

## Avant-propos

Après six mois de travaux intenses, de janvier à juin 2012, le Grenelle des mobilités rend sa copie<sup>1</sup>. La « commande » passée par les responsables publics<sup>2</sup> reçoit sa réponse. Porte-parole des quelques 150 « producteurs » du Grenelle des mobilités, nous proposons des principes et des mesures.

Six ateliers thématiques, trente réunions des groupes de travail, deux séances plénières, une vingtaine d'experts auditionnés, plus de 3 000 prises de parole... la réflexion a mobilisé un matériau d'une qualité et d'une diversité rares. Fidèles à la « méthode Grenelle », nous avons été les garants d'un cheminement commun, au-delà des positionnements institutionnels et des préjugés. Notre hétérogénéité professionnelle et intellectuelle, reflet de la propre diversité des participants, n'a pas été la moindre des contributions au succès de cette démarche. Dans des milieux trop facilement enclins à l'introversion, l'hybridation culturelle est un vrai gage d'intelligence collective. L'expression paraît sans doute, déjà, galvaudée mais elle prend acte d'une double démarche : mieux éclairer les décideurs en valorisant la pluralité des expertises.

Durant le Grenelle des mobilités, des diagnostics se sont précisés ; d'autres restent à affiner. Des compromis ont été élaborés ; des oppositions demeurent. Mais ce rapport prend acte d'un consensus sur l'essentiel des orientations stratégiques et des programmes d'actions élaborés. C'est pourquoi nous le signons toutes et tous, présidents et rapporteurs des six groupes de travail. Cette signature n'engage certes pas nos organismes d'affiliation mais elle témoigne de la légitimité des messages du Grenelle des mobilités.

L'affaire est d'importance. Organiser la mobilité, ce n'est pas ajouter une politique sectorielle de plus aux compétences des institutions publiques. Parler de transport et de déplacement, c'est penser qualité de vie, progrès social, performance économique, ressources naturelles, mutations spatiales. Pas de lieux sans liens, pas d'espace sans flux. Les défis que Bordeaux et sa région s'assignent doivent aujourd'hui se compléter d'une nouvelle ambition, majeure : inventer, les premiers peut-être, un modèle de mobilité inédit ; une mobilité fluide, raisonnée et régulée. Pour ce faire, le Grenelle avance et justifie ses propositions. L'écoute et l'engagement des décideurs doivent être à la mesure des enjeux sociaux, économiques et environnementaux de nos vies et de nos territoires en mouvement.

Les Présidents

Les Rapporteurs

---

1 Ce document constitue une première « copie » : il comprend une note de synthèse de 20 propositions, le plan détaillé du rapport et, pour exemple, trois des 18 fiches d'actions. Diffusé ainsi quelques jours seulement après la fin du Grenelle, ce document représente la substantifique moelle du projet. Il permet débats et, nous le souhaitons, appropriation, de la part des pouvoirs publics. Le rapport final, préparé pour septembre-octobre 2012, développera le plan détaillé et lui adjoindra un appareillage argumentaire qui devrait s'avérer important dans la diffusion des principes et des mesures préconisées par le Grenelle. Il précisera également l'ensemble des actions proposées et en formalisera les conditions de mise en œuvre.

2 Le Grenelle des mobilités a pour initiateurs : la Communauté urbaine de Bordeaux, la ville de Bordeaux, le Conseil général de Gironde, le Conseil régional d'Aquitaine et l'État (voir ci-contre le courrier adressé par Vincent Feltesse, Président de la Cub et Président de l'a-urba, le 17 janvier 2012). Le lancement politique du Grenelle des mobilités s'est effectué dans le cadre de la Coopérative métropolitaine les 2 et 3 décembre 2011.

# [ Grenelle des mobilités ]

**POUR UNE MOBILITÉ FLUIDE, RAISONNÉE ET RÉGULÉE**

***Une synthèse : 20 principes d'action***

29 juin 2012



# POUR UNE MOBILITÉ FLUIDE, RAISONNÉE ET RÉGULÉE

## **Une synthèse : 20 principes d'action**

Cette note présente de manière concise la chaîne argumentaire de la réflexion collective qui amène les participants du *Grenelle des mobilités* à promouvoir l'idée d'une mobilité fluide, raisonnée et régulée. Ces 20 principes d'action se concrétisent dans 18 mesures principales, regroupées dans un schéma conclusif.

### **1. Changer de modèle de mobilité, une ambition consensuelle**

Le système de déplacement de l'agglomération bordelaise et de ses alentours trouve aujourd'hui ses limites : la congestion, ponctuelle mais récurrente, des principaux axes routiers gêne la vie quotidienne d'une partie des habitants et pénalise l'activité économique ; un emploi abusif de la voiture solo accentue l'empreinte écologique locale tout en produisant des nuisances peu compatibles avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie ; des coûts de déplacements en hausse aggravent les inégalités de mobilité ; un usage trop modeste des moyens de déplacement peu consommateurs en espaces viaires met à mal l'intensification urbaine réclamée par la croissance démographique et la maîtrise de l'étalement urbain.

La mise en œuvre d'un nouveau modèle de mobilité, décliné selon les spécificités territoriales, s'avère donc nécessaire. Sans nier les actions accomplies ces dernières années par les collectivités locales, particulièrement en matière de développement de l'offre de transport collectif, ce modèle veut rompre avec les principes, explicites ou implicites, qui règlent aujourd'hui l'évolution du système de mobilité.

### **2. Des fonctionnements plus métropolitains au profit de la performance sociale et économique**

Alors que les dynamiques métropolitaines encouragent une interdépendance accrue entre les territoires et une meilleure connexion à l'économie globalisée, des efforts importants sont à consentir pour mieux relier entre eux les principaux pôles économiques de l'aire métropolitaine (zones d'activité, grands équipements collectifs, centres de congrès, hôpitaux, établissements universitaires...) ainsi que pour valoriser régionalement et internationalement les « entrées » de Bordeaux : gare TGV, port, aéroport, autoroutes... Afin de profiter pleinement d'un vaste marché du travail, il convient aussi d'améliorer par la mobilité le fonctionnement du bassin d'emploi girondin, tant en matière d'économie résidentielle que d'économie productive.

### **3. Une mobilisation partenariale pour un avantage comparatif majeur**

Attractivité économique, confort urbain, vertu environnementale et équité sociale doivent donc se concilier dans un nouveau modèle de mobilité. Cette ambition, menée à bien, constituera un avantage comparatif déterminant pour l'agglomération, le département et la région. Elle mérite une mobilisation solennelle et pérenne, tant de la part des institutions publiques, responsables de l'offre de transport, que des parties prenantes de la demande de transport, employeurs et salariés tout particulièrement.

#### **4. Plus de fluidité par plus de régulation**

Seule la mise en place de dispositifs inédits de régulation de la mobilité apparaît en mesure de garantir la fluidité des circulations. Ce *new deal* stratégique prend acte d'un accord, à faire partager par l'ensemble de la société locale, sur l'intérêt d'assurer à tous régularité des allures et fiabilité des temps de parcours (tant pour les personnes que pour les transporteurs de fret).

Le système de déplacement actuel est géré *de facto* par la congestion, régulation peu efficace, aveugle dans ses effets socio-économiques et néfaste du point de vue environnemental. Des instruments de régulation négociés et évalués créeront de nouveaux équilibres au sein du système des déplacements.

#### **5. Priorités aux activités économiques**

La maîtrise des vitesses comme les équilibres entre moyens de transport supposent une hiérarchisation de l'utilité socio-économique des différents déplacements. Le Grenelle a considéré que les mobilités liées au travail et aux activités économiques (déplacements domicile-travail, domicile-études, mobilité des travailleurs précaires, trajets professionnels, livraisons urbaines) devaient être prioritaires. Les règles de hiérarchisation sont à pondérer par la souplesse relative des déplacements concernés.

#### **6. Un double tempo urbain : fluidité lente, fluidité rapide**

L'objectif de fluidité implique de relativiser le critère de la vitesse de circulation en le complétant par celui de la prédictibilité du temps de transport (cette certitude des horaires contribue d'ailleurs au succès du tramway). Certaines activités et certains acteurs ont certes besoin d'aller vite, de « gagner du temps ». D'autres peuvent s'accommoder d'un rythme moins soutenu : le moment du déplacement devient alors une ressource.

Le compromis entre vitesse et lenteur passe par une coexistence, dans le temps ou dans l'espace, entre allures lentes et rapides ; compromis acceptable et accepté, dès lors que la fluidité est préservée dans toutes les situations. L'obtention de cette fluidité implique une optimisation collective de l'usage des moyens de déplacement, transports individuels et transports collectifs.

#### **7. Promouvoir une mobilité « raisonnée »**

Réfléchie, responsable et adaptée, la mobilité raisonnée formalise ce principe d'affectation aux différents moyens de transport (marche, vélo, deux-roues motorisé, transport collectif, automobile) d'univers de pertinence, selon les temps, les territoires et les motifs du déplacement. La mobilité raisonnée propose une vision multimodale du déplacement, qui joue avec l'ensemble de la panoplie des transports disponibles au quotidien.

Les « bouquets de services de mobilité » répondent également mieux à la diversité des besoins. Le développement des services numériques d'information favorise à la fois cette adaptation aux demandes et cette adaptabilité des comportements, favorables à une mobilité plus choisie. Ce faisant, la dépendance automobile est réduite. La mobilité raisonnée privilégie trois objets de régulation : les vitesses, les choix des moyens de transport, les distances.

## 8. Réduire les distances

La régulation des distances, entre proximité et éloignement, est prise en charge par les documents de planification (Scot, PLU) et par la programmation des équipements de proximité. Elle vise à distinguer une double échelle d'organisation territoriale, en améliorant les fonctionnements de voisinage (proximité du logement mais aussi du travail et des lieux d'échanges) sans pénaliser pour autant les fonctionnements de niveau métropolitain (bassin d'emplois, pôles économiques principaux, grands équipements collectifs). La réduction des distances passe par la promotion de la proximité, affaire des pouvoirs publics mais aussi des employeurs et des gestionnaires de services collectifs. La mise en place de « tiers-lieux » (télé-centres) peut également contribuer à cet objectif de diminution des longueurs de déplacements.

Par ailleurs, parfois présenté comme une panacée, le rapprochement entre le domicile et le travail peine à s'effectuer, dans une société de mobilité professionnelle et familiale forte mais de mobilité résidentielle faible. Une mobilisation adéquate du 1% employeurs, la promotion de la mixité fonctionnelle, contribueraient néanmoins à réduire la dissémination des lieux d'habitat et d'emplois.

## 9. Péri-urbain : pour de nouvelles urbanités et de nouvelles pratiques automobiles

Les nécessaires opérations de densification à mener dans les décennies à venir doivent s'accompagner de démarches d'organisation des territoires périphériques et périurbains, qui resteront en partie soumis à la dépendance automobile. La mobilité raisonnée périurbaine se traduit de manière spécifique : fonction de « hubs » multimodaux à conférer aux grands pôles périphériques (zones d'activité économique, centres commerciaux, campus, gares...), rabattements vers les stations de transport collectif à concevoir de façon diversifiée et évolutive, voirie « ruraine » à adapter aux modes doux, liaisons de périphéries à périphéries en transport public à programmer, centres-bourgs à densifier, télé-travail et usages collectifs de l'automobile à encourager.

## 10. Partager les temps

L'organisation des rythmes urbains, en dialogue avec les « producteurs de temporalités », facilite l'écrêtement des pointes de trafic ou l'harmonisation des horaires. Les **contrats employeurs-salariés-collectivités** (généralisation et approfondissement des plans de déplacement d'entreprise et d'administration) auront à se saisir de ces questions, dans le cadre d'un dialogue social territorial à impulser.

Le chrono-aménagement vise à étendre les marges de manœuvre des tactiques individuelles et collectives de déplacement, tout en favorisant la mutualisation des services et des équipements. Les **nouveaux quartiers** représentent des terrains d'expérimentation judicieux pour développer des **systèmes de mobilité mutualisés** (livraisons, auto-partage...).

Une **Agence des temps**, à instaurer, devra prendre en considération la diversité des attentes liées à la gestion des temporalités : plus grande efficacité du système de transport mais aussi qualité des temps familiaux, des services collectifs, de la vie nocturne (festive et laborieuse)...

## **11. Les mutations quantitatives du système de mobilité**

A moyen terme, l'économie générale du système de mobilité doit trouver un nouvel équilibre global fondé sur :

- un niveau de mobilité (nombre de déplacements quotidiens par personne) constant,
- la poursuite de l'« intensification des programmes d'activités » (mobilité + usage du temps de déplacement + télé-services),
- une réduction du nombre de véhicules x kilomètres (indicateur essentiel du volume des émissions de GES et des consommations énergétiques),
- un passage massif des petits déplacements motorisés vers la marche et le deux-roues,
- une diminution des distances moyennes,
- un transfert de la majorité des déplacements longs en voiture solo vers les transports collectifs et le covoiturage,
- une légère augmentation des budgets-temps-transport (rendue acceptable par la valorisation positive de certains temps de transport et un nouveau compromis entre durée et régularité du déplacement).

## **12. Une indispensable cohérence d'action, de nécessaires ruptures**

La concrétisation de ces logiques régulatrices suppose un contrôle vigilant de la cohérence des actions mises en œuvre, encourageant les effets de synergie entre types d'intervention et les changements de « braquet » (masses critiques). Trois catégories de mesures sont proposées : des programmes partenariaux stratégiques, constitutifs du noyau dur de la politique de mobilité ; des innovations de rupture, aptes à déclencher des changements de comportements forts par effets d'entraînement tout en créant une visibilité des actions engagées ; des plans coordonnés des autorités publiques, chargés de la complémentarité entre les orientations sectorielles des différentes collectivités.

Il ne s'agit ni de solutions miracles ni de catalogues mais d'actions « faisant système » car se renforçant mutuellement dans leur mise en œuvre et leurs effets.

## **13. Une nouvelle « théorie des tuyaux » pour un réseau de voirie optimisé**

L'analogie de la dynamique des fluides est traditionnellement utilisée pour débattre des questions de transport. L'exemple des télécommunications est désormais plus pertinent : un usage plus intense des réseaux existants avant le déploiement de nouveaux tuyaux.

Il convient d'abord de mieux faire fonctionner les infrastructures en place, singulièrement la rocade et ses accès, en éliminant les « points noirs ». Il faut aussi mieux rentabiliser les axes routiers, en optimisant leurs capacités (régulation dynamique des vitesses, sens de circulation, taux d'occupation des véhicules, usage de la bande d'arrêt d'urgence...). Il convient également de réguler certains volumes de trafic marginaux mais déterminants dans le passage de l'état de fluidité à l'état de congestion.

Dans cette logique d'intensification de l'usage des réseaux de transport, la construction de nouvelles infrastructures, programmée ou proposée, ne doit être envisagée que sous condition de mise en place de modalités de régulation inédites. Il est en effet impératif de contrôler « l'appel d'air » provoqué par un accroissement de capacité afin de tenir l'objectif de fluidité. Pour ce faire, l'expérimentation d'un système de régulation d'accès (pass électronique, péage...) à la rocade et

à ses liaisons autoroutières associées permettra d'établir ce régime de double fluidité lente et rapide (*optimisation/régulation de la rocade*).

Il convient aussi de mieux hiérarchiser le réseau de voirie existant, par transformation des fonctionnalités des voiries existantes et par construction de nouvelles voiries, afin de combler les lacunes du maillage. Entre les rues et les routes, il manque à l'agglomération bordelaise et sa périphérie un réseau intermédiaire : de **grandes allées métropolitaines**. La conception de ces allées devra favoriser la cohabitation des modes de locomotion et des vitesses.

#### **14. Des réseaux à l'échelle de l'aire métropolitaine**

Les *grandes allées métropolitaines* répondent à la nécessité d'un « saut d'échelle » qui est aussi à effectuer en matière de transport collectif. La répartition des compétences des autorités organisatrices de transport par niveau géographique rend difficile l'émergence d'un **réseau de transport collectif pour l'aire métropolitaine**. Or les interdépendances croissantes entre les territoires girondins ainsi qu'entre la Cub et ses périphéries commandent la prise en considération de cette échelle. Le réseau de tramway, service de cabotage, n'a pas vocation à jouer ce rôle. Les travaux du Sysdau, de Movable, de l'Interscot et du Livre blanc des mobilités girondines permettent de préfigurer ce réseau de transport collectif supra-local, d'un point de vue fonctionnel. Ce sera un système hybride (TER + cars et bus à haut niveau de service + tram-trains). Non tranchée à ce jour, la question des capacités ferroviaires est néanmoins un préalable (étude sur l'étoile ferroviaire de Bordeaux, GPSO sud). Du point de vue de la gouvernance, l'intérêt technique et financier d'un syndicat mixte (type loi SRU) reste à évaluer.

La promotion du **vélo électrique** contribuera également au changement de « métrique » du système de déplacements, tout en renforçant le succès actuel du deux-roues. Outre sa capacité à élargir la clientèle du deux-roues léger, le vélo électrique permet une extension conséquente des zones d'attraction des stations du futur transport collectif de l'aire métropolitaine. Un Réseau Express Vélo (REV) est à envisager. Le développement du vélo électrique pourra s'intégrer à une plate-forme collaborative de promotion de l'électro-mobilité.

#### **15. Grand contournement routier et transit international : un préalable prospectif**

Le projet de grand contournement routier n'a pas vocation à régler les problèmes de déplacement dans l'aire urbaine bordelaise, compte tenu de la faible part des trafics de transit sur la rocade en heure de pointe et des possibilités de contrôle de ces trafics.

La priorité à accorder au trafic local apparaît compatible avec la nécessaire continuité des trafics nationaux. Il convient néanmoins de préserver l'avenir, au regard de la probable croissance à moyen terme du trafic routier de marchandise entre le nord et le sud de l'Europe. Cela implique d'imaginer des solutions intermodales innovantes.

Au débat conflictuel sur une solution potentielle (le grand contournement) à des problèmes insuffisamment précisés, il semble préférable de substituer un travail prospectif partenarial sur les ambitions économiques locales et leurs incidences en termes de transport.

## 16. Accessibilités logistiques : une stratégie économique à construire

La nécessaire réflexion sur l'amélioration des dessertes routières et ferroviaires régionales doit pouvoir s'appuyer sur des orientations fortes de développement économique. La formalisation de stratégies communautaires, départementales et régionales en matière industrielle et logistique (logistique endogène ou exogène) représente un préalable indispensable à l'évaluation de projets de transport. Les acteurs économiques et politiques ont en particulier à préciser leur intérêt et leur capacité à capter localement une plus-value du trafic de transit (plate-formes intermodales). L'élaboration d'un **schéma directeur d'accessibilité logistique**, incluant un schéma d'approvisionnement (rôle possible du fleuve), permettra cet exercice.

## 17. Des transports publics plus performants

Les efforts conséquents des autorités organisatrices de transport et des exploitants ont certes notablement accru la clientèle des transports collectifs mais n'ont fait que peu progresser leur part modale, compte tenu de la croissance démographique. Le développement des TC doit désormais se penser avec efficacité : des coûts d'investissement et d'exploitation moindres pour des performances accrues. Cela passe par une hiérarchisation assumée du réseau, au détriment d'un principe d'égalitarisme territorial, évolution acceptable dès lors que le service s'améliorera pour tous. Cela implique aussi d'augmenter la vitesse commerciale des transports collectifs sans recourir à des aménagements de voirie coûteux. L'importance des « détails » est à souligner dans la promotion de l'intermodalité (qualité des lieux d'échange, confort des espaces, etc.). La promotion d'un temps-ressource ou d'un temps-plaisir dans les TC mérite également intérêt. Enfin, oublié, le dossier du **financement des transports collectifs** doit être ouvert sans tabou.

## 18. Des espaces publics de qualité pour tous et pour tous les territoires

La fluidité rapide sera la qualité première du réseau de transport collectif de l'aire métropolitaine. La double fluidité, rapide et lente, concerne quant à elle la rocade et ses accès, les grandes allées métropolitaines, le deux-roues électrique. La fluidité lente appartient au tramway, au vélo et à la marche à pied. Le piéton doit être considéré comme la « cellule-souche » de la mobilité urbaine (**mobilité piétonne universelle**). La marche facilite la perméabilité entre les territoires, permet l'apprentissage de l'urbanité et contribue à plusieurs objectifs de santé publique.

Les espaces publics de qualité, hauts lieux de l'urbanité, ne doivent plus être l'apanage des seuls centres-villes. Autour des établissements d'enseignement (**à l'école sans voiture**), dans les zones résidentielles, dans les centres-bourgs, dans les nouveaux quartiers, des espaces collectifs à haute qualité environnementale (zones 30, zones de rencontre) sont à concevoir, mêlant sociabilité, absence de nuisances et facilités de déplacement, y compris pour les personnes fragiles : enfants, personnes âgées, handicapés.

Les territoires en phase d'urbanisation ou de densification doivent s'équiper d'espaces viaires et d'espaces publics à la mesure de leur développement. Les questions cruciales du stationnement et des livraisons trouvent leur place dans cette approche intégrée de l'espace public, qui suppose en préalable le respect des réglementations. Cette préoccupation de transversalité des démarches s'accorde aujourd'hui mal avec les organisations administratives au sein des services techniques.

## 19. Des instances de gouvernance inédites

L'élaboration d'une offre évolutive et négociée avec les représentants de la « demande » de transport exige la création d'instances *ad hoc*, à l'instar de l'agence des temps : **autorité organisatrice d'exploitation de la voirie** (ayant la responsabilité de l'observation des trafics, de la coordination des systèmes d'information, de la régulation des vitesses...), organes de validation des contrats employeurs - salariés - collectivités, etc. Leurs modes de faire devront privilégier les démarches contractuelles, qui formalisent les engagements autour d'objectifs chiffrés. Le *Grenelle des mobilités* est d'ailleurs prêt à participer au suivi de ses propositions.

L'inventivité organisationnelle doit être également mise au service de réflexions sur les financements (accélération de la mise en service de la 3ème voie de la rocade, budget d'investissement et d'exploitation des transports collectifs, réorientation des budgets de voirie...). Enfin, bon nombre des propositions formulées nécessitent un recours à l'expérimentation (qui peut impliquer réversibilité), tant juridique que technique, impliquant acteurs publics, partenaires privés et monde de la recherche.

Le pragmatisme commande de ne pas multiplier les nouvelles entités. Des organismes existants peuvent élargir ou renforcer leurs compétences. Des dispositifs légers savent être efficaces. Mais les ruptures passent aussi, parfois, par des cadres institutionnels originaux.

## 20. Une vision plurielle du monde

Les propositions ici formulées par le *Grenelle des mobilités* ne sont pas partisans. Elles permettent la cohabitation de valeurs sociétales parfois présentées comme concurrentes mais plus souvent intrinsèques à des identités désormais plurielles. Entre individualisme et démarches collectives, les frontières se brouillent. Un transport public peut être individuel ; un véhicule individuel peut être mutualisé... Le marcheur participe de la « foule solitaire ». C'est aussi pour cela que cette mobilité fluide, raisonnée et régulée conduit à passer d'une politique d'offre de transport indistincte (« boîte noire républicaine ») à des politiques d'interaction offre/demande différenciées. A la diversité des besoins et des attentes répond une diversité des réponses : technique, sociale et territoriale.

\*\*\*

# 18 MESURES

## pour une mobilité fluide, raisonnée et régulée

La concrétisation des 20 principes d'action se concrétise par un programme de 18 mesures. Trois catégories de mesures sont proposées :

### **Six programmes partenariaux stratégiques,** constitutifs du noyau dur de la politique de mobilité :

- Contrats employeurs-salariés-collectivités
- Optimisation/régulation de la rocade et du réseau routier rapide
- Réseau de transport collectif de l'aire métropolitaine
- Grandes allées métropolitaines
- Mobilité piétonne universelle
- Schéma directeur d'accessibilité logistique

### **Six innovations de rupture,**

aptes à déclencher des changements de comportements forts par effets d'entraînement tout en créant une visibilité des actions engagées :

- Agence des temps
- Autorité organisatrice d'exploitation de la voirie
- A l'école sans voiture
- Vélos électriques
- Systèmes de mobilité mutualisés dans les nouveaux quartiers
- Dispositif de financement du transport collectif

### **Six plans coordonnés des autorités publiques,**

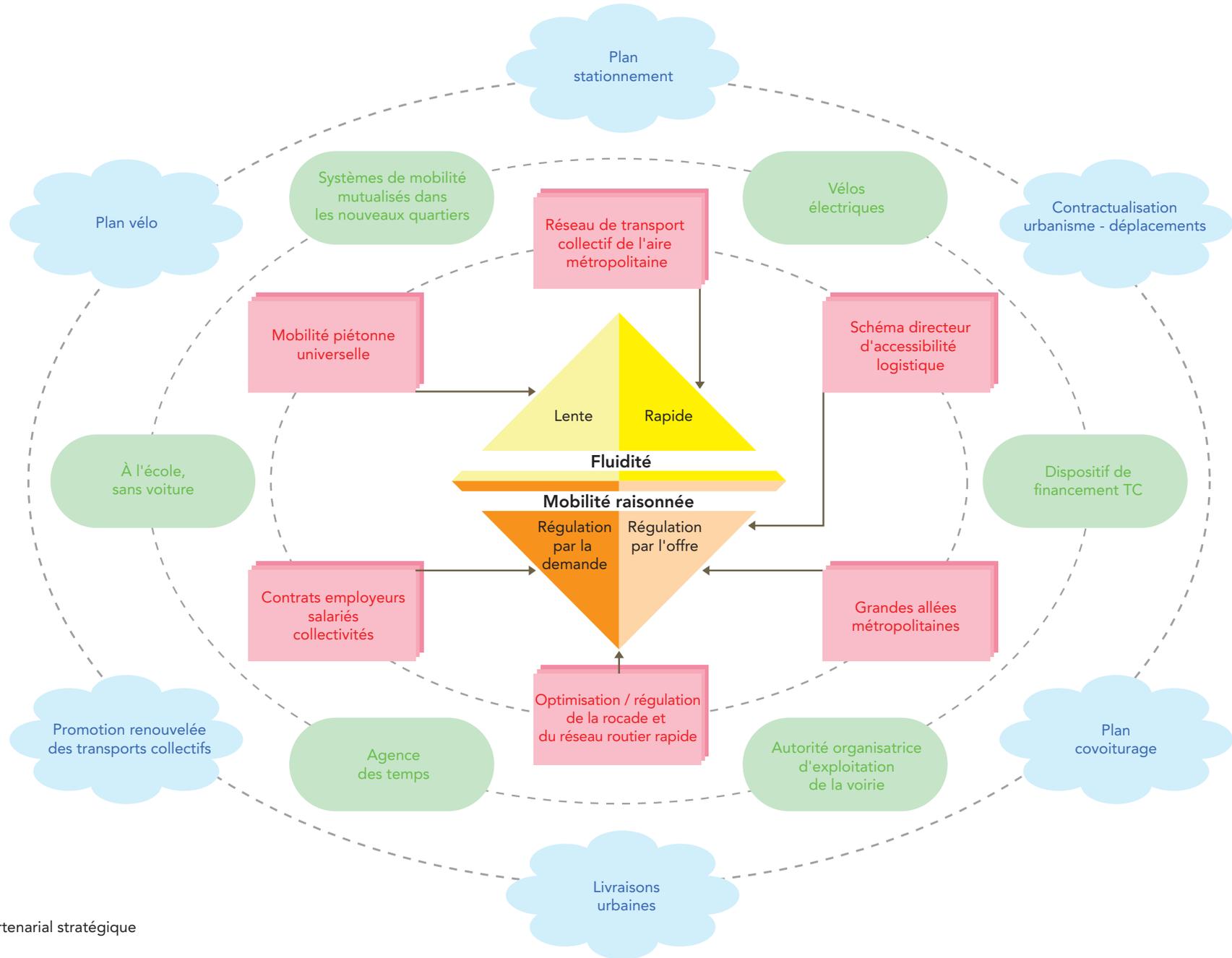
chargés de la complémentarité entre les orientations sectorielles des différentes collectivités :

- Plan covoiturage
- Plan stationnement
- Plan vélos
- Livraisons urbaines
- Promotion renouvelée des transports collectifs
- Contractualisation urbanisme-déplacements

Ces mesures se déclinent en actions immédiates, de court terme, de moyen terme et de long terme.

Les modalités de leur pilotage devront faire l'objet d'engagements partenariaux.

# Grenelle des mobilités - stratégies et actions



- Programme partenarial stratégique
- Innovation de rupture
- Plans coordonnés des autorités publiques

*Deuxième partie*

**Le Grenelle des mobilités métropolitaines :  
Des actions originales pour un modèle de mobilité inédit**



## 1. Pourquoi un Grenelle des mobilités ?

### ✧ Une actualité préoccupante

#### *Des raisons de mécontentement variées*

- « En finir avec l'asphyxie automobile »
- Un sentiment de dégradation des conditions de déplacement au quotidien
- La perception d'un fonctionnement économique métropolitain perturbé
- Un droit à la mobilité mal assuré

#### *Des politiques publiques dynamiques mais partielles*

- Développement des TC : des résultats relativement décevants (cf enquête-ménage)
- La poursuite (infernale) de l'étalement urbain
- Un usage limité des outils de régulation (stationnement en particulier)
- L'automobile, vraie fausse oubliée des politiques de déplacement (tendance nationale amplifiée par le succès local du tramway)

#### *Des fonctionnements métropolitains insuffisamment assumés*

- Des grands projets prometteurs à mieux intégrer dans les stratégies urbaines (LGV, aéroport, ponts)
- Un nécessaire renforcement des liaisons entre grands pôles métropolitains
- La valorisation régionale et internationale des « entrées métropolitaines » de Bordeaux

### ✧ Des interrogations légitimes face à l'avenir

#### *Une mobilité peu « durable »*

- Énergie et GES
- Nuisances (pollution atmosphérique, bruit...)
- Consommation d'espaces
- Difficultés atteintes parts modales facteur 4

#### *Une prospective déroutante*

- Une population vieillissante
- Les curiosités de la démographie automobile
- Des logiques économiques hétérogènes
- Des incertitudes technologiques majeures (énergie VP)



## ***Une ambition millionnaire déstabilisante à transformer en occasion de changement***

- Les impasses de la règle de trois / du raisonnement « toutes choses égales par ailleurs »
- Les vertus de la métropole millionnaire pour changer de modèle

### **✧ De nouveaux instruments d'action publique**

#### ***L'essoufflement des modes d'interventions traditionnels***

- Nouvelles infrastructures : une trop faible capacité de mutation
- Des documents de planification limités par leur cadre technico-juridique
- Une nécessaire articulation entre principes, stratégies, actions et mises en œuvre
- Une ouverture de l'éventail des problèmes et des solutions (des processus de décision et de conception négociés).

#### ***Des formes d'action diversifiées à promouvoir***

- Du « hard » infrastructurel au « soft » organisationnel (de l'analogie de la mécanique des fluides à celle des télécommunications)
- Du grand projet « panacée » aux mesures coordonnées
- Des politiques d'offre aux politiques d'optimisation des stocks et de gestion de la demande

#### ***Des territoires d'intervention à géométrie variable***

- Des actions mono-institutionnelles aux interventions partenariales
- « Métropole » : un terme devenu ambigu
- Quatre territoires de référence

## **2. Des diagnostics convergents : une mobilité parfois malaisée**

### **✧ Des conditions de déplacements non « extra-ordinaires »**

- Comparaisons moyennes
- Des budgets-temps « régulés »
- Des difficultés segmentées et localisées

### **✧ Une géographie facteur de difficultés spécifiques**

- Des faibles densités et un étalement urbain producteurs de « culture automobile »
- Une rocade à tout faire (franchissement Garonne, trajets périphériques, transit)
- Une armature urbaine girondine peu structurée



✧ **Une offre (d'infrastructures et de services) en partie inadaptée**

- Un réseau viaire trop radio-concentrique et trop vulnérable
- Un TCU trop lent et insuffisamment maillé
- Des périphéries mal desservies
- Des parcs-relais à la fonctionnalité ambiguë
- Une demande aux visages multiples

✧ **Une trop modeste prise en compte des questions économiques**

- Les dysfonctionnements du bassin d'emplois métropolitain
- La pénalisation des déplacements professionnels
- Les difficultés d'accès aux grandes zones d'emplois
- La mobilité contrainte des populations fragiles et des salariés précaires
- Le manque d'anticipation de la croissance du fret urbain
- Un dialogue lacunaire entre instances publiques et monde du travail

✧ **Des coûts de mobilité individuels et collectifs en hausse**

- Coûts pour les ménages
- Coûts pour les entreprises
- Coûts pour les collectivités publiques (projets non financés, priorités ?)

### **3. Des divergences et contradictions à dépasser**

✧ **Des divergences apparentes**

- Une fausse bonne idée : le rapprochement entre domicile et travail
- Une fausse croyance : augmenter les vitesses pour accroître les capacités automobiles
- Une fausse générosité : les effets pervers de la gratuité du transport public

✧ **Des divergences réelles mais non bloquantes**

- Les avènements de l'automobile
- L'interdiction de la voiture en ville
- La sédentarité numérique (oui au numérique, non à l'isolement)

✧ **Des compromis à construire**

- Infrastructures : « rentabiliser » avant de construire
- Stationnement : une limitation au travail plutôt qu'au domicile
- Rocade : privilégier le local sans pénaliser le transit
- Acceptabilité des contraintes : la lisibilité et le partage (incitations individuelles, contraintes collectives)



✧ **Des contradictions à dépasser**

- Tramway : égalité communale ou équité fonctionnelle ?  
(TCSP performant = hiérarchisation = une meilleure desserte pour tous)
- Grand contournement routier : préserver l'avenir  
Dépasser la « solution » pour une réflexion préalable sur le développement économique (logistique régionale, infrastructure multi-modale ?)

Document de travail



Document de travail

*Troisième partie*

**De grands principes régulateurs**



## 1. Changer de modèle de mobilité en régulant pour fluidifier

### ✧ La mobilité, une valeur positive

- Les interactions spatiales, vecteurs de développement économique et social
- Mobilité choisie contre mobilité contrainte (parfois destructrice de vie sociale)
- La « bonne vie » mobile, entre hypermobilité et enclavement

### ✧ L'obsolescence du modèle actuel de mobilité

- Une nouvelle « théorie des tuyaux »
- La vitesse pour ne pas gagner du temps (mais consommer de l'espace)
- La fin de l'accélération (fin gains de vitesse pure, rupture vitesse/véhicule)
- Tendances sociétales : zapping territorial et individuation
- Des demandes et des besoins de plus en plus différenciés
- Un million de déplacements supplémentaires
- Métropolisation et interdépendances territoriales

### ✧ Une double contradiction

- Contradiction entre les logiques du « mouvement » et du « séjour » (urbanité, qualité de vie)
- Contradiction entre consommation des ressources (énergie, espace) et impératif environnemental
- La congestion, un mauvais outil de régulation (opacité, iniquité)
- Un principe structurant : une garantie de fluidité pour tous par plus de régulation
- Des politiques d'offre indistinctes à des politiques d'interaction offre / demande différenciées : un double compromis régulateur

### ✧ Du droit au transport au droit à l'accès

- La fin du droit au transport extensif : « partout, en tous temps, par tous modes, pour tous motifs »
- L'intensification des programmes d'activité : du « franchissement des distances » aux interactions (mobilité, co-présence, télé-présence)

### ✧ De l'accélération des vitesses à la diversité des tempos

- Fluidité lente, fluidité rapide
- Le découplage mode de transport / vitesse
- Fonctions « prioritaires »



### ✧ Un avantage comparatif prometteur

- Les politiques de mobilité, levier d'action efficient des collectivités territoriales
- D'un système ni vertueux ni efficace à un système « durable »
- Concilier attractivité économique et qualité de vie

### ✧ Des régulations négociées

- Un principe de régulation accepté par un accord sur les ambitions
- Des mécanismes de régulation acceptés par le partage des contraintes, la compréhension des enjeux, l'évaluation
- Une hiérarchisation explicite et concertée de l'utilité socio-économique des déplacements : réguler pour prioriser (tous les déplacements ne se valent pas) [Exemples : tram : sortir les trajets courts ; rocade : sortir les PL en heures de pointe ; stationnement : priorité aux déplacements professionnels]
- La flexibilité des déplacements, autre critère de régulation
- Des offres infrastructurelles supplémentaires sous condition de plus de régulation

## 2. Des orientations partagées : mobilité raisonnée et fluidité différenciée

### ✧ Réguler les distances : un modèle spatial « planifié »

- Les objets de régulation : distances, vitesses, choix modal, budgets-temps (scénarios prospectifs : Pégase, Hestia, Hermès)
- Une nouvelle économie générale du système de déplacements (mutations quantitatives : moins de déplacements longs, moins de kilomètres x automobiles)

#### *Le levier des transports*

- Un transfert massif des trajets motorisés courts (VP mais aussi TC) vers les modes actifs (marche, bicyclette, vélo électrique)
- Une réduction des kilométrages en voiture solo (transfert modal des déplacements VP, en particulier longs, vers les TC et le covoiturage)

#### *Le levier de l'urbanisme*

- Scot, PLU
- Équipements et services de proximité (métropole du 1/4 d'heure)
- Urbanisation compacte
- Liens urbanisme et transport collectif : contrats



✦ **Réguler/optimiser les modes de transport :**  
**la juste place, une mobilité raisonnée**

- Les univers de pertinence des divers modes de transport
- Les usages « incontournables » de la voiture particulière
- Rompre la dépendance automobile (chaînes de déplacement, stationnement, permis...)
- Diversité modale et services de mobilité ( en remplacement du paradigme du transfert modal et de la concurrence entre modes)
- L'information et l'apprentissage pour construire un univers multi-modal
- Partager l'espace (aménagement des espaces publics, gestion dynamique voirie)

✦ **Réguler les vitesses : à toutes allures, fluidité lente / fluidité rapide**

- Vitesses métropolitaines
- Lenteur et rapidité
- Spécialisations et cohabitations

✦ **Urbanisations périphériques et nouvelles pratiques automobiles**

- Dépendances automobiles
- Rabattements et parcs-relais
- Hubs multimodaux et multiservices
- Voirie « rurbaïne »

✦ **Transit : accorder les usages internes et externes du territoire**

- Projet de grand contournement routier et transit international
- Une situation géographique à valoriser ?
- Un projet logistique ?
- Préserver l'avenir
- Comportements locaux, enjeux nationaux et européens



Document de travail

Quatrième partie

**Un programme d'actions prioritaires**



### ✧ Des solutions innovantes

- Territorialisation : des approches spécifiques par types de territoire
- Optimisation/Intensification : dans l'espace et dans le temps
- Régulations stratégiques des marges
- Mutualisation
- Expérimentations
- Contractualisation
- Institutionnalisation : des acteurs collectifs à créer
- De nouvelles instances pour de nouveaux objets de régulation (portages inédits)

### ✧ Du catalogue d'actions à la vision stratégique

- Une nécessaire cohérence : synergie, levier, changement de braquet, vision systémique, masse critique, rupture...
- Trois types de mesures
- Des actions à court, moyen et long terme

## 2. Six programmes partenariaux stratégiques

### ✧ Mobilité piétonne universelle

### ✧ Grandes allées métropolitaines

### ✧ Optimisation/régulation rocade et réseau routier rapide

### ✧ Réseau de transport collectif de l'aire métropolitaine

### ✧ Contrats employeurs-salariés-collectivités

### ✧ Schéma directeur d'accessibilité logistique

## 3. Six innovations de rupture

### ✧ A l'école, sans voiture

### ✧ Vélos électriques

### ✧ Systèmes de mobilité mutualisés dans les nouveaux quartiers



- ✧ **Autorité organisatrice d'exploitation de la voirie métropolitaine/départementale**  
(observatoire des trafics, information routière, régulation dynamique des vitesses et des accès, schéma directeur des vitesses...)
- ✧ **Agence des temps**
- ✧ **Dispositif de financement TC**

#### **4. Six plans coordonnés des autorités publiques**

- ✧ **Plans vélos**
- ✧ **Livraisons urbaines**
- ✧ **Plans stationnement**
- ✧ **Plan co-voiturage**
- ✧ **Contractualisation urbanisme - déplacements**
- ✧ **Promotion renouvelée du transport collectif**

#### **5. Pour une charte des mobilités et un programme d'actions**

- Engagements
- Les « Grenellistes » comme instance de suivi



## **Conseil de Communauté de Bordeaux**

**(Séance du 13 juillet 2012)**

**M. Le Président** : Il va y avoir un mot d'introduction de Brigitte TERRAZA. La démarche du Grenelle des Mobilités est une démarche partenariale. Il nous a semblé intéressant que l'un des présidents d'atelier puisse venir présenter la première synthèse des travaux. Je suspendrai de manière formelle la séance pour qu'une personne, non conseillère communautaire, puisse s'exprimer. Nous aurons ensuite un jeu de questions/réponses traditionnelles.

### **Mme TERRAZA 2012/7/112 – Débat d'orientation sur le rapport de synthèse du Grenelle des mobilités métropolitaines.**

**Mme TERRAZA** : Mesdames, messieurs, Chers Collègues, le Grenelle des mobilités métropolitaines trouve son origine dans le constat que, malgré toutes les démarches communautaires engagées en matière de transports urbains, malgré une augmentation de fréquentation des transports en commun, les actions menées par nos partenaires, autorités ou organisatrices des transports, ainsi que l'Etat sur les grandes infrastructures de transports, la situation des déplacements sur l'agglomération, et à proximité, est difficile.

Pour répondre à ce phénomène de congestion persistante, alors que la croissance démographique girondine sous-tend un accroissement des déplacements, il est apparu nécessaire de repenser le modèle global de mobilité à court et moyen terme. Il ne pourra plus reposer sur le seul développement des offres de transports collectifs, notamment dans un contexte de raréfaction de l'argent public.

Aussi, l'objectif principal de ce Grenelle des mobilités métropolitaines est de proposer des solutions concrètes aux difficultés de congestion vécues quotidiennement par les habitants et les travailleurs de l'agglomération mais également de répondre au défi à plus long terme que représente l'évolution des modes de transports métropolitains.

Je rappelle la démarche, l'organisation d'un Grenelle des mobilités : c'est une gouvernance à six collèges, un mode de production original, une méthode de travail

participative et une manière de reposer les problématiques à travers des thèmes transversaux qui sont liés à la demande de mobilité plutôt qu'à l'offre de transports.

Cette démarche a concerné bien évidemment la C.U.B. qui en est à l'origine mais aussi les communes, l'Etat, le conseil général et le conseil régional.

C'est la raison d'ailleurs pour laquelle le comité des grands projets de l'Agence d'Urbanisme a été sollicitée comme instance de préparation du Grenelle et de ses conclusions et l'A-urba a été positionné comme animatrice de ces travaux.

Les acteurs du Grenelle se sont donnés six mois pour répondre aux nombreuses questions posées par les déplacements et les transports dans l'agglomération.

Six mois de travail pour poser, partager des diagnostics, les hiérarchiser et suggérer des solutions partenariales et innovantes aux problèmes de mobilité sur notre agglomération.

Les six collèges représentatifs, je les rappelle : les collectivités territoriales, l'Etat, les employeurs, les syndicats, les associations et un sixième collège d'experts, d'universitaires et de personnalités qualifiées.

Six thèmes transversaux de réflexions et de propositions étaient l'objet de six ateliers : les grands déplacements, la mobilité et l'emploi, les rythmes urbains, la voiture autrement, le partage des futurs, les transports collectifs et l'organisation territoriale.

Le déroulé des travaux, donc l'ouverture des travaux du Grenelle des mobilités métropolitaines a eu lieu le 26 janvier 2012, en séance plénière de l'ensemble des collèges.

Ensuite, cinq réunions successives de travail ont été organisées pour chacun des six ateliers, entrecoupées d'une plénière de mi-parcours début avril avant le rendu en juin 2012 d'un rapport de synthèse des principes proposés.

Notons la séance plénière de mi-parcours du 5 avril qui fut une journée d'échanges clé et qui a permis la mise en commun des travaux des ateliers, favorisant la transversalité des approches et la mise en perspective du travail du second trimestre sur les proposition d'actions.

C'est ainsi qu'on est parvenu à un rapport consensuel entre les six ateliers, et un rapport pour une mobilité fluide, raisonnée et régulée des propositions dans un souci de cohérence et d'efficacité et un partage du plan d'actions et évoqué les questions de gouvernance et de suivi.

Les élus ont été, bien entendu, associés au fil des étapes clés tout au long du processus. Enfin, notons que ce Grenelle est reconnu par ses participants de manière unanime comme instance légitime et efficace de dialogues et de réflexions productives.

Un rapport de synthèse a été établi par l'A-urba, annexé à la présente communication et qui va faire l'objet de la présentation à suivre. Il traduit les principes et les mesures proposées en conclusion des ateliers de travail.

Je tiens à remercier l'ensemble des acteurs de ce Grenelle dont la synthèse va vous être présentée. Les Grenellistes des six ateliers, bien sûr, les personnalités qui ont éclairé les travaux des participants, notamment lors de la plénière de mi-parcours du 5 avril. Les services de la Communauté Urbaine, qui ont facilité l'organisation des débats et le travail des Grenellistes, et bien entendu Jean Marc OFFNER ainsi que ses collègues de l'Agence d'urbanisme. Après l'exposé qui va vous être présenté, il vous sera demandé, mesdames, messieurs de bien vouloir apporter votre avis sur les éléments présentés.

**M. Le Président** : Merci beaucoup. Je vais donc suspendre le déroulé de la séance pour permettre au directeur régional de l'ADEME, M. BERGEY de nous présenter rapidement les synthèses intermédiaires du Grenelle des mobilités en sachant, comme l'a évoqué Brigitte TERRAZA, que la cheville ouvrière du Grenelle des mobilités a été l'Agence d'Urbanisme avec, bien sûr, son directeur Jean-Marc OFFNER et un certain nombre de ses collaborateurs dont Jean-Christophe CHADANSON, présent aux côtés de M. BERGEY.

**M. BERGEY** : Effectivement, comme cela a été rappelé, le président a souhaité que ce soit un Grenelliste qui présente les grandes orientations issues du travail qu'a rappelé madame TERRAZA. Je ne reviens pas sur la méthode et sur l'organisation. Peut-être, quand même, quelques points sur les travaux. En quelques chiffres, il y a eu 120 participants, à peu près 3 000 prises de parole. Ce qui est tout de même relativement important. Une réflexion sur la métropole mais pas simplement, puisque la métropole, en interaction avec le reste du Département, la Région et plus largement, je dirai que c'était presque une réflexion urbi et orbi. Il y avait évidemment en tête des objectifs d'organisation de proposer un certain nombre d'orientations et de solutions, mais dans un objectif aussi de réduction des impacts sur l'environnement. En particulier dépenses énergétiques et la diminution des gaz à effet de serre.

Il y a eu beaucoup de discussions. Il n'y a pas eu d'affrontement. Il y a eu des positionnements mais il n'y a jamais eu d'affrontement. En tout cas, c'était le travail des présidents et des rapporteurs d'éviter ce genre de débats un peu difficiles. Cela ne veut pas dire qu'il y a eu que des consensus. Il y a eu des points divergents mais l'idée a été d'arriver quand même à des propositions, à un consensus et je dirai qu'il y avait un maître-mot qui était la co-production. Je crois que le résultat que vous avez dans vos dossiers, c'est effectivement le résultat de la co-production.

En contenu, peut-être deux points. Le premier élément c'est une interpellation des élus sur le sujet, avec trois éléments d'interpellation. Le premier c'est que la politique de transport résulte à la fois de choix spécifiques liés aux transports mais également liés à d'autres politiques. Notamment la politique d'aménagement, avec l'étalement urbain, par exemple, qu'on connaît aujourd'hui, mais également l'implantation des écoles, des collèges, des lycées qui engendre aussi un certain nombre de contraintes de déplacements. La politique foncière, la politique d'habitat, la politique économique et culturelle. Bref toute la politique d'organisation de l'espace urbain et rural du territoire qui impacte la politique des transports..

Le deuxième point c'est une demande aux élus de partir des demandes de mobilité et non à partir d'une solution technique en réponse aux demandes de mobilité. C'est l'essence même du Grenelle des mobilités. C'était volontaire qu'il y ait un « S » parce qu'il a plusieurs mobilités. Il y a plusieurs publics. Il y a plusieurs territoires qui ont des demandes un peu différentes. Il faut essayer d'apporter des solutions en fonction de ces demandes et pas en fonction d'une solution technique qu'on voudrait imposer. Il faut répondre à la demande mais il faut aussi faire évoluer la demande. Il est évident que l'usage de la voiture solo, de façon majoritaire dans l'agglomération, pose un problème et qu'il faut aussi que les personnes évoluent en ce sens-là. Ce n'est pas facile.

Troisième élément d'interpellation des élus de la part des Grenellistes. Cela a été un peu évoqué tout à l'heure par madame TERRAZA, c'est un espèce de droit de suite. Effectivement, il y a eu un travail riche, important, une mobilisation forte dans les ateliers. Personne, évidemment, ne remet en question le fait que ce sont les politiques qui vont décider à différents niveaux mais que du fait qu'il y a eu ce travail et ces propositions, il y a une demande de droit de suite en gros, périodiquement, de revenir devant eux et leur dire ce qui a été fait par rapport aux différentes propositions.

En second point ce sont des propositions, qui sont relatées dans 20 principes d'actions, le maître-mot a été une mobilité fluide, raisonnée et régulée. Trois mots importants sur lesquels je vais un peu revenir. Il y a un Grenelliste qui a dit : il faudrait passer dans la mesure du possible d'une mobilité contrainte à une mobilité choisie. C'est aussi un élément d'orientation de ces travaux. Il y a un message principal, qui ressort de ces travaux, c'est que la course à la vitesse doit s'arrêter. En clair le mythe du tapis volant qui nous permet d'aller toujours de plus en plus vite en étant de plus en plus loin de nos lieux de travail et de culture, cela ne marche pas. Cela a beaucoup conduit, d'ailleurs, à l'étalement urbain. Puisque avec la voiture on pensait qu'on pouvait mettre le même temps que ce qu'on faisait à pied, à vélo ou en transports en commun. Qu'il faut donc réfléchir en termes de fluidité rapide et de fluidité lente. Il faut accepter qu'il y ait des espaces, des voies qui soient rapides et puis des espaces, des voies qui soient beaucoup plus lents.

L'idée c'est a priori de savoir quand on arrive. Ce n'est évidemment pas le cas lorsqu'on prend la rocade le matin ou le soir. On sait quand on part mais on a du mal à savoir quand on va arriver.

Donc des espaces de vitesse, on pense à la voiture mais aussi à des transports collectifs à haut niveau de service et puis il faut accepter une régulation explicite. Aujourd'hui, les embouteillages, c'est une régulation implicite. L'idée c'est d'arriver à maîtriser le plus possible le transport, la fluidité des transports et donc d'éviter le plus possible cette régulation implicite.

Un message : arrêter la course à la vitesse. Deux priorités qui ressortent : la première et elle est vraiment partagée par l'ensemble des Grenellistes, c'est la priorité à l'économie. Cela veut dire quoi ? En termes de transports, c'est évidemment les transports domicile-travail, domicile-études, le transport des salariés pendant leur temps de travail, évidemment tout ce qui est lié aux marchandises mais également il ne faut pas oublier toutes les personnes qui sont en recherche d'emploi qui sont des publics particuliers, qui sont quelquefois dans des territoires éloignés des bassins d'emplois, qu'ils n'ont pas forcément de véhicule personnel, qu'ils ne savent pas quelquefois trop utiliser les transports en commun, mais d'essayer d'avoir cette priorité à l'emploi parce que dans le cadre de l'objectif d'une agglomération millionnaire, évidemment, il faut qu'il y ait de l'activité économique pour que tout cela tourne le mieux possible.

Cela signifie, effectivement, des priorités pour les employeurs, qu'ils soient publics ou privés, après c'est à définir. Mais également cela implique des devoirs, notamment une réflexion éventuelle sur les horaires, sur les services qu'on peut proposer. Par exemple, cela pourrait être des crèches inter-entreprises dans un certain nombre de zones. Cela veut dire aussi inciter les salariés à limiter la voiture solo, y compris dans le cadre des déplacements professionnels. On peut se poser des questions sur les véhicules de fonction. Cela veut dire aussi jouer collectif sur les marchandises, l'acheminement des marchandises et savoir qu'à un certain moment on est prioritaire et peut-être qu'à d'autres moments on ne le sera pas.

Donc c'est des droits mais aussi des devoirs.

La deuxième priorité, c'est une cohérence d'objectif. Cela s'adresse assez directement aux collectivités. C'est notamment une excellente articulation entre les choix des divers niveaux de collectivités de façon à ce qu'il y ait une cohérence dans les transports puisqu'on imagine les transports au moins à un niveau départemental voire plus.

Pour terminer, il y avait cinq grandes orientations. Je vais les citer sans trop m'attarder dessus.

La première, on l'a dit : c'est partir des demandes des publics et des territoires.

La deuxième c'est d'optimiser les tuyaux avant d'en créer de nouveaux. Il y a évidemment des choses qui ont été faites. On ne part pas de zéro. C'est de regarder si on peut optimiser ce qui existe et ensuite, éventuellement, d'en créer de nouveaux.

Le troisième point, c'est l'articulation entre incitation et régulation. Cela ne peut pas marcher qu'avec de l'incitation. Cela ne peut pas marcher qu'avec de la régulation et de la réglementation mais articuler les deux intelligemment.

Le quatrième point, on l'a un peu évoqué : c'est faire changer les comportements. Ne pas raisonner également en tout ou rien. Souvent, quand on parle de covoiturage les gens citent toujours le cas de la personne qui ne peut pas. Elle ne peut pas. Elle ne peut peut-être pas un jour dans la semaine, elle ne peut peut-être pas deux jours mais peut-être que trois jours par semaine elle peut faire du covoiturage. L'idée c'est de ne pas avoir un raisonnement en tout ou rien.

Le dernier point, je pense que c'est assez bien connu, c'est qu'il n'y a pas de solution unique, évidemment. C'est une combinaison de solution. On raisonne en termes de multi-modalités et non pas de modalité unique.

Tout cela a été traduit en 18 mesures. Je ne les présente pas car je crois qu'il y aura un débat ultérieur sur les mesures. En termes de conclusion je dirai que la demande c'est de jouer collectif. Jouer collectif entre entreprises et territoires. On l'a vu. C'est les priorités mais c'est aussi les devoirs. Le collectif pour les collectivités entre elles une meilleure articulation entre les différents niveaux. Et le collectif pour les particuliers, c'est-à-dire qu'ils ont un droit à se déplacer. on leur offre des services mais il sont aussi dans une communauté et s'ils ne pensent qu'à eux, s'ils ne voient que leurs déplacements à eux et qu'ils font du déplacement en solo, cela crée des problèmes pour la communauté.

C'est une demande pour une métropole qui a du sens et notamment du bon sens et du sens commun.

Je vous remercie.

**M. Le Président** : Merci beaucoup. Je propose de reprendre le cours de la séance. Plusieurs demandes de prise de parole.

**M. G. CHAUSSET** : J'ai l'honneur de siéger au GART et le monde du transport et de la mobilité c'est vraiment un monde d'hommes. Il n'y a que des hommes. C'est comme cela. Cela fait peut-être partie du changement culturel.

**M. Le Président** : On peut peut-être se dire que cela peut changer !

**M. G. CHAUSSET** : Il faut que cela change aussi. Je pense que l'oeil et l'esprit des femmes seraient sûrement intéressants et très productifs.

Tout simplement, en ce qui concerne notre groupe, nous sommes satisfaits des orientations et des propositions issues des travaux du Grenelle des mobilités parce qu'elles reprennent aussi un certain nombre de propositions ou d'idées que nous avons soumises depuis un certain nombre d'années.

Nous partageons tous le constat de situation de thrombose de plus en plus difficilement vécues par nos concitoyens. Il suffit de lire la presse quotidienne. Malgré les efforts importants conduits en matière de transports depuis une dizaine d'années, force est de constater que la voiture occupe toujours une place prépondérante dans les déplacements quotidiens et cette situation est la résultante d'une prise de conscience tardive de notre agglomération, de la nécessité d'investir sur un mode lourd de transports en commun, près de 20 ans après Nantes mais aussi d'évolutions sociétales que nous n'avons pas su anticiper ni endiguer, à savoir l'étalement urbain, le modèle d'urbanisme commercial qui ont notamment fortement imprimé les paysages de notre agglomération.

Le cumul de tous ces éléments a conduit à l'installation de comportements aujourd'hui bien difficiles à remettre en question et ce d'autant plus que l'automobile demeure, du moins pour l'instant, une offre de déplacement encore particulièrement concurrentielle. Toutefois, en lien avec la question de la congestion automobile et celle des contraintes énergétiques, la nécessité de revoir le modèle dominant du tout voiture est désormais acceptée par tous ou par la plus grande majorité. Donc les travaux du Grenelle met en avant une nouvelle mobilité, une nouvelle conception. Il ne s'agit pas d'interdire la voiture, je le dis à chaque fois, il s'agit de la laisser dans sa zone de pertinence.

Dans un contexte de pénurie budgétaire, d'ailleurs nous le voyons avec la L.G.V., pour les collectivités locales, le Grenelle des mobilités présente l'avantage, outre celui de reposer sur un mode de production original, de préparer des ébauches de solutions transversales innovantes et même ingénieuses. La démarche nous incite ainsi à coordonner et dynamiser des initiatives existantes telles que les pédibus, l'autopartage, mais aussi des initiatives sur les temps notamment.

Elle nous pousse aussi à approfondir des processus initiés en matière de mutualisation et de contractualisation entre les différentes autorités, organisatrices de transports.

Elle innove enfin en mettant en évidence le chantier des rythmes urbains, qui constituent l'une des clés de la mobilité de demain.

En somme, le Grenelle propose une rampe de lancement sur laquelle les élus que nous sommes peuvent s'appuyer afin de mener trois batailles essentielles à mes yeux, si nous voulons aller vers une nouvelle mobilité.

La première bataille est celle du financement et de l'innovation. Il est important, après avoir investi dans les transports collectifs, il faudra bien sûr continuer mais on s'aperçoit que cela n'est pas suffisant. Il reste nécessaire d'investir dans le réseau structurant mais au regard des contraintes et des enjeux, nous n'aurons pas d'autres choix que de prioriser nos politiques. Il nous faudra pour cela être innovant, ce que le Grenelle appelle des innovations de rupture. Mais il nous faudra également trouver de nouvelles recettes pour financer la mobilité et les transports collectifs car aujourd'hui ce dont souffrent les transports notamment, c'est le déficit de financements. Il y a des idées et j'en mettrai une au pot qui n'est pas nouvelle, qui est la dépénalisation et la décentralisation du stationnement qui pourrait être une nouvelle recette affectée aux collectivités, notamment, et serait un véritable levier

pour réguler efficacement l'usage de l'automobile. Il va y avoir une nouvelle loi sur la réforme des territoriales et il serait bien que nos parlementaires puissent pousser ce dossier auprès de la ministre, madame Le Branchu ; le GART a œuvré en ce sens et s'est associé au sénateur Louis NEGRE, son vice-président, qui a produit un rapport, sur ce dossier et il y a là un levier très important pour lier le stationnement et la mobilité et affecter de nouvelles recettes aux collectivités.

La deuxième bataille, c'est la reconquête de l'espace public. C'est un élément déterminant. Notamment pour redonner leur juste place aux piétons et aux cyclistes et retrouver les éléments constitutifs d'une ville apaisée et propice aux échanges et aux rencontres. Le Grenelle à travers sa distinction entre la fluidité rapide et lente apporte là également une nouvelle ressource. Cette reconquête passe nécessairement par une refonte profonde de la fabrication de la ville. Il y a beaucoup de choses qui ont été faites, y compris à Bordeaux notamment et à cet égard la mise en oeuvre d'une liaison circulaire à l'image du bouclage des boulevards, m'apparaît comme une priorité à moyen terme.

La dernière bataille a été évoquée, d'ordre culturel sur les comportements. Déjouer le modèle culturel dominant de la voiture, modèle récent qui en fait s'est imposé en une cinquantaine d'années mais extrêmement prégnant encore aujourd'hui. Il ne s'agit pas d'interdire la voiture mais il s'agit de mettre le piéton que vous avez qualifié de cellule souche et cette cellule souche de la mobilité, cette expression m'a beaucoup intéressé, c'est-à-dire que s'il y a une cellule souche, cela veut dire aussi qu'il y a peut-être des métastases. Il faudra travailler sur ces métastases, donc elle doit être au centre de la réflexion.

Cette bataille est essentielle. Là aussi, il faudra jouer sur le stationnement, notamment sur le lieu de travail car, par définition, c'est souvent à travers le stationnement qu'on définit le choix de son mode.

Ces batailles seront gagnées si seulement les élus en charge des AOT sont capables de mettre en oeuvre une gouvernance commune sur un périmètre, il me semble beaucoup plus large que la Communauté urbaine. Cette gouvernance doit non seulement piloter la mobilité mais, également, en concertation avec l'Etat et avec le monde économique si on veut modifier le comportement et proposer un mieux-vivre en Gironde. Nous devons dépasser, à mon sens, rapidement le registre d'intervention de mouvable et proposer une véritable instance que j'avais appelé en son temps le conseil métropolitain de la mobilité muni d'une véritable autorité. Il

faudra trouver le système juridique qui est le plus approprié. Cette autorité doit également prendre à bras le corps des sujets comme le covoiturage, l'autopartage, les pédibus, les horaires des administrations et des écoles, et aussi celui des entreprises.

Pour conclure, il nous semble important de jouer le jeu jusqu'au bout dans ce dossier. Les propositions sont en effet intéressantes et il serait regrettable qu'au prétexte de reprendre la main, les élus commencent à « dégrenelliser » le Grenelle. En tant qu'élus notre rôle reste fondamental dans ce projet. A nous, en effet, de porter ces réflexions, de les concrétiser et de les mettre en musique.

Je ferai une proposition, Monsieur le Président, ce serait de proposer les conclusions du Grenelle aux instances des élus comme le GART, comme la FNAU que vous présidez, comme les villes cyclables, de trouver un temps de les inviter pour justement avoir un travail d'échanges avec les associations d'élus, notamment si on veut pousser un certain nombre de propositions législatives.

**M. OLIVIER** : Le Grenelle des mobilités a permis de très grands brassages d'idées, extrêmement intéressantes et de remplir une grande boîte à outils. Les politiques que nous sommes ont maintenant une grande boîte à outils dans laquelle il va falloir piocher pour définir une politique cohérente en matière de déplacements urbains.

Je ne vais pas insister, Gérard CHAUSSET l'a dit au début de son intervention, nous avons choisi ces dix dernières années d'investir massivement dans un moyen de transport public, à savoir le tram et, malgré cela, malgré d'ailleurs le succès du tram, il y a toujours un usage massif de l'automobile. Cela, bien sûr, est en partie dû à la constitution spatiale de notre agglomération.

Mais est-ce qu'on avait fait le bon choix en termes de transports publics ? le tramway a un immense succès, certes, mais par exemple, certaines des extensions de la troisième phase, est-ce qu'elles étaient vraiment justifiées compte tenu du coût des investissements qui sont impliqués par ces réalisations ? Est-ce qu'on n'aurait pas dû, en tout cas le faire dès maintenant, se lancer dans une politique de transports en commun en site propre comme les bus, les busways, appelez cela comme vous voulez, les BHNS qui représentent des investissements beaucoup moins importants et qui sont tout aussi efficaces.

Je rappelle à ce propos que nos interventions en matière de transports publics sont extrêmement importantes dans le domaine économique. Cela donne beaucoup de travail au secteur du BTP. Cela donne beaucoup de travail aux entreprises de

transports de marchandises ou des personnes, et donc c'est extrêmement important. C'est ce volet économique que je voulais souligner parce que le Grenelle des mobilités l'a un peu oublié. Je me souviens d'une assemblée plénière de restitution puisque les élus n'ont pas participé au Grenelle des mobilités mais dans les deux ou trois réunions de restitution, je me souviens d'un accrochage assez sérieux entre la Chambre de Commerce et certaines entreprises et la majorité de la salle qui ne se préoccupait pas trop des entreprises.

Mais cela a changé. Je reconnais que dans le document final, il y a du changement. Cela a été pris en compte.

Cela étant dit, il y a quand même quelque chose qui, clairement, maintenant et j'écoute cela avec inquiétude, qui parcourt notre assemblée. Il devient une évidence pour tous qu'il n'y a plus d'argent public ou tout au moins que c'est ce que vous appelez la raréfaction de l'argent public. Du coup, on est tenté, il y a une alternative : ou bien on baisse nos ambitions en matière de transports publics. Ou bien on recherche de nouveaux financements, et là ce n'est pas compliqué, c'est les ménages qui vont payer. Dans la boîte à outils il y a le péage urbain. Il y a la vignette automobile, grâce à des experts qui ont été conviés pour expliquer, exposer des solutions qu'ils trouvaient très originales. Péage urbain et notamment vignette automobile.

Nous, nous restons convaincus qu'il faut plus d'argent public et que c'est notre rôle pour améliorer le système de transports en commun.

Donc contrainte ou incitation, nous, nous aurons vite choisi : c'est incitation. Nous n'accepterons pas qu'on fasse peser des contraintes sur les usagers qui la plupart du temps, d'ailleurs, sont contraints et forcés. Car, quoi qu'on dise, les déplacements domicile-école, domicile-formation, domicile-travail on les voit tous les matins. On les voit tous les soirs sur notre agglomération.

C'est des choix politiques qui ont été faits pendant les quarante dernières années qui ont amené à cette situation, notamment la raréfaction de l'argent public et qui ont fait que notre agglomération s'est étalée dans l'espace et que maintenant on est face à des problèmes pratiquement insurmontables. Il faut que notre collectivité, dont c'est la compétence, prenne des dispositions. Je soulignerai pour aller un peu dans le détail, que dans le rapport final on note l'absence du fleuve. C'est quand même assez choquant. Nous avons un magnifique fleuve qui traverse l'agglomération, qu'est-ce qu'on en fait par rapport à la politique de déplacement. J'entends bien

parce que si je ne le dis pas, mon collègue Christophe DUPRAT va me sauter dessus, pour ce qui nous concerne, nous avons réfléchi : les navettes fluviales pour le transport des personnes mais il y a aussi le transport des marchandises. Pensez au gigantesque chantier que sera dans les 10-15 prochaines années Euratlantique et le besoin en matériaux. Pourquoi ne pas utiliser le fleuve ? Il faudra vraiment y réfléchir. D'autre part, dans le document final, le fret ferroviaire, il faudra en parler. Les embranchements particuliers pour l'économie, il faudra en parler. Bref. Puis les véhicules électriques, l'auto-partage avec les véhicules électriques c'est aussi un peu absent du document. Excusez-moi d'avoir été trop long, Monsieur le Président.

**M. BOBET** : En effet, notre collègue Michel OLIVIER a démarré son intervention présentant ce Grenelle comme un grand brassage d'idées. Je partage tout à fait cet avis et ce qui m'intéresse derrière, c'est, de manière très pragmatique, que faisons-nous ? J'ai une inquiétude mais je serai assez bref, je vous rassure tout de suite, j'ai une inquiétude la voie ferrée de ceinture ne me semble pas prise en compte, en tout cas pas de manière précise puisque finalement dans la note de synthèse, je peux penser que ce qui est écrit à la dernière page : « un réseau de transport collectif doit être également conçu à l'échelle de l'aire urbaine pour une desserte adaptée à la C.U.B. et à sa périphérie, fourni sur un système hybride (TER, cars, et bus à haut niveau de service, tram-train) ». Je peux penser qu'il est question, là, de la voie ferrée de ceinture mais enfin c'est peut-être le fruit de mon imagination. Je ne suis pas sûr que ce soit ce qui est voulu être dit dans ce texte.

Enfin dans le texte lui-même de l'annexe du Grenelle, dans les programmes d'actions prioritaires, six programmes partenariaux stratégiques : réseau de transports collectifs de l'aire métropolitaine. Cela fait peu de choses. Si à travers ces quelques lignes il faut lire : la voie ferrée de ceinture, je veux bien mais cela me paraît quand même bien faible et bien pauvre. J'aimerais que l'on se penche beaucoup plus sur la voie ferrée de ceinture qui, certes, est compétence de la Région mais tout de même d'utilisation régulière par les habitants de la C.U.B. eux-mêmes. Donc, je répète et je redis que cette voie ferrée de ceinture mérite plus d'attentions que ceci..

**M. HURMIC** : Je voudrais très brièvement à mon tour, également, saluer le succès de cette entreprise sans précédent qu'a constitué ce Grenelle des mobilités. Je voudrais dire également, je ne me situe pas forcément en accord par rapport à ce que vient de dire il y a quelques instants, Michel OLIVIER.

Je crois que contrairement à ce qui est dit, ce qui nous est proposé aujourd'hui, ce n'est pas tellement –je vais reprendre son expression- une boîte à idées dans laquelle nous pourrions ponctuellement piocher telle ou telle bonne idée, c'est au contraire une véritable révolution culturelle à laquelle nous invite la réflexion sur ce Grenelle des mobilités. Laquelle révolution culturelle doit incontestablement déboucher à mon sens sur une révolution politique sur la façon dont nous avons le devoir, ici, d'envisager désormais les mobilités dans cette agglomération.

Si je devais reprendre un peu une expression qui me paraît fondamentale, en tout cas faire un résumé à la façon de ce qui me paraît être l'esprit de ces Grenelles des mobilités, je pense qu'il nous invite à passer d'une logique de déplacement imposé, c'est-à-dire la situation actuelle avec le phénomène de thrombose que nous n'avons pas su éviter, passer de cette logique de déplacement imposé, à une logique de mobilité choisie. C'est cela le challenge que nous devons affronter dans les années qui viennent et reconnaître que tous les efforts que nous avons faits jusqu'à présent et je pense notamment aux efforts financiers, n'ont vraisemblablement pas été à la hauteur des enjeux que nous avons à affronter.

Je rappellerai ici que malgré les sommes considérables que nous avons dépensées pour créer de nouveaux tuyaux, notamment dans le domaine des transports collectifs, la part modale de l'automobile, a peu baissé puisqu'elle reste encore aujourd'hui extrêmement élevée. Elle est à 59 % et que celle des transports collectifs a peu évolué puisqu'elle est simplement passer de 9 à 11 %.

Je voudrais également dire la fréquentation des transports à Bordeaux a progressé de 25 % mais ils n'ont capté que 2 % du trafic automobile. Donc tout cela pour dire que, malgré les efforts, notamment financiers, que nous avons réalisés, il faut incontestablement passer à une autre logique. Je pense Michel OLIVIER qu'il faut que nous soyons aussi conscients que nous n'aurons pas à notre portée dans les années qui viennent les sommes considérables dont nous avons pu bénéficier pour doter notre agglomération d'un réseau de tramway moderne et performant. Donc nous allons devoir gérer effectivement une certaine disette financière. Nous allons aborder la question à propos de la L.G.V. mais je crois qu'il faut que nous soyons conscients du fait que les solutions ne sont pas que financières.

Quand Michel OLIVIER nous dit : il n'est pas question d'imposer des contraintes, oui. Je dis qu'aujourd'hui les contraintes nous les avons imposées, en tout cas nous n'avons pas su les éviter, aux usagers transportés à l'intérieur de notre

agglomération. Le phénomène de thrombose qui est aujourd'hui une réalité, je crois que la principale contrainte est celle-là. Il est de notre devoir d'y mettre un terme le plus rapidement possible.

Donc, la logique des tuyaux qui était là jusqu'à présent, je pense que la révolution culturelle et la révolution politique que nous devons faire, il faut y mettre un terme et je crois que c'est l'une des conclusions de ce Grenelle des mobilités.

Un dernier mot, je crois que c'est un peu le sens dominant des interventions qui ont eu lieu ou qui vont avoir lieu : nous nous approprions tous aujourd'hui les conclusions de ce Grenelle des mobilités mais il faut que certaines expressions ou certains projets que l'on n'entend plus dans cette assemblée, soient également révoqués, je pense par exemple au grand contournement autoroutier de Bordeaux. Le Grenelle des mobilités, je pense que nous ne devons pas être hypocrites et qu'on se dise les choses franchement, c'est l'enterrement en 1<sup>ère</sup> classe du Grand contournement autoroutier de Bordeaux. Cette logique de tuyaux qui a été trop longtemps la nôtre, je pense qu'elle est culturellement et politiquement condamnée par les réflexions nouvelles dont nous devons aujourd'hui nous saisir. Je pense que c'est bien que les uns et les autres nous soyons parfaitement conscients qu'il faut passer de cette logique culturelle à une logique opérationnelle dans les mois ou les années qui viennent.

Un dernier mot, qu'il n'arrive pas au Grenelle des mobilités ce qui est arrivé au Grenelle de l'Environnement institué après la dernière élection présidentielle où toutes les associations se sont enfouies avec optimisme dans la réflexion pour ce Grenelle de l'Environnement qui a donné un certain nombre de conclusions parfaitement intéressantes et très consensuelles chez les acteurs de l'Environnement, puis on s'est rendu compte très rapidement que la traduction politique n'était pas au rendez-vous et que la plupart des acteurs qui avaient participé à la réflexion, ont dit qu'ils se sentaient trahis par la logique politique qui n'a pas su traduire les réflexions.

Donc mettons-nous très rapidement à l'abri de ce type de fiasco et donnons très rapidement un contenu politique à cette révolution culturelle.

**M. DUBOS** : Quelques mots, personnellement et pour avoir suivi les travaux du Grenelle, je suis particulièrement satisfait de la démarche engagée, à la fois très participative, originale et novatrice ainsi que du consensus auquel elle a abouti. Je pense que c'est une première étape d'un long parcours, compliqué mais absolument

nécessaire à la bonne compréhension des enjeux liés à la mobilité. C'est en fait une petite révolution dans les comportements. Déjà, des collègues l'ont exprimé mais je partage tout à fait cette vision.

Pour ma part, parmi la vingtaine de propositions formulées, toutes très pertinentes, j'ai retenu quelques axes d'actions qui me semblent particulièrement prioritaires.

Je cite : des fonctionnements plus métropolitains au profit de la performance sociale et économique. Des réseaux à l'échelle métropolitaine, des transports publics plus performants et des instances de gouvernance inédites. En effet, je crois qu'il est indispensable de coordonner ce travail avec les autres autorités organisatrices de transports (département, région) afin de réfléchir à moyen terme à la mise en place à l'échelle de l'aire métropolitaine d'une gouvernance unique de la mobilité, permettant de gérer une véritable offre de transports publics multimodale.

**M. MILLET** : Au-delà des questions évoquées dans ce Grenelle et des problèmes de voiries insuffisantes et bondées, la question des transports en commun est centrale dans la problématique des déplacements. Il faut évoquer notamment la liaison rail-air qui n'est toujours pas programmée et qui manque cruellement.

Avant d'aller plus loin, je veux rappeler que je n'avais pas voté la troisième phase du tramway pour ce motif. Porteur d'attractivité et donc d'activités économiques et d'emplois, ce lien rail-air est essentiel pour l'agglomération. Depuis quatre ans, conséquences des différentes crises, l'économie s'est durablement durcie et la priorité doit d'abord être donnée à tout ce qui peut inciter les investisseurs, les entrepreneurs à s'intéresser à la métropole bordelaise. sans oublier, bien entendu, ce qui peut faciliter les trajets maison-travail. Si le tram doit être prolongé, les premiers kilomètres de toute extension doivent concerner l'aéroport et ses zones d'activités. Que ceux qui pensent pouvoir l'éviter se convainquent que nul passager ne peut être tenté par un trajet avec de multiples changements pour aller de l'avion au train et réciproquement.

Déjà la correspondance à la Porte de Bourgogne est peu claire et nécessiterait une modification de connexion entre les lignes qui s'y croisent. Ajouter à cela une correspondance supplémentaire pour utiliser un bus entre l'aéroport et le tram serait un véritable repoussoir, en particulier pour les voyageurs qui nous rendent visite et ne connaissent pas notre métropole.

Depuis 1995, nous avons su donner une belle attractivité à Bordeaux mais nous la contrebalançons aujourd'hui par la répulsion causée par une circulation mal-aisée voire bloquée aux heures de pointe.

Augmenter la population n'est possible que si l'armature de voiries et les transports en commun augmente proportionnellement et si nous nous donnons les atouts pour développer le tissu d'entreprises et donc l'emploi. Dans les déplacements, les constats démontrent que nous avons pris du retard, il faut donc, bien sûr le rattraper. Il sera ensuite grand temps d'attirer de nouveaux habitants.

**M. DUCHENE** : Concernant le Grenelle, pardon pour les participants à ce Grenelle dont j'étais, je serai un peu plus réservé que mes collègues, en particulier plus réservé que Pierre HURMIC qui parle de succès sans précédent et de révolution culturelle.

Révolution culturelle, nous en avons vécu une à Bordeaux à partir de 1995. On ne développe pas une politique dans la Communauté urbaine à partir de rien, en faisant table rase du passé. Il s'est effectivement passé quelque chose à Bordeaux depuis 1995, le projet du maire a permis de transformer la ville. Et sur un certain nombre de délégations, en particulier de délégations étrangères viennent visiter la ville, elles s'intéressent bien souvent au projet qui s'est développé dans cette ville. Quel est-il ? Une volonté de rééquilibrer l'espace urbain en profitant d'autres modes de déplacements que la voiture. On a beaucoup parlé de la voiture, le projet de l'époque ce n'était pas d'interdire la voiture mais de permettre un juste équilibre et surtout de proposer des alternatives. Le problème du Grenelle aujourd'hui, c'est qu'il développe un sorte d'état des lieux. Très franchement, et que mes collègues ne le prennent pas mal, je n'ai rien trouvé d'extraordinaire, pardon monsieur, rien trouvé de nouveau. Par exemple, il y a deux ans, le groupe Communauté d'Avenir avait distribué à l'ensemble des élus, y compris ceux de la Région et du Département leurs 80 propositions. Je retrouve la presque totalité de ces propositions dans le Grenelle des déplacements. On peut donc estimer qu'il n'y a pas grand chose de nouveau. Mais je rebondirai sur la dimension culturelle. Pierre HURMIC en a parlé, nous y sommes tout à fait favorables à condition que les propositions soient équilibrées et qu'on ne stigmatise pas tel ou tel mode de déplacement car il en va évidemment des déplacements quotidiens des habitants de l'agglomération voire bien au-delà.

Ce qui m'inquiète un peu dans le Grenelle de l'Environnement, je ne suis pas le seul à évoquer cette problématique, c'est l'aspect opérationnel. On peut en discuter. Nous

en avons discuté longuement. On peut faire référence à toute une série de réalisations, ici ou là, mais le volet essentiel c'est l'opérationnel et c'est le quotidien des habitants de l'agglomération qui sont confrontés à de véritables problèmes de déplacements.

Bien souvent, on essaie de stigmatiser tel ou tel mode de déplacement mais on ne développe pas les alternatives. Le projet bordelais était intéressant car il a effectivement fait évoluer les comportements et lorsqu'on se déplace dans la ville de Bordeaux, on peut se rendre compte, aujourd'hui, que l'ensemble des déplacements proposés ont leur juste place. Par exemple, juste un chiffre non pas pour faire seulement référence à Bordeaux, les déplacements piétons et vélos sont plus importants dans le centre de Bordeaux que les déplacements automobiles. C'est l'une des rares villes de France, même d'Europe peut-être, en tout cas l'une des seules villes de France où les déplacements cyclables ont été multipliés par trois en l'espace de dix ans. Nous sommes passés de 3 % d'usage du vélo à pratiquement, grâce au vélicub d'ailleurs, 11-12 % aujourd'hui. C'est la plus forte progression. Cela veut dire qu'il y a eu un changement culturel.

Mais, sommes-nous prêts à ce changement culturel ? Je prends deux exemples voire trois. Le covoiturage, on nous parle de covoiturage depuis des années. Nous ne sommes pas au début du commencement de quelque chose. Bien sûr, il y a des sites de covoiturage mais vous savez très bien que ce n'est pas cela qui permet de développer le covoiturage. Le covoiturage sera développé lorsque véritablement ceux qui participent au covoiturage auront la possibilité d'aller plus vite que ceux qui sont seuls dans leur voiture. Ce n'est pas le cas aujourd'hui. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire des parkings d'incitation, de dissuasion pratiquement à l'extérieur de la Communauté urbaine et des voies dédiées, réservées, le matin par exemple en entrée de ville et en sortie de ville le soir. Cela pose le problème de l'enjeu et de l'engagement que développe le Conseil Général. Il y a un certain nombre de conseillers généraux dans cette salle, même la nouvelle vice-présidente aux transports dont on peut penser que, porteuse de la culture communautaire, elle ira de l'avant et qu'on verra des choses nouvelles se développer au sein du Conseil Général mais ce qui m'inquiète c'est que le Conseil général, contrairement à d'autres conseils généraux de France, n'a pas encore mis en place les outils du covoiturage. La deuxième chose est toujours l'alternative, si on veut qu'il y ait un transfert modal de la voiture vers les transports en commun, y compris comme nous l'avons vécu à

Bordeaux, y compris sur l'ensemble du département voire de l'aire du SCOT, faut-il encore proposer des alternatives à ceux qui utilisent leur voiture. Si on met de côté le covoiturage, peut-on parler des bus à haut niveau de service ? Où sont les bus à haut niveau de service du Conseil Général ? où sont les Hauts Niveaux de Service ? Où sont les CHNS, c'est-à-dire les cars à haut niveau de service ? Où sont les réservations nécessaires dans le cadre du SCOT qui permettront à ces véhicules de circuler dans de bonnes conditions et de se connecter, soit à nos lianes, soit au tramway ?

Dernière chose qu'il faudra envisager, évidemment nos finances sont limitées, il faudra envisager peut-être de développer aussi ce qu'on appelle le NFC, le « sans contact » et sortir un peu l'individu de la masse des personnes transportées pour lui donner une information particulière grâce au numérique pour l'inciter à rebondir d'un mode de transports à l'autre, d'un mode de déplacement à l'autre, des véli'cub au bus, du bus aux lianes, et des lianes au tramway.

Voilà mes Chers Collègues, ce n'est pas une manière, j'allais dire, de critiquer le travail qui a été mené. Il est extrêmement intéressant mais il y a une dimension que nous ne pourrions pas éviter, c'est évidemment les choix politiques qui ont été évoqués par Pierre HURMIC et surtout les choix financiers, et surtout, surtout, la nécessité pour un certain nombre d'élus, de faire des efforts. Je trouve que, je suis conseiller général, j'entends que le Conseil Général devrait faire un effort, un plus gros effort car aujourd'hui, on ne circule pas si mal dans la ville de Bordeaux, pourtant on l'a bien critiqué, peut-être pas en ce moment parce que c'est le mois de juillet et le mois d'août et c'est là où les grands travaux sont menés, bien sûr mais on ne circule pas si mal. Il y a de la fluidité. La fluidité c'est surtout moins de pollution.

J'estime que dans l'état actuel des choses, on peut prendre l'exemple sur la ville de Bordeaux mais surtout se mobiliser et se donner les moyens d'agir concrètement, de telle manière que l'on donne des réponses aux usagers qui sont les pendulaires d'aujourd'hui et qui sont bien contraints dans leurs déplacements.

**M. LABARDIN** : Je voudrais faire, au-delà de l'appréciation générale sur le document, trois remarques. La première concerne la priorité accordée à la desserte des activités économiques. Nombre d'acteurs économiques de l'agglomération regrettent les difficultés de trafic qui pénalisent l'activité. A cet égard, la perspective d'une Ville Millionnaire et corrélativement le besoin d'implantation économique du développement de l'emploi nécessite d'obtenir une meilleure fluidité car à défaut,

nous aurions des habitants supplémentaires, des activités supplémentaires mais pénalisées de ce point de vue les implantations économiques souffriraient largement d'une offre qui soit trop prosaïque.

Ma deuxième remarque concerne la rocade. Je lis dans le dossier, je cite : « le projet de Grand contournement routier n'a pas vocation à régler les problèmes de déplacements dans l'aire urbaine bordelaise compte tenu de la faible part des trafics de transit sur la rocade, à l'heure de pointe et des possibilités de contrôle de ces trafics. »

Je crois que les communes qui sont traversées par la rocade Est, en particulier, savent bien qu'à toute heure le flux de trafic, de transit est très important. On pourrait évoquer deux critères : le premier c'est le pourcentage de véhicules mais beaucoup plus intéressant l'emprise au sol représentée par le trafic de transit qui est extrêmement importante et je ne peux pas partager cette affirmation. À telle enseigne que les travaux du SCOT ont mis à l'évidence la nécessité de s'occuper de ces questions-là et de constater notamment que des flux parasites sur des voiries départementales s'opèrent compte tenu de la thrombose sur la rocade et que la question des barreaux routiers est à nouveau posée pour trouver des solutions qui permettent de relier les grands axes routiers entre eux et qui permettent d'offrir des possibilités de dérivations par rapport au trafic sur la rocade.

La troisième remarque concerne le schéma directeur des déplacements, il y a des attentes fortes sur les territoires qui sont aujourd'hui pénalisés par le défaut de transport performant. Le secteur Sud et Gradignan, vous le savez bien, en est un des exemples. Il y a aussi des attentes fortes sur les sites de projet à court et à moyen terme, et de ce point de vue-là plus que jamais l'anticipation est nécessaire. Il ne faudrait pas que nous nous posions la question trop tard. Certes le transport collectif doit être concomitant à l'urbanisation. Probablement qu'il doit même précéder l'urbanisation dans le processus décisionnel pour passer d'une offre curative pour régler la thrombose à une offre préventive qui, à mon avis, est la seule qui permette d'introduire du changement culturel entre l'habitat et le transport collectif.

**M. D. CAZABONNE** : Alain CAZABONNE aurait pu intervenir car c'est un sujet qu'il a évoqué à plusieurs reprises. Ce matin il est retenu à Toulouse pour des obsèques. Il nous rejoindra tout à l'heure. J'ai écouté plusieurs intervenants dire des choses qui sont frappées au coin du bon sens : il faut inciter à prendre les transports en commun, il faut développer le vélo, oui mais que faire de ceux qui sont les riverains,

qui la nuit n'ayant pas de places pour stationner, stationnent sur le trottoir, qui parfois gênent le passage des bennes. Je m'en suis rendu compte en discutant l'autre jour avec les éboueurs, et qui, lorsqu'ils se réveillent et vont travailler, ne peuvent pas laisser leur voiture sur le trottoir parce qu'elles sont soit verbalisées - ce qui est normal- soit mises en fourrière. Cette réflexion n'est pas prise en compte dans les documents qui nous sont présentés, c'est le devenir de ces parkings de proximité qui peuvent permettre aux riverains de laisser leur voiture.

**Intervenant** : C'est du détail.

**M. D. CAZABONNE** : C'est du détail mais qui n'est pas négligeable parce que, quand on se déplace en ville, la nuit, et les centres-villes, et cela va au-delà du centre-ville aujourd'hui, on voit les voitures de plus en plus nombreuses sur les trottoirs parce qu'elles ne peuvent pas se garer ailleurs. A moins d'interdire la location ou la vente des maisons à des gens qui ont une voiture, cela sera difficile de faire autrement que de prendre en compte le problème.

Je rejoins, en revanche, Gérard CHAUSSET, sur une préoccupation que mon frère a souvent évoquée également, c'est que le montant des amendes qui est prélevé sur le stationnement va à l'Etat alors que ceux qui font l'effort de mettre en place des polices municipales, c'est les villes et que donc il ne serait pas anormal que cette somme-là dépénalisée puisse devenir une recette pour les collectivités en pensant comme je viens de le dire, que c'est les villes d'abord qui financent les polices municipales.

**M. ROSSIGNOL** : Beaucoup de choses ont été dites mais je voudrais tout d'abord remercier le directeur de l'ADEME, monsieur BERGEY, pour nous avoir présenté les résultats de ce Grenelle des Mobilités girondines. 150 grenellistes, plus de 3 000 contributions, donc c'est quelque chose de très fort. Merci à l'A-urba d'avoir piloté tout cela. À nos yeux, c'est effectivement une avancée très importante, une véritable prise de conscience puisque, comme je vous rappelle que le point de départ a été l'exaspération quotidienne de nos concitoyens vis à vis de la saturation de la rocade. Quand on regarde les solutions proposées des forces vives de l'agglomération, c'est une véritable prise de conscience que nous devons organiser, non pas simplement les transports mais la mobilité et cela nous dit à nous, élus, que les citoyens sont prêts à expérimenter, à mettre en place différents types d'actions et de mobilités bien plus innovantes que ce qu'on pourrait croire et que ce qu'on entend souvent dans cette enceinte. Les solutions proposées, ne sont pas le grand contournement, ce

n'est pas des voies supplémentaires, ce n'est pas des parkings supplémentaires, et non plus le tout transport en commun, c'est quelque chose d'extrêmement précis, délicat, complexe, complémentaire, et donc c'est à nous de comprendre que nos citoyens, finalement, sont souvent en avance par rapport à ce qu'on est nous, dans notre compréhension de la mobilité et par rapport à ce que nous pensons qu'ils en sont. Si vous m'avez suivi.

Par exemple, la rocade, les solutions ça été soit le covoiturage, ce que le président a bien décrit dans un conseil précédent, si on rajoute une personne dans cinq voitures, on obtient un effet aussi fort que si on construisait le grand contournement autoroutier de Bordeaux, à savoir une diminution de 15 % des déplacements sur la rocade. Pour l'instant dans cinq voitures, il y a six personnes transportées, si on en rajoute une, on arrive dans cinq voitures sept personnes transportées, c'est l'effet de report modal équivalent au grand contournement autoroutier de Bordeaux pour un coût 100 fois, 1000 fois inférieur.

L'autre solution c'est dans les stratégies et l'action, c'est le bureau des temps, si par exemple on pouvait mettre en place du télétravail une fois une demi-journée par semaine ou une journée tous les 15 jours, l'effet sur la rocade serait le même. C'est bien une problématique d'usage et non pas une problématique de tuyau.

Le deuxième point que je voulais souligner, c'était remercier Michel DUCHENE pour cet appel vibrant au syndicat mixte des transports ou la SPL transport-mobilité que nous appelons de nos vœux des trois autorités organisatrices des transports, le Département, la Région et la Communauté urbaine de Bordeaux. Oui, il vaut mieux intégrer nos politiques de transports et de mobilités. Oui nous devons avoir une politique meilleure, complémentaire et ambitieuse et donc je ne doute pas que la nouvelle vice-présidente du Conseil général en charge des transports aura à cœur de résoudre et de trouver des solutions fortes, innovantes et rapidement.

Troisième point, on ne peut pas évoquer le Grenelle des mobilités et avoir ces débats sur l'automobile sans quand même dire un mot sur les 8 000 suppressions de postes qui arrivent. Ce drame, au niveau de la société P.S.A., malgré les 6 milliards d'€uros d'aides financières à l'industrie automobile, malgré la relance économique qui a été faite par le dernier gouvernement sur l'industrie automobile, la prime à la casse, incitations financières importantes, prêts à taux zéro pour les entreprises de l'industrie automobile française, 6 milliards d'€uros au bas mot, qu'est-ce que nous voyons aujourd'hui ? Un plan dramatique, social sur un de nos fleurons

de l'industrie automobile française, P.S.A., mais on peut se le dire, je vous le dis, elle n'a pas du tout anticipé 1°) le marché international et les pays émergents et 2°) surtout l'évolution des mobilités dans nos agglomérations et sur notre pays.

Nous pouvons être inquiets. Si la solution pour aider l'industrie automobile française c'est de nouveau injecter de l'argent, il va falloir que cette industrie comprenne les enjeux du 21<sup>ème</sup> siècle et de la mobilité et mette en place des véhicules, peut-être électriques mais surtout moins rapides, moins chers, une voiture cela coûte au bas mot 4 000 €uros par an et vous savez que l'âge moyen des acheteurs d'un véhicule neuf en France est 54 ans. On voit bien que la voiture française n'est plus du tout adaptée au marché français ni même européen. Donc, oui, pour une révolution culturelle de la mobilité des agglomérations mais également pour l'industrie automobile française.

**Mme BOST** : D'abord, je voudrais remercier Michel DUCHENE pour nous avoir aussi indiqué que le groupe Communauté d'Avenir avait fait des propositions similaires. Certes, c'est extrêmement intéressant mais il est aussi pertinent et intéressant que l'ensemble des groupes politiques puissent partager ces propositions et surtout que l'ensemble des personnes que nous avons associé à la démarche du Grenelle des Mobilités, puisse aussi être associé aux réflexions qui sont menées pour que demain ce soit l'ensemble de la population qui puisse être irrigué de toutes ces idées, de toute ces interventions.

Ensuite, la vice-présidente du conseil général que je ne suis pas encore mon cher Michel mais j'espère que tu valideras cette proposition du président lors de la prochaine plénière, fin septembre, tient à dire au collègue conseiller général que le département de la Gironde -et nous l'avons évoqué à l'avant dernière plénière- a fait un effort considérable sur le traitement de son réseau TransGironde et refonde complètement son réseau, met en place une tarification unique, ce qui n'était pas le cas, à un tarif unique à 2,50 € sur l'ensemble du réseau. Donc les efforts sont véritablement en marche et sache Michel que je relaierai l'ensemble des idées qui pourront être mises sur la table ici, à la Communauté urbaine de Bordeaux. J'essaierai de faire en sorte d'être le meilleur lien et le meilleur liant possible.

**M. JUPPE** : Je trouve que ce dialogue, très cordial entre Christine BOST et Michel DUCHENE est très rassurant. L'exercice du Grenelle de la mobilité est un exercice fructueux. Tout ceci a été très utile et beaucoup d'idées intéressantes ont été mises sur la table. Je remercie monsieur BERGEY d'avoir rappelé qu'elles étaient surtout

marquées au coin du bon sens. Là-dessus il peut y avoir un consensus. Toutes ces idées ne sont pas forcément nouvelles, quand j'entends dire qu'il faut privilégier la fluidité lente dans un certain nombre de cas ou la reconquête des espaces publics, c'est très exactement la politique qui a été conduite dans Bordeaux où une grande partie de la ville-centre est en contrôle d'accès, je voudrais le rappeler et où nous multiplions les zones de rencontres sans parler, bien sûr, de la reconquête spectaculaire des espaces publics. Nous l'avons vu encore hier soir sur la place de la Comédie, quand on a diffusé sur grand écran le spectacle de ballet qui se déroulait à l'intérieur du Grand Théâtre.

Monsieur BERGEY nous dit aussi qu'il faut préférer la régulation explicite à la régulation dans l'embouteillage. C'est exactement la philosophie de Gertrude qui opère des retenues dans un certain nombre de points pour réguler la circulation.

Enfin, priorité à l'économie, on est évidemment d'accord. Beaucoup d'entreprises ont déjà développé des Plans de Déplacements Entreprises et je voudrais en particulier saluer les efforts du CHU, premier employeur régional, 12 000 salariés qui a fait un gros effort pour développer ce plan de déplacement.

Il y a des lacunes, bien entendu. Certaines ont été signalées. La liaison gare-aéroport, le stationnement résidentiel, j'ai vu Gérard CHAUSSET balayer cela d'un revers de main. C'est une puissante incitation, lorsqu'on ne peut pas laisser dans le cœur de certaines villes, regardez le quartier St Genès, le quartier Nansouty, le quartier Naujac, etc, sa voiture sur le trottoir dans la journée à la prendre pour aller travailler et si on avait des solutions alternatives, je pense qu'on inciterait les gens à se déplacer par des transports en commun, donc c'est un sujet qui n'est pas mineur. de même que l'utilisation du fleuve, cela a été souligné aussi, est une réponse importante.

Je ferai trois observations principales, trois propositions principales. Que fait-on maintenant ? Il y a une première proposition qui est de dire : on fait la révolution. La révolution culturelle ou la révolution politique. C'est une proposition qui a été faite tout à l'heure. Nous savons où cela mène. J'ai une proposition alternative, on passe à l'opérationnel. On ne fait pas la révolution, on bâtit un programme opérationnel. Je crois que la Communauté urbaine, à partir de cela et sous la responsabilité des élus, doit maintenant bâtir un programme quinquennal ou quadriennal, je n'en sais rien, d'opérations concrètes. A ce titre, je voudrais insister sur un point qui n'est pas consensuel peut-être parmi nous mais j'insiste néanmoins, on ne peut pas bâtir à

horizon 2030 une agglomération millionnaire avec une rocade qui sur la moitié de son trajet est à 2 X 2 voies. Donc l'accélération des travaux de la rocade, on ne peut pas attendre vingt ans avant de réaliser cette mise à 2 x 3 voies est une priorité absolue.

Bien sûr, cette mise à 2 X 3 voies doit s'accompagner d'innovations, une voie réservée au covoiturage, des réseaux intelligents qui permettent de mieux réguler le trafic, ce n'est pas simplement la transposition de ce qui existe sur la partie Est de la rocade mais cela me paraît une priorité.

Deuxième proposition, elle a déjà été faite par d'autres, il faut mieux coordonner l'action de la Région, Notamment ce qu'elle fait en matière de transports régionaux, ferroviaires, l'action du Département, l'action de la Communauté urbaine et, pardon, parce que la ville-centre joue quand même un rôle particulier dans tout cela, l'action de la Ville de Bordeaux. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de créer une structure administrative supplémentaire. Il faut un comité de pilotage politique pour que les autorités de ces collectivités se mettent d'accord et prennent des initiatives.

Enfin, troisième point, et celui-là est encore moins consensuel, le deuxième l'était, je pense, troisième point : on ne peut pas évacuer la question du trafic international de poids-lourds dans notre agglomération. Quand j'entends dire que ce trafic est marginal sur la rocade. Je me pose une question toute simple : lorsqu'on arrive sur l'A 63, à la sortie de Bordeaux, en direction de Bayonne, d'où viennent les murs de camions qui nous embolissent jusqu'à la frontière espagnole ? S'ils ne passent pas par la rocade, par où passent-ils ? Ils passent évidemment par la rocade et moi je demande qu'on approfondisse cette question, qu'on revoie des comptages et qu'on regarde ce qui se passe.

Dire à partir de là que le grand contournement est à évacuer, je ne plaide pas pour un grand contournement autoroutier, naturellement, mais je plaide pour qu'on étudie cette question. Il y a peut-être des solutions alternatives. On peut réaliser des barreaux entre les différentes autoroutes concentriques qui arrivent sur Bordeaux. Entre l'A 62 et l'A 63, par exemple. Mais dire qu'on enterre complètement cette question à échéance de 10 ou 20 ans, ce serait irresponsable et on se retrouverait dans des difficultés majeures dans quelques années.

Voilà les quelques informations que je voulais faire sur ce Grenelle qui, par ailleurs, est tout à fait positif et intéressant.

**M. GUICHARD** : Je vais interpeller, Monsieur le Président et monsieur le député. Pour moi, vous l'êtes. Je veux insister 30 secondes, sur une idée que Michel OLIVIER a développé et que je veux reprendre, le Grenelle est notre débat, Pierre HURMIC l'a bien codifié, il s'inscrit dans une idée, dans une pensée unique qui va traverser tous nos débats de toute la journée : la raréfaction de l'argent public. Moi je vous interpelle, Monsieur le Président et Monsieur le député, la raréfaction de l'argent public, c'est ce que nous en déciderons politiquement car nous pouvons faire qu'il n'y ait pas raréfaction de l'argent public et nous nous situons sur la non raréfaction de l'argent public. Bien sûr, il va falloir le prendre ailleurs. Tant que nous resterons sur cette idée de raréfaction de l'argent public, il y aura des Grenelles fort intéressants mais sans proposition concrète sinon des propositions coercitives.

**M. Le Président** : Brigitte TERRAZA, des réactions aux débats ?

**Mme TERRAZA** : Deux mots. J'ai, bien sûr, attentivement écouté toutes les interventions. Nous sommes bien d'accord qu'aujourd'hui, on est sur le temps de l'appropriation, maintenant par les élus de toutes ces propositions des Grenellistes. J'ai entendu, la gouvernance, je crois que c'est une thématique qui revient beaucoup avec une meilleure coordination des AOT à l'échelle de l'agglomération. Les dessertes de l'activité économique. On n'en a pas beaucoup entendu parler mais je trouve, effectivement, que c'est très important aussi d'intégrer notamment les nouvelles générations de PDE, peut-être qu'il va falloir développer, je crois, vraiment cet aspect là aussi.

Moi aussi, j'ai entendu les critiques de Michel DUCHENE mais j'ai envie de dire qu'à mon sens ces critiques légitimes, et l'illustration qu'il en a fait à Bordeaux, valident finalement la démarche du Grenelle parce que, ce qu'on comprend bien, quand même, aujourd'hui, c'est que cela va être du donnant-donnant et c'est aussi le problème de l'incitation et de la contrainte. C'est vrai que sur Bordeaux, puisqu'on prend l'exemple de Bordeaux, la contrainte c'est quand même qu'il y a de moins en moins de stationnement, que les parkings en centre-ville sont chers. Donc cela c'est une contrainte et les incitations c'est le maillage important qu'a fait la C.U.B. en matière de tram, de vélicub, de bus. Etc.

C'est bien là aussi la problématique c'est que pour l'ensemble de l'agglomération, nous allons être à réfléchir à des solutions qui soient incitatives et qui soient mises en oeuvre certainement par un peu de contraintes. Cela sera à nous de déterminer

lesquelles et surtout sur l'ensemble de l'agglomération, c'est bien cela notre but aujourd'hui.

**M. Le Président** : Quelques mots à mon tour de conclusion ou d'ouverture parce qu'effectivement, on a le sentiment aujourd'hui d'être dans quelque chose d'encore assez nébuleux, pas assez opérationnel. Ce que j'ai en tête, je suis assez déterminé là-dessus et on reparlera dans quelques années de ces plénières. Nous verrons là où nous serons les uns et les autres. C'est effectivement une vraie révolution culturelle qui débouchera sur des choses extrêmement opérationnelles.

Je remercie pour cela tous les participants du Grenelle des mobilités. Je me situe aujourd'hui comme président de la Communauté urbaine de Bordeaux à une échelle que je qualifierai de métropolitaine. Une échelle qui d'abord, dans un temps assez long où bien sûr, il y a eu des choses avant 2010, bien sûr il y a eu des choses avant 1995. Le maire de Bordeaux s'appelait Jacques Chaban-Delmas. Bien sûr, parfois il y a eu des investissements publics mais ce n'est pas pour cela que la mobilité a mieux fonctionné en France. Donc je vois bien les succès que nous avons pu avoir et les erreurs que nous avons pu commettre de manière nationale.

Échelle métropolitaine parce que je pense qu'il n'est pas possible d'articuler un territoire sans l'articuler avec les autres territoires. Évidemment que la mobilité fonctionne mieux à Bordeaux dans l'hyper-centre mais évidemment qu'il y a une dégradation de la mobilité dans les banlieues et que si chacun pense à sa simple échelle, l'avenir ne sera pas facile. Simplement parce qu'on ne pourra pas consommer d'eau dans l'agglomération bordelaise parce que nous n'avons pas les ressources. Donc à un moment, il va quand même falloir qu'on élargisse un peu la focale. Toujours sur l'élargissement des échelles, je pense qu'il faut absolument qu'on arrive à articuler les différentes dimensions, notamment la dimension économique qui, pour l'instant, dans la question de la mobilité est quasiment toujours absente de nos réflexions. Alors qu'il y ait de la logistique ou pas, que les entreprises puissent venir ou pas, cela débouche sur des créations d'emplois. C'est quand même une question que nous devons nous poser collectivement. Je siège dans cette assemblée depuis plus de dix ans. Certains d'entre vous depuis plus longtemps, quand est-ce que la question de la mobilité pour les entreprises est posée de manière approfondie ? Cela a été une espèce d'angle mort de la mobilité et c'est aussi une espèce de non-sens. Pour moi, c'est une des vertus du Grenelle des mobilités. C'est la première réflexion.

Deuxième point, c'est sous forme de quatre questions assez simples que je repose et vous connaissez les réponses : 1°) est-ce que la mobilité à l'échelle de l'agglomération, fonctionne ou pas ?

La réponse est au mieux mitigée. On a parlé de l'agence d'urbanisme tout à l'heure, je vous indique à regarder les indicateurs de l'agence d'urbanisme, le temps de déplacement, aujourd'hui, sur l'agglomération augmente, à titre individuel peu mais elle augmente. C'est quand même quelque chose d'assez particulier.

2°) Est-ce que nous avons beaucoup investi, nous, à la C.U.B. ? Évidemment que nous avons beaucoup investi, à la fois sur les transports collectifs et sur la voirie.

3°) Est-ce que nous sommes meilleurs ou non qu'ailleurs ? Ou moins bon ou non qu'ailleurs ? C'est là où je pense qu'il faut quand même avoir cette réflexion nationale, quand je discute avec mes collègues à Toulouse où le boulevard périphérique est plus large, ou à Lyon, ou à Rennes, ou à Lille, j'ai quand même le sentiment que cette thrombose est présente partout en France et je ne vous parle pas de Paris.

**M. JUPPE** : Et dans Paris.

**M. Le Président** : Donc à un moment, il y a quand même un modèle qu'on a construit collectivement en France depuis des années, qui a eu certaines vertus mais pas toutes les vertus.

4°) Dernier point, pour répondre à cette question sous-jacente opérationnelle ou pas ? Je vous cite deux exemples récents de ce qu'on a fait à la C.U.B. qui, finalement, a coûté peu d'argent mais a eu un effet de levier assez important.

Première chose, restructuration du réseau de bus. Nous avons eu, nous allons le voir, une forte progression de la fréquentation sans que cela vous coûte forcément plus d'argent, voire même plus vu la DSP que nous avons négociée.

Seconde chose, les couloirs de bus. Nous avons pratiquement multipliés par deux en quelques années.

Tout cela pour dire que notre réflexion sur la mobilité doit s'articuler en plusieurs parties. Il y a bien sûr les investissements. Nous n'allons pas diminuer les investissements mais en même temps, nous savons que les contraintes sont là et nous savons que les ressources sont assez faibles.

Nous avons parlé de la rocade. Nous en parlons régulièrement. Sur les dix dernières années, entre 2002 et 2012, l'Etat sur la rocade a investi 28 M€. Si on veut mettre à 2 X 3 voies l'ensemble de la rocade, c'est à peu près 500 M€. Donc si nous voulons

que la rocade passe à 2 X 3 voies avec le même rythme d'investissements de l'Etat ces dix dernières années, et je ne suis pas sûr que les finances publiques s'améliorent, nous en avons pour un siècle.

Juste une règle de 3. Donc à un moment, il faut qu'on se pose la question de est-ce que c'est cela la priorité ? Ou est-ce que nous, on fait des arbitrages ? On dit : on prend entièrement en charge, mais troisième phase du tramway, 800 M€. J-J Bosc 140 M€. A un moment, on fait autre chose. Donc cela c'est la question des investissements.

La question de la vision stratégique de l'articulation de l'urbanisme, de l'habitat, l'emploi, le déplacement, je pense que nous sommes en train de progresser collectivement là-dessus à vive allure, avec une vraie limite. Nous en reparlerons tout à l'heure dans le débat sur le foncier, qui est que si la Communauté urbaine est vertueuse, comment cela se passe à l'échelle du SCOT ou de l'inter-SCOT ?

On a ce sujet-là. Nous, là-dessus, on est à peu près clair. Je reviens toujours sur ce débat sur la métropole Millionnaire, ces habitants arrivent en Gironde. La question c'est : où les met-on ? Ils arrivent en Gironde et viendront travailler chez nous parce que nous avons 70 % des emplois.

Voilà, ce n'est pas une question : on en veut plus ou moins. C'est une question de savoir où les répartissons-nous ? Cela nous semble plus censé.

Dernier point, pour moi c'est là la révolution culturelle du Grenelle des mobilités c'est que, finalement, la manière de faire de la mobilité est un sujet qui n'est jamais abordé parce qu'on considère qu'il y a une espèce de, je vais utiliser des gros mots, de droit individuel à la mobilité et qu'il n'y a pas besoin d'organiser la mobilité au-delà des investissements publics. Sauf que quand on raisonne par rapport à ce droit individuel à la mobilité, on se rend compte qu'on tombe sur une mobilité extrêmement contrainte et d'autant plus contrainte pour les gens faibles socialement.

Pour moi, c'est cela la réforme qui est en compte, c'est de se dire qu'à un moment il faut qu'on réfléchisse à une régulation globale de la mobilité. Et que ce sujet-là est aussi important que tous les investissements qu'on fait.

On commence à le faire un peu. Pourquoi il y a un prix du stationnement différent si c'est le jour ou la nuit ? Pourquoi le tarif résidentiel est différent si justement on est un résident ou pas résident ? Mais c'est ce genre de réflexion que nous allons devoir démultiplier parce qu'on est, plusieurs d'entre nous à avoir la chance d'arriver à se déplacer ailleurs en Europe ou dans le monde. Où est-ce que la mobilité fonctionne

mieux ? Ce n'est pas forcément les endroits où vous avez beaucoup plus de tuyaux ou beaucoup plus d'infrastructures. c'est quand même les endroits où il y a une forme de régulation de la mobilité avec la fiscalité qu'il faut par rapport aux poids lourds. Avec les moments où on se déplace. On voit bien que sur toutes ces choses-là, on a quand même des choses très concrètes à faire. La question de : quand est-ce qu'on embauche ou on débauche ? Qui peut paraître insurmontable et en même temps, on sait bien que dans les 27 communes de la C.U.B., les heures d'entrée à l'école ne sont pas les mêmes. Cela montre bien qu'il peut y avoir une souplesse. On sait bien qu'une grande partie des trafics, c'est aussi par rapport aux heures d'école. C'est ce genre de chantier dont il va falloir nous emparer dans les années qui viennent. Cela n'empêche pas de continuer sur l'investissement mais je pense que si un moment, on ne se dit pas sur cette question de comment cela fonctionne et qu'on ne reste que sur la question du tuyau, on ne s'en sortira pas. Si on rentre dans la boîte noire de la mobilité, Il faudra aussi donner des règles du jeu de la mobilité.

Je réponds à Max GUICHARD, pour moi cela n'a strictement rien à voir avec la question de raréfaction ou pas d'investissements publics. En revanche, cela a à voir avec l'espèce de faillite écologique de notre pays, comme dans d'autres pays depuis quelques années, avec aussi une faillite sociale, avec la ségrégation spatiale qu'on a bien pu voir aux dernières élections.

Bien sûr que la contrainte financière rajoute mais, de toute façon, on doit passer à autre chose. C'est bien pour cela que je dis : pour l'instant cela peut vous sembler très généraliste et très intellectuel mais cela peut déboucher sur des choses extrêmement opérationnelles.

Merci beaucoup. Nous allons passer à la suite.