sont le moyen et la condition d'accéder à l'information pour choisir en temps réel le bon mode de transport et construire des réseaux sociaux** thématiques. A partir de ces réseaux sociaux, peuvent se développer des coopérations et des échanges favorisant les initiatives des habitants (co-stationnement, co-voiturage, pedibus) qui peuvent être appuyés par les institutions.
- ✓ **Le développement d'incitations sélectives**  
Prendre des modes de transports alternatifs à l'automobile ou partager celle-ci afin de réduire le nombre de véhicules suppose un changement des pratiques qui doit être appuyé par les institutions publiques. **Au-delà de la communication, la pratique d'incitations sélectives**, c'est à dire définir un régime particulier et octroyer des avantages à ceux adoptant les comportements souhaités, **est un levier à explorer**. Sur la rive droite, voire sur l'agglomération, les véhicules utilisés en covoiturage pourraient ne pas être affectés par des réductions de circulation, bénéficier d'accès réservés en propre sur la rocade, voire être autorisés, à l'instar des taxis, à emprunter les voies de circulations réservées aux transports en commun. De telles pratiques, accompagnées au besoin d'aménagement de voirie incluant des pistes cyclables, existent déjà pour les utilisateurs de vélo. La réduction tarifaire des parkings, voire la gratuité, fait partie des solutions évoquées pour les automobilistes qui partagent leur véhicule.
- ✓ **L'usage de la réglementation et de la contrainte pour accompagner la politique de circulation et de stationnement**  
La question de l'automobile en milieu urbain consiste aussi en une politique de stationnement diurne et nocturne. **Le stationnement diurne doit inclure la part des utilisateurs du territoire pour des raisons professionnelles** notamment. L'engorgement des parcs-relais et le stationnement « sauvage » à proximité des stations de tramway est évoqué et semble occasionner une gêne importante pour les riverains. Sur la rive droite des stationnements liés aux logements HLM, peu utilisés la journée quand les habitants utilisent leur voiture, pourraient être partagés en journée avec ceux qui viennent travailler sur la rive droite ou prendre le tramway. En soirée et la nuit, le problème de stationnement devient aigu et le **coût de location d'une place de stationnement enterrée est élevé** au regard des ressources des ménages. **Le paradoxe est donc que des automobiles sont à l'extérieur quand les parkings souterrains sont peu utilisés**. Une réduction tarifaire, une vente ou une location partagée avec des entreprises ou des administrations implantées sur la rive droite et ne disposant pas de places de stationnement pourrait être étudiées et organisées.
- ✓ **La sanction**  
Enfin, l'application des règles de stationnement et de circulation doit être posée à la fois à travers les schémas de circulation et la sanction, sous forme de verbalisation des contrevenants, doit être une des missions des polices municipales et nationales.



## Sujets restant à traiter

Au terme de l'atelier, les participants ont pu noter que les questions de péage urbain n'avaient pas été évoquées et demeurent une ultime contrainte. De même, il a été fort peu question de pollution, simplement pour souligner l'intérêt du recours à des technologies électriques pour les automobiles et les transports en commun.

***Peut-être est-il nécessaire de rappeler que les habitants de l'agglomération doivent avant tout opérer ce changement de regard sur l'automobile, prôné par un participant d'origine parisienne qui fait part du caractère structurant et essentiel du transport en commun et pour qui la voiture n'est qu'un instrument de transport comme un autre. Combien d'habitants de l'agglomération et de la rive droite ont ainsi changé leur regard et combien sont susceptibles de le faire ?***

## 2/ / Transport en commun ... l'incontournable

**Animation :** Catherine Bourgois, D<sup>oe</sup> des Services Techniques de la Ville de Cenon

**Introduction :** Géraldine Di Mattéo, chef de projets, d<sup>o</sup> de la Stratégie et des Etudes de Déplacements de la Cub

Prise de note : Florence Cossou, chargée de mission, GIP GPV Rive Droite

*Au regard de la nouvelle centralité de la plaine Rive Droite à l'échelle métropolitaine, les élus communautaires ont pris conscience de l'obsolescence du modèle actuel de mobilité sur la Rive Droite et du décalage entre l'offre et la demande en matière de transports. Ils se sont engagés à ce que la part modale consacrée aux transports en commun atteigne 24% à l'horizon 2030/2040.*

### **Le SDODM : Un schéma de déplacements ambitieux**

(Voir présentation Géraldine du Mattéo – annexes, page 25 à 31)

L'objectif du Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains (SDODM) est de **définir une stratégie des déplacements en transports en commun** sur l'agglomération avec une programmation à l'horizon 2030.

Sur les trois scénarii proposés, c'est le troisième, le plus ambitieux en terme de mise en œuvre au vu des enjeux du Plan climat aquitain, qui a été validé par les élus communautaires en avril 2011. L'objectif consiste à **augmenter la part des déplacements en transports en commun urbains de 10 à 24 %<sup>1</sup>**, soit une augmentation de 211 % des déplacements, avec des coûts d'investissement estimés de 1 à 3 milliards d'euros.

L'enquête ménage déplacements (EMD) de **2009** a révélé que **15 % des déplacements journaliers sur la Cub sont réalisés en transport en commun**. Mais sur la période 1999-2009, l'augmentation de ce mode de transport n'a été que de 1%. Il est donc évident que les seuls investissements sur les équipements ne seront pas suffisants. Seule une démarche globale avec l'ensemble des réseaux et modes de transports permettra d'atteindre les objectifs du SDODM.

**Les études de faisabilité lancées en avril 2012** dans le cadre du SDODM sont réalisées selon **quatre lots sectoriels** :

1. Le territoire de la **Rive Droite**. Dans ce secteur, la réflexion sur le bouclage des deux ponts implique une portée plus grande, à savoir le bouclage des deux rives. Les hypothèses d'un bouclage circulaire via les cours, les boulevards, etc. sont à l'étude plutôt qu'un système de radiants. L'étude doit se positionner sur le rapport entre coût et tracé optimal.
2. La liaison **Mérignac - aéroport** avec la **ville de Bordeaux** dans la perspective d'une liaison avec la gare Saint-Jean. L'étude porte sur l'opportunité d'une telle liaison avec l'analyse des besoins et les tracés possibles envisageables.
3. La desserte **St Médard - Le Haillan - Bordeaux Centre**
4. La desserte **Gradignan - Talence - Bordeaux CHU Pellegrin**

Ces études s'articulent autour de **3 étapes** :

1. Le premier temps de l'étude, consacré au **diagnostic** des besoins, à la définition des pôles, des projets générateurs de déplacements et à la détermination d'**hypothèses**,

À l'issue de ces études, des hypothèses de tracés et de dessertes sont proposées. Elles sont à valider et à intégrer dans le SDODM.

s'achèvera en **septembre 2012** avec la tenue de comités techniques et d'un comité stratégique réunissant les élus communautaires.

2. La seconde étape se déroulera de **septembre à janvier 2013** avec une étude détaillée et approfondie sur les **propositions de tracés et modes** de transport en commun.
3. Enfin, de **février à avril 2013**, il s'agira de donner une **estimation financière** et d'évaluer les coûts d'exploitation afférents à de tels choix d'investissement.

La **décision finale** devrait intervenir en conseil communautaire en **mai 2013**.

## Travailler à l'interconnexion des réseaux

Emmanuelle Baudoin, directrice générale adjointe des services techniques du Conseil général de la Gironde, revient sur le point abordé précédemment portant sur l'intérêt d'une démarche globale. Elle présente les **innovations** concernant le réseau de transport **TransGironde** qui seront mises en places au 1<sup>er</sup> septembre 2012 et feront l'objet d'une prochaine campagne de communication.

- ✓ Mise en place d'une **tarification unique** à 2,50 € le voyage ou 4 € l'aller-retour.
- ✓ Des **formules d'abonnement** seront proposées permettant d'utiliser à la fois les réseaux **TBC** (tram et bus) de la Cub **et** les bus du réseau **TransGironde**.
- ✓ Sur les **grandes lignes** (Saint-André-de-Cubzac/Créon/Libourne), la **fréquence** sera **augmentée**, soit une ligne toutes les 20 minutes en heure de pointe dans le but de doubler leur fréquentation.
- ✓ Une **information en temps réel** sur les lignes permettra de mieux organiser les correspondances en lien avec les gares TER.
- ✓ Une disposition complémentaire sera prise afin que les enfants puissent utiliser en dehors du temps scolaire le réseau de transports en commun urbains sans coût supplémentaire.

Les participants s'accordent sur la nécessité d'**engager un travail global sur le schéma d'interconnexion des réseaux à toutes les échelles** en tenant compte des futurs pôles de centralité ce qui permettrait une plus grande lisibilité et une meilleure information via des modes de communication appropriés (internet et internet mobile)

Il est toutefois noté que la modulation des abonnements pour les utilisateurs reposant sur un réseau mutualisé (TBC, TER, TransGironde) reste aujourd'hui complexe à mettre en œuvre.

## L'impact Rive Droite de l'ouverture du pont Bacalan-Bastide

En perspective de la mise en service du pont Bacalan-Bastide, deux lignes de bus seront modifiées à court terme sur la Rive Droite : la liane 7 avec une modification de tracé et la Corolle 32 desservant la gare Pont-Rouge à Cenon.

Jean Pierre Turon, Maire de Bassens, participant à l'atelier, fait part de sa **profonde inquiétude sur les itinéraires proposés par la Cub** et notamment concernant les lignes suivantes :

- Avec la liane 7 qui transitera désormais par le pont Bacalan-Bastide, il n'existera plus de liaison TCSP (transport en commun en site propre) pour relier les communes de Lormont, Bassens et de la Presqu'île à la zone d'activité de Bordeaux-Lac et au quartier Bacalan. Le contournement par le nouvel itinéraire va pénaliser la population qui

souhaite ou doit rejoindre Bordeaux Lac. Un accès complémentaire depuis la zone d'activité de la Gardette jusqu'au secteur du Lac s'avère indispensable dans un futur schéma de déplacements afin d'éviter une perte de temps importante pour les usagers.

- Les lignes 91/92 qui desservent les communes de la Presqu'île depuis Ambes jusqu'à la place Stalingrad à Bordeaux, avec un itinéraire le long des quais en empruntant le rond-point au pied de la Côte de la Garonne, rencontrent à cet endroit un point de blocage structurant. **La Cub précise que ce goulet d'étranglement est effectivement pris en compte dans les études de faisabilité en cours de réalisation (ndlr).**

Les représentants de la Cub rappellent également que des rencontres annuelles avec les villes se poursuivent afin d'adapter le tracé du réseau en fonction des opportunités.

## La place des gares ferroviaires à revisiter

**Le rôle d'interface des gares est souligné par les participants comme devant être mis en avant dans les propositions de tracés à l'étude dans le cadre du SDODM**, en parallèle de l'optimisation du cadencement.

La Cub indique qu'elle a intégré dans ces réflexions le positionnement stratégique de la gare de La Gorp à Ambarès-et-Lagrave. Toutefois, le Maire de Bassens demande à ce que les gares de Bassens et du périmètre Sainte-Eulalie/Carbon-Blanc, soient prises en compte dans les réflexions.

Il est rappelé que la gare multimodale de Cenon est un point d'entrée majeur sur l'agglomération et deviendra, une fois le bouchon ferroviaire résolu, la 2<sup>ème</sup> gare du département en termes de trafic passagers estimés à environ 5 000 par jour.

## Quid du stationnement ?

La réflexion sur les transports en commun doit nécessairement s'accompagner en parallèle d'une **étude sur la politique de stationnement autour des infrastructures multimodales afin de ne pas encourager le stationnement sauvage**. Les espaces d'accueil doivent être stratégiquement placés et dimensionnés.

La Cub précise traiter dans les études en cours plusieurs questionnements sur ce sujet et s'interroge notamment sur les parcs relais compte-tenu de la saturation de ceux existants (Buttinière, etc.). Il s'agit de repenser les lignes de bus de rabattement ou/et de construire de nouveaux parcs-relais en silos. Une des conditions indispensables pour de tels aménagements étant la vigilance accrue des collectivités pour maîtriser le foncier.

**La réflexion sur l'implantation de parc-relais structurants conditionne et définit les entrées de villes.** Ainsi le site de Dravemont avec le terminus de la ligne de tramway est un site stratégique d'entrée sur l'agglomération avec une liaison directe vers Galin. Didier Iglésias, Adjointe au Maire de Floirac rappelle toutefois que tant que le réseau de TCU ne sera pas concurrentiel en termes de temps par rapport à un transport individuel, l'utilisateur continuera à prendre son véhicule. Il estime que le pôle de Dravemont ne répond pas aujourd'hui aux objectifs précisément pour cette raison.

## Mutualiser les réseaux et les modes de transport dit « raisonnables »

Le transport ne se réduit évidemment pas au trajet domicile/travail, les loisirs, les contraintes familiales engendrent des déplacements pour lesquels d'autres modes de transport raisonnables peuvent être développés.

Ainsi sur les fins de parcours, la marche à pied ou le **vélo** reprennent une place dominante. La question du vélo amène les participants à souligner la **nécessité d'une coordination et d'une approche globale** à l'exemple du plan de covoiture départemental en cours avec les partenaires de la Cub et l'Etat. On souhaite également le **développement du parc de VCub** via le lancement d'une nouvelle Délégation de Service Public entre la Cub et Kéolis. On évoque également l'intérêt d'**aménager une piste cyclable sur les anciennes voies ferrées** autour desquelles de nombreux projets urbains sont programmés.

Les **transports à la demande** sont mentionnés, mais ils restent relativement **coûteux** pour la collectivité et donc moins adaptés en cœur d'agglomération qu'un transport en commun urbain.

On aborde aussi la question des **taxis collectifs** qui a été occultée des réflexions du SDODM. En effet, ce mode alternatif sera **difficile à mettre en place en France** compte-tenu des lobbies en place.

## Une proposition à deux vitesses

Pour être efficace, il faut que **deux types de transports en commun urbains coexistent** :

- ✓ Un **1<sup>er</sup> maillage** repose sur des voies et « lignes express » permettant de **garantir une certaine fluidité et rapidité**. Il s'agit par exemple des voies TER ou des liaisons TransGironde avec une fréquence rapide (15 min). Ainsi le réseau TER paraît être le moyen de desserte le plus rapide pour relier demain la Presqu'île à l'agglomération.
- ✓ Un **réseau complémentaire** de lignes permet de **desservir plus finement les territoires** urbains. Concernant ce réseau, une veille des besoins en termes de déplacements sur les territoires est nécessaire. A titre d'exemple, sur Floirac, Kéolis a proposé de suspendre la desserte de deux arrêts à proximité de l'entreprise AIA, compte-tenu des parcs de stationnement existants. On compte pourtant 100 à 120 personnes qui se déplacent en transport en commun dans cette entreprise.

## Les navettes fluviales, un mode de transport à part entière

Le point d'entrée situé à Lormont pour la Rive Droite n'est pas jugé pertinent pour les communes de la Presqu'île. Le Maire de Bassens rappelle que la difficulté aujourd'hui pour un habitant de sa commune consiste à se rendre à Lormont, donc le positionnement d'un ponton à ce même endroit ne permettra pas de gagner en accessibilité, ni en facilité.

Il s'agit de s'interroger en amont de l'implantation de pontons supplémentaires, au-delà même de la mise en service de la 1<sup>ère</sup> version.

L'utilisation du fleuve apparaît à tous comme une véritable opportunité qui doit être étudiée intégralement. Il s'agit de définir une véritable politique du fleuve. La question de la rentabilité est toutefois identique à celle des bus avec une perspective déficitaire : pour 1€ payé par l'utilisateur, 4€ seront payés par les collectivités. Ainsi le Conseil général travaille à une étude sur la liaison Blaye-Bordeaux par le fleuve avec une hypothèse de cabotage et estime le volet déficitaire de ce projet autour de 1 M € !

## Les TC un modèle économique non rentable ?

Le surcoût des politiques publiques en matière de transports en commun est, au final, pris en charge par les contribuables. Si l'on poursuit ces politiques, il faut s'interroger jusqu'à quel point elles seront acceptables pour la population. Sans conteste, les usagers sont prêts à

affecter une part de leur budget aux dépenses engendrées par leur véhicule personnel, mais sont beaucoup plus réticents à affecter ce même budget pour leurs titres de transport en commun urbain.

Les participants sont donc bien conscients qu'un travail doit être mené par l'ensemble des acteurs sur une chaîne globale de déplacement avec une cohérence des modes de transports à des échelles territoriales autres que celles administratives.

***En conclusion, l'ensemble des intervenants s'accordent sur un point central, à savoir qu'il est indispensable de travailler à l'interconnexion de tous les modes de transport, puis d'élaborer une politique tarifaire mutualisée pour harmoniser les titres de transports. Le mot de la fin pourrait être celui d'un participant qui notait comme une évidence la nécessité de poursuivre le dialogue et la réflexion : « Les points durs en termes d'aménagement sont identifiés et la programmation des projets urbains à 10/15 ans est connue, la question essentielle porte donc sur la montée en puissance progressive de nouveaux services pour répondre aux besoins à venir des habitants des futurs sites de projet, ce qui implique la concertation de l'ensemble des acteurs. »***

## 3 // Cheminement doux...

### pour changer de rythme

**Animation** : Sandrine Petit, responsable du pôle grandes études et planification aux services techniques et de l'urbanisme de la Ville de Lormont

**Présentation du plan vélo** de la Communauté urbaine de Bordeaux par Pierre Brébinaud du centre stationnement et mobilités alternatives de la Cub

Prise de note : Benjamin Labro, directeur du service communication de la Ville de Bassens

*La plupart de nos déplacements quotidiens se font sur quelques kilomètres seulement. Malgré les études démontrant que le vélo est une solution adaptée à ce type de déplacement et malgré l'engagement des collectivités à développer ce mode de transport, la voiture reste le grand favori, même sur de courtes distances.*

### La ville du ¼ d'heure

Le projet métropolitain promeut le concept de la "ville du ¼ d'heure" comme le temps nécessaire pour couvrir les déplacements de proximité dans l'agglomération.

Pour cela, il doit y avoir mixité du fonctionnement et des usages de la voirie, avec un partage de l'espace. Le partage de l'espace implique aussi la notion d'accessibilité. Même si les trottoirs sont confortables et accessibles à l'origine, il convient de veiller aux aménagements qui arrivent ensuite. Par exemple, on cite le mobilier urbain devant les écoles où souvent les éléments de sécurité et d'information nuisent à la qualité des espaces.

Ce partage est bien souvent effectué au détriment de la voiture qui perd progressivement de la place. Cette refonte des usages propose un exercice difficile qui implique de travailler sur la compréhension et l'adhésion du citoyen.

### Favoriser la pratique du vélo

Pour fonder la politique Vélo, la Cub s'est appuyée sur des experts européens, notamment de l'Europe du Nord, en avance sur cette mutation.

Le premier enseignement révèle l'importance d'**une approche marketing à faire en plus de l'ingénierie traditionnelle**. Il ne suffit pas de dire que les modes de transports alternatifs existent, il faut montrer leurs avantages pour la santé, le cadre de vie, la mobilité... Le vélo était à l'origine perçu comme un moyen de déplacement du passé ou réservé à une catégorie modeste de la population. En plus des infrastructures, **il faut travailler l'image** de ce mode de déplacement pour le rendre "à la mode". Il ne s'agit pas forcément de moyens énormes à déployer. Il faut utiliser des relais de population, être malin et inventif dans la mise en valeur du "vélo" comme mode de déplacement. L'aspect technologique ou gadget high-tech du vélo, avec les vélos urbains électriques ou pliants, peut également servir de levier pour une partie de la population. Une réelle sensibilisation en direction des enfants est également indispensable. Prescripteurs à la maison, ce sont aussi les citoyens de demain.

Au-delà de ces aspects de communication, le **facteur-clef** est celui de **la sécurité**. La limitation de la vitesse à 30 km/h dans des zones de plus en plus importantes des villes permet de créer des espaces pacifiés où les utilisateurs n'ont plus peur de se déplacer à vélo. Cette vision vélo doit être intégrée au plan de circulation.

### **La Rive Droite : une bonne élève au sein de l'agglomération ?**

La situation demeure comme le territoire : contrastée et assez liée aux contraintes géographiques du coteau. Bien développée à la Bastide, l'usage reste plutôt réduit ailleurs, même s'il tend à se développer. Là encore, **un vrai travail d'image, notamment en direction des jeunes, est nécessaire**. Pour une partie des jeunes de la Rive Droite notamment, faire du vélo c'est « ringard » ou réservé aux « pauvres », bien loin de l'icône des footballeurs qui se déplacent en gros 4X4 surpuissant. Beaucoup de choses restent à faire dans ce domaine.

La question des écoles semble cruciale. **Comment développer l'usage du vélo pour le trajet vers les établissements scolaires ?** La problématique numéro 1 reste la sécurité. Il faut que les parents soient rassurés, à la fois sur les **conditions du trajet**, mais aussi sur la possibilité pour l'élève de **stocker son vélo dans un lieu sécurisé**. Les aménagements d'accès des abords de l'école, mais aussi l'implantation de garages à vélos sécurisés sont deux éléments cruciaux qui peuvent favoriser la pratique. Certaines villes ont également développé avec les enseignants des ateliers permettant aux enfants d'apprendre à circuler dans la rue (école Rosa Bonheur à Bassens). Ces ateliers ont pu être l'occasion de vérifier également les organes de sécurité des vélos (lumières, dispositifs réfléchissants, état des freins). Là encore, il s'agit d'agir sur les infrastructures, mais aussi la sensibilisation.

Une étude menée sur le campus Bordelais, un haut-lieu des déplacements en voiture, révélait que la **principale raison évoquée de non utilisation du vélo, était la peur de se le faire voler** dans leur résidence. Cela permet de souligner la difficulté pour les habitants de stocker leur vélo en milieu urbain. Certains les montent sur leurs balcons, d'autres les stockent dans des caves non sécurisées ou dans les halls d'entrée. Enfin, les garages à vélo collectifs sont souvent sous-dimensionnés et parfois mal placés (sous-sol, 1<sup>er</sup> étage, dans un lieu isolé...). Il y a **un réel enjeu d'urbanisme dans la conception de ces espaces** dont les caractéristiques normatives au regard de la loi restent floues. Et pourtant, les conséquences risquent d'être colossales; la plaine de Garonne et ses 45 000 nouveaux habitants à venir ne pourrait pas absorber un développement exponentiel du nombre de voitures. Le problème de ces équipements devra donc être posé.

#### **Quelques points du diagnostic vélo de la CUB (annexes pages 32 à 44)**

##### **>> Pourquoi les gens se déplacent à vélo ?**

**TRAVAIL LOISIRS** Accompagnement

##### **>> Durée moyenne des trajets selon le mode de transport**

**Vélo** : 12 minutes en moyenne // **Voiture** : 15 minutes en moyenne

##### **>> Choix du mode de transport**

Pour les trajets de 1 à 2 km, **65 %** des déplacements sont faits en voiture

Le travail des habitants sur leur vision utopique de la ville de demain a fait émerger de nombreux concepts d'ascenseurs, remonte-pentes et autres inventions destinées à **briser la cassure des coteaux** et assurer des liaisons douces entre le bas et le haut des villes de la Rive Droite. Plus concrètement, **le vélo électrique peut répondre à ces problématiques** même s'il ne faut pas oublier qu'il reste par son prix non accessible pour beaucoup.

Sur les pratiques, le travail avec les très nombreuses associations de terrain est essentiel. **Les stages de "remise en selle" connaissent une très forte demande**. Il ne faut pas oublier que de nombreuses personnes ne savent pas faire du vélo en milieu urbain. Il faut également aider les gens à prendre de nouveaux repères : un même trajet est différent à pied, en vélo et en voiture.

### **Couloirs de bus et vélos**

Développés surtout dans les endroits qui ne permettaient pas de déployer une piste cyclable, ce partage est non satisfaisant. Il est utilisé toutefois par défaut dans certains endroits. Le partage de la voirie reste une question difficile. Les pistes cyclables ne sont pas toujours les bonnes solutions et restent très coûteuses à implanter. L'alternance de bandes cyclables, de pistes et de zones où piétons et cyclistes peuvent cohabiter doit être réfléchi au cas par cas, mais en conservant une vision globale.

### **Propositions de la Cub dans le cadre du plan vélo** (voir annexes pages 32 à 44)

- ✓ développement du système Vcub avec notamment des stations longues durées permettant de garder le vélo plus de 24 heures. Il est à souligner que dans les pays nordiques, ces systèmes de location ne sont plus forcément efficaces dans le temps au fur et à mesure de l'augmentation du taux d'équipement de la population.
- ✓ suivi du développement de systèmes de location privés
- ✓ accompagnement des initiatives locales
- ✓ services de proximité (relais d'information)
- ✓ lutte contre le vol (pose d'arceaux sécurisés)
- ✓ billettique intégrée
- ✓ urbanisme : prise en compte dans le PLU 3.1
- ✓ subventions et incitations financières (pour l'acquisition de vélos pliants ou électriques)
- ✓ poursuite et amélioration de la communication "vélo" / développement de la culture vélo

### **Autres freins**

D'autres freins que la sécurité subsistent et sont soulignés par les habitants : la pluie ou au contraire les fortes chaleurs entraînent des effets négatifs sur les salariés qui utilisent ces modes de transports. Si la moto connaît une véritable mode vestimentaire, c'est encore balbutiant pour le vélo. La logique pourrait entraîner le développement de vestiaires et de douches pour pallier les intempéries.

La discontinuité des liaisons cyclables dans la Cub et le stress généré pour les cyclistes par le resserrement de certaines voiries sont également évoqués.

### **Et la marche à pied ?**

Pourquoi ne marche-t-on pas ? Bien souvent, ce n'est pas une question de gain de temps. Outre l'attachement à la voiture, l'aspect dévalorisant de la marche à pied ressort là aussi des enquêtes. "On marche à pied quand on ne peut pas faire autrement !"

Ici encore, **un travail important de communication doit être fait pour valoriser cette pratique**. Pour ce faire, il faut s'appuyer sur le travail des associations de valorisation du patrimoine, comme "Patrimoine en scène" à Lormont, et de randonnée qui proposent en mixant déplacement et plaisir de découvrir la ville sous de nouvelles formes. Là encore, des

partenariats avec les écoles peuvent être développés. Des balades citoyennes peuvent être créées.

Pour **améliorer les infrastructures**, on peut, comme à Lormont, **charger des habitants "marcheurs" de faire remonter les problèmes et pistes d'amélioration**. Toujours à Lormont, une démarche originale est en cours pour annoncer et baliser les cheminements et les temps de parcours entre différents points de la ville.

Il est noté qu'avec le renouvellement urbain, la résidentialisation entraîne la réalisation de clôtures là où il y avait parfois des chemins ce qui amène parfois à appréhender différemment les parcours dans la ville.

***En conclusion, les participants notent la nécessité pour les collectivités de promouvoir l'ensemble des modes doux : marche à pied, vélo, deux-roues électriques, transports en commun et de sécuriser et améliorer les infrastructures pour un meilleur partage des voiries afin que, demain, chacun puisse choisir selon son âge, ses capacités, le mode qui lui convient, adapté à la distance qu'il doit parcourir.***

## 4 // Déplacements... favoriser de nouveaux concepts

**Animation** : Eric Jupin, chef de projets au Conseil général de la Gironde  
Prise de note : Julie Aillaud, stagiaire IATU master 1, GIP GPV Rive Droite

*D'ici 2020, la plaine Rive Droite accueillera près de 45 000 nouveaux habitants, générant de nombreux flux supplémentaires. Les élus communautaires souhaitent remodeler l'existant sans construire de nouvelles infrastructures, l'objectif principal étant de fluidifier le trafic en maîtrisant la vitesse et en régulant les mobilités.*

Dès le début de l'atelier, l'animateur a résumé la plénière du matin en deux actions phares : « COORDONNER et COOPERER » // « CO-ORDONNER et CO-OPERER ».

Le diagnostic ayant été dressé et les enjeux présentés, l'atelier a permis aux participants de s'exprimer sur la mobilité et ses nouveaux concepts, de trouver éventuellement des pistes de réflexion, des actions. L'atelier s'est organisé selon cinq thématiques :

- ✓ **Le numérique**
- ✓ **La mobilité raisonnée**
- ✓ **L'écomobilité**
- ✓ **La logistique urbaine**
- ✓ **Les temps dans la ville**

### **Le numérique au service d'une mobilité raisonnée ?**

D'abord, il est indispensable que la population s'approprie le territoire et crée des réseaux. Dans ce contexte, **le numérique peut favoriser la rencontre entre les personnes et leur permettre de s'organiser**. Ainsi la **plateforme d'innovation numérique et sociale (PINS)** – projet porté par le GIP GPV – pourrait être un excellent outil car elle favorise le lien entre les habitants. Elle se veut un outil en cohérence avec les besoins de la population (des ateliers de co-construction ont été menés en préalable à la rédaction du cahier des charges - NDLR) et simple d'utilisation.

**Le télétravail et les espaces de coworking** sont des concepts favorisant une mobilité raisonnée.

- ✓ **Le télétravail** peut se faire de chez soi à temps complet ou avec des horaires de travail aménagés dans les collectivités ou les entreprises. Mais le développement du télétravail nécessite un changement de mentalité. La relation entre l'employeur et le salarié doit être basée sur plus de confiance.
- ✓ **Un espace de coworking** est un lieu de travail partagé, mis à disposition pour des personnes de la même entreprise ou pour des personnes indépendantes, de façon temporaire, à la journée... Il s'agit d'un tiers-lieu qui permet d'avoir une visibilité professionnelle. Ces espaces sont multifonctionnels. Ils peuvent être un lieu de travail le jour et un lieu de spectacle ou d'expositions, le soir, par exemple.

La **Rive Droite** est un **lieu stratégique pour le développement d'espaces de coworking** car elle est située au cœur de la métropole bordelaise et pourrait être ainsi le point de départ

d'une économie nouvelle sur le territoire. Pour que ces projets émergent, il faudrait réaliser une étude géographique afin qu'ils soient reliés au territoire et qu'ils soient en lien avec les entreprises et les habitants. Mais comment faire pour que ces lieux de partage ne deviennent pas que des espaces de production et de consommation ?

## Les Plans de Déplacement des Entreprises (PDE)

**Le maillage global** de transport desservant les différents bassins d'emplois, les habitations... **doit être cohérent et compréhensible.**

**La création des Plans de Déplacement des Entreprises est une solution efficace**, à condition qu'ils prennent en compte les déplacements des salariés de l'entreprise et de ceux qui viennent travailler pour l'entreprise. Les PDE expérimentés souffrent d'une trop faible prise en compte des salariés « prestataires de services aux entreprises » qui sont généralement des personnes actives « invisibles » se situant dans le halo autour du chômage. Par ailleurs, lors de l'élaboration d'un PDE, il est indispensable de trouver une personne référente au sein de l'entreprise qui pourra faire le lien avec la structure de transport.

## Accompagner la population vers une mobilité raisonnée

On apprend à conduire, mais on n'apprend pas à se déplacer. Il s'agit là d'une des dimensions du concept de la « co-opération » dont les missions sont d'accompagner les populations vers l'appropriation des nouvelles formes de mobilité.

D'après une enquête récente de Kéolis, seul 1/3 des personnes arrive à obtenir l'information qu'elle souhaite connaître pour son déplacement. En général, les cartes de réseaux sont difficiles à comprendre et ne sont pas adaptées. Il y a donc une **nécessité de développer une intermédiation humaine.**

Accompagner, mais aussi **aller chercher et informer la population** (Comment se déplacer ? Qui gère les transports ?), sont une priorité pour amener les personnes vers une responsabilité citoyenne en matière de mobilité. La **création d'une agence de mobilité** pour l'accompagnement des habitants est-elle réalisable dans chaque commune ? **Un numéro d'appel** pourrait permettre une intermédiation orale directe envers les populations. Cette question pourrait-elle être un point d'une **Charte de la mobilité**, signée entre les employeurs et les collectivités du GPV ?

## S'engager pour l'écomobilité

Ecomobilité rime avec intermodalité et multimodalité.

Les participants s'accordent sur le fait que la **promotion du vélo électrique** sur le territoire de la Rive Droite doit être renforcée et son image valorisée.

Les **navettes fluviales** vont être lancées début 2013 pour les traversées de la Garonne, mais les participants restent sceptiques. Sera-t-il possible d'y prendre son vélo à bord ? Ils soulignent la nécessaire coordination des Autorités Organisatrices de Transports pour que l'utilisation des navettes fluviales soit optimisée en permettant l'intermodalité.

## Les temps dans la ville : une question transversale

La question des **temps dans la ville** est une question transversale. Aujourd'hui, il est important de différencier les horaires théoriques et les horaires réels. Nous devons

également nous demander qui travaille sur le territoire ? Quelle est la population active ? Quand travaille-t-elle (le jour, la nuit) ? **Comment vit-on une ville ?** Souhaite-t-on une ville qui ne dort pas ? Devrions-nous développer les transports la nuit ? Doit-on appliquer des mesures incitatives ou coercitives en réduisant le nombre de stationnement par exemple, sachant que la voiture peut être considérée comme coercitive en elle-même, par son coût de revient et le coût du permis.

L'objectif d'une écomobilité est de favoriser une fluidité lente/rapide des transports où l'accessibilité prime sur la vitesse de déplacement. Il doit y avoir une souplesse et une fiabilité du réseau. **Veut-on du temps subi ou du temps choisi ?** Se pose la question du bien-être temporel, de la pluralité des temps. Nous devrions redonner à la population les possibilités de vivre mieux selon son tempo. **La mobilité devrait désormais être évoquée avec solidarité** (on fait référence notamment au pédibus qui devrait être pratiqué davantage, qui devrait être approprié..) Nous devrions questionner les différents publics (étudiants, retraités...) pour connaître leurs besoins, en étant plus près du terrain.

*Accompagner la population vers une écomobilité est un véritable métier et nécessite une démarche pédagogique. En conclusion, les deux notions essentielles sont l'accompagnement (des populations et des élus) et le partage (des espaces et des moyens de transport). Les propositions qui pourraient être faites sont à adapter selon les publics. L'immersion serait un moyen efficace pour faire prendre conscience des possibilités de mobilité sur le territoire, en réalisant des expériences sur le terrain, au lieu d'instaurer des dispositifs d'observation coûteux en temps et en argent et, de ce fait, que l'on hésite à faire évoluer, ancrant la réalité dans le moule des idées (en l'occurrence ici des investissements passés).*

## **La mobilisation constante des acteurs du territoire pour participer activement aux ateliers organisés par le Grand Projet des Villes Rive Droite dans le cadre de ses séminaires bisannuels, témoignent, s'il le fallait, de leur volonté de pérenniser un partenariat et une dynamique au service d'un projet de territoire qui porte l'ambition de connecter la Rive Droite aux grands enjeux métropolitains.**

En conclusion des ateliers consacrés aux mobilités sur la Rive Droite dans le cadre de la contribution du territoire au Grenelle des Mobilités de l'agglomération bordelaise, citons quelques points, facteurs de réussite d'une mobilité raisonnée sur ce territoire... et au-delà :

- ✓ La promotion et la communication sont deux points essentiels pour obtenir un changement des comportements de déplacement dans l'agglomération et sur le territoire. Il s'agit, non seulement, de faire valoir les bénéfices des modes doux ou alternatifs, mais aussi de les rendre attractifs, tendances... La sensibilisation et la formation des plus jeunes (et des autres) à une mobilité raisonnée apparaissent également comme des facteurs-clé de la réussite.
- ✓ Du point de vue des infrastructures, le manque de sécurité est fortement mis en avant pour justifier la non-utilisation d'un mode doux, tel que le vélo par exemple. L'amélioration de ce point, par des équipements de stationnement sécurisés ou un meilleur partage de la voirie, semble être un préalable absolu à toute évolution positive.
- ✓ L'association et la concertation des acteurs sont, plus que pour tout autre sujet, souhaitées. Leur expertise du terrain et/ou d'utilisateur doit être prise en compte dans la définition des politiques publiques ayant pour objet les déplacements.
- ✓ On prône également l'immersion, l'expérimentation sur le terrain, notamment des nouveaux modes, modalités ou service de transport et de déplacement. Des ateliers de prototypages, des expérimentations à petite échelle permettent de tester des innovations qui pourraient être généralisées par la suite. L'immersion, c'est aussi en amont de l'adoption d'une innovation ou d'une politique nouvelle, la possibilité de l'adapter à la réalité et aux besoins spécifiques du territoire.

Quand on parle mobilité, c'est la ville dans son ensemble et ses temps, ses tempos, qu'il faut repenser ensemble pour parvenir à un meilleur partage des espaces de circulation et à une mobilité dite raisonnée car l'objet d'un choix conscient d'un mode (ou d'une combinaison de modes de déplacement) adapté à son âge, ses capacités physiques et à l'objet de son déplacement. Il reste beaucoup à faire dans ce domaine où le dialogue doit être permanent, où l'expérimentation et l'innovation doivent être encouragées, soutenues, financées. C'est à un changement radical de comportement que nous sommes appelés... un changement à accompagner avant qu'il ne s'impose brutalement.

***Le travail se poursuit. Chacun peut continuer à contribuer via le [blog-rivedroite.fr](http://blog-rivedroite.fr) ou directement au Grenelle des mobilités via le site [participation.lacub.fr](http://participation.lacub.fr)***

## Table ronde de conclusion

# Mobilités Rive Droite Les actions-leviers prioritaires

### **Etienne Parin, directeur du GIP Grand Projet des Villes Rive Droite**

Je résume un peu les épisodes précédents pour ceux qui n'ont pas pu être là toute la journée. Nous avons démarré ce matin avec une présentation très dense et intéressante, si je peux me permettre un jugement de valeur, du panorama des réflexions du Grenelle des Mobilités par Jean-Christophe Chadanson, qui en est le principal animateur. Il nous a brossé les principes du Grenelle organisé depuis le mois de janvier 2012, entre autres, par la Communauté urbaine de Bordeaux, mais elle n'est pas seule, c'est une demande collective des institutions publiques locales. Les participants au Grenelle se sont exprimés dans le cadre d'ateliers thématiques, comme nous avons essayé de le faire cet après-midi, si possible "intuitu personae", plutôt qu'en tant que porte-parole d'une ville, d'un territoire, d'une association ou d'une cause. Chacun pouvait et devait, en tant qu'usager, que partenaire, et acteur divers, venir apporter quelques lumières sur un sujet complexe. Ce travail a fait l'objet avant hier d'une présentation en comité de pilotage du Grenelle, un peu comme celle que nous avons eu ce matin, et fera l'objet d'un rapport écrit avant la fin de l'année. Les dix-huit propositions issues de ces six mois de Grenelle devraient, selon des modalités qui restent à préciser, être présentées aux différentes instances partenaires pour permettre une diffusion, probablement à l'automne 2012.

Suite à cette présentation de Jean-Christophe Chadanson, et après une introduction de Jean Touzeau, nous avons zoomé plus spécifiquement sur la rive droite pour présenter les enjeux liés à la situation actuelle et les enjeux liés à une situation qui va évoluer de manière très conséquente dans les prochaines années puisque les projets de la rive droite sont très importants quantitativement et qualitativement. Il s'avère que la rive droite est plutôt un bon élève en termes de diversification des modes de déplacement, notamment pour ce qui concerne le vélo et les transports en commun. Il faudrait donc que ce territoire garde son avance, qu'il la creuse même puisque la rive droite est un peu un laboratoire à travers l'Ecocité, l'opération d'intérêt national, les éco-quartiers comme la caserne Niel, les Akènes, Lissandre, etc.

Quatre ateliers thématiques ce sont tenus cet après-midi. Nous n'allons pas faire un compte-rendu de chacun, ce serait prématuré, mais sachez que tous ces ateliers ont fait l'objet de prise de notes précises et que les plénières sont enregistrées par notre partenaire O2 radio. Le GIP GPV, organisateur de cette journée, s'engage, comme il l'a toujours fait pour tous les séminaires qui ont lieu au rythme, je le rappelle, de deux par an, à publier les actes complets de cette journée dans les mois qui suivent. Petit rappel des thématiques abordées lors des précédents séminaires : en mai 2011, nous débattions de la nature en ville, en décembre de la même année, nous avons abordé le thème de l'habitat, sujet complexe. Cette année, pour être synchrone avec le Grenelle, nous vous avons proposé de travailler sur les mobilités et le prochain séminaire, organisé en coproduction avec Hauts de Garonne Développement le 6 décembre prochain au Rocher de Palmer à Cenon portera sur la question cruciale du développement économique et de l'emploi.

Comment conclure ? A vrai dire, je pense qu'il ne s'agit pas de conclure. J'étais dans l'atelier n°4 il y a quelques instants et je posais la question aux personnes qui étaient autour de la

table de savoir comment ne pas s'arrêter ? C'est-à-dire qu'on lance des questions, on fait tourner la boule du flipper et comment faire en sorte que ces réflexions, souvent assez passionnantes, un peu frustrantes aussi car 1h30 d'atelier ne permettent évidemment pas d'aller très loin dans la prospective des solutions, ne retombent pas. Comment continuer à faire tourner la balle et à enrichir presque en temps réel, au fur et à mesure que les problèmes émergent, ces réflexions ? C'est important de ne pas s'en tenir là, au moins sur la rive droite qui présente des enjeux à très court terme puisque, comme vous le savez, au mois de mars prochain, le pont Bacalan-Bastide sera ouvert à la circulation et cela va changer considérablement les choses. Il faudra attendre deux ou trois ans de plus pour que le bouchon ferroviaire soit complètement résorbé, ce qui permettra alors de faire circuler les TER de manière plus cadencée, ce qui va encore pas mal changer les choses. Puis, il faudra encore attendre un an pour l'ouverture en 2017 du pont Jean-Jacques Bosc qui va changer complètement la perspective puisque entre les deux nouveaux ponts (Bacalan-Bastide et Jean-Jacques Bosc - NDLR), il y a une ligne de tension en terme de circulation qui sera nécessaire.

Je voudrais laisser la parole quelques instants aux élus qui auront en responsabilité les décisions, puis je souhaiterais que les animateurs des ateliers, non pas leur répondent, mais échangent avec eux sur le point de vue ouvert des acteurs tel qu'il s'est exprimé pendant 1h30 d'atelier. Josette Belloq, adjointe au maire de Lormont, à vous l'honneur.

### **Josette Belloq, adjointe au maire de Lormont**

D'abord je voulais témoigner, pour avoir participé à toute cette journée, de la qualité du travail qui a été restitué ce matin. On a l'impression, quand on parle des déplacements et de la mobilité, d'être vraiment dans un constat d'impuissance, dans une sorte de récurrence permanente qui peut nous conduire quelques fois à des conflits insolubles. Cette matinée de présentation nous a en partie éclairés et c'est la raison pour laquelle j'aurais tendance à proposer en deuxième partie que l'on continue vraiment cette réflexion ici au GIP GPV. Merci donc pour ce travail qui a été rendu lisible à la fois sur le plan quantitatif et qualitatif. Peut-être pourrait-on creuser encore les évolutions et les dynamiques par rapport à tous les indicateurs et les critères que vous avez évoqués ce matin parce que ce sont autant de tendances qui nous permettent aussi de travailler dans nos communes.

Par rapport à la place de l'automobile, on a vu tous les enfermements et les rituels qui existent autour ce mode de déplacement que l'on vit un peu en solo. Un atelier a travaillé sur le sujet et le comportement des acteurs était très intéressant, la façon dont on les décrit... La voiture comme outil de développement... Ce qui m'a intéressé et un peu manqué aussi, c'est de rencontrer tous les acteurs, non seulement les exploitants de transport, mais aussi les chefs d'entreprises, tous ceux qui finalement ont à se plaindre ou à bénéficier de ces déplacements. Améliorer la mobilité, c'est aussi améliorer le bien vivre et le bien-être dans les entreprises. La question centrale reste donc autour de la réponse, ou non, aux besoins et aux attentes de tous les usagers où qu'il soit ?

Dans l'atelier auquel j'ai participé il a été particulièrement question de l'accompagnement. Bien sûr, dans nos sociétés dites évoluées, nos sociétés actuelles, on se revendique accompagnant, on met en place de l'accompagnement. Mais attention, l'accompagnement c'est un métier, une vraie démarche, une méthode, une écoute active. C'est savoir interpréter les attentes et les besoins. Nous avons réellement besoin aujourd'hui d'un très fort accompagnement dans la compréhension de la mobilité, des modes de transports, du comment ça marche... des choses basiques, mais qui nous permettent effectivement une prise de conscience. La cohabitation et le partage, par exemple. Partager sa voiture,

partager un espace, partager les cheminements doux, vous l'avez évoqué, entre piétons et cyclistes... ce n'est pas du tout facile et ça peut-être même conflictuel. Les règles de base de ce partage doivent être claires et l'habitant mis au cœur du projet. Comment fait-on pour convaincre l'habitant ? On sait que plus on travaille en amont avec l'habitant sur le projet ou sur la réussite du projet, mieux cela marche. On a également parlé de l'accueil des futurs nouveaux habitants de la rive droite, de la façon de traiter la mobilité, de traiter les transports dans l'environnement. On a aussi vu poindre des arguments très forts pour savoir comment on pouvait s'adapter par rapport à la mobilité avec le manque d'argent et l'essence qui augmente. Il a été cité un grand nombre d'innovations dans l'atelier par rapport à la gestion des politiques publiques, comment optimiser au mieux l'argent dépensé antérieurement et comment finalement améliorer tout ce qui existe puisque on voit poindre un manque d'argent qui est certain dans les années à venir. Voilà ce que je voulais dire dans un premier temps sur la journée à laquelle il faudra donner une suite.

### **Etienne Parin**

Merci Josette Belloq, vous évoquez-là effectivement une palette d'enjeux qui ne sont pas spécifiques à tel ou tel mode de déplacements. Je reconnais les propos qui ont du être développés dans le cadre de l'atelier n°4. Je vais demander à Eric Jupin qui a animé cet atelier de donner quelques développements de ce que vous avez entendu, sur ce sujet.

### **Eric Jupin, chef de projets, Conseil général de la Gironde**

Le paper board est recouvert de post-its, c'est impressionnant ! On avait quand même un cadrage sur cet atelier parce que les items étaient nombreux, le champ des réflexions très vaste. Nous avons évoqué le temps de la ville, la logistique urbaine, le numérique, l'éco-mobilité, la mobilité raisonnée...

Le cœur du sujet vient d'être évoqué par madame Belloq : le partage, l'accompagnement et l'adaptation face aux réductions budgétaires. Il a été mis l'accent sur la nécessité d'observer et de s'immerger sur le terrain avec les habitants, que ce soit dans l'accompagnement ou dans la recherche de solutions nouvelles. Il n'y a pas été fait d'opposition entre, d'un côté, le travail des services qui auraient la science infuse et, de l'autre, les habitants et leur expertise d'usager. Nous avons cherché une complémentarité par rapport à des façons de voir les choses, à des conceptions de ce que pourrait être les formes nouvelles de mobilité ou de ce que pourrait être simplement l'optimisation de l'existant : re-partir de ce qui existe, le consolider et trouver des formes plus adaptées. Nous avons évoqué à un moment la nécessité de tirer les enseignements des échecs. On met toujours en avant les succès, mais tirer les enseignements des échecs est aussi intéressant.

Sur les aspects un peu pratiques, j'ai mémoire d'un temps important dans la discussion sur les liens à construire avec les entreprises. Le partenariat avec les entreprises c'est aller chercher les employeurs et les replacer dans leur rôle de chef d'entreprise et pas seulement d'optimisateur de gestion de production. L'entreprise est sur le territoire, elle bénéficie de ses ressources, elle a une action sur le territoire et cet aspect-là a été, à mes yeux, évoqué de manière assez profonde, notamment, par exemple, pour illustrer le propos d'un conseiller ou d'un ambassadeur en mobilité. L'entreprise peut-être aussi un lieu de passage.

Le troisième point qui me semblerait important de souligner est cette idée d'accompagnement vers la mobilité. On apprend à conduire une voiture, mais on n'apprend pas forcément tout au long de la vie à utiliser les ressources liées à la mobilité. Peut-être faut-il des ambassadeurs, des intermédiaires, des passeurs...

## **Etienne Parin**

Merci Eric, on reviendra sur toutes ces questions plus loin dans la discussion peut-être. Franck Maurras souhaitait prendre la parole...

## **Franck Maurras, maire de Carbon-Blanc**

Je n'ai pas participé à cette journée, mais des élus de Carbon-Blanc ont assisté à certains ateliers. Mes réflexions sont de plusieurs ordres.

Premièrement, je trouve que la réflexion sur les mobilités est essentielle. Qu'elle soit portée par le GPV et les quatre communes qui le composent est tout à fait bien, tout à fait fort, néanmoins on ne peut pas réfléchir à cette question sans intégrer les autres communes puisque, pour l'ensemble des communes de la Presqu'île, les communes du GPV sont un passage obligé pour aller d'une rive à l'autre. Nous sommes donc directement concernés et impactés. Ma première réflexion serait donc de dire que nous souhaiterions vraiment être associés encore davantage à ces réflexions qui concernent directement nos populations.

La deuxième remarque, c'est qu'effectivement nous avons une rive droite, et j'inclus la Presqu'île et au-delà, qui continue à se développer, à se densifier et c'est un signe de dynamisme. On ne va pas bien sûr pas s'en plaindre, mais il faut se questionner : comment accueille-t-on ces nouvelles populations ? Comment vivent-elles ? Comment se déplacent-elles en sachant que notre agglomération est toujours majoritairement structurée du point de vue économique, éducatif, de loisirs, etc. sur la rive gauche ? Même s'il y a un certain rééquilibrage qui s'opère sur la rive droite, nous avons quand même, pour une grande partie d'entre nous, besoin d'aller de l'autre côté pour nos loisirs, notre travail, pour étudier, etc. Nous devons donc étendre la réflexion sur l'urbanisation, au traitement de la question des déplacements et du passage d'une rive à l'autre. Comment favoriser ces déplacements ?

Ma troisième remarque concerne les mobilités en général et une situation actuelle très compliquée, très contraignante, qui pose beaucoup de problèmes dans la vie quotidienne des uns et des autres et qui génère des coûts, des pollutions, etc. Cette situation pose donc des questions à court, moyen et long termes. Je suis tout à fait d'accord avec vous et avec votre volonté de dire qu'il faut travailler sur des changements d'habitude. On ne pourra certainement pas, sur les 10-15 ans à venir, aller travailler avec sa voiture comme on le fait aujourd'hui, il va falloir qu'on change pour tout un tas de raisons économiques, financières, techniques... Il faut qu'il y ait un changement de volonté, mais ces changements prennent forcément du temps car nous n'avons pas, les uns et les autres, de baguette magique. Il faut donc initier les politiques publiques en sachant qu'il y a un temps pour tout et, qu'entre temps, il faut bien que nous puissions vivre. Il nous faut donc répondre aux besoins actuels de déplacement automobile. On ne peut pas éradiquer du jour au lendemain le transport automobile individuel, donc comment mieux le partager ? Comment mieux le structurer ? Comment mieux l'organiser en liaison avec les transports en commun ? Nous savons bien les insuffisances de notre rive droite en matière de mobilité, la saturation du parc-relais de la Buttinière par exemple. Face à ces insuffisances, comment organise-t-on de manière harmonieuse l'utilisation des véhicules individuels et la liaison avec les transports en commun ? Comment optimise-t-on l'utilisation des franchissements ? Le pont Bacalan-Bastide est un formidable atout, mais comment l'optimiser en sachant qu'il faut intégrer les contraintes des communes de seconde couronne et des communes immédiates qui ne doivent pas non plus être complètement submergées de véhicules et de nuisances ? Comment concilie-t-on ces intérêts qui semblent un peu contradictoires ?

Comment enclenche-t-on des politiques à moyen terme et long terme ? Nous allons progressivement faire en sorte de se déplacer différemment, mais plus on s'éloigne de l'agglomération bordelaise, plus l'utilisation d'un véhicule individuel, qu'on va essayer de partager, est indispensable. Au cœur de Bordeaux, on peut se passer assez facilement d'un véhicule, mais dès qu'on est à 20 ou 30 kilomètres, il se pose des questions par rapport au temps de vie tout simplement et au temps de famille, donc comment réfléchit-on à cela ? Je pense qu'il faut qu'il y ait une volonté politique beaucoup plus forte, plus affirmée, plus partagée pour imposer un certain nombre de choix, pour orienter un certains nombres de décisions, pour les partager, les expliquer, et ensuite entraîner les usagers. Ce n'est pas facile parce que les intérêts des différents territoires sont contradictoires, mais, à un moment donné ou à un autre, s'il n'y a pas une volonté politique de mettre en place un nouveau système, on va continuer à urbaniser et on risque d'accentuer les difficultés. C'est cette réflexion-là que nous devons porter aujourd'hui de manière forte si nous voulons avancer de manière concrète dans la vie quotidienne de nos concitoyens.

### **Etienne Parin**

Vous mettez le doigt sur un sujet difficile, qui n'est pas forcément technique du reste, ou du moins pas seulement, à savoir la cohérence des politiques publiques et privées, je crois que c'est un des maîtres mots depuis ce matin. Nous sommes dans une articulation un peu systémique des problèmes. Vouloir traiter cette question sous un angle unique : les transports en commun ou la voiture ou le piéton, est juste impossible parce que les usagers, comme le disait Josette Belloq, ne se coupent pas en morceaux selon qu'ils sont à pied, à vélo, en voiture, à cheval ou autrement. Il faut donc raisonner globalement et ce raisonnement global est forcément compliqué. Ce n'est d'ailleurs pas le moindre mérite du Grenelle qui a été présenté ce matin que d'avoir affronté cette complexité, ce côté systémique.

Puisqu'on est sur la deuxième couronne, peut-être qu'une des deux représentantes de Sainte-Eulalie voudraient donner un point de vue ? C'est important ce qu'a dit Franck Maurras, il y a un effet rocade important. La rocade, comme le disait Jean-Christophe Chadanson ce matin, n'est pas un boulevard de contournement de l'agglomération, contrairement à ce que certains pourraient penser ou vouloir penser, c'est un boulevard urbain puisque la très grosse majorité des usagers de la rocade sont des gens qui habitent et travaillent à Bordeaux et qui se déplacent pour travailler et habiter à Bordeaux qu'ils soient extérieur à la rocade ou le contraire. Ce boulevard urbain, de fait, crée à la fois un système d'organisation et un système de rupture entre l'extra-rocade et l'intra-rocade. Je donne la parole à Caroline Beau.

### **Caroline Beau, chef de projet renouvellement urbain de la ville de Sainte-Eulalie**

Je ne suis pas une spécialiste des transports, mais il est vrai que Sainte-Eulalie connaît les mêmes problématiques de deuxième couronne que Carbon-Blanc. Je reviens sur le caractère stratégique de la rive droite. Ce qui est intéressant sur ce territoire, c'est qu'on sent qu'on est dans un noyau intermodal, du moins au carrefour des grandes routes de l'axe nord-sud et de l'axe est-ouest. Nous avons parlé numérique dans l'atelier 4 auquel j'ai participé et nous nous sommes dit que certaines communes de 2<sup>e</sup> couronne étaient stratégiques car elles pourraient permettre de désengorger l'hypercentre en créant de nouveaux pôles de vie et d'activités. Nous avons pris comme exemple Toulouse avec ses villes moyennes qui gravitent autour. Ici nous aurions le noyau Bordeaux-centre et ses satellites constitués par les communes de 1<sup>ère</sup> couronne, puis, les communes de 2<sup>ème</sup>

couronne, nous avons cité Créon, Carbon-Blanc, Artigues et même Saint-André-de-Cubzac qu'on trouvait très stratégiques pour accueillir, par exemple, une plateforme numérique. On sent qu'il y a un enjeu fort sur cette 2<sup>ème</sup> couronne qui connaît aujourd'hui les désagréments qu'a connu la 1<sup>ère</sup> 20 ans plus tôt et qui en connaîtra de plus en plus. Il y a, à mon avis, géographiquement une carte à jouer très importante sur ce territoire, mais de manière plus intercommunale et au-delà de la Cub. Cette réflexion a émergé il y a longtemps à travers le SCOT, mais elle mérite d'être poussée. Beaucoup de choses ont été citées dans cet atelier qu'il faudra partager et qui devront être portées politiquement de manière large.

### **Etienne Parin**

Valérie Diaz, vous souhaitiez intervenir ?

### **Valérie Diaz, chargée d'études à l'A'urba**

Je souhaitais simplement rebondir sur les propos de monsieur le maire de Carbon-Blanc. Ce que vous (Etienne Parin NDLR) avez évoqué en parlant d'approche systémique était une des conclusions que j'ai notée à la fin de l'atelier que j'animais (atelier 1 NDLR). Effectivement, on s'en est rendu compte en parlant de « la voiture a ...encore de beaux jours » (titre de l'atelier NDLR) qui s'est finalement transformé en « comment limiter la voiture ? ». Nous avons essayé de poser sur le plan qu'on avait à notre disposition quelques éléments du projet de déplacement de la rive droite. Concernant les parcs-relais et le stationnement, nous nous sommes rendu compte que la réflexion devait être menée de manière globale entre les politiques publiques afin de bien traiter toutes les logiques de modes ensemble. Nous avons réfléchi à quel serait le positionnement idéal des parcs-relais. La plupart des participants avait l'air de dire que c'était à l'extérieur de la rocade, à condition d'offrir des alternatives crédibles pour se raccorder très vite au tramway.

La question du stationnement a été abordée en partant du constat qu'autour des stations de tramway et de certains parcs-relais, il y avait des débordements de stationnement, des pratiques illicites. Nous avons donc abordé la question de la réglementation, éventuellement du stationnement payant. Mais certains pensent que si les automobilistes stationnent autour du parc-relais c'est qu'ils ont bien cherché à entrer à l'intérieur, mais que, faute de place, leur seule alternative a été de stationner n'importe où et n'importe comment. Il y a donc bien cette logique de cohérence entre les modes à trouver très en amont.

Nous avons aussi évoqué, et cela a été beaucoup souligné, la nécessaire cohérence à l'échelle d'un territoire. Il faut une stratégie territoriale à une échelle qui dépasse les limites administratives. Nous avons eu, exemples à l'appui, la démonstration qu'une réponse ponctuelle à un problème avéré pouvait, dans ces traitements, avoir des effets dévastateurs sur l'alentour. La logique de cohérence territoriale est notamment ressortie sur la question de la circulation apaisée dont on parle beaucoup aujourd'hui. Une circulation apaisée veut dire un quartier apaisé, on raisonne globalement.

Voilà quelques remarques donc pour appuyer cette idée d'approche globale qui est mise en évidence par le Grenelle. On ne prend pas les questions une à une, on les traite dans leur globalité pour voir les incidences des unes par rapport aux autres.

Monsieur le maire de Carbon-Blanc l'a souligné et c'est quelque chose qui est ressorti de l'atelier que j'ai animé, ce sont des décisions qui ne sont évidemment pas très populaires et le public en a bien conscience.

## Etienne Parin

Pour continuer un peu sur l'extra-rocade, est-ce que Michel Hibon, vous souhaitez prendre la parole ?

## Michel Hibon, adjoint au maire de Bassens

Bassens a une spécificité, c'est une commune de départ pour les travailleurs qui vont sur la rive gauche et une commune d'arrivée du fait de la présence de la zone industrialo-portuaire. Il y a donc un croisement de flux qui se fait, notamment sur le bas Lormont, sur le bas de la côte de la GT (côte de la Garonne NDLR) qui est malgré tout assez impressionnant et je dois dire qu'on avait espéré que le pont Bacalan-Bastide nous aiderait à délester un peu tout ce transport.

Pour le moment, nous sommes toujours un peu inquiets par rapport à cela parce que, Sainte-Eulalie et Carbon-Blanc l'ont dit, nous recevons toute la Presqu'île. Je pense que dans la politique à venir, notamment la politique de transports en commun, il est très important que nous puissions aller sur l'autre rive en un temps intéressant, limité. Aujourd'hui les gens de la rive droite qui vont travailler sur la rive gauche sont inquiets, stressés parce qu'il leur faut partir très tôt pour arriver à l'heure. Il y a donc ce stress lié aux embouteillages, et cette incertitude sur le futur pont et ses accès. Il faut que ce pont donne accès notamment aux transports en commun, au point de départ de La Gardette-Lormont-Bassens-Carbon-Blanc. C'est important car il y a un engorgement de voitures qui se fait ici et on voudrait espérer qu'il y ait une amélioration sensible suite à l'ouverture du pont Bacalan-Bastide.

Ce séminaire était effectivement très intéressant, très riche ce matin et cet après-midi dans les échanges que nous avons eu dans l'atelier 2 auquel j'ai participé (transport en commun... l'incontournable / NDLR).

Ce qui est intéressant au-delà de tout, c'est l'homme derrière tout ça, ce sont les habitants qui viennent de l'intra-rocade, de la 2<sup>ème</sup> ou de la 3<sup>ème</sup> couronne. C'est important de faire en sorte qu'ils accèdent dans les meilleures conditions possibles aux zones d'emploi. On a noté avec intérêt les efforts faits par TransGironde pour le Conseil Général pour rapatrier les gens sur la zone bordelaise. Il est également évident que le tramway a été un apport considérable pour les habitants de nos communes, même s'ils ne voyagent pas toujours dans de très bonnes conditions, notamment aux heures de pointe.

Il nous faudrait également des perspectives d'avenir. On a parlé du développement du fleuve sur lequel il est prévu des navettes, mais le départ serait à Lormont, or, Lormont est assez inaccessible pour le moment, donc la navette ne nous servira pas à grand chose dans l'immédiat. Il faudrait la faire venir jusqu'à Bassens, voire un peu plus loin sur Saint-Louis-de-Montferrand. Il faut prévoir à long terme. Il ne suffit pas de dire « on va utiliser le fleuve », encore faut-il pouvoir accéder à cette tête de pont en quelque sorte.

Autre élément important pour nous et pour Sainte-Eulalie puisque nous avons une gare : il faudrait que les trains, les TER en particulier, puissent s'arrêter à la gare de Bassens et aller jusqu'à la gare multimodale de Cenon où se fait l'accrochage avec la ligne A du tramway et la gare Saint-Jean.

Je voudrais également dire que tout à l'heure, au cours de cet atelier sur les transports en commun, le développement de la rive droite a été évoqué. Ce développement est très intéressant et très riche pour les années à venir comme pour l'immédiat. Mais il faudrait aussi penser aux infrastructures de la rive droite. En tant qu'ancien enseignant, je pense que Josette Belloq (Madame Belloq a été directrice du Lycée Jacques Brel à Lormont / NDLR) ne me démentira pas, je pense qu'il faudrait tenir compte des élèves et des étudiants de la rive droite de façon à ce qu'ils puissent travailler ici dans de bonnes conditions. C'est un parcours

du combattant pour nos élèves et nos étudiants d'aller jusqu'à Talence ou Pessac. Il faut sans doute aussi que certaines structures puissent s'installer sur notre territoire. Il y aurait bien d'autres choses à développer, mais il faut des signes forts pour la population. Il faut que les habitants de la rive droite sachent, Franck Maurras le disait tout à l'heure, qu'il y a une politique à leur avantage dans cette mobilité, que nous tâchons de favoriser leur vie sur la rive droite, c'est très important.

### **Etienne Parin**

Nous sommes au cœur du problème du Grenelle évoqué ce matin avec les deux concepts de fluidité rapide et de fluidité lente. La fluidité rapide est au service des habitants, notamment ceux de 2<sup>ème</sup> couronne qui ont besoin d'arriver rapidement, mais tout le paradoxe, très bien expliqué ce matin par Jean-Christophe Chadanson, c'est que plus on va vite, plus on gagne du territoire. Donc, il faut servir les habitants, sans servir une 3<sup>ème</sup> couronne qui serait tentée de se développer, c'est toute la difficulté de l'opération ! La fluidité lente concerne beaucoup plus l'intra-rocade et je laisserai la parole sur ce point à Michel Duchène, adjoint au Maire de Bordeaux. Mais auparavant, sur la fluidité rapide, Emmanuelle Baudoin vous vous occupez au Conseil général des déplacements, dans une vie antérieure vous avez travaillé pour la Région, pouvez-vous en deux mots nous parler de mutualisation, de mise en commun, je crois qu'il y a pas mal de réflexion en cours ?

### **Emmanuelle Baudoin, directrice générale adjointe des services techniques, Conseil général de la Gironde**

Je vais juste parler des pénétrantes. Les pénétrantes rapides en transport en commun c'est d'abord le TER, mais c'est aussi les lignes TransGironde qui vont être renforcées le 1<sup>er</sup> septembre. Nous allons avoir des lignes au quart d'heure, en heure de pointe, ce qui n'est pas négligeable. Il y a donc effectivement toute une réflexion en cours dans le cadre du Livre blanc de la Mobilité pour penser le rabattement sur ces lignes de transport rapide. La Gironde est un grand territoire, on ne pourra pas faire du transport collectif partout, il faut donc penser à d'autres modes de transport pour arriver jusqu'à ces lignes et jusqu'à ces pénétrantes rapides. Nous travaillons aussi à l'interconnexion avec la Cub pour le réseau Tbc et le Conseil régional sur le réseau TER. Il est nécessaire de travailler sur la chaîne de transport qu'elle soit en transport en commun, en mode doux, que ce soit le vélo ou la marche à pied, je crois que ça été largement dit, c'est un projet global.

Le projet doit être global aussi à l'échelon de la 2<sup>ème</sup> couronne, voire de la 3<sup>ème</sup> et c'est peut-être encore plus compliqué car, dans les zones rurales, les transports collectifs coutent très chers, on ne peut pas en faire partout. Il faut donc que l'on trouve des modalités pour densifier les centres urbains, rabattre les usagers sur des lignes structurantes, développer le covoiturage, etc. Tout cet ensemble de mesures permettra peut-être de limiter ces flux de voitures qui arrivent sur Bordeaux... Voilà un bref aperçu de toutes ces réflexions qui ont lieu, en parallèle au Grenelle des mobilités de l'agglomération, dans le cadre du Livre blanc que le Conseil général est en train de mener, de même que sur l'Inter-SCOT puisque ces questions rejoignent celles de l'étalement et du développement urbain, c'est une problématique globale et complexe.

### **Etienne Parin**

Nous allons passer maintenant à la partie intérieure de la rocade et je vais laisser la parole à Michel Duchène, adjoint au Maire de Bordeaux. Je voudrais toutefois dire auparavant que depuis un peu plus de deux ans maintenant, les élus de la Rive Droite membres du GPV et

ceux de la Ville de Bordeaux ont décidé de ne pas se tourner le dos dans leurs réflexions sur ce territoire au fort potentiel qu'est la plaine Rive Droite. Il s'agit de réfléchir ensemble à un projet global, cohérent, programmé dans le temps et dans l'espace pour optimiser effectivement les conditions du développement de la plaine Rive Droite. La Communauté urbaine en est également un partenaire essentiel bien sûr. Il s'est tenu un comité de pilotage sur ce thème il y a quelques mois, je pense que ça devrait rebondir bientôt. Donc Michel Duchène c'est à vous.

### **Michel Duchène, adjoint au Maire de Bordeaux**

Merci de cette invitation, monsieur le Maire de Bordeaux m'a demandé de le représenter pour parler, en effet, plus particulièrement de la plaine Rive Droite dont Conchita Lacuey pourrait certainement parler bien mieux que moi, vu qu'elle est maire et habite sur ce territoire !

Ce qui me paraît important aujourd'hui, c'est tout d'abord, et vous l'avez rappelé, que tous ces maires de la Rive Droite, de Bassens à Lormont, de Floirac à Bordeaux se soient retrouvés pour évoquer les problématiques d'urbanisme sur ce secteur, mais aussi les problématiques de transport. L'un des grands projets en la matière, je ne vous apprends rien car vous connaissez bien le dossier, c'est la liaison entre la gare Saint-Louis et la gare Saint-Jean. On sait très bien qu'un jour il faudra mettre en place un mode de transport qu'on peut qualifier de lourd. Qu'entend-on par lourd ? Est-ce un BHNS, un bus à haut niveau de service, est-ce un tramway, est-ce un tram-train ? On ne le sait pas trop. Ce que l'on sait et ce dont on est sûr, c'est qu'on a construit un pont qui peut supporter un mode de transport lourd, donc l'idée est plutôt d'aller vers un transport qui soit conséquent. Quand je dis conséquent, ce n'est pas au niveau de son coût évidemment, c'est au niveau du nombre de personnes transportées et de la qualité du confort d'usage.

Concernant ce lien aujourd'hui, on sait que, sur la rue Lucien Faure, un espace sera dédié aux transports en commun. On sait qu'on a cet espace sur le pont et on sait aussi que sur la Rive Droite on a toute une série de projets et un plan d'urbanisme qui laissent penser que le transport lourd pourrait passer sans trop de soucis dans le quartier de la Bastide.

Les maires se sont mobilisés auprès de RFF et de la SNCF pour qu'il y ait deux passages nouveaux sous les voies du secteur Benauges-Bas-Floirac. Vous savez que pendant longtemps, il existait au niveau de la rue de la Benauges et du cours Gambetta un passage à niveau et que, lorsqu'il a été fermé, cela a constitué une vraie rupture, à tout point de vue d'ailleurs, mais surtout sociale, entre ces deux quartiers. Il y a donc eu une réhabilitation du passage souterrain piéton avec la réalisation d'un passage de qualité, plus lumineux et plus sécurisé. Pour les deux nouveaux passages que j'évoquais plus haut, il a fallu se battre et les maires de la Rive Droite se sont battus au sein de la Communauté urbaine pour que des financements soient débloqués. Il faut réaliser les voies d'accès qui permettront de passer Tregey en transport en commun (bus ou transport en commun lourd) et en automobile. Nous aurons donc là deux passages qui permettront de passer sous les voies, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. On espère surtout qu'un jour, nous aurons un transport en commun qui permettra d'aller vers Floirac et peut-être Bouliac et surtout de rejoindre la gare Saint-Jean. C'est l'un des grands enjeux de la plaine Rive Droite et de cette fameuse étude que l'on appelle SDODM (schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains), nom un peu barbare, qui nous permettra de prendre des décisions par rapport aux emplacements des stations, aux lignes, à leur passage, mais surtout bien sûr, et c'est le grand débat à la Communauté urbaine, qui nous permettra un jour d'aboutir car on aura trouvé les financements, ce qui n'est pas complètement le cas aujourd'hui. Il faudra que les élus et les

habitants se mobilisent pour avoir ce mode de transport sur la plaine Rive Droite. Certains nous répondront que les habitants ne sont pas encore là et que cela doit se faire progressivement. Je crois personnellement que l'un des grands enjeux du développement de ce territoire est ce transport en commun qui va permettre d'aller non seulement vers Cenon, vers Floirac mais aussi vers la rive gauche, vers la gare Saint-Jean puis de la gare à l'aéroport ! C'est donc un projet majeur qui permettra de transformer radicalement ce secteur de la Rive Droite.

Concernant la mobilité, je me permets juste une petite parenthèse et un avis personnel : il n'y a pas de solution aux problèmes de circulation, je n'y crois pas. Vous allez aux Etats-Unis, dans les grandes villes américaines, vous allez en Chine, vous allez en Inde, vous allez dans tous les pays occidentaux, tout le monde part au travail à la même heure et tout le monde en revient à la même heure et tout le monde se retrouve dans les embouteillages. Même si on a l'argent, même si on a l'espace, même si on a les moyens de les réaliser, les grandes infrastructures ne permettent pas de radicalement régler les problèmes de circulation et d'embouteillage et au bout du compte la pollution. Il arrive toujours un moment, quelles que soient les villes, où vous êtes dans un embouteillage, où vous avez une fluidité qui n'existe plus. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut rien faire, je pense qu'au niveau des infrastructures, il y a vraiment un travail à faire, vous l'avez évoqué.

Il faut aussi pouvoir faire évoluer la culture des habitants de nos villes et leur expliquer qu'il y a d'autres moyens que la voiture, mais ce n'est pas facile, quelqu'un l'a exprimé dans la salle, c'est même très difficile. Je l'ai vécu pendant plusieurs années sur Bordeaux et ça a été extrêmement difficile, contraignant, dur. Faire évoluer la culture des habitants, c'est peut-être les inciter à se déplacer à pied dans les centres urbains. A Bordeaux par exemple, la dernière enquête ménage de la Communauté urbaine a démontré que les circulations piétonnes étaient plus importantes en nombre que les déplacements en voiture, en transport en commun et en vélo et que les déplacements à vélo sont extraordinairement importants. On est là dans les cœurs de ville et, vous l'avez évoqué, le problème aujourd'hui qui se pose, c'est entre le cœur de ville et la périphérie.

Mais, je crois qu'Emmanuelle Baudoin l'évoquait pour le Conseil général, il y a nécessité de mettre en place non seulement un réseau en étoile performant, mais aussi peut-être des cars à haut niveau de service avec à certains endroits des espaces réservés, dédiés, c'est extrêmement important pour avoir une vraie vitesse commerciale comme on l'a aujourd'hui grâce au tramway dans le centre-ville et dans l'agglomération. Il faut peut-être aussi développer, comme d'autres départements le font, le covoiturage, même si l'on sait bien que ce sera une infime partie des automobilistes qui le pratiqueront. Dans certains départements, en particulier en Haute-Garonne, vous avez en périphérie de ville, des parkings surveillés avec un point de ralliement. Les gens viennent stationner leur voiture et partent en covoiturage vers le centre-ville. Il faudra donner aux gens qui pratiquent le covoiturage un petit plus comme ça existe aux Etats-Unis aux entrées des grands ponts, la priorité aux péages et en entrée de ville, par exemple, ça peut-être aussi des voies dédiées à certains heures au covoiturage, en entrée de ville le matin et en sortie de ville en fin d'après-midi. Il y a toute une série d'actions à mener, mais peut-être aussi surtout sur l'aspect culturel, essayer de faire comprendre aux automobilistes que dormir avec sa voiture dans le lit à la place de son conjoint où de sa conjointe ce n'est pas obligatoirement une bonne chose, la voiture on peut la laisser de temps en temps. Je le sens dans les nouvelles générations, c'est peut-être lié aux aspects financiers, mais il y a un attrait moindre de la voiture. D'abord, on ne peut pas aller aussi vite qu'on le veut, c'est compliqué, bref il y a une évolution des cultures et c'est extrêmement intéressant. Cela ne veut pas dire qu'on va régler les

embouteillages, mais cela veut dire, qu'avec tous les moyens que l'on va mettre en place, on arrivera peut-être à avoir moins d'embouteillage, moins de pollution et peut-être une meilleure fluidité. Il ne s'agit pas de rejeter la voiture, elle est encore là pour longtemps, mais peut-être sommes-nous de la génération qui verra la disparition de la voiture telle qu'elle existe aujourd'hui. On peut penser que les voitures demain auront d'autres modes de propulsion et auront une autre taille et peut-être d'autres finalités qu'aujourd'hui.

### **Etienne Parin**

Merci beaucoup, je crois que Conchita Lacuey et Franck Maurras voulaient réagir.

### **Franck Maurras**

Par rapport au pont Bacalan-Bastide, je crois, en écoutant notamment l'intervention de mon collègue Michel Duchène que je salue, que l'on voit bien l'ambition derrière ce pont. Aujourd'hui c'est un pont de desserte du quartier Bordeaux-Nord pour aller à la gare Saint-Jean par exemple et c'est tout à fait louable, mais fallait-il faire un pont aussi beau, aussi imposant pour une ambition de desserte de quartier ! En tant que maire de Carbon-Blanc et au niveau du conseil municipal, nous considérons que ce pont doit avoir une tout autre ambition, au moins à court terme, sur du moyen terme et du long terme on pourra aviser en fonction des changements de comportement. Mais à court terme, il doit permettre une alternative à ce pont d'Aquitaine qui est insupportable, ça a été dit et vous le vivez comme moi tous les jours pour celles et ceux qui vont sur Bordeaux-Nord, Bordeaux-Lac, etc. Je pense véritablement que c'est un erreur de ne pas travailler sur cette ambition-là pour ce pont qui doit apporter à court terme des solutions pratiques dans la vie quotidienne de nos concitoyens. Que nous travaillions à plus long terme sur d'autres modes de transport je l'entends, mais, à court terme, nous manquons vraiment d'une ambition forte par rapport à ce pont. Cette crainte me fera toujours m'opposer un peu sur ce sujet.

### **Conchita Lacuey, députée-maire de Floirac**

Je te rejoins totalement et je voudrais que l'on pense davantage à la Presqu'île et aux villes d'Ambarès, de Bassens et de Carbon-Blanc... à moins qu'on nous mette les bassins d'emplois sur la Rive Droite, nous aurions peut-être moins de problème pour traverser ! A l'heure actuelle les bassins d'emplois et les universités sont sur la rive gauche, nos populations souffrent donc du manque de transports en commun et de leur manque de rapidité. Un transport en commun doit être de qualité et sa cadence doit être rapide car, dans le cas contraire, on n'y arrivera pas. La voiture sera toujours là tant qu'elle reste le mode de transport le plus rapide. En revanche, essayons, comme vous le disiez Michèle Duchène, de développer le covoiturage, c'est une très bonne initiative. Sur la commune de Floirac, nous tentons de mettre en place l'auto-stop organisé entre la plaine et le coteau, sur l'avenue François Mitterrand. Sur ce parcours entre plaine et coteau, la cadence des transports est relativement lente, les gens attendent le bus longtemps, or on constate qu'une majorité de voitures circulent quasiment à vide. Nous allons donc tester un système de co-voiturage à la rentrée pour voir si ça peut fonctionner.

Il est certain que cette plaine Rive Droite est importante mais il faut bien entendu y associer la Presqu'île puisque, de toute manière, il faut bien qu'elle se lie à quelque chose ! De même il faut penser à la R89 qui supporte une forte circulation. Le Conseil général qui a pris la parole tout à l'heure nous indiquait qu'il faudra bien avoir une coordination entre tous les transports et je partage cet avis. Il faudrait faire en sorte que les usagers aient accès tous les

quarts d'heure à l'un ou l'autre mode de transport. Il faudra peut-être essayer d'imaginer des tarifs communs, des arrêts de bus communs...

Je suis ravie de pouvoir essayer d'imaginer ce parcours sur notre Rive Droite, sur cette plaine, d'autant qu'il est prévu un deuxième pont en 2017. L'arrivée de ce pont entraînera une réflexion sur les boulevards en général et il y aura certainement nécessité d'un transport en commun rapide. Je vous dirai que ma préférence serait un tramway puisque je ne l'ai que sur 50 mètres sur le Haut-Floirac, donc après tout pourquoi pas, il faut bien rêver dans la vie ! Le chemin qui est tracé sur la voie Bordeaux-Eymet, la liaison entre Bordeaux-Bastide et Floirac ainsi que Cenon, le lien jusqu'à Lormont, Bassens, Carbon-Blanc assure une irrigation de notre territoire indispensable. Nos habitants la réclament parce que, tous les matins, beaucoup d'entre eux se trouvent confronté à une attente très longue. Ce transport en commun doit être mis en place le plus rapidement possible.

### **Etienne Parin**

Nous avons parlé de la plaine, nous avons parlé des grands projets, mais nous avons peu parlé du dispositif Ecocité. Peut-être le représentant de Bordeaux-Euratlantique, Jean-Michel Boutin, pourrait nous dire un petit mot sur la démarche ?

### **Jean-Michel Boutin, directeur technique de l'EPA Bordeaux Euratlantique**

Très rapidement en effet : une démarche a été entreprise à l'échelle d'Ecocité, qui est un périmètre un peu plus petit que celui évoqué ici, mais les problématiques et la complexité sont les mêmes. L'idée est de concevoir sur ce périmètre un dispositif d'urbanisme et de déplacement qui se développe de manière concomitante, de manière à ce que les deux montent en puissance dans le temps, un temps assez long d'ailleurs, plutôt de l'ordre de 15 à 20 ans. L'idée est de pouvoir y vivre et s'y déplacer de manière nouvelle, moderne, en utilisant tous les moyens techniques nouveaux qui vont se développer. Beaucoup de choses ont déjà été dites sur ce point donc, l'important, c'est que les projets urbains puissent, au fur et à mesure de leur développement, intégrer et prévoir en amont tous les espaces qui permettront de développer, de manière coordonnée, ces modes de déplacement.

### **Etienne Parin**

Merci beaucoup, les animateurs des différents ateliers souhaitent-ils prendre la parole ? Sandrine Petit, au titre des cheminements doux, ce sera la dernière intervention avant de conclure.

### **Sandrine Petit, resp. on. du pôle grandes études et planification, services techniques, ville de Lormont**

Je souhaitais donner un peu les grandes idées qui ont émergé dans l'atelier que j'animais. Nous sommes sur trois problématiques légèrement différentes concernant les cheminements doux. Sur la plaine Rive Droite où l'on est finalement sur des statistiques qui se rapprochent plus du centre-ville, les enjeux vont bien être d'installer une nouvelle urbanisation en favorisant le développement de ces bonnes pratiques qui sont déjà établies. En revanche, sur le plateau, les statistiques diminuent, l'enjeu est donc là de faire changer les comportements et les pratiques pour développer le déplacement à vélo et à pied. Concernant le troisième secteur, le « hors-rocade », nous avons un tissu urbain qui favorise moins ce type de déplacement car il présente une moins grande densité.

Pour aller très rapidement sur la question du vélo, nous avons fait le point sur toutes les données qu'a apportées l'étude plan-vélo menée sur la Cub. Il se trouve qu'il y a encore aujourd'hui des points à améliorer par rapport aux conditions d'utilisation lors des intempéries, par rapport aussi aux questions de sécurité quand on pratique le vélo la nuit, surtout l'hiver... Toutes les questions d'aménagement par rapport aux scolaires, aux équipements scolaires, aux stationnements sur l'ensemble des équipements que ce soit les équipements publics, les lieux d'emploi, les centres commerciaux et évidemment à l'intérieur des logements ou des résidences.

Ensuite, sur la question du déplacement à pied, on se rend compte que pour essayer de valoriser un peu cette pratique, les différentes communes mettent en place des parcours à vocation de loisirs et ludique avec différentes balades et promenades pour retrouver le goût de regarder les choses, de déambuler... et peut-être que le fait de retrouver goût à cette pratique incitera les gens à l'utiliser dans leur vie quotidienne.

Un dernier point pour conclure par rapport aux vélos. Nous avons abordé le problème des vélos pour l'accès au transport en commun, notamment avec cette idée qu'on devrait multiplier les parcs Vcub et les disséminer sur le territoire. En effet beaucoup de personnes vont en voiture aux parcs-relais au départ du tramway pour accompagner quelqu'un et engorgent de ce fait cette voie alors qu'un certain nombre pourrait très bien y accéder à vélo. Je plaide un peu pour ma paroisse, pour Bassens, pour Carbon-Blanc, peut-être pour Sainte-Eulalie même pourquoi pas, en pensant à l'accès à la Gardette...

Pour finir, j'allais oublier l'évidence ! Pour les pratiques de cheminement doux, il y a le coteau évidemment, le lien entre le bas et le haut. Et sur ce point l'enjeu du vélo électrique est important... et nous allons d'ailleurs demander d'être site pilote pour expérimenter les vélos électriques !

### **Etienne Parin**

Merci Sandrine et merci à tous. C'est extrêmement frustrant d'arrêter une discussion qui ne demande qu'à continuer et qui va continuer, on s'y est engagé, on ne sait pas encore trop sous quelle forme, mais elle continuera.

Je conclus en remerciant Conchita Lacuey et les équipes de la ville de Floirac, et notamment de la M.270 où l'accueil était parfait aujourd'hui. Nous avons eu des conditions de travail très agréables, merci à tous et à bientôt.

# QUELLES MOBILITES SUR LA RIVE DROITE ?

**Séminaire 28 juin 2012**

M.270, maison des savoirs partagés - Floirac



## Annexes



## Sommaire

<b>Livret du participant - travail préalable aux ateliers</b> Réalisé par Julie Aillaud – juin 2012 (Etudiante au IATU // julie.aillaud@gmail.com)	<b>p. 3</b>
<b>Carte enjeux actuels et futurs Rive Droite</b> Réalisées par Jacques Tapin – juin 2012	<b>p. 22</b>
<b>Le Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains</b> Diaporama réalisé par Géraldine Mattéo, chef de projet à la DSED de la Cub pour l’atelier 2 : Transports en commun...	<b>p. 25</b>
<b>Le projet de politique vélo de la CUB</b> Diaporama réalisé par Pierre Brébinaud du centre de stationnement et mobilités alternatives de la Cub pour l’atelier 3 : Les cheminements doux...	<b>p. 32</b>
<b>Contribution de Michel Becerro</b> (habitant de Carbon-Blanc – en date du 21 juin 2012)	<b>p. 45</b>



## Les rencontres thématiques 2012 du Grand Projet des Villes

### Quelles mobilités sur la Rive Droite ?

***Les mobilités constituent un enjeu majeur dans le développement urbain en cours et à venir sur la Rive Droite tant elles impactent fortement l'attractivité du territoire et la qualité de vie de ses habitants.***

En organisant ce séminaire de travail consacré aux mobilités sur la Rive Droite, les élus des quatre communes de Bassens, Cenon, Floirac et Lormont entendent s'emparer collectivement et au plus tôt des résultats du Grenelle des Mobilités initié par la Cub et ses partenaires.

Il s'agit pour les acteurs du territoire rassemblés à cette occasion de déterminer dans quelle mesure les orientations et les actions proposées par le Grenelle répondent aux besoins spécifiques de la Rive Droite et de les traduire en terme d'actions à mettre en œuvre en priorité sur ce territoire. Les actes du séminaire seront versés, comme contribution, au Grenelle des Mobilités à l'automne 2012.

La mobilité est un vecteur fort d'intégration sociale et économique dans et entre les lieux de vie. A ce titre, elle constitue un véritable défi pour les pouvoirs publics qui se doivent de garantir le développement de services de mobilités accessibles à tous et attractifs, basés sur la mutualisation d'usage et l'intermodalité dans un souci constant de durabilité.

#### **La Rive Droite : terre d'accueil**

***Hier.*** Le bouclage de la rocade en 1993 a permis le développement de zones d'activités, rapidement intégrées dans la Zone Franche Urbaine, favorisant l'implantation d'entreprises, de services, de grandes surfaces commerciales et la création d'emplois. Le tramway, en 2003, a quant à lui joué un rôle essentiel dans le désenclavement des quartiers, la restructuration de l'espace public et finalement le changement d'image du territoire.

***Demain.*** La suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux à l'horizon 2016 va permettre le développement du trafic TER (et du fret) donnant au pôle d'échange intermodal de Cenon le statut de 2<sup>e</sup> gare du département en terme de trafic passagers. Les deux nouveaux ponts, Bacalan-Bastide en 2013 et Jean-Jacques Bosc en 2017 vont induire de nouvelles polarités et entraîner un changement fort de pratiques quotidiennes de déplacement au sein du territoire et entre les deux rives. Le parc urbain des Coteaux avec ses 25 kilomètres de cheminements doux sera au cœur de nouveaux usages de mobilité sur le territoire. L'ouverture et le développement d'équipements majeurs d'agglomération (Rocher, Arena, Cascades) mais aussi les réserves foncières disponibles sur la plaine Rive Droite et sa situation géographique en cœur d'agglomération en font d'ores et déjà le site d'accueil privilégié des futurs habitants et emplois de la métropole millionnaire.

***A la lecture de ces enjeux majeurs pour le territoire, il apparaît évident et essentiel de penser dès à présent les mobilités de demain afin de garantir à la Rive Droite une qualité de vie qu'elle revendique avec force.***



## Les ateliers thématiques

**4 ateliers sont menés en parallèle. Conçus et animés comme des workshops, ils doivent permettre de dégager des propositions concrètes d'actions, de partenariats, d'innovation qui viendront enrichir la contribution de la Rive Droite au Grenelle des Mobilités.**

### • Atelier 1 : la voiture... a encore de beaux jours p.)

*Animé par Valérie Diaz, chargée d'études Dynamiques Territoriales à l'A'urba*

Urbaniste de formation, Valérie Diaz traite des questions de transports et déplacements associées aux réflexions en matière de planification. A ce titre, elle est chef de projet à l'A'urba du volet déplacements (ex PDU) du PLU 3.1. Valérie Diaz est également spécialisée dans les analyses des enquêtes ménages déplacements. *Contact : [v-diaz@aurba.org](mailto:v-diaz@aurba.org)*

### • Atelier 2 : transport en commun... l'incontournable p.-

*Animé par Catherine Bourgois, directrice des services techniques de la ville de Cenon*

Sortie en 1996 de l'Ecole des Ingénieurs de la ville de Paris (génie urbain), Catherine Bourgois commence sa carrière au SIAAP (Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne) en tant que chargée de projet puis, de 1999 à 2007, en tant que responsable du service Evolution du patrimoine qui s'occupe de la maîtrise d'ouvrage des opérations sur le site Seine aval (usine d'épuration d'Achères). Elle rejoint la mairie de Cenon en juin 2008 en tant que directrice adjointe des Services Techniques et depuis mars 2012, en tant que directrice des Services Techniques.

*Contact : [catherine.bourgois@ville-cenon.fr](mailto:catherine.bourgois@ville-cenon.fr)*

*Introduction par Géraldine Di Mattéo, chef de projets à la DSED de la Cub*

Géographe de l'Institut de Géographie de Paris, urbaniste de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Géraldine Di Mattéo a été chargée d'études urbanisme / transport dans un bureau d'étude privé bordelais (Erea conseil) entre 2001 et 2004 avant d'intégrer en qualité d'ingénieur -réfèrent "transports publics" la direction de la Stratégie et des Etudes de Déplacements (DSED) du pôle Mobilité de la Cub. Elle est en charge des dossiers de "planification des déplacements" et chef de projet "études de faisabilité du SDODM".

*Contact : [gdimatteo@cu-bordeaux.fr](mailto:gdimatteo@cu-bordeaux.fr)*

### • Atelier 3 : les cheminements doux... changer de rythme p. 1'

*Animé par Sandrine Petit responsable du pôle grandes études et planification aux services techniques et de l'urbanisme de la ville de Lormont*

Diplômée de l'Ecole d'Architecture et de Paysage de Bordeaux en 1999, Sandrine Petit suit, au centre de formation des architectes d'Aquitaine (CFAA), la formation continue d'urbanisme opérationnel en travaillant au Conseil général de Charente puis à l'A'urba. Elle exerce ensuite en libéral tout en suivant le DESS urbanisme opérationnel "Ville en Projet" à l'Université de Bordeaux 3, diplôme obtenu en 2002. Elle rejoint la commune de Lormont en novembre 2002 en tant que chargée d'études à la direction des services techniques et de l'urbanisme. Ingénieur territorial depuis 2006, elle occupe actuellement le poste de responsable du pôle Grandes Etudes- Planification.

*Contact : [sandrine.petit@ville-lormont.fr](mailto:sandrine.petit@ville-lormont.fr)*

*Introduction par Pierre Brébinaud du centre stationnement et mobilités alternatives de la Cub,*

Urbaniste de formation, Pierre Brébinaud travaille à la Communauté urbaine de Bordeaux depuis plus de dix ans sur la planification urbaine puis sur les questions de mobilités (études générales). Récemment, il a piloté l'enquête Ménage Déplacement (EMD) de 2009 et la définition de la politique vélo de la Cub (en cours de validation). *Contact : [pbrebinaud@cu-bordeaux.fr](mailto:pbrebinaud@cu-bordeaux.fr)*

### • Atelier 4 : nouveaux concepts de déplacement... favoriser leur émergence p. 1+

*Animé par Eric Jupin, chef de projets au Conseil général de la Gironde*

Attaché territorial, de formation économiste option gestion, Eric Jupin est actuellement chef de projets au Conseil général de la Gironde. Il travaille actuellement sur trois grands dossiers : l'observatoire des territoires Girondins, le design de politiques publiques et les politiques temporelles. C'est à ce titre qu'il a été sollicité pour participer aux travaux du Grenelle des Mobilités de la Cub - Atelier Rythmes urbains. *Contact : [e.jupin@cg33.fr](mailto:e.jupin@cg33.fr)*

À

gci fWg / %



## Atelier 1 : La voiture... a encore de beaux jours

*La voiture est le mode de transport le plus utilisé sur la Rive Droite. Connaissant son impact négatif sur l'environnement, les effets de congestion qu'elle entraîne sur le territoire, les acteurs locaux souhaitent agir contre cet automatisme en contraignant son utilisation, afin que les citoyens se tournent davantage vers les transports en commun, le vélo et la marche à pied. Mais ils cherchent aussi à optimiser son utilisation, en améliorant ses usages, par de nouvelles pratiques à engager sur le territoire.*

### La voiture, mode de transport encore favori

#### Diagnostic

- Les chiffres de l'Enquête Ménage Déplacements (EMD) sur la Rive Droite démontrent que les déplacements journaliers selon le mode de transport sont de 40% pour la voiture, 15% pour les transports en commun, 9% pour les vélos et 33% pour la marche.
- 6% des déplacements des habitants de la Rive Droite sont internes à la Rive Droite et 64% sont à destination de la Communauté urbaine de Bordeaux.
- 108 160 déplacements sont réalisés par jour en voiture particulière, internes à la Rive Droite.
- Le coût de la mobilité individuelle (voiture) est en hausse (le coût réel d'une voiture comprend : le prix carburant, l'amortissement du véhicule, les dépenses d'entretien et de réparation, l'assurance). Le budget mensuel moyen d'une automobile est de 450€ (le carburant représentant 15%).

#### Actions pouvant être envisagées pour optimiser l'utilisation de la voiture

- Contraindre l'utilisation de la voiture en incitant les habitants à la marche à pied, au vélo et à l'utilisation des transports en commun selon l'échelle de déplacement.
- Accepter de développer des modes alternatifs de déplacements à court terme tels que :
  - l'autopartage ; ce concept est déjà mis en place avec Autocool, localisé à la gare de Cenon Pont-Rouge, afin de mettre en place une multimodalité.
  - le co-voiturage, qui fonctionne très bien sur des sites Internet privés, pourrait être institutionnalisé.
  - l'autostop, forme de co-voiturage spontané, pourrait bénéficier de plus de reconnaissance de la part des autorités publiques, en instaurant une signalétique spécifique.
- L'organisation, en termes d'utilisation de ces modes de déplacements, peut être l'objet d'une initiative citoyenne dans le cadre de la PINS, créée par le GIP GPV.



## La rocade, une infrastructure saturée à requalifier

### Diagnostic

- La rocade Rive Droite comprend 9 échangeurs. Elle accueille aujourd'hui entre 103 000 et 131 000 véhicules par jour sur le secteur est. Son emprise est de 50m de large ; pour 2X3 voies.
- La congestion est un phénomène de grande ampleur : le linéaire de bouchon par habitant dans l'agglomération de Bordeaux est le plus important de France.
- L'heure de pointe où la congestion est la plus forte est entre 7h et 9h et entre 16h et 19h.

### Des actions pour réguler le trafic sur la Rive Droite

- Définir la rocade comme un boulevard urbain fonctionnel, réseau principal à différencier des réseaux secondaires à plus petite échelle.
- Limiter l'entrée des automobiles à l'intérieur de la rocade ; l'intermodalité doit alors être cohérente pour assurer une bonne accessibilité des bassins d'emplois et d'activités.
- Accélérer les sorties de rocade pour fluidifier le trafic.
- Interdire certaines voiries urbaines pour accéder dans les centres-villes et bassins d'emplois aux personnes seules dans leurs voitures.
- Réserver une voie de la rocade aux voitures transportant au minimum 2 ou 3 personnes. En moyenne, peuvent se compter 1,22 personnes par véhicule sur la rocade. Si ce chiffre augmente et atteint les 2 personnes, les trafics domicile-travail serait divisé par 2, le trafic sur la rocade diminuerait de 20% (il diminuerait également de 30% à l'heure de pointe du matin)È
- Procéder à un étalement de l'heure de pointe ; travailler avec les entreprises de la Rive Droite pour leur soumettre des propositions concrètes par le biais d'une coordination des PDE (Plan de Déplacement des Entreprises) et mesurer leurs effets.



## Le stationnement, une préoccupation récente des acteurs locaux

### Diagnostic

- Une problématique urbaine souvent délaissée.
- Le territoire GPV (+Bastide) offre 4 parc-relais sur la ligne A du tramway : La Gardette (243 places + 36 places 2 roues), Les Lauriers (190 places + 40 places 2 roues), Buttinière (603 places + 52 places 2 roues), Galin, Bordeaux (399 places + 36 places 2 roues).
- Des parcs de stationnement saturés : ces parcs-relais et parcs de stationnement en ville sont malheureusement, la plupart du temps, saturés. La station Buttinière, une des principales centralités de la Rive Droite, est l'exemple le plus marquant de saturation, notamment le jour d'évènements au Rocher de Palmer ou compétition au pôle sportif de Lormont, à proximité de la station Buttinière.
- Des stationnements anarchiques : par conséquent, les gens se garent sur les trottoirs, dans le parc.
- Le maintien du parc-relais Galin à Bordeaux-Bastide est remis en cause. Il pourrait être renforcé ou au contraire, déplacé vers le carrefour Galin/ Ricard, voire plus loin en périphérie.

### Des actions en faveur d'un stationnement réorganisé

- Limiter le nombre de places de stationnement aux habitants des nouveaux quartiers.
- Réfléchir à l'implantation éventuelle du parc-relais sur la commune de Tresses.
- Au niveau du Bas-Carriet, la construction d'un parc de stationnement est à étudier pour éviter le phénomène de congestion des automobilistes venant emprunter la rocade depuis Bassens.
- Développer la mutualisation de stationnement (public/privé). La démarche Ecocité propose ce nouveau dispositif et prend en compte le système d'autopartage et des places dédiées à la logistique urbaine pour la livraison de marchandises.
- Imposer un principe de stationnement régulé dans les villes (payant et non payant).



## Les bassins économiques actuels et futurs, d'importants créateurs de déplacements à étudier

### Diagnostic

- Les déplacements domicile-travail représentent une part importante des flux de déplacements aux heures de pointe (ils correspondent à 65% des déplacements le matin et 39% le soir).
- Selon l'EMD, les motifs de déplacements liés au travail et aux études représentent 23% de l'ensemble des motifs.
- Selon une étude de la CCI, la flexibilité des horaires de travail est un critère de recrutement important à 80% (alors que la qualification est secondaire à 1 point près).
- 26 300 emplois environ (tertiaires et d'activité) vont être créés sur la Rive Droite (en comptant l'OIN Garonne Eiffel).

### Un plan d'actions d'optimisation des réseaux entre les bassins économiques

- Localiser les bassins d'emplois et les flux qu'ils génèrent.
- Favoriser l'implantation de restaurants d'entreprise, de brasseries, d'espaces conviviaux à proximité des entreprises pour que les salariés restent sur place le midi sans utiliser leur véhicule.
- Avoir une politique de déplacements commune aux entreprises avec l'élaboration de Plan de Déplacement des Entreprises (PDE) globaux / Plan de Déplacement des Salariés global à l'échelle de la Rive Droite.
- Elaborer une Charte de déplacements pour une cohérence des PDE à l'échelle de la Rive Droite.
- Sensibiliser les institutions et entreprises à une autre logique de travail, notamment par la pratique de l'e-travail...



## Atelier 2 : Transport en commun... l'incontournable

*La Plaine Rive Droite va incontestablement devenir une centralité à l'échelle métropolitaine. La voiture étant encore le mode de transport privilégié des habitants, il est impératif de coordonner le réseau de transports collectifs urbain pour favoriser son utilisation. Les élus communautaires ont pris conscience de l'obsolescence du modèle actuel de mobilité sur la Rive Droite et du décalage présent entre l'offre et la demande en matière de transports. Ils se sont alors engagés à atteindre 24% la part modale consacrée aux TC en 2030/2040, dans le cadre de la démarche du Plan Climat, en intégrant les déplacements supplémentaires générés par les futurs projets. Cet objectif est ambitieux, il implique de définir des stratégies dès aujourd'hui, pour instaurer un plan d'actions pertinent. Il nécessite néanmoins une action volontariste de la Maîtrise d'Ouvrage CUB afin de garantir sa faisabilité, à temps.*

### Encourager l'usage des transports en commun

#### Diagnostic

- Selon l'EMD, 15% des déplacements sur la Rive Droite se font en transports en commun mais malheureusement, ce chiffre stagne.
- La majorité des usagers qualifient les transports en commun de « pratique ».
- Une demande forte de transports en commun supplémentaires par les habitants.
- Selon l'EMD, 15 736 déplacements internes à la rive droite s'effectuent en Transports Collectifs Urbains.
- 25 534 personnes proviennent du centre-ville de Bordeaux en TC, 8 606 arrivent des villes de deuxième couronne (Rive Gauche).

#### Des actions permettant d'orienter les pratiques vers l'utilisation des transports collectifs

- Optimiser le maillage existant avant de le développer vers des espaces non desservis.
- Offrir une plus forte lisibilité des transports aux habitants.
- Mettre en place une démarche de sensibilisation auprès des écoles, des salariés...
- Réfléchir sur les trajets des usagers (prioriser cet axe d'étude ; ne pas réfléchir en terme de desserte).
- Promouvoir la création des Plans de Déplacements des Entreprises et les coordonner avec les PDE existants, afin de promouvoir le transport collectif et d'y exprimer les possibilités de déplacements par rapport à l'entreprise.



## Des centralités à développer à l'échelle de la Rive Droite

### Diagnostic

- Une des centralités qui manque de visibilité est la plaque multimodale de Cenon Pont-Rouge. Elle accueille actuellement un arrêt TER, la ligne A du tramway, les bus 27 et 40, une station d'autopartage, une station VCUB et un parc de stationnement pour les cycles.
- Une centralité linéaire : le corridor du tramway. L'Observatoire des effets du tramway (ligne A) sur l'activité économique entre 1999 et 2008 par la CCI, affirme:
  - une augmentation de plus de 10 établissements industriels du Pont de Pierre à Dravemont
  - une croissance de plus de 68 établissements de services (Buttinière-Lormont : croissance forte entre 34 et 51 établissements)
  - une forte perte d'établissements commerciaux, sur le secteur du Pont de Pierre à la station Buttinière par rapport au reste des corridors (toutes lignes confondues). De Buttinière au centre-ville de Lormont, la croissance du nombre d'établissements est modérée.

### Actions permettant d'ancrer les centralités existantes et futures

- Localiser les enjeux de mobilité pour définir les centralités existantes et futures, en prenant en compte les projets sur le long terme.
- Ancrer les centralités et organiser un réseau performant entre elles par une bonne desserte des transports en commun, au service de l'urbanité du territoire.
- Evaluer les usages que générerait la réouverture du tronçon inter-zup par rapport à l'utilisation actuelle du tramway et des déplacements internes à la Rive Droite. Sa mise en service permettrait une liaison verte en site propre sur la rive droite sans passage obligatoire par le centre-ville de Bordeaux.
- Au niveau du Bas-Carriet passe actuellement la liane 7 « Bordeaux-Les Aubiers/Ambarès-Parabelle ». Une halte fluviale sur la Garonne peut être envisagée à cet endroit pour atteindre la rive gauche. Nous pouvons penser à la création d'une centralité à cet endroit, entre la liane 7, le futur cadencement TER, une éventuelle halte fluviale, l'implantation d'une borne VCUB et d'un parc de stationnement ? Il est nécessaire d'étudier la pertinence de la liane en SP que propose la DIRA ; partant de l'est de Lormont, desservant le quartier de La Ramade, pour atteindre la Plaine.
- Favoriser l'implantation des commerces aux stations de transports en commun les plus utilisées.



## **Le réseau de transports en commun : comment optimiser le maillage existant?**

### **Diagnostic**

- La construction des deux nouveaux franchissements va générer de nouveaux itinéraires à coordonner.
- Le pont Bacalan-Bastide sera praticable en 2013 (2X1voie en TCSP) mais sa mise en SP ne se fera qu'à partir de 2016, la même année que l'augmentation du nombre de TER. L'axe Brazza-Chaigneau pourra être emprunté de façon temporaire vers Lormont et Cenon Gare.
- Le pont Jean-Jaques Bosc sera ouvert en 2017 (2X1 voie en TC). Le débouché du pont n'est pas encore clairement défini.
- Les voies de TCSP prévues pour lier les deux ponts, se situeront sur le faisceau ferroviaire du secteur Bastide-Brazza. Des questions se posent sur les volontés d'aménagements de ce secteur nommé le « Parc des Rails ». La priorité sera donnée aux cheminements doux et aux TCSP. Si la voie laisse place aux voitures, elle devrait être à l'échelle de quartiers, une desserte très locale.
- Une autre friche ferroviaire est en mutation : la voie Bordeaux Eymet, ancienne voie de chemin de fer désaffectée, élément structurant des différents projets passant par la ZAC des Quais et rejoignant les boulevards de Bordeaux par le futur pont Jean-Jacques Bosc. Une ligne de TCSP est prévue. Elle est actuellement en cours d'acquisition.
- Les études préliminaires à l'échelle PRD (dans la continuité du SDODM) ont été mises en place à partir du mois d'avril 2012. Elles seront livrées en mars 2013. Il faut compter 6 ans entre le lancement des études et la mise en service des TCSP.

### **Plan d'actions pour un maillage cohérent**

- Créer un maillage de déplacements en transport en commun cohérent pour faciliter les échanges et favoriser de nouvelles proximités entre les deux nouveaux ponts.
- S'engager dans la construction d'une station TCSP dans un rayon de 500m maximum/ une station de bus dans un rayon de 250m maximum.
- Assurer une multi-modalité au débouché des ponts et développer une liaison vers la pôle de Cenon Pont-Rouge.
- Privilégier le TCSP sur les projets de la Plaine Rive Droite pour optimiser l'accessibilité des personnes mais pas la vitesse, qui devra être globalement réduite.
- Créer une desserte parallèle à la Garonne pour fluidifier le trafic entre les ponts. La mise en place d'un BHNS ou busway à partir de la place Aristide Briand à Lormont.



## Le projet ferroviaire et ses conséquences sur la mobilité Rive Droite

- Une position stratégique : la Rive Droite est située dans l'axe Europe du Nord/Espagne.
- Aujourd'hui, la fréquentation moyenne (montée+descente) est de 659 usagers de la gare de Cenon.
- Plus de TER, plus de fret : la suppression du bouchon ferroviaire va permettre de doubler les voies ferrées de la gare Pont-Rouge de Cenon à la gare Saint Jean à Bordeaux (5km).
- La mise en place du TGV représentera le transit de 20 millions de passagers en 2020.
- La centralité de la plateforme multimodale de Cenon sera renforcée avec l'augmentation du cadencement du TER. Sa visibilité sera plus forte avec la création de la ZAC Pont-Rouge sur 80 000 m2, construite sur une base de mixité fonctionnelle (commerces, logements, bureaux...).

Ce pôle accueille la ligne A du tramway, une station VCUB, un parc de stationnement vélos et une station d'auto-partage.

- Augmenter le transport de marchandises par le train afin de réduire le fret par la route.
- S'investir en faveur de ce projet ferroviaire mais être en capacité de définir des orientations pertinentes pour le dynamisme du territoire de la Rive Droite en priorité.
- La reconversion des voies Bordeaux-Eymet et du Parc des rails constituent deux nouveaux cheminements doux importants à l'échelle de l'agglomération.

## Le transport fluvial : mode de transport alternatif

- Le transport fluvial est un mode de transport collectif qui est très attendu sur le territoire de la RD. Il rapproche d'une manière alternative les deux rives. Il pourra aussi longer les quais Rive Droite pour améliorer l'accessibilité et la tranquillité des passagers, du débouché d'un pont à un autre, par exemple.
- Son tarif devrait être harmonisé avec celui des autres modes de transport pour assurer une intermodalité en faveur des usagers.
- Les navettes fluviales pourront également transporter des marchandises pour améliorer la logistique urbaine.
- Ce mode de transport sera également à vocation touristique ; il pourra s'arrêter aux Cascades de Lormont, Lissandre, Brazza, Bastide Niel, ZAC des Quais pour atteindre la voie Bordeaux Eymet, desservir les différents ponts (notamment la Passerelle Eiffel)...
- Après son franchissement par l'édification des ponts, les navettes fluviales représentent une nouvelle appropriation de la Garonne...



## Atelier 3 : Les cheminements doux... pour changer de rythme

*La plupart de nos déplacements quotidiens se font sur quelques kilomètres seulement. Malgré les études démontrant que le vélo est une solution adaptée à ce type de déplacement et malgré l'engagement des collectivités à développer ce mode de transport, la voiture reste le grand favori, même sur de courtes distances.*

*Le vélo avec assistance électrique va plus vite qu'un vélo « normal » et demande un effort largement moins important. Les collectivités doivent promouvoir l'ensemble de ces modes doux ; la marche à pied, le vélo, les deux-roues électriques, transports en commun, pour que chacun puisse choisir selon son âge, ses capacités, le mode qui lui convient, adapté à la distance qu'il doit parcourir.*

*La Rive Droite prône « la métropole du ¼ d'heure » qui signifie que la marche à pied est un mode optimal jusqu'à une distance de 1km (vitesse de 4km/h) et le vélo jusqu'à une longueur de déplacement de 3km (vitesse de 12km/h).*

### Diagnostic

#### Des chiffres sur les modes doux plutôt positifs sur la plaine Rive Droite (mais plus fragiles sur le plateau)

- 9% des déplacements se sont faits à vélo sur la Rive Droite (EMD 2008) alors qu'à l'échelle de la CUB, ils atteignent seulement les 4%.
- Selon l'observatoire du Vélo 2011 (voir annexe), l'utilisation augmente globalement sur la Rive Droite (Bassens, Bastide, Cenon, Floirac, Lormont) entre 2009 et 2011 :
  - La partie du territoire de la Rive Droite où le vélo est le plus utilisé est à la Bastide (aux heures de pointe du matin et du soir).
  - L'Avenue Tiers voit une forte augmentation de sa fréquentation entre 2009 et 2011.
  - Les Quais de Floirac et certaines rues de Cenon (l'Avenue René Cassagne et les rues Jean Zay et Dubedout) comptent une légère augmentation.
- Même si la voiture reste le mode de transport prioritaire de la Bastide aux Hauts de Garonne (EMD 2008) en variant de 40 à 75%, la marche à pied varie elle, de 14 à 33% (il s'agit de la répartition des déplacements par mode principal et par zone de résidence).

#### Un manque de visibilité des équipements

- Les pistes et voies cyclables ne sont pas clairement répertoriées par quartiers et restent inconnues pour les habitants et quelques fois illisibles pour les usagers.
- Il y a peu de pistes cyclables en site propre sur les grands axes parallèles à la Garonne et perpendiculaires au tramway.
- Il y a un manque de continuités, les réseaux pour les vélos sont entrecoupés.



### **Le stationnement des deux-roues : une prise de conscience récente**

- Une place de parking pour une voiture = 10 places de stationnement vélo.
- Le PLU actuel impose un ratio de 1,5 m<sup>2</sup> de stationnement de vélo pour un logement construit.
- Absence de locaux résidentiels adaptés.
- Les parcs-relais comportent des places pour les deux-roues : La Gardette : 36 places, Les Lauriers : 40 places, Buttinière : 52 places, Galin : 36 places, Stalingrad : 20 places.

### **Le vélo électrique : un mode de transport encore cher et peu connu, peu communiqué**

## **Des actions en faveur d'une mobilité durable pour tous**

### **Le vélo et la marche... des modes doux et pratiques pour parcourir la ville**

- Densifier le maillage des cheminements doux entre les deux nouveaux ponts : avoir une logique de réflexion sur le long terme :
  - L'aménagement du faisceau ferroviaire de la Bastide « le Parc des Rails » serait un cheminement doux de promenade pour la marche et les cycles. Des études vont être menées par la CUB pour analyser la pertinence et le besoin actuel de voie ferrée sur ce territoire, dont RFF souhaite garder l'emprise.
  - Une autre friche ferroviaire est en mutation : la voie Bordeaux Eymet, ancienne voie de chemin de fer désaffectée, élément structurant des différents projets passant par la ZAC des Quais et rejoignant les boulevards de Bordeaux par le futur pont Jean-Jacques Bosc. Une ligne de TCSP est prévue. Elle est actuellement en cours d'acquisition.
  - La passerelle Eiffel, franchissement de la Garonne qui devrait être réhabilitée, sera réservée aux modes doux.
- Affirmer la continuité des réseaux piétons et cyclables en favorisant, dès que cela sera possible, les sites propres.
- La priorité doit être mise sur l'apaisement de la circulation à 30km/h en ville.
- Constituer des pistes de liaisons entre les bassins d'emplois, équipements culturels et scolaires.
- Agir sur les déplacements scolaires.
- Les pistes doivent passer par les centralités existantes et futures : des liaisons douces entre les ponts vont être créées, desservant les plaques multimodales de Pont Rouge et la Buttinière.
- Les cheminements doux doivent être équilibrés et connectés entre le plateau et la plaine.
- L'offre de Vcub doit être adaptée à la demande. Elle est proportionnellement moins élevée que sur la Rive Gauche. Ce déséquilibre est à réajuster selon les besoins des usagers.



### **Les collectivités territoriales : principaux acteurs du changement**

- Prôner une mobilité raisonnée et s'engager dans une intermodalité/multimodalité de qualité :
- Promouvoir l'utilisation du vélo à l'échelle de la ville.
- Promouvoir la marche à l'échelle du quartier.
- Développer un système de transports en commun pour atteindre l'objectif de la ville du ¼ d'heure.
- Elaborer et distribuer des plans/cartographies des cheminements doux, faciles à utiliser pour les enfants et adultes.
- Cibler la communication (sécurité, santé, rapidité...).
- Une maison du vélo Rive Droite ? Ce concept est actuellement en réflexion. Il inclurait un service de location et de maintenance, le gardiennage. Son implantation doit être à proximité d'une centralité afin de renforcer la multimodalité/intermodalité. Elle pourrait développer les parcours de loisirs et de découverte sur la Rive Droite. Les itinéraires piétons et cyclables pourraient y être distribués.

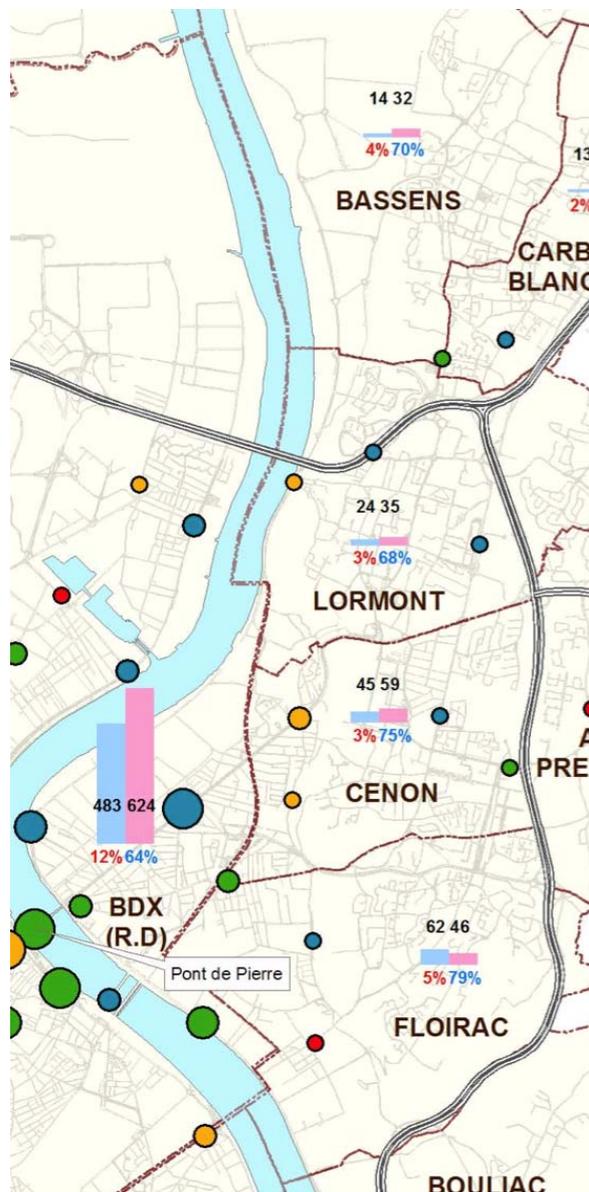
### **Développer un stationnement de qualité**

- Améliorer les normes qualitatives dans les opérations privées des logements et bureaux (elles seront intégrées dans la prochaine modification PLU, qui sera opposable en avril 2013).
- La mise en place d'arceaux devrait s'opérer sur le domaine public : dans les parcs publics de stationnement, dans les parcs-relais, à proximité du tramway. Leur conception et leur design doivent être axés sur la visibilité et la sécurité.



Annexe : Tableau de l'Observatoire du vélo : données 2011

	Moyenne du nombre de vélos le matin de 7h à 11h	Moyenne du nombre de vélos le soir de 15h à 19h	% Vcub
Bassens	14	32	4
Lormont	24	35	3
Cenon	45	59	3
Floirac	62	46	5
Bastide	483	624	12



Légende

- █ Moyenne du nombre de vélo en période du matin (7 h à 11 h)
- █ Moyenne du nombre de vélo en période du soir (15 h à 19 h)
- % Pourcentage de Vcub
- % Pourcentage de cyclistes hommes

Evolution du nombre de vélo par poste de comptage (2009/2011)

- >-10%
- de -10% à 10%
- +11% à 50%
- > 50%

Nombre de vélo par poste de comptage

- moins de 149 vélos
- entre 150 et 499 vélos
- entre 500 et 999 vélos
- plus de 1000 vélos

— Voies



## Atelier 4 : Déplacements... favoriser de nouveaux concepts

*La Plaine Rive Droite va devenir une centralité à l'échelle métropolitaine ; d'ici 2020, elle accueillera près de 45 000 nouveaux habitants, ce qui va générer de nombreux flux supplémentaires. Les élus communautaires souhaitent remodeler l'existant pour palier aux dysfonctionnements actuels sans construire de nouvelles infrastructures. L'objectif principal est de fluidifier le trafic, acquérir une vitesse maîtrisée pour obtenir une régulation durable des mobilités. La Rive Droite est un territoire où les enjeux sont segmentés. Elle continue d'être un lieu d'expérimentation en cours de restructuration spatiale ; quelles sont alors les questions temporelles ? Cela nous oblige à recomposer la ville sur les bases d'une « économie des relations de proximité », en ayant une vision sur le long terme et en prenant en compte la dimension « coordinateur temporel » des équipements dans la ville.*

### Le temps dans la ville

#### Diagnostic

- Une prise de conscience récente des différents rythmes de mobilité qui doivent être assumés : lenteur/rapidité.
- Pas de modification du temps moyen de déplacement par personne en général, mais augmentation du phénomène d'étalement urbain : la vitesse et la réduction du coût de la mobilité augmentent l'ampleur spatiale de la ville.
- Un budget-temps moyen sur l'agglomération : l'augmentation de la vitesse a permis l'accès à des territoires plus éloignés des ménages, en gardant un budget/temps pour les déplacements constant.
- Phénomène de « zapping territorial » où l'on ne sait pas comment on est arrivé à destination, sans prendre conscience de l'espace traversé.

#### Un plan d'actions favorable à la régulation

- Evaluer la mobilité dans la ville dans une journée : les horaires des écoles, des administrations, des entreprises, des services, des commerces...
- Evaluer la différence de mobilité entre la journée, les heures de pointe et la soirée.
- Evaluer la différence de mobilité dans la ville la semaine et le samedi.
- Evaluer les déplacements durant l'année et les vacances scolaires.
- Analyser les producteurs de temps à l'échelle de la Rive Droite et comprendre leurs déplacements pour obtenir une analyse spatio-temporelle : écoles, administrations, polyclinique...
- Prendre en compte le temps et l'espace :
  - d'une part, interne à la Rive Droite.
  - d'autre part, les flux et transits sur le territoire de la Rive Droite.



## Le concept de mobilité raisonnée au service de l'urbanité

### Diagnostic

- La voiture, mode de transport encore privilégié ; un taux d'utilisation des TC qui stagne (15%) sur la Rive Droite.
- Dysfonctionnements du réseau de transports entre les bassins d'emplois, les bassins économiques.
- Peu de continuités cyclables ; une faible part d'utilisation des vélos (9%).
- La Rive Droite : un territoire où les problématiques sont segmentées.

### S'orienter vers un concept de mobilité raisonnée

- Redonner une efficacité aux autres modes de transports que la voiture.
- Utiliser la voiture comme complément des autres moyens de transports (et non comme priorité).
- La stratégie à affirmer, pour obtenir une fluidité optimale, serait d'effectuer un ralentissement global de la vitesse de déplacement.
- Maîtriser la vitesse pour une meilleure accessibilité ; les flux doivent retrouver une régularité.
- Affirmer une hiérarchie des voies sur le territoire de la Rive Droite pour une meilleure lisibilité, en développant notamment la visibilité du réseau métropolitain (jeu d'échelle).
- Qualifier la rocade de boulevard urbain fonctionnel pouvant accueillir les voitures et les TC ; requalifier les échangeurs et organiser le passage du boulevard aux voies secondaires, de quartiers.
- Lier les réseaux de circulations douces, opter pour la clarté de ces continuités à l'intérieur de la rocade.
- Elaborer un plan/cartographie des circulations douces sur la Rive Droite, précisant l'intermodalité qui pourra être exploitée par les utilisateurs.
- Promouvoir la marche à pied, pour les déplacements dans un rayon de 1,5km.
- Circuler à vélo pour les déplacements d'un rayon de 3km, pour optimiser les autres modes de transports.
- Favoriser les zones 30 et 20 sur le réseau secondaire des villes.
- Harmoniser et instaurer un abonnement global aux TCU à l'échelle de la région.



## Repenser la logistique urbaine afin de faciliter l'acheminement des flux de marchandises dans la ville, à différences d'échelles

### Diagnostic

- Plusieurs études sont actuellement menées sur ce sujet :
  - étude logistique sur l'implantation d'un hôtel logistique sur la plaine rive droite.
  - étude sur les transports de matériaux (fer, camions, tramway...).
  - le pôle Mobilité réalise l'enquête marchandises en ville.

### Actions qui peuvent être envisagées...

- L'approvisionnement des marchandises pourrait se faire par le train (particulièrement à partir de 2016, après la suppression du bouchon ferroviaire) et par le tramway. Il faut néanmoins être vigilant sur les réseaux qu'il entraînera et sur son fonctionnement à long terme. La création de pôles de stockage permettrait de servir de relais aux livraisons de marchandises ; mesurer toutefois l'importance de l'intermodalité et multi-modalité du fret.
- Le transport de matériaux pour l'approvisionnement des chantiers des grands projets qui se dessinent peut se faire par voie ferroviaire mais aussi par voie fluviale ; une halte est prévue tous les 2km environ à partir de la Place Aristide Briand à Lormont.
- Pour le dernier kilomètre, le triporteur La Petite Reine peut être envisageable sur la Plaine Rive Droite.
- Développer le transport de petites marchandises par des deux-roues motorisés.
- Avoir une vision claire des réseaux existants et futurs, pour une plus grande lisibilité du territoire.
- Positionner les actions à plusieurs échelles (départementale, régionale particulièrement).



## **Le numérique, un nouveau concept à développer**

### **Sensibiliser pour comprendre et instaurer**

- Développer un système éducatif sur le numérique pour sensibiliser les entreprises, les salariés à ce nouveau dispositif de travail : télétravail, e-travail...
- Multiplier les lieux publics numériques pour favoriser la rencontre des utilisateurs ; dans une logique de mixité fonctionnelle, intégrant des structures culturelles, sportives, des espaces de détente...
- Lier mobilité et numérique par des services numériques d'information publics, de géolocalisation publique...
- Effectuer une démarche de sensibilisation auprès des acteurs locaux et des citoyens sur le projet du GPV sur la PINS (Plate-forme d'innovation numérique et sociale). Elle vise à accompagner et connecter les porteurs d'idées, les habitants à créer des projets de petite taille, à finalité sociale. Des initiatives sur la mobilité peuvent être proposés, tel que le co-voiturage.

## **L'écomobilité en faveur d'un territoire durable**

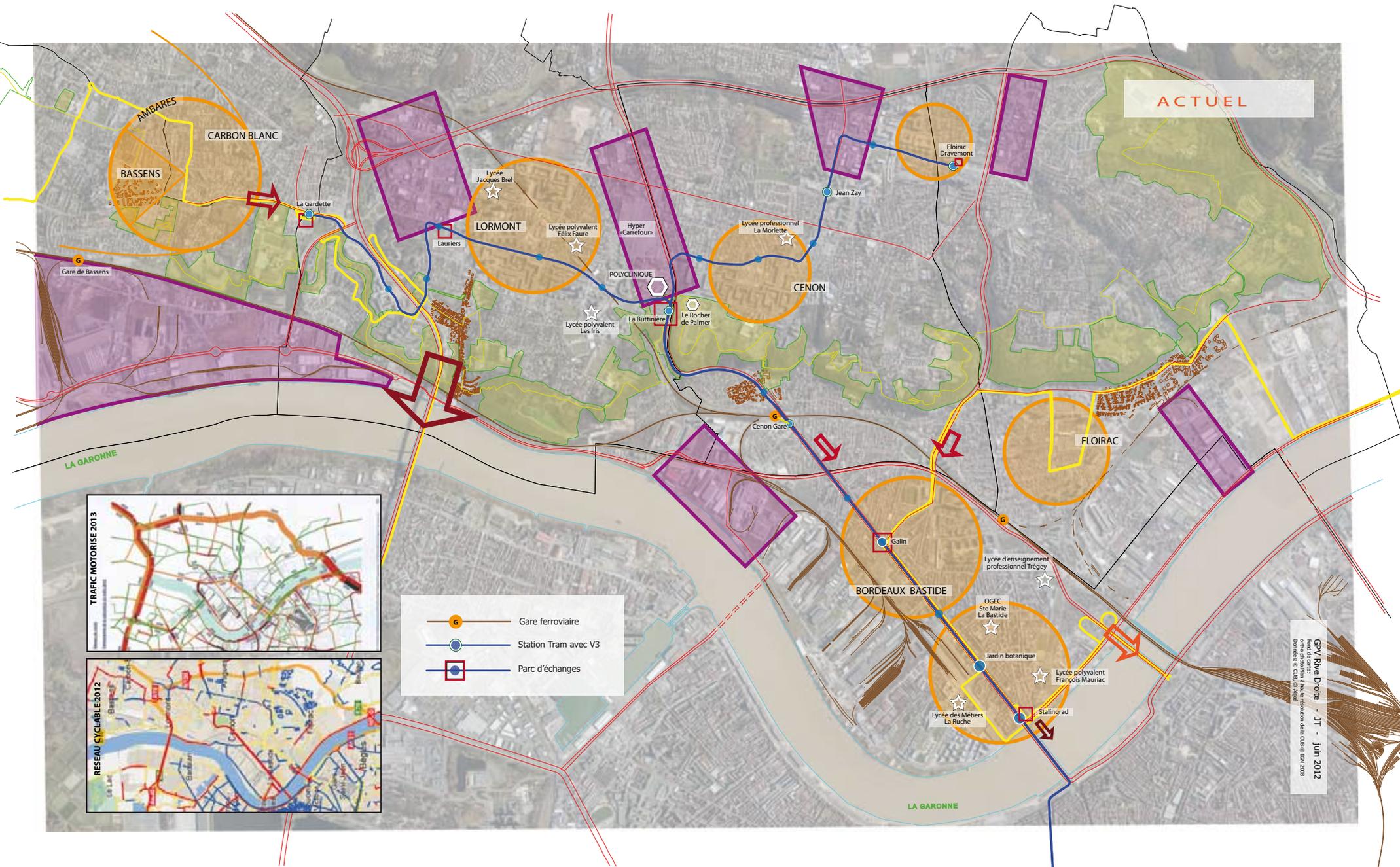
### **Un nouveau concept à comprendre, essayer, engager...**

- Opter pour ce modèle de mobilité raisonnée éviterait le phénomène d'étalement urbain sur l'agglomération/ Avoir une logique de densification sur les espaces déjà habités et sur les zones d'activités, en éloignant le stationnement de ces zones pour inciter les personnes à utiliser les TC.
- Instaurer une communication régulière entre les acteurs en Urbanisme et les autorités organisatrices de transports.
- Identifier, étudier les territoires à proximité des axes de transports afin de dynamiser ces espaces.
- Etudier le trajet des individus plutôt que ceux des flux.
- Créer une Charte de déplacements à l'échelle de la Rive Droite, intégrant tous les salariés des entreprises. Il doit y avoir une interaction entre toutes les entreprises sans oublier les salariés externes à l'entreprise.
- Sensibiliser les populations (scolaires, salariés...) à l'utilisation des TC, à la compréhension des possibilités d'usages des pôles intermodaux et du vélo sur le réseau.

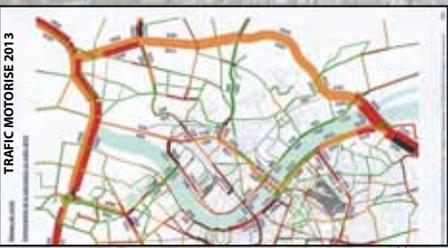


## Sources

- ADDRN - Etalement urbain et coût de la mobilité individuelle - Mars 2009
- Algoé, A'urba, LaCub - Communauté Urbaine de Bordeaux, Développement de la Plaine Rive Droite, Stratégie et Programmation - Mars 2012
- A'Urba - La rocade et ses différents usages version provisoire - Décembre 2011
- A'Urba - Grenelle des mobilités, Mode d'emploi - 2012
- A'Urba - Documents de travail, Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise - Mai 2012
- CERTU - La mobilité urbaine en France, Enseignements des années 2000-2010 - Editions du Certu, Collection Références – Lyon - 2012
- CETE du Sud Ouest - Quelles orientations pour la logistique urbaine ? - Mai 2010
- CCI Bordeaux - Enquête Déplacements auprès des entreprises de Gironde - Mars 2012
- Cité de l'architecture et du patrimoine - Dossier de presse de l'exposition Circuler, quand nos mouvements façonnent les villes - Paris - 2012
- Cub - Enquête Ménages Déplacements réalisée dans l'agglomération Bordelaise en 2008-2009, rapport d'analyse - Décembre 2009
- Cub - Note de synthèse des principaux résultats Enquête Ménages Déplacements 2009
- Cub - Guide Vélo - Septembre 2010
- Cub - Observatoire des vélos - données 2011
- Direction générale des Infrastructures des Transports et de la Mer - La logistique urbaine - Mars 2010
- GPV Rive Droite - 2000-2010 : la reconquête – Décembre 2010
- Greenovia pour La Poste - Les voies de la mobilité durable Livre Blanc – Paris - 2012
- INSEE Aquitaine - La ZFU des Hauts de Garonne-Bastide, cinq ans après - Octobre 2002
- Keolis - Kéoscopie, une approche pragmatique de la mobilité - 2012
- Revue Economie et Humanisme n°359 - article Temps gagné, Temps perdu : les pièges de la vitesse - Janvier 2002
- Revue Urbanisme n°383 - article Travail mobile et ville agile - Mars/Avril 2012
- Revue Traits urbains n°47- article Nouvelles Mobilités - Juin 2011
- Revue Traits urbains n°53- article Bus à Haut Niveau de Service... et d'urbanité ?- Avril 2012
- [www.actu-environnement.com](http://www.actu-environnement.com)
- [www.bordeaux-euratlantique.fr](http://www.bordeaux-euratlantique.fr)
- [www.infotbc.com](http://www.infotbc.com)
- [www.insee.fr](http://www.insee.fr)
- [www.sudouest.fr](http://www.sudouest.fr)



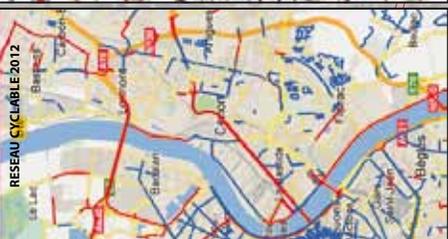
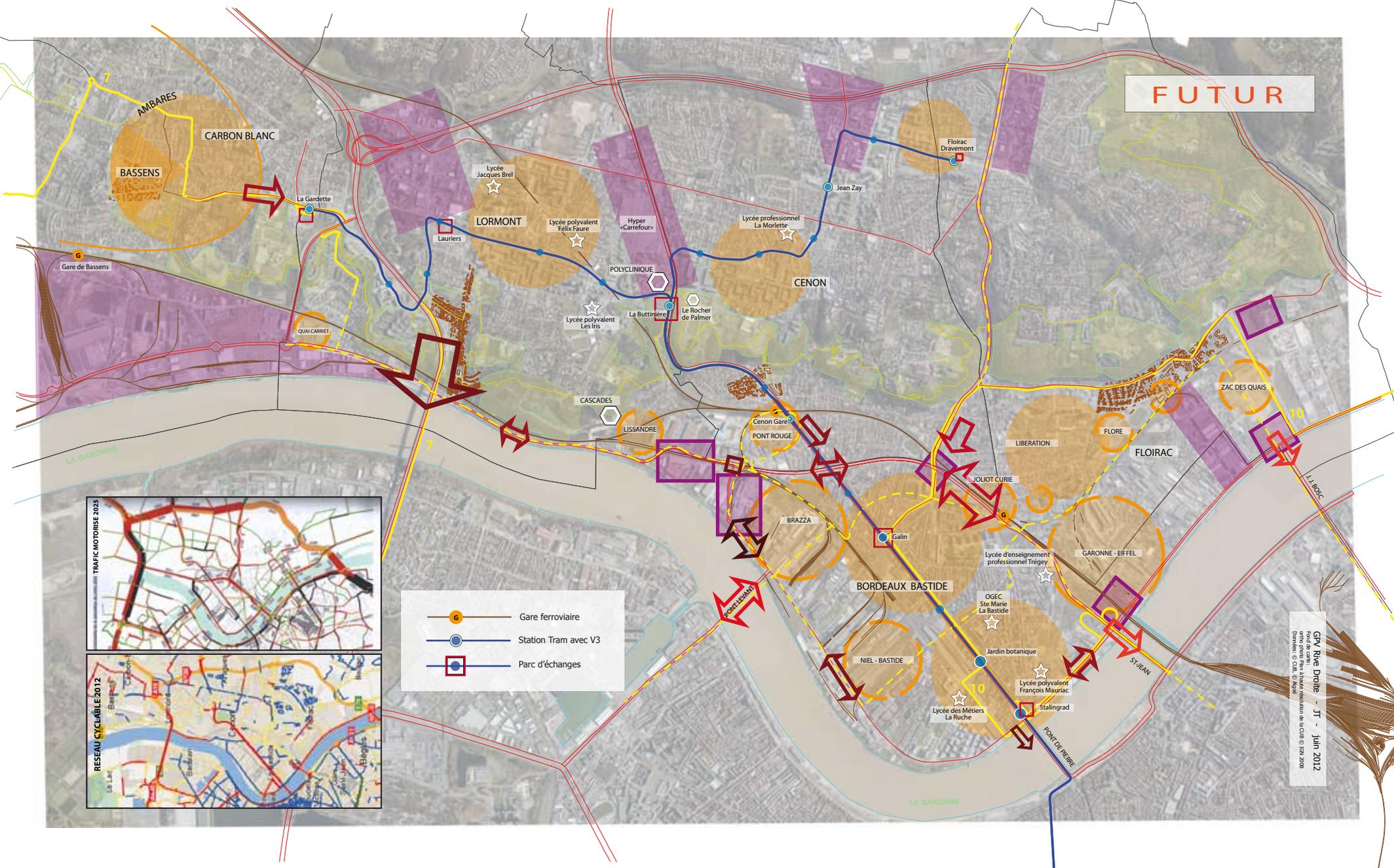
**ACTUEL**



-  Gare ferroviaire
-  Station Tram avec V3
-  Parc d'échanges

GPV Rive Droite - JT - Juin 2012  
 Fond de carte : Aerial photograph  
 Données : IGN, INSEE, Mairie de Bordeaux  
 © 2012

# FUTUR



-  Gare ferroviaire
-  Station Tram avec V3
-  Parc d'échanges

GPV Rivière Droite - JT - Juin 2012  
 Projet de cadre  
 pour le plan de l'axe de circulation de la Garonne  
 Document © CSD / J. P. P. / P. P.

# Transport en commun ... l'incontournable

*Séminaire*

*« Quelles mobilités sur la Rive Droite »*

-

*Jeudi 28 juin 2012 - Floirac*

# Le Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains

## ➤ Objectifs

- Définir une stratégie des déplacements en TC sur l'agglomération
- Définir un cadre de référence permettant d'étudier et de programmer les principaux axes de TCSP à l'horizon 2030

## ➤ Méthode

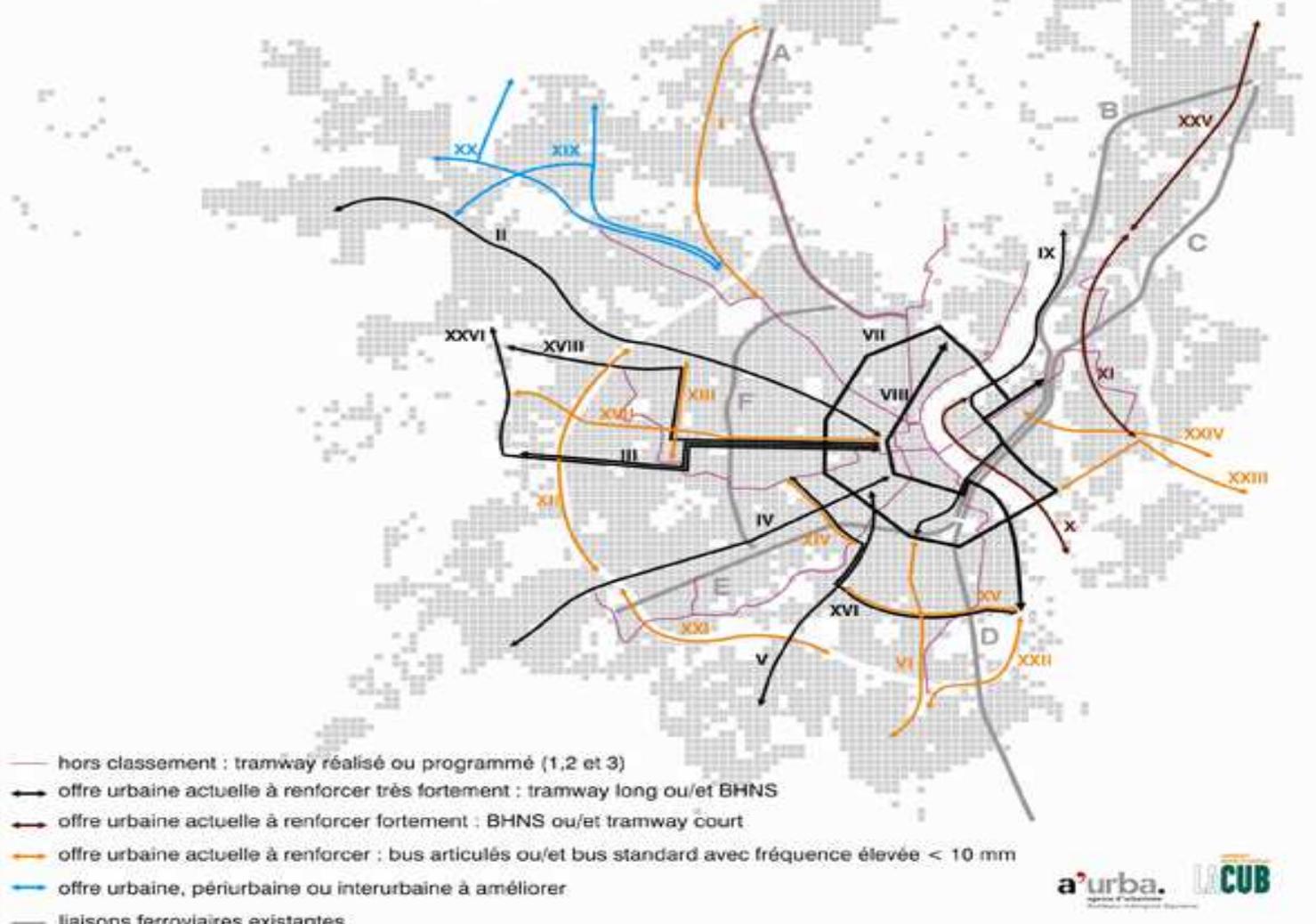
- Élaboration d'un diagnostic de la mobilité actuelle et projetée (entretiens – données EMD/comptages/PES – projets urbains)
- Définition de 54 axes et de 26 lignes potentielles
- Définition de 3 scénarii :
  - ✓ S1 « stabilisation » : part TCU : 10%, +43% déplts, 600 à 1,2 M<sup>2</sup> €
  - ✓ S2 « ambition élevée » : part TCU = 18%, +128% déplts, 1 à 2,7M<sup>2</sup>€
  - ✓ S3 « plan climat ambitieux » : part TCU = 24%, +211% déplts, 1 à 3M<sup>2</sup>€

## ➤ Résultats

- Les élus du Conseil d'Avril 2011 ont entériné le scénario 3 et le lancement des études de faisabilité.

- ligne III Mérignac Aéroport - Bordeaux
- ligne IV Pessac Toctoucau - Bordeaux
- ligne V Gradignan - Bordeaux
- ligne VI Villenave d'Ornon - Bordeaux
- ligne VII ceinture des boulevards
- ligne VIII cours et secteur Bègles grand port
- ligne IX barrière de Bègles - gare St Jean - presqu'île d'Ambès
- ligne X Bordeaux Grands moulins - Boulac centre commercial
- ligne XI Hauts de Garonne
- ligne XII rocade ouest
- ligne XIII Mérignac centre - Mérignac la forêt

- ligne XVI Bordeaux Pellegrin - Bègles le Dorat
- ligne XVII Mérignac activités (Dassault) - Bordeaux
- ligne XVIII Mérignac Le Haillan - Mérignac centre - Mérignac la Forêt - Bordeaux
- ligne XIX Eysines le Vigeon - Tallean Médoc centre - Mérignac centre
- ligne XX Eysines le Vigeon - Cantinole - Lycée Sud Médoc - St Aubin du Médoc et ses variantes déviation du Tallean Médoc
- ligne XXI rocade sud ouest
- ligne XXII V d'Ornon, Bègles Rive d'Arcins - Bègles le Dorat
- ligne XXIII Entre Deux Mers Sud - Floirac Dravemont - Bas Floirac
- ligne XXIV D 936
- ligne XXV Bassens, St Vincent de Paul
- ligne XXVI Mérignac Aéroport bd. Techno. - Bordeaux



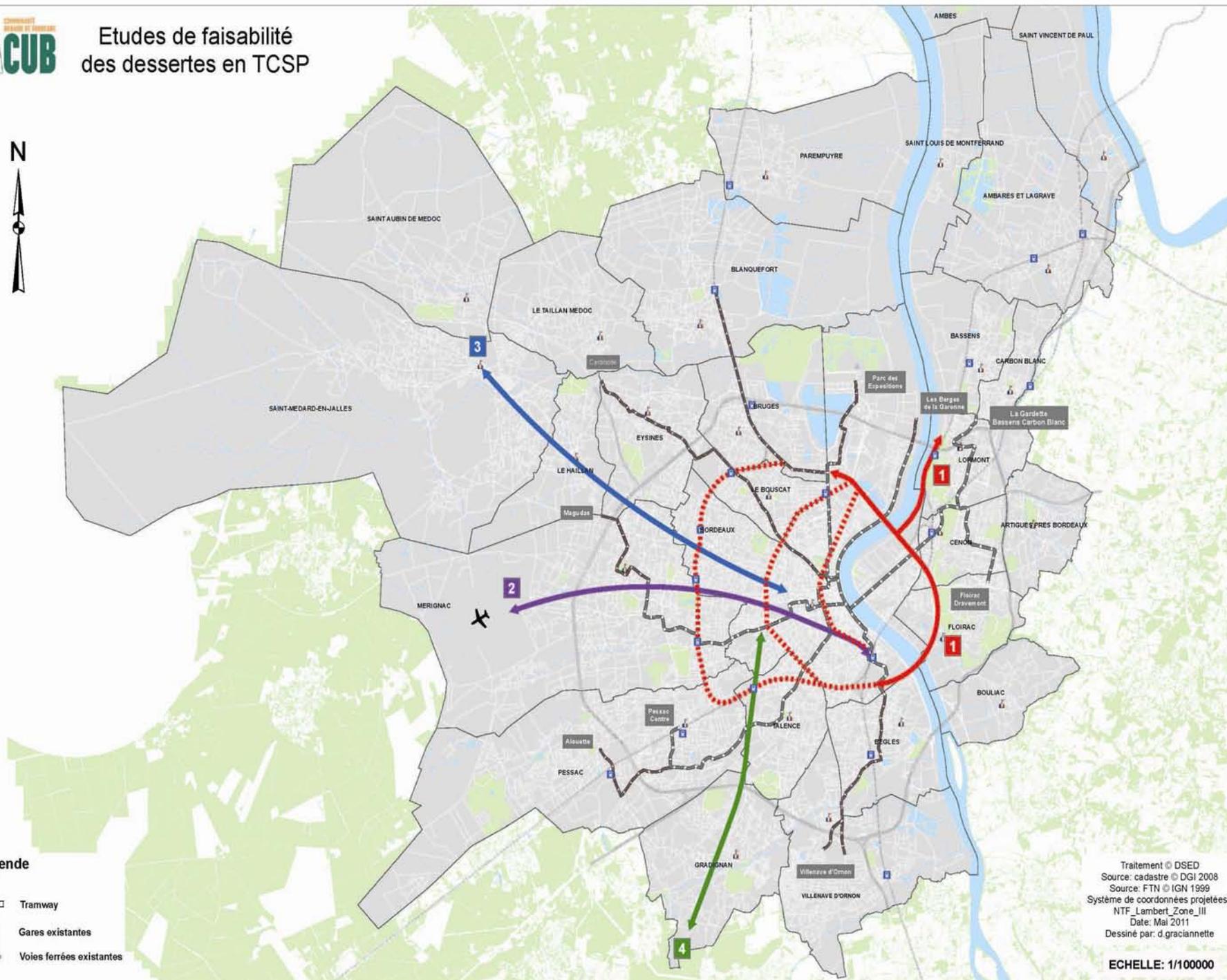
## Le SDODM : une démarche globale

*Le SDODM s'inscrit dans une démarche globale visant à améliorer l'ensemble des déplacements sur l'agglomération et à assurer une bonne complémentarité entre les différents modes et les différents réseaux (intermodalité)*

## Les études de faisabilité

### ❖ Les 4 secteurs retenus

- La desserte de la Rive Droite tenant compte de la liaison avec la presqu'île d'Ambès et le bouclage des deux rives ;
- La liaison Mérignac Aéroport – Bordeaux dans la perspective d'une desserte de la gare St Jean. L'étude de faisabilité devra étudier de manière comparative une liaison directe et une via Bordeaux centre ;
- La desserte Saint Médard – Le Haillan - Bordeaux centre;
- La desserte Gradignan – Talence – Bordeaux CHU Pellegrin dans la perspective de créer un lien entre les lignes de tramway existantes et d'améliorer les possibilités de correspondances.



**Légende**

-  Tramway
-  Gares existantes
-  Voies ferrées existantes

Traitement © DSED  
 Source: cadastre © DGI 2008  
 Source: FTN © IGN 1999  
 Système de coordonnées projetées:  
 NTF\_Lambert\_Zone\_III  
 Date: Mai 2011  
 Dessiné par: d.gracianette

ECHELLE: 1/100000

## Le contenu des études

- **Le diagnostic des variantes d'itinéraires et propositions de tracés**
  - Analyse fine des données socio-éco-démographiques et projections 2030
  - Diagnostic des pôles générateurs de déplacements
  - Propositions d'hypothèses de tracés
  
- **L'étude détaillée des tracés retenus**
  - Analyse détaillée de l'insertion et des impacts des tracés
  - Estimation des potentiels de clientèle
  - Préconisations en matières de système de transport
  
- **L'estimation financière et l'évaluation socio-économique**
  - Chiffrage des coûts d'investissement et d'exploitation
  - Evaluation socio-économique des projets
  - Définition des procédures opérationnelles

## Le calendrier

### ➤ **Lancement des études : avril 2012**

- Avril – Août 2012 : Etape 1 : diagnostic des besoins de déplacements
  - COTECH / COSTRAT en septembre 2012
- Septembre 2012 – Janvier 2013 : Etape 2 : propositions tracés / modes
  - COTECH / COSTRAT en janvier 2013
- Février 2013 – Mai 2013 : Etape 3 : estimation financière et évaluation socio-économique
  - COTECH / COSTRAT en avril 2013

### ➤ **Délibération du Conseil : Mai 2013**

# Quelles mobilités sur la rive droite:

*Atelier*

*« les cheminements doux  
pour changer de rythme »*



# Le projet de politique vélo de la CUB

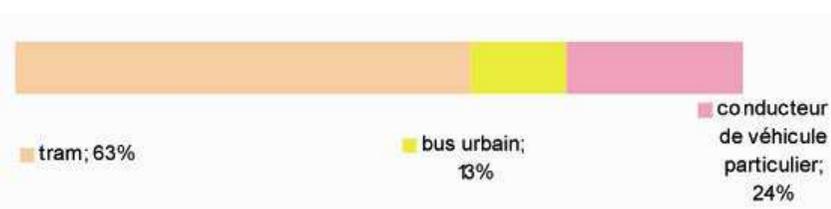
## Le contexte

- **Une étude précédant le PLU 3.1**
- **Des objectifs particulièrement ambitieux au regard des autres agglomérations françaises : 15% de part modale en 2020 (4% sur la CUB en 2009), nécessitant que le vélo devienne une alternative crédible à la voiture**
- **Une pratique du vélo étroitement liée aux milieux traversés, nécessitant une analyse par typologie de territoires**
  - 4% de part modale vélo sur l'ensemble de la CUB
  - 9% sur la ville centre
- **Les objectifs**
  - Définir une politique d'investissement complète, tant en matière d'infrastructures que de services destinés à sécuriser et encourager la pratique du vélo
  - Apporter des réponses innovantes : matériel, nouvelles technologies, avantages financiers, communication, animation ...
- **Une double échéance :**
  - Des stratégies d'actions définies sur une durée de 10 ans, à l'horizon 2020
  - Une programmation pluriannuelle sur 5 ans

# Le projet de politique vélo de la CUB

## Les flux de déplacements

- 93 200 déplacements par jour en vélo (mode principal) soit +44% par rapport à 1998
- 3 600 déplacements multimodaux
- 85% des déplacements multimodaux sont internes à la Cub sont combinés avec

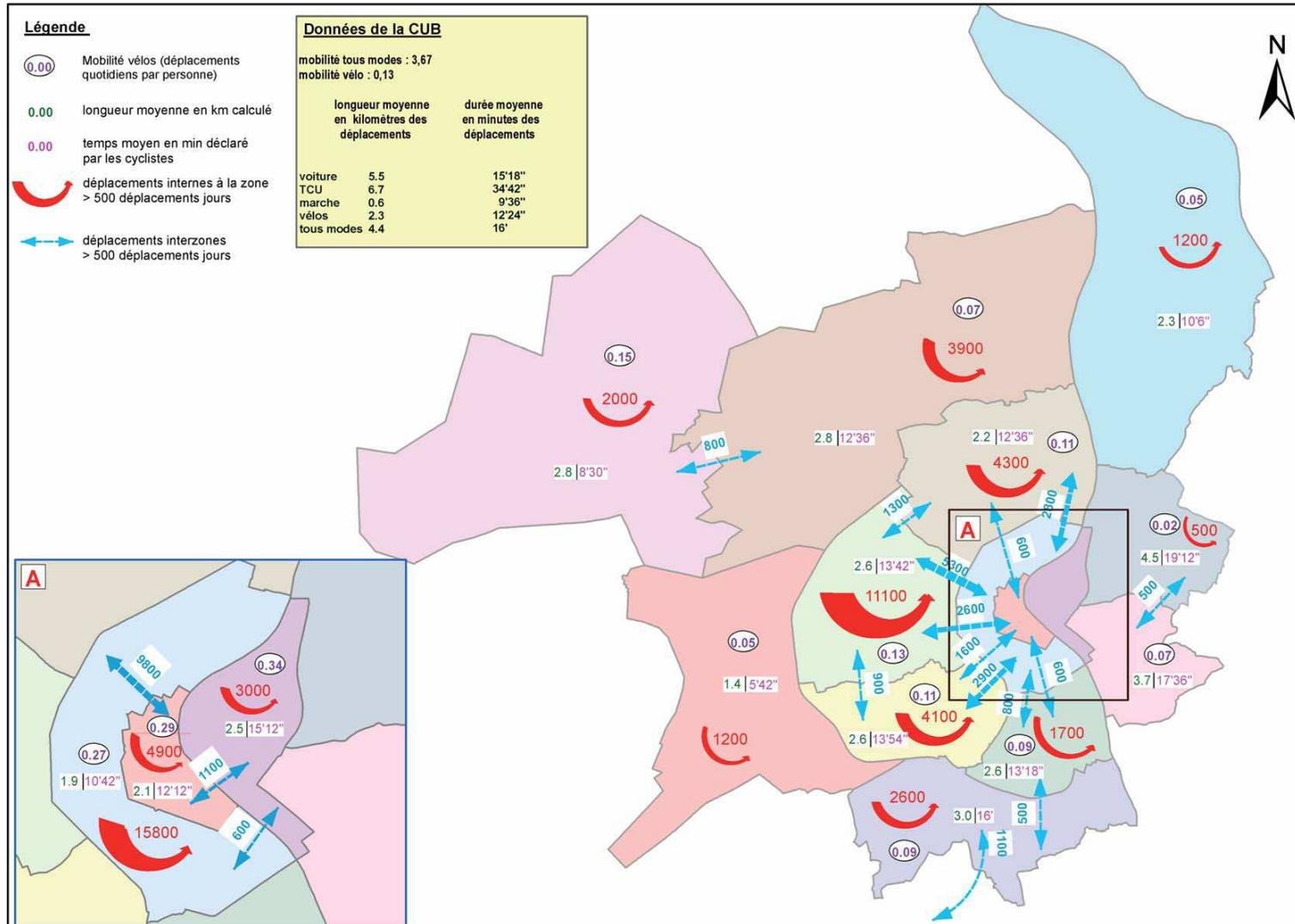


- 15% des déplacements multimodaux entre Cub et Hors Cub sont combinés avec



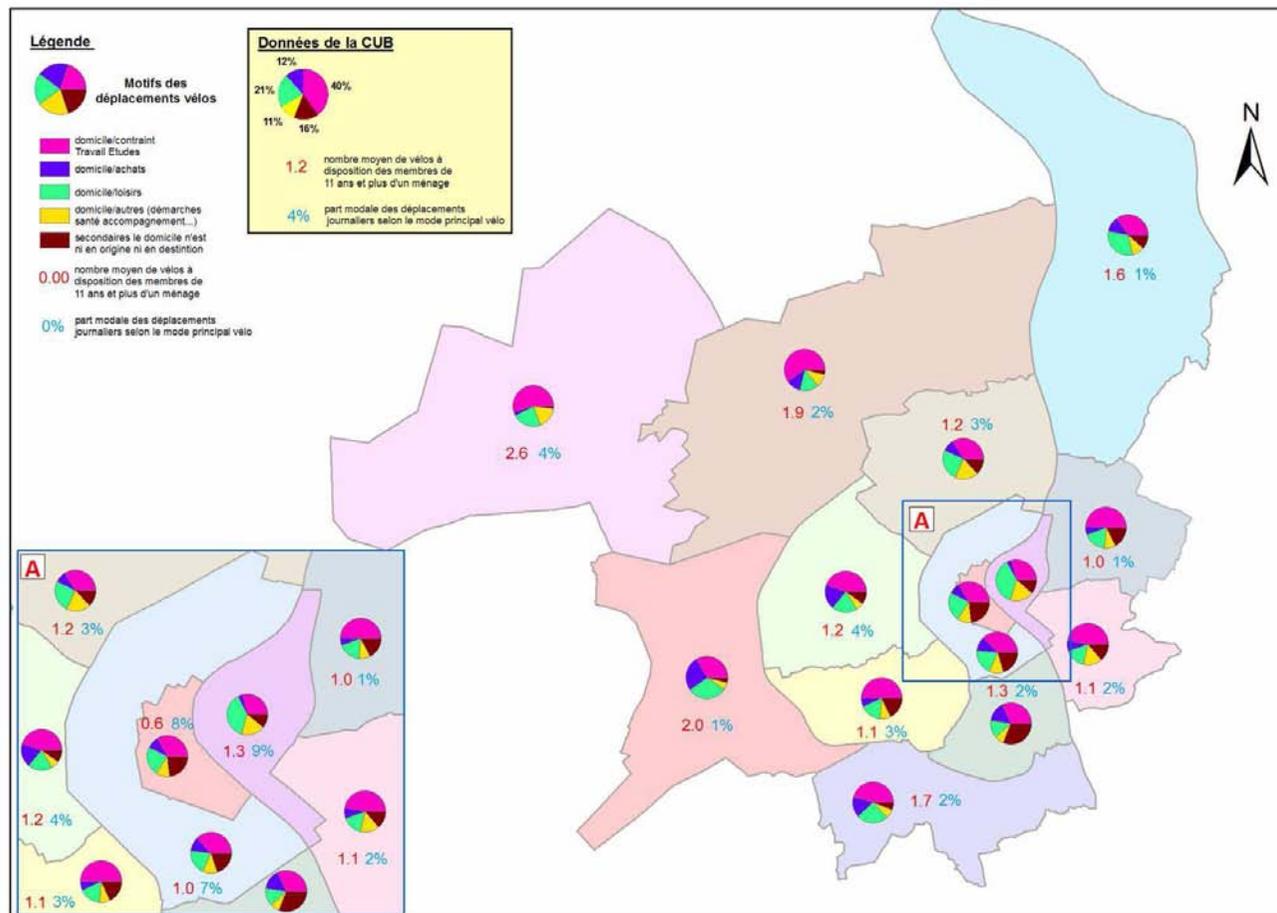
# Le projet de politique vélo de la CUB

## Les caractéristiques des déplacements



# Le projet de politique vélo de la CUB

## Les motifs de déplacements à vélo



# Le projet de politique vélo de la CUB

## Les distances et durées de déplacements

Définition de la politique vélo de la Communauté Urbaine de Bordeaux

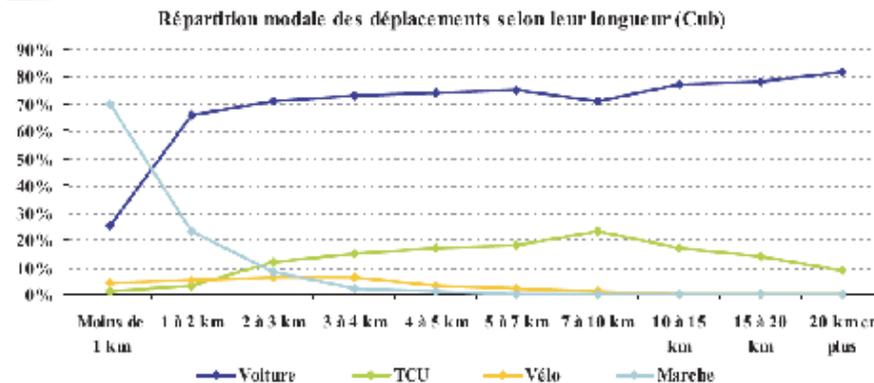
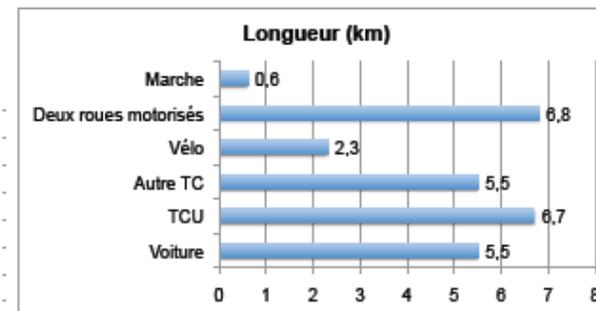
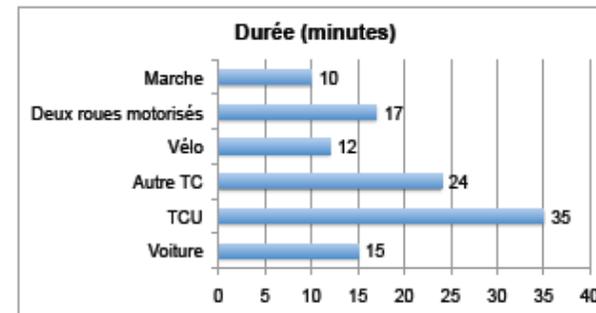


### II- Analyse de l'offre et des pratiques cyclables sur la CUB

#### □ Approche quantitative sur la CUB

##### ➤ Les distances et durées des déplacements :

- En moyenne, un déplacement vélo dure 12 minutes, sur une longueur de 2,3 kilomètres
- La part de marché de la voiture reste élevée sur de courtes distances, et celle de la marche diminue nettement à partir d'1 kilomètre.

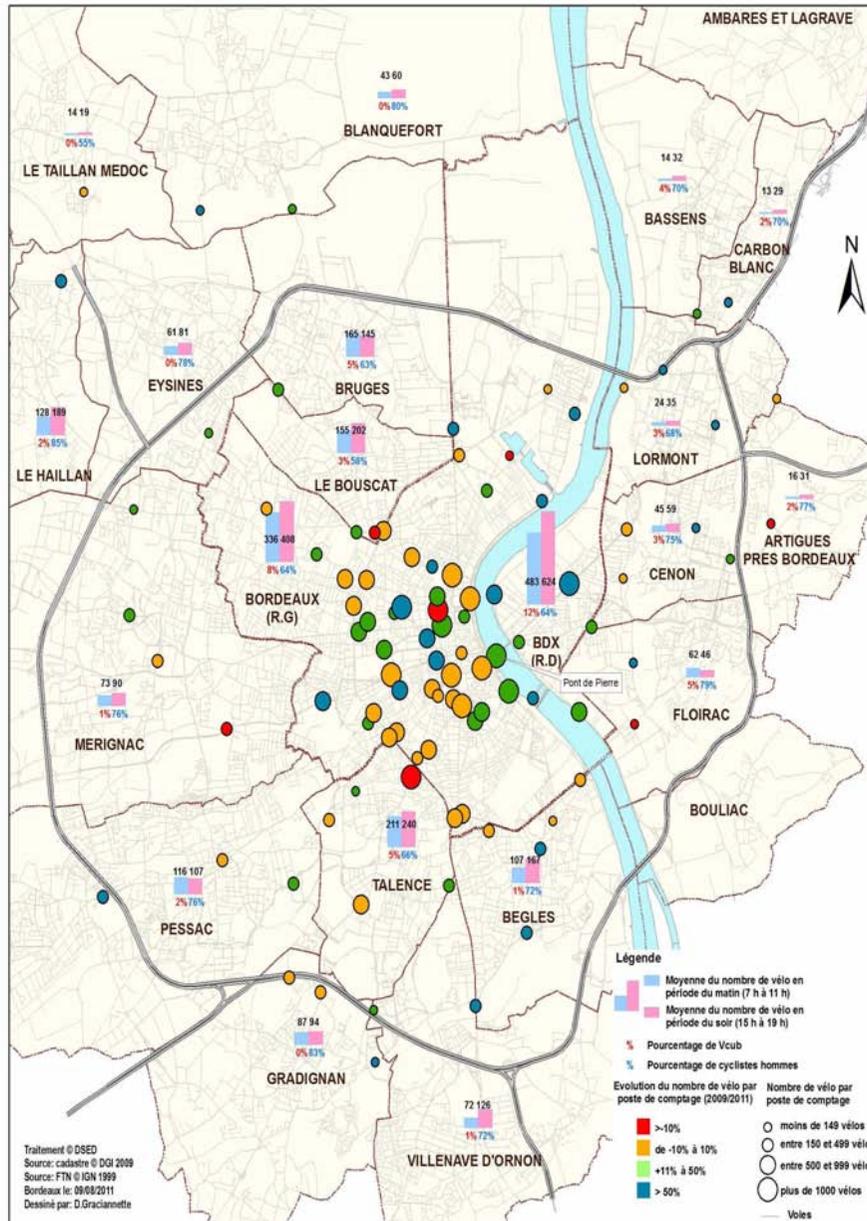


NB : seuls les déplacements intra-CUB ont été pris en compte, de durée inférieure à 2h, et hors motifs tournées professionnelles et promenades

Source : rapport d'analyse de l'EMD, décembre 2009, CUB

# Le projet de politique vélo de la CUB

## Les comptages routiers



**De 2003 à 2011 : + 67% de cyclistes**

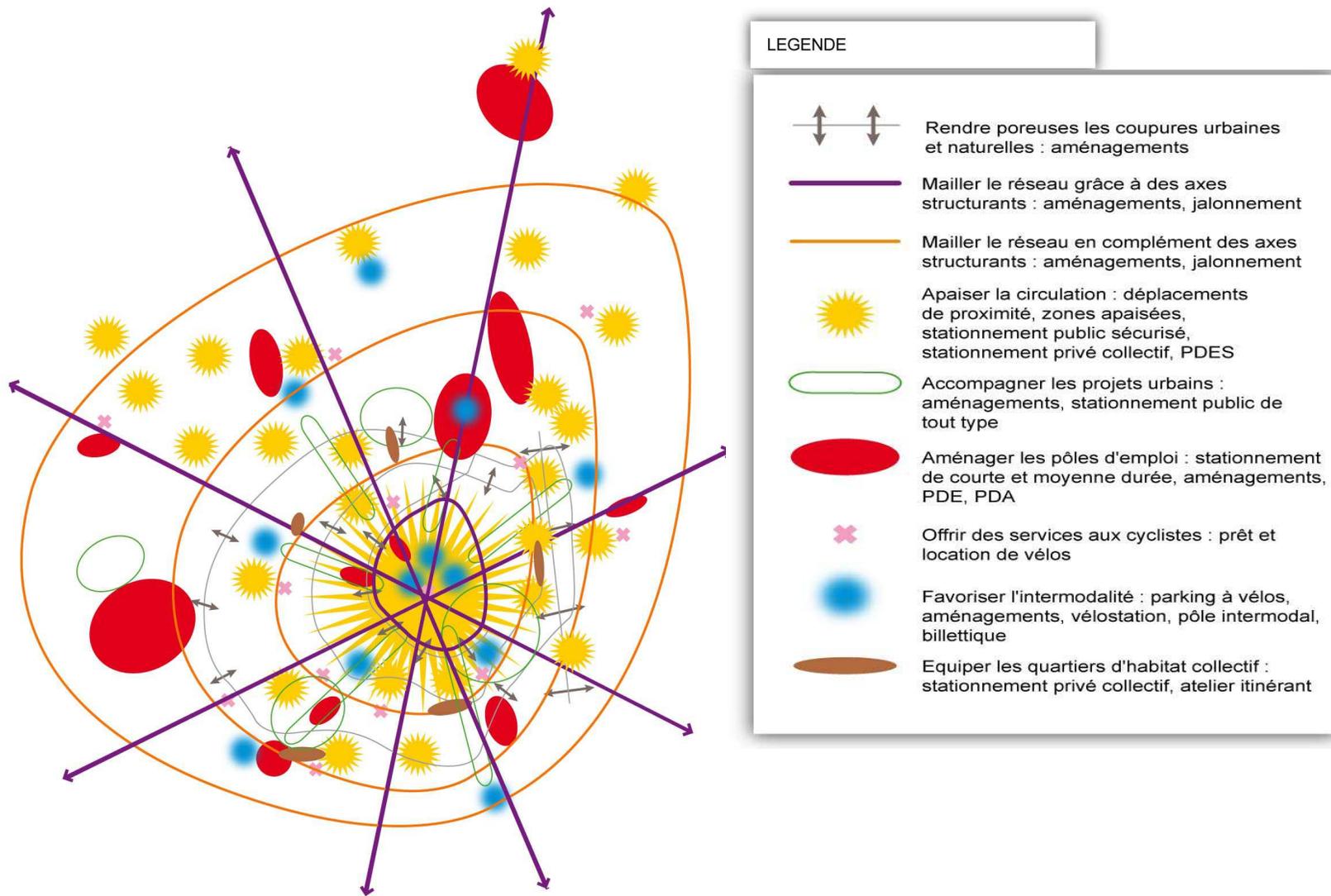
# Le projet de politique vélo de la CUB

## Synthèse du diagnostic

	Points forts	Points faibles
Infrastructures	<p>Un réseau étoffé : 652 km d'itinéraires cyclables / 2 500 km de linéaire de voirie</p> <p>Un guide de conception des espaces publics communautaires, incluant les aménagements cyclables</p> <p>Un schéma de résorption des discontinuités</p> <p>Une augmentation de la fréquentation cycliste</p> <p>Une prise en compte dans les projets urbains</p>	<p>Encore de nombreuses discontinuités</p> <p>Des aménagements de qualité inégale</p> <p>Un manque de jalonnement et de valorisation des itinéraires</p> <p>Un manque d'entretien courant des aménagements</p>
Stationnement	<p>Des initiatives innovantes (bicycletterie)</p> <p>Des parcs vélos dans les parkings souterrains</p> <p>Une demande croissante</p>	<p>Un recensement non exhaustif du stationnement sur voirie</p> <p>Un effort qualitatif à mener sur les parcs relais</p> <p>Des pôles générateurs non ou faiblement équipés</p> <p>Des abris sécurisés à implanter sur les lieux d'intermodalité</p>
Services	<p>Succès du VLS</p> <p>Location longue durée à la maison du Vélo de Bordeaux</p> <p>Quelques projets émergents</p> <p>Accompagnement récent à la réalisation de PDE et PDES</p>	<p>Des services très centrés sur le VLS</p>
Interface Urbanisme - vélo	<p>Des évolutions dans le cadre de la Loi Grenelle 2 : possibilité d'intégrer des critères qualitatifs</p>	<p>Une réglementation encore contraignante</p> <p>Un manque de culture vélo chez les promoteurs immobiliers</p>
Expérimentations	<p>Succès du TAD et des doubles sens cyclables</p>	<p>Une généralisation en attente</p>
Communication	<p>Succès de la campagne sur les angles morts</p>	<p>Une communication classique qui pourrait être plus ciblée</p> <p>Peu de mise en réseau : rayonnement de la CUB en France et à l'étranger</p>
Partenariats	<p>Partenariat avec Vélocité, Vélophonie</p>	<p>Nécessité de diversifier les partenariats</p>
Suivi de la politique cyclable	<p>Une intégration prévue du réseau cyclable sur SIG</p>	<p>Une amélioration possible du SIG</p>

# Le projet de politique vélo de la CUB

## Les enjeux



# Le projet de politique vélo de la CUB

## Les propositions

### **INFRASTRUCTURES :**

Réalisation du Réseau Vélo Express et son jalonnement

Réalisation du réseau structurant intercommunal et intermodal

Résorption des discontinuités cyclables sur le réseau de desserte locale

Constitution de la ville apaisée

Mise en cohérence des aménagements

Généralisation du tourne à droite aux carrefours

Expérimentations

### **STATIONNEMENT :**

Développement de l'offre sécurisée en parkings publics

Développement de l'offre sécurisée à usage collectif en box ou local

Développement de l'implantation de stationnements sur domaine public par arceaux

Etude « charte qualité stationnement »

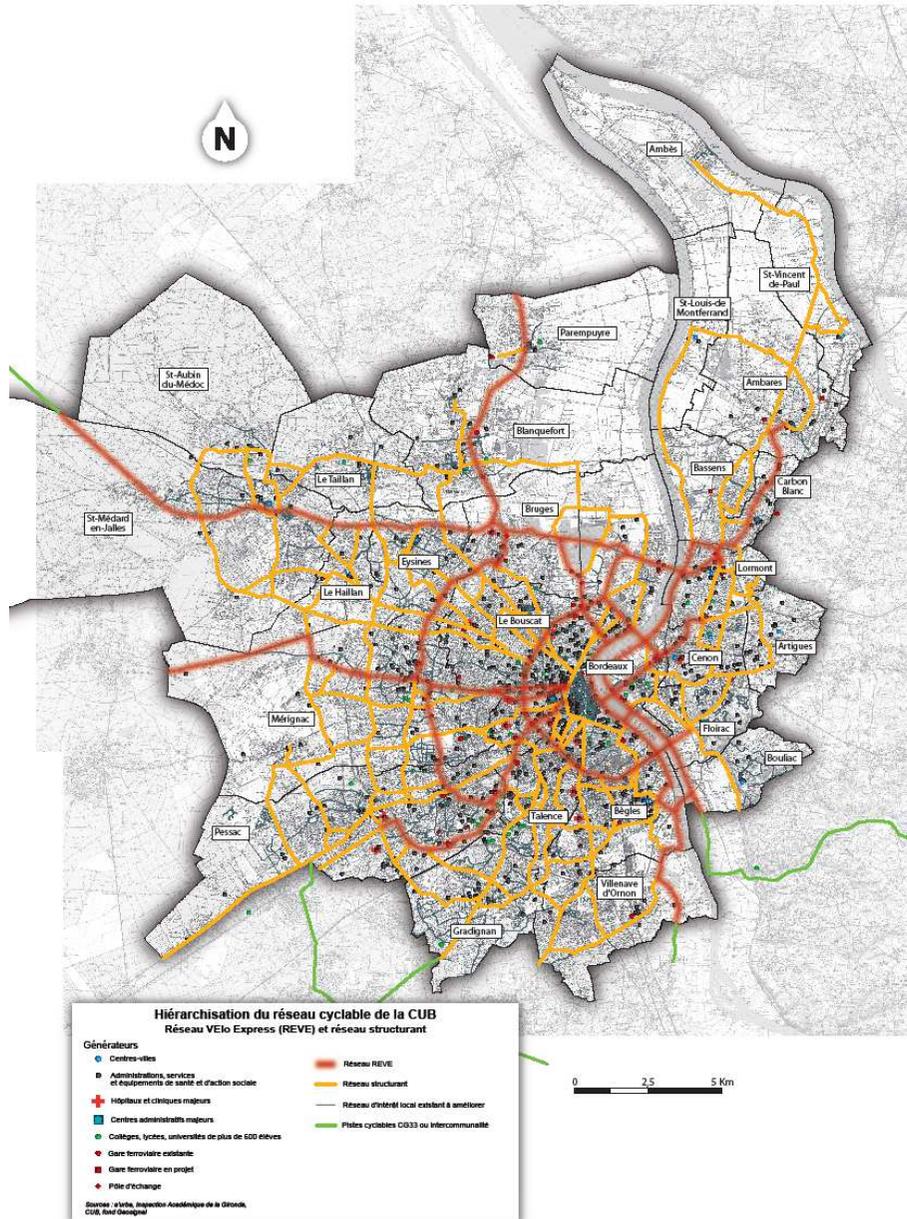
Evolution des normes du PLU

Repérage et enlèvement des vélos en épave



# Le projet de politique vélo de la CUB

## Les infrastructures



137 km réseau vélo express et son jalonnement  
 247 km réseau structurant  
 350 km réseau intérêt local (résorption discontinuités)

# Le projet de politique vélo de la CUB

## Les propositions

### SERVICES :

Evolution du V<sup>3</sup>

Développement des services de location

Accompagnement initiatives locales

Services de proximité – maisons du vélo

Lutte contre le vol

Développement du site Internet de la CUB sur le vélo

Billetique intégrée tous modes

### URBANISME :

Prise en compte forte de la place du vélo dans le PLU 3.1

Développement de la culture vélo

### COMMUNICATION :

Mise en place d'incitations financières

Poursuite et amélioration de la communication classique

Rebondir sur les innovations technologiques

Poursuite et développement des relations avec les partenaires  
(associations, international...)

Actions sur des axes et cibles





# Séminaire « Quelles mobilités sur la rive droite »

## « Transports et déplacements »

### Jeudi 28 juin 2012 - Floirac

Contribution : Michel Becerro – 10 rue Maurice Ravel 33560 Carbon-Blanc

Deux idées s'inscrivant dans le débat général et l'atelier « Transport en commun...l'incontournable »

#### 1. Les gares Sncf de Bassens et de Sainte-Eulalie

Aujourd'hui, rien n'est fait pour les sortir de l'anonymat alors que tout devrait être fait pour les rendre utiles et utilisées.

**Il est nécessaire de faire connaître leur existence, ce qu'elles offrent aujourd'hui et bâtir un projet sur ce qu'elles pourraient offrir en réponse aux besoins.**

J'imagine très bien une large consultation des habitants des communes concernées et limitrophes, consultation conjointement organisée par la Région, RFF, les municipalités concernées et les associations locales intéressées.

#### 2. La gratuité des transports publics

J'ai tout à fait conscience que ce sujet peut faire débat et conduire à des arguments à charge. Qu'importe ! L'essentiel est d'argumenter, pas d'asséner pour fuir le sujet

**Pour moi, la gratuité des transports publics est un choix politique et économique, socialement utile, écologiquement responsable. Et c'est possible.**

**C'est un objectif social** : permettre aux salariés de se rendre sur leurs lieux de travail en utilisant plus volontiers le transport public, permettre aux familles de se rendre vers les lieux de consommation et de distraction, tout en leur rendant du pouvoir d'achat car le budget des ménages affectés au transport est le deuxième poste de dépenses après le logement.

**C'est un objectif écologiquement responsable** : réduire le trafic automobile est devenu indispensable. Faut-il attendre que cela devienne obligatoire ? A nous de le dire. On peut se tortiller dans tous les sens, repousser à plus tard, une chose est sûre : nos voies routières sont saturées, le nombre de véhicules va continuer à augmenter et plus vite que les surfaces de circulation. Le transport public gratuit est une réponse à cette asphyxie accidentogène, cette pollution chimique, sonore et environnementale.

**C'est un objectif réalisable** : la preuve, c'est que ça existe déjà. Une vingtaine de collectivités ont mis en place la gratuité, ce qui concerne 750 000 habitants dans notre pays. Cette gratuité est plébiscitée par les citoyens qui en bénéficient.

Va-t-on oser en Gironde, à la Cub et à Bordeaux, au GPV ?

Carbon-Blanc 20 juin 2012