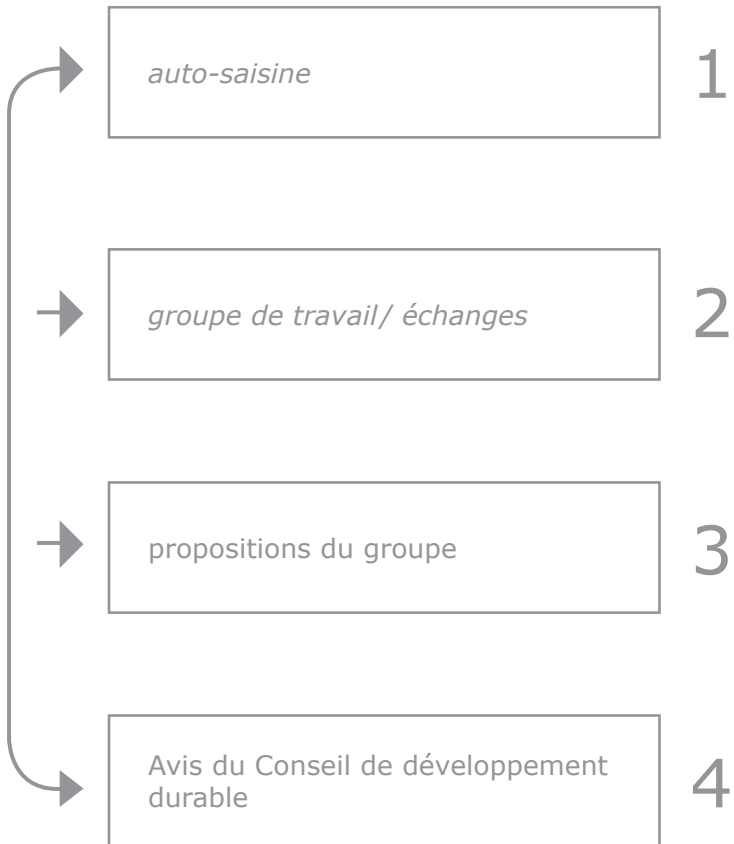


## sommaire

- **Etapes**, *page 5*
- **Préambule**, *page 7*
- **Méthodologie**, *page 9*
- **Propositions du groupe de travail**, *page 15*
- **Annexes**, *page 36*
  - > *composition du groupe de travail du C2D*
  - > *liste des membres associés*







## » **Fonctionnement du Conseil de Développement Durable de l'agglomération bordelaise**

**L**e Conseil de Développement Durable (C2D) de l'agglomération bordelaise est une structure de démocratie participative mise en place par la Communauté urbaine de Bordeaux. Il est composé de 200 membres issus de la société civile : acteurs économiques, syndicaux, associatifs, représentants d'organismes publics, citoyens des communes composant La Cub, personnalités qualifiées... Il est présidé par une personnalité indépendante également issue de la société civile.

Le C2D est saisi par la Communauté urbaine de Bordeaux afin de s'exprimer sur différents sujets chaque année. En plus de ces saisines, le Conseil de développement détermine des auto-saisines, c'est-à-dire des sujets de travail arrêtés par les membres eux-mêmes (étape 1).

Le C2D s'organise en groupes de travail. Chacun est chargé de l'un des sujets du programme annuel (saisines et auto-saisines). Le groupe détermine sa méthode de travail et procède à l'ensemble des investigations qu'il juge utile à sa production. Il désigne en son sein un (des) rapporteur (s) (étape 2).

A l'issue de son travail, le groupe formule des propositions (étape 3) qu'il peut éventuellement discuter avec les interlocuteurs de son choix.

Ces propositions sont ensuite communiquées pour avis à l'ensemble des membres du Conseil de Développement Durable en vue de l'adoption d'un avis du C2D (étape 4).



## ► Modalités de travail du groupe « Grenelle des Mobilités »

Dans le cadre du « Grenelle des Mobilités », le Président de la Communauté urbaine de Bordeaux a saisi en décembre 2011 le Conseil de Développement Durable de La Cub afin qu'il émette des propositions originales face au phénomène de congestion actuel sur la métropole bordelaise et d'aggravation de la situation des déplacements.

Un groupe de travail constitué d'une trentaine de citoyens a commencé à travailler sur ce thème dès le mois de décembre 2011 en axant sa réflexion générale sous l'angle des besoins de mobilité des citoyens plutôt que sous celui de l'offre de mobilité, même si ce thème n'a pas été totalement occulté.

Deux actions ont donc été engagées dès le mois de décembre :

- La réalisation d'un « carnet de route de la mobilité » qui restitue les habitudes de mobilité de chacun des membres du groupe, les motivations individuelles pour le choix d'un mode de transport plutôt qu'un autre, le temps passé dans les transports, les distances parcourues chaque jour en fonction de ses déplacements, le rapport subjectif aux mobilités et les représentations que chacun se fait de ses moyens de transport. Chaque membre a donc cherché à s'interroger sur ses propres pratiques avant d'en échanger avec le groupe.

- Une collaboration du groupe de travail du C2D avec des étudiants étrangers qui témoignent à leur tour de leurs habitudes en matière de mobilité dans leurs pays respectifs. L'objectif pour les membres est de prendre du recul sur leurs pratiques, d'avoir un regard extérieur qui pointerait des faits, peut-être des étonnements en matière de déplacements que les habitants de La Cub ne voient pas ou plus.

Les témoignages des étudiants étrangers font l'objet d'un petit documentaire vidéo et inspirent les membres dans leur contribution écrite.

C'est à partir de cette réflexion partagée que le groupe a réussi à définir la première thématique qu'il a choisi de développer dans cette contribution : **le lien urbanisme-logement-activités économiques/transports-déplacements** avec l'ambition de renforcer la place des déplacements dans les documents d'urbanisme : PLU, PDE, de favoriser l'implantation de commerces de proximité en réservant des terrains, d'inciter les grands employeurs de la métropole (CHU, Cité administrative, Université...) à mettre en place un PDE ambitieux.

Puis, les membres se sont demandés dans un second temps comment utiliser au mieux les équipements qui existent déjà et modifier les comportements afin d'améliorer à court terme les conditions de circulation. Quelles innovations apporter dans un temps réduit en s'inspirant d'expériences d'autres métropoles ?







A large, light green, stylized number '2' is positioned on the left side of the page. It has a thick, rounded shape with a white circular cutout in the middle. A smaller, solid black circle is placed over the white cutout, creating a central focal point.

# PROPOSITIONS DU GROUPE DE TRAVAIL

Grenelle des Mobilités  
Contribution du C2D



## Propositions du groupe de travail

### › 1. Réflexions autour des expériences individuelles de mobilité

#### A. Les postulats du groupe

Les points de vue sur les différents modes de transport peuvent différer. De même, les solutions proposées pour améliorer les conditions de circulation peuvent être variées. La démarche du Grenelle des Mobilités nécessite de garder l'esprit ouvert aux complémentarités entre ce qui relève des solutions techniques, des comportements et des pratiques des usagers, des accommodements des offres entre elles.

Les motivations personnelles, le ressenti et les représentations sur le choix d'un ou plusieurs moyens de transport sont un élément à prendre en considération au moment de la recherche de solutions techniques. C'est même un pré-requis. Des motivations individuelles, des facteurs sociologiques et/ou psychologiques expliquent souvent avec plus de pertinence le choix d'un mode de transport plutôt qu'une raison technique. Ainsi, l'utilisation de la voiture ne s'explique pas seulement par un gain de temps éventuel sur un parcours ou encore par l'absence d'un transport en commun mais plutôt par une volonté d'être seul et tranquille durant son trajet, par le rejet des transports collectifs ...

Au lieu de comparer les modes de transport, il faudrait d'abord passer par les motifs qui ne reposent pas toujours sur des explications structurelles. La différence entre temps perçu et temps réel est une bonne illustration de l'impact des motifs et montre bien l'intérêt de poser cette question comme pré-requis à la recherche de solutions techniques.

## **B. Un diagnostic partagé**

Une grande partie des membres du groupe a réalisé un « carnet de route de la mobilité » qui restitue les habitudes de mobilité.

Ces carnets de route ont permis aux membres de s'interroger sur leurs pratiques de mobilité, sur l'offre de transport sur la métropole bordelaise mais aussi sur leurs attentes au travers de leur ressenti.

Quelques idées fortes ressortent de ces réflexions individuelles :

### **a. Un rapport subjectif aux modes de transport**

Cet exercice de réflexion révèle que l'on ne se questionne pas toujours sur nos propres habitudes de déplacement. On ne sait donc pas toujours pourquoi on utilise tel moyen de transport plutôt qu'un autre.

La remise en cause de l'utilisation d'un mode de transport, la voiture notamment, ne passerait donc pas forcément seulement par l'augmentation de l'offre de transports alternatifs même si des améliorations du réseau de transports collectifs (extension des lignes, création de couloir de bus...) peuvent encore être apportées dans un contexte économique fragilisé.

Nos représentations par rapport aux modes de déplacements ont évolué ces dernières années. Ainsi, l'image de la voiture s'est fortement modifiée, notamment pour les jeunes générations : la voiture est souvent assimilée à une contrainte. On en vient même à se justifier quand on utilise sa voiture alors qu'il y a peu, on en était très fier.

### **b. Distinction des déplacements et des raisons de ces déplacements**

Il faut distinguer les « déplacements d'obligation » (professionnels, courses...) des « déplacements de loisirs » qui sont en général beaucoup plus variés.

De nombreux éléments expliquent les habitudes de déplacements : la distance géographique, la fréquence des déplacements, la taille de la famille, les horaires de déplacement ...

Il faut distinguer les habitudes de mobilité des personnes qui habitent en centre ville de Bordeaux et qui utilisent assez facilement les transports en commun (tram, bus, V<sup>3</sup>) et celles qui habitent loin du centre ville et sont souvent dans l'obligation de circuler en voiture.

### **c. Les explications de l'omniprésence de la voiture**

L'utilisation de la voiture peut être liée à des éléments très simples : distance des transports en commun du domicile, absence de transports en commun sur le trajet, temps de déplacement beaucoup plus courts en voiture ...

L'utilisation de la voiture peut également être liée à des éléments autres que ceux de l'offre de transport : raisons familiales (accompagnement des enfants à l'école), déplacements multiples et successifs dans la journée (accompagnement, travail, activités de loisir le soir) qui nécessitent des facilités de transport, conditions météorologiques, bagages (courses...).

L'utilisation de la voiture est d'autant plus encouragée qu'une place de parking au travail est attribuée à l'utilisateur. Cela n'incite donc pas à remettre en cause l'utilisation de la voiture. Il manque des parkings plus importants en bout de lignes.

Il est important de ne pas pénaliser systématiquement les utilisateurs de voitures qui souvent n'ont pas d'autres choix pour leurs déplacements : exemples cités des infirmières libérales, des personnes handicapées qui utilisent mobibus ...

#### **d. Les imperfections des modes de transports « alternatifs »**

Les transports en commun sont souvent peu adaptés à la demande : fréquence des trams et bus dissuasive, notamment le soir, insuffisance de la plage horaire des tramways la nuit pour les jeunes, avantage comparatif du bus pas très évident, régularité des temps très variable, mauvaise image du bus en général ...

L'utilisation du vélo reste liée à des parcours assez courts, elle pâtit du mauvais état de la voirie, des effets de rupture sur les parcours, du danger, des incivilités ...

Malgré l'omniprésence de la voiture dans la métropole bordelaise, l'image de la voiture a fortement évolué ces dernières années, notamment pour les jeunes générations : la voiture est souvent assimilée à une contrainte. Les modes de transport alternatif devraient mieux tirer parti de cet élément nouveau.

#### **C. Les propositions du groupe de travail**

A partir de ces réflexions, les membres se sont interrogés sur les moyens d'éviter au maximum les déplacements contraints. Au lieu de payer une offre de déplacement toujours plus importante (nouvelle phase d'extension du tramway, nouvelles infrastructures routières) avec des résultats assez mitigés en terme d'amélioration de la circulation, n'est-il pas prioritaire de construire à proximité des zones d'activités, d'intégrer avec plus de force la dimension « mobilité » dans les documents d'urbanisme, de construire en priorité le long des axes de transports ?

Par ailleurs, comment utiliser au mieux les équipements qui existent déjà et modifier les comportements afin d'améliorer à court terme les conditions de circulation ? Quelles innovations apporter dans un temps réduit en s'inspirant d'expériences d'autres métropoles ?



## 2. De l'influence de l'aménagement urbain sur la mobilité et inversement!

### A. Un constat évident : la ville d'hier n'est pas durable

En France, l'expansion urbaine s'est faite à la fin du XXème siècle, en concomitance avec le développement de l'automobile et l'énergie abondante et peu chère.

Le temps consacré aux déplacements n'a pas varié en 50 ans, le nombre de déplacements n'a pas cessé d'augmenter, comme les distances parcourues, la vitesse compensant l'augmentation des distances. L'extension urbaine a consommé un espace agricole rendu inutile par le productivisme, éloignant les logements des lieux de travail, des commerces, et des loisirs favorisant constamment l'utilisation de la voiture au détriment de la marche à pied, et des transports en communs. Les tramways du début de siècle sont détruits pour laisser la place aux autobus beaucoup plus compatibles avec la voiture, les règlements d'urbanisme laissent la place aux POS puis aux PLU séparant les flux, les fonctions, et instituant le zonage et le lotissement comme la nouvelle vérité urbaine. C'est également la période des non choix, on favorise les transports en commun, mais aussi pour faire plaisir à tous, la voiture avec toujours plus de stationnement (le domaine public devient un immense garage «privé»), on taxe ceux qui ne veulent pas réaliser de places de stationnement, on laisse se développer d'immenses surfaces commerciales accessibles uniquement en voiture. Les piétons sont rejetés sur des trottoirs toujours plus étroits, de plus envahis sans scrupule ni contrainte par les voitures. La voiture devient le symbole de la réussite, tout le monde est favorable aux transports en commun, pour que les autres puissent les utiliser, et nous sommes en permanente recherche d'une utopique fluidité du trafic, génératrice de nouvelles voitures. Les statistiques trompeuses nous montrent que la mobilité ne cesse de croître et nous nous en félicitons, croyant que cette mobilité représente une évolution économique et sociale, sans chercher à distinguer les déplacements contraints, des déplacements voulus.

Changez un paramètre, l'énergie dans ses différentes composantes économiques sociales et environnementales, dans ce modèle « merveilleux » et il s'écroule immédiatement. Comment atteindre l'objectif « facteur 4 » de réduction des émissions de carbone dans cette configuration ? Cela paraît impossible dans de telles conditions.

Le changement de modèle mobilité-déplacements/urbanisation est indispensable, non seulement à long terme comme on semble le penser, mais à court terme, pour l'aménagement de demain soit, mais aussi pour remettre en cause profondément l'existant.

## **B. Quels défis à relever pour une ville durable ?**

### **a. La démographie**

La construction d'une agglomération millionnaire durable ne peut pas se faire par une extension urbaine permanente, la ville devra se développer sur elle même. Le vieillissement d'une population à l'autonomie décroissante, majoritairement propriétaire de son logement devenant progressivement obsolète, nécessitera une adaptation de la vie sociale aujourd'hui structurée par l'individualisme (maison individuelle, voiture particulière,.....).

### **b. La société**

L'explosion des structures familiales, l'augmentation du nombre de familles monoparentales, la précarité de l'emploi, destructeurs de lien social, imposeront la mise en place d'une organisation urbaine de lien social. Les populations fragiles ou défavorisées, subissant aujourd'hui la double peine du non choix de leur emploi et de leur logement, ne doivent pas devenir les précaires de la mobilité susceptible de les isoler socialement.

### **c. L'économie**

L'augmentation du coût de l'énergie, des matières premières, du foncier, associés à une moindre progression du pouvoir d'achat et à la raréfaction des finances publiques, ne permettront pas de satisfaire la demande en mobilité par un accroissement permanent des flux de déplacements en modes motorisés.

### **d. L'environnement**

Le réchauffement climatique, mais aussi la pollution de l'air en milieu urbain et le bruit, imposeront, notamment pour respecter l'objectif du facteur 4 en 2050, de modifier profondément nos comportements en matière de déplacements, à condition toutefois que des alternatives acceptables soient proposées.

## **C. Quelles réponses à ces défis ?**

### **a. La proximité**

Le principe de proximité doit être le maître mot du développement urbain, mais aussi d'un important programme de rénovation urbaine, pour réduire considérablement les flux de déplacements contraints.

**Proximité des logements et des établissements scolaires** : L'école doit être accessible de façon sûre à pied jusqu'au primaire, à vélo pour le collègue.

**Proximité des logements, des services et des commerces de première nécessité** : Les lieux de vie doivent disposer à proximité des services et commerces d'usage quotidien à une distance compatible avec la marche à pied ou le vélo. Cette démarche devra entraîner le démantèlement progressif d'une partie des grandes surfaces commerciales génératrices de déplacements motorisés.

**Proximité du logement et des emplois** : Même si cela peut paraître utopique de vouloir rapprocher de façon permanente les emplois du logement pour l'ensemble de la famille, en période de forte volatilité des emplois, il est indispensable de proposer aux familles des solutions permettant une évolution de leurs modes de logement en fonction des évolutions familiales en réduisant les contraintes. Il faut néanmoins tenir compte du fait que la distance n'est pas la question essentielle concernant les trajets notamment domicile travail mais le temps que l'on met pour effectuer ses déplacements pour se rendre au travail.

**Proximité du logement et des transports collectifs** : En secteur urbain, la construction de logements ne doit être autorisée que dans un rayon de 500m d'un point d'arrêt de transports collectifs à niveau de service suffisant. En secteur périurbain cette distance peut être portée à 1000m notamment des gares. Pour les logements sociaux, la contrainte doit être plus forte en matière de niveau de service de transports collectifs les desservant. Le PLU doit afficher clairement pour chaque arrêt de TC, le niveau de service garanti par l'autorité organisatrice, pour que le choix du logement familial se fasse en connaissance de cause.

**Proximité des zones d'activités économiques / grands équipements et des transports collectifs** : la création de zones d'activités économiques / grands équipements doit être accompagnée par la création d'une desserte adaptée en Transports en commun pour tenir compte d'une demande irrégulièrement répartie dans la journée. Les grandes zones d'activités doivent être accompagnées des services communs pour éviter les déplacements des salariés autre que ceux des trajets domicile-travail (par exemple des services de restauration interentreprises, des services de gardes d'enfants et transports scolaires...)

## **b. L'arrêt absolu de l'extension urbaine**

La croissance démographique doit impérativement se faire dans les limites de la zone urbaine actuelle, après avoir décrété d'un moratoire immédiat. La politique menée depuis des dizaines d'années, consistant à ouvrir de nouveaux territoires naturels à l'urbanisation pour contraindre

L'augmentation du coût du foncier et par conséquent du coût du logement, doit être remplacée par une politique de maîtrise publique du foncier notamment à vocation d'habitat social, étant donné sa très faible efficacité économique et ses conséquences désastreuses en matière de déplacement.

### **c. La mixité urbaine**

Le principe de diversité urbaine doit, à quelques exceptions près se substituer au zonage générateur de flux inutiles. Cette mixité doit concerner l'habitat, les commerces, les services, les activités économiques non polluantes. Les grandes surfaces commerciales bientôt obsolètes doivent être reconverties en secteurs de mixité urbaine associant commerces, activités et logements. Des commerces de proximité et des services doivent être implantés dans les secteurs pavillonnaires existants, dans le cadre de programmes de rénovation urbaine. La mixité urbaine doit également être sociale et intergénérationnelle.

### **d. La nature en ville**

La densification urbaine due à une croissance démographique sans consommation d'espace naturel, impose l'organisation de la nature en ville. Le maraîchage et les jardins familiaux retrouvent leur place au plus près des habitations.

### **e. Des espaces publics partagés**

Le raccourcissement des distances par la proximité permet de réduire la vitesse de déplacement sans changer la constante temps qui lui est affectée. Une grande partie des voiries urbaines ne sont plus découpées par affectation, mais partagées pour l'ensemble des usages et parcourues à la vitesse des plus lents. Toute voirie structurante dispose d'une emprise affectée aux TC, aux vélos, au co-voiturage; les trottoirs accueillent facilement les personnes en situation de handicap et sont systématiquement plantés.

## **D. Quelles méthodes de mise en œuvre ?**

### **a. Le PLU**

Élaborer le 1er PLU de la ville post-carbone en remettant en cause tous les critères anciens d'élaboration des documents d'urbanisme, pour ne retenir que l'objectif de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, grâce à la proximité et à la mixité.

### **b. Le SCOT**

Réviser le SCOT actuel pour constituer la métropole post-carbone, avec un partenariat très étroit pour ne pas dire une complicité entre La Cub et le hors CUB.

### **c. L'INTERSCOT**

Porter à l'échelle du département ou à minima sur l'axe Arcachon Bordeaux Libourne ce concept de la grande métropole post-carbone. Généraliser la politique de contrat d'axes de la Région Aquitaine, sur tous les axes forts de transports en communs de la région, du département et de La Cub.

### **d. La rénovation urbaine**

Engager un vaste programme de rénovation urbaine sur les secteurs de lotissements, les grandes surfaces commerciales, les zones d'activités pour les faire évoluer rapidement en quartier de proximité et de mixité urbaine.

### **e. Une politique foncière**

Mettre en place, dès l'instauration du moratoire sur la consommation d'espaces naturels, une politique forte de maîtrise foncière pour bloquer l'évolution du prix du foncier en secteur urbanisé devenu seