



Journée d'information du 5 novembre 2012

Mobilité Multimodale Intelligente
Urbanisme, tourisme, logistique urbaine



Jean-Christophe CHADANSON

Le « Grenelle des mobilités », Communauté urbaine de Bordeaux

La démarche du Grenelle des mobilités a commencé en décembre 2011 et s'est terminée en septembre 2012. M. CHADANSON explique comment s'est organisée cette démarche et expose les résultats produits.

Pourquoi un Grenelle des mobilités

A Bordeaux 2 sujets politiques et techniques prédominant :

- La congestion de la rocade
- La performance des transports collectifs (TC)

Ces sujets sont commentés par la presse locale et font l'objet de positionnements politiques entre le Président de la communauté urbaine, Vincent FELTESSE et le maire de Bordeaux Alain JUPPE.

Face à ces difficultés, l'agence d'urbanisme de Bordeaux a été saisie et une commande formalisée par le président de la communauté urbaine, le maire de Bordeaux, le préfet, les présidents de la Région et du Département, a été passée à l'agence d'urbanisme pour essayer de faire travailler des acteurs de manière très ouverte sur les questions de congestion routière et de performance des TC.

Depuis 20ans, des réflexions sont menées en Gironde sur un grand contournement autoroutier. Elles n'ont mené à rien. De 1996 à 2004, 40 kilomètres de tramways ont été réalisés. C'est une grande réussite sur le plan urbain mais l'évaluation de l'enquête ménages déplacements de 2009 a révélé que la part modale TC était passée de 10% à 11%. Or les plans climat régionaux se précisent et ont toujours pour objectif le facteur 4 à l'horizon 2050. Il faudrait pour cela atteindre une part modale TC de 25% !

Organisation

M CHADANSON et le directeur de l'agence d'urbanisme, Jean-Marc OFFNER ont organisé un Grenelle de la mobilité. : 120 personnes qualifiées ont été choisies et réparties dans 6 groupes (aucun élu n'a été choisi) : le groupe des collectivités locales, le groupe de l'Etat, le groupe syndical, le groupe des entreprises, le groupe des associations d'experts, le groupe des associations de transport et de la vie sociale.

L'agence d'urbanisme a demandé à ces personnes de s'inscrire dans des ateliers : un atelier grands déplacements, un atelier sur la mobilité et l'emploi, un atelier sur TC et urbanisme, un atelier sur la voiture autrement, un atelier sur le partage des futurs (traduire les documents cadres en terme de politique publique, pour obtenir par exemple 25% de part modale TC).

Ces personnes ne devaient pas être substituables. La commande a couvert une trentaine de réunions, 3000 prises de paroles, 9 mois de travail. Un rapport a été rendu et constitue une interpellation auprès des collectivités locales.

Éléments de partage

Des points d'accord ont été partagés. Des compromis ont été établis par rapprochement progressif de positions. Des divergences apparentes se sont transformées en compromis. Parmi les divergences apparentes, voici quelques points qui ont été discutés :

- La vitesse ne sert pas à gagner en rapidité mais à gagner en territoire. Chaque individu optimise son temps de déplacement et a tendance à aller plus loin quand il dispose d'une bonne offre d'accessibilité. Ce qui entraîne des congestions permanentes.
- La gratuité des TC n'est pas une bonne solution.
- L'avenir de l'automobile passe de toute manière par sa présence à moyen et à long terme que l'on aime ou pas l'automobile. Il faut penser au niveau de pertinence de l'automobile.
- Il vaut mieux rentabiliser les infrastructures existantes avant d'en construire de nouvelles.

Des contradictions sur le contournement et le tramway n'ont pas été résolues :

- Le tramway doit-il être un outil au service de l'équité territoriale ou un outil au service de la performance des territoires, en acceptant que certains territoires soient moins bien desservis ?
- Le contournement autoroutier : 80 % des usagers sont des usagers locaux urbains. 20% des usagers sont en transit. C'est une difficulté que de s'accorder sur la fonctionnalité de cette rocade.

Au final 120 propositions ont été produites puis 18 propositions ont été retenues après regroupement.

Nouveau modèle de mobilité

Le nouveau modèle de la mobilité est un modèle basé sur une mobilité fluide, raisonnée, et régulée.

Plus de fluidité par plus de régulation est l'idée selon laquelle la vitesse permet de gagner du territoire (et non du temps) mais le groupe a formulé une double demande : une garantie de la durée de déplacement relativement stable est un objectif de politique publique plus utile que d'augmenter la vitesse mais la stabilité de cette fluidité passe par plus de régulation, de contrôle, plus d'articulation entre offre et demande. Plus de fluidité repose sur un double objectif : garantir une fluidité rapide et une fluidité lente.

Pour une grande partie des motifs de déplacements, et des territoires où se pratiquent ces déplacements, le besoin exprimé est un besoin de prédictibilité. Ce qui est important n'est pas la vitesse mais l'assurance d'une durée.

Le besoin de fluidité rapide s'est exprimé très fortement, notamment dans le monde économique. Les salariés ont en effet des difficultés d'accessibilité au travail.

La politique de régulation (plan de circulation, gestion des flux, péage urbain) doit prendre en compte l'utilité socio-économique des déplacements en donnant des bonus d'accès à l'emploi, Ces éléments de consensus ont été construits avec des représentants du monde de l'écologie et du monde de l'économie. Ils se sont rendu compte qu'ils avaient un point en commun : la sobriété. Pour les uns c'est moins dépenser et mieux dépenser et les autres moins d'impacts environnementaux.

Les leviers d'intervention sont la distance, la vitesse, le temps. Dans ce Grenelle, il est proposé de classer les actions avec ces 3 paramètres.

On part de l'idée que l'on dispose d'hypothèses stables. Dans les années qui viennent, le niveau de mobilité devrait être constant.

Objectifs du groupe de travail

Les objectifs sont de réduire le nombre de véhicules-kilomètres plutôt que se focaliser sur la part modale TC. Il faut aussi définir une politique publique sur les déplacements courts qui sont nocifs pour l'environnement et assurer un passage massif des petits déplacements des véhicules motorisés aux 2 roues et la marche. La démarche raisonnée consiste à optimiser tous les modes de transport. Il faut ainsi mettre au même niveau, les investissements en faveur de la marche, du vélo, des TC et de la route. Il n'est plus possible d'investir seulement dans les TC et la route.

La réduction des déplacements longs en voiture solo passe par un transfert vers les TC ou l'utilisation du covoiturage. Il est nécessaire pour cela d'accepter une légère augmentation des budgets temps-transport.

Trois familles d'actions ont été proposées mais la gouvernance est le point le plus important. Elle définit des processus de pilotage des projets pour dépasser les cadres institutionnels actuels et travailler sur les territoires, endroits où se déroulent les enjeux :

- Des programmes partenariaux stratégiques
- Des innovations de rupture
- Des plans coordonnés des autorités publiques

Les plans coordonnés des autorités publiques consistent à coordonner des projets. Voici quelques exemples : le plan vélo doit coordonner les politiques cyclables des communes, département, région ; le stationnement est de la compétence des communes alors qu'il faudrait concevoir un plan stationnement à une échelle plus large ; le covoiturage ; les livraisons urbaines ; le renouvellement des TC et la contractualisation TC-urbanisme.

Des projets ne se traduisent pas par des résultats très convaincants mais ils peuvent à terme changer la donne. Ils peuvent faire rupture en changeant les comportements et rendre possible les autres actions. Dans les 6 actions de rupture, il a été proposé d'inventer une autorité organisatrice d'exploitation de la voirie.

L'infrastructure est dissociée entre support et service et l'idée est d'inventer, à l'image de l'autorité organisatrice pour les TC, un organisme pour le routier. Si on veut définir une stratégie d'aménagement mais aussi de régulation, au niveau de la circulation routière, il faut un acteur capable d'imposer les fonctionnalités liées à la voirie.

L'école sans voiture est l'idée de faire porter soit au niveau des communes, soit du rectorat, ou la PEEP ou la FCPE (organismes de parents d'élèves), des projets de mobilité scolaire pour changer fortement les solutions d'accompagnement des enfants par leurs parents et de faire la promotion des TC, de la marche et du vélo.

Le vélo à assistance électrique a retenu toute l'attention du groupe de travail.

Le système de mobilité mutualisée dans les nouveaux quartiers est la mise en commun de services de mobilité, notamment dans le développement des conciergeries d'activités. (voir http://www.mobility-aquitaine.fr/service_de_conciergerie.html)

M FAIVRE D'ARCIER, spécialiste des politiques locales de déplacement, a émis la proposition d'obliger les utilisateurs d'une voiture à payer une vignette qui représente le coût d'un abonnement en TC. Il faut donc inventer localement des nouveaux dispositifs de financement des TC pour assurer la pérennité de leur développement

Détail des projets partenariaux stratégiques

Dans les 6 programmes partenariaux stratégiques, le type de structure de portage est à déterminer.

Le contrat employeurs – salariés collectivités peut dépasser les plans de déplacement d'entreprises.

Il est question de réinventer une contractualisation entre les employeurs, les salariés et les collectivités, territoire par territoire, pour que ces acteurs se mettent d'accord sur des projets communs (utilisation des lieux de stationnement, utilisation des TC) et essayer d'inciter les chefs d'entreprises à s'intéresser à la question des déplacements et donc de dépasser l'effet « négatif » du versement transport. Beaucoup d'employeurs considèrent en effet que l'organisation de la mobilité revient à la collectivité qui reçoit ce versement transport.

L'optimisation de la rocade et du réseau routier principal consiste à ne pas créer de nouvelles infrastructures et de nouvelles voies sur la rocade. Il n'y aura pas de nouvelles offres sans politique de régulation temporelle et physique. Il faudrait tester le péage urbain, trouver des modalités de facilitation d'utilisation de certaines voies comme par exemple la priorité de circulation aux véhicules en situation de covoiturage ou par d'autres transports collectifs sur la rocade.

Le réseau de transport collectif de l'aire métropolitaine (RTCM) est composé d'un réseau de tramway et d'un réseau ferroviaire mais pas d'un réseau TC rapide, qui va loin et qui garantit une bonne fluidité. Les réseaux en site propre se construisent en collaboration entre le département et l'agglomération.

Le projet des grandes allées métropolitaines consiste à sanctuariser un grand réseau de voirie remplissant à la fois les conditions de fluidité lente et de fluidité rapide. Il faut disposer d'un réseau structurant de voirie, utilisé par les TC mais aussi par la voiture. On peut y offrir une possibilité d'accès rapide entre les territoires.

La mobilité piétonne universelle est l'idée selon laquelle la cellule souche de la mobilité devrait être la marche à pied. Beaucoup de moyens doivent être investis au service de la mobilité piétonne (communication, signalétique, plans, événements, exemples d'expériences,).

Le débat sur le contournement de Bordeaux est lié au schéma directeur d'accessibilité logistique. Ce débat a été très conflictuel. Le point de consensus à minima est de dire que plutôt que de se focaliser sur une solution technique, il vaut mieux reconstruire un accord non pas sur une solution mais sur un accord d'objectifs en terme de développement économique, logistique, endogène et exogène. Il sera alors possible de trouver des solutions par la suite.

Rapport et suites à donner

Le rapport est téléchargeable sur le site de la CUB : le rapport définitif, une synthèse sur les 18 mesures. <http://participation.lacub.fr/concertation/grenelle-mobilites/mode-participatif/documents+c2366>

Le Président de la communauté urbaine et des élus sont intéressés par cette démarche. Le rapport a été produit de manière externe sans participation des élus. C'est un moyen d'effectuer un décloisonnement institutionnel. Un plan d'urgence sera entrepris sur la base du rapport par la CUB. Les institutions devraient s'organiser entre elles pour rédiger une charte d'objectifs dans laquelle elles indiqueront ce qu'elles acceptent comme objectif de politique publique.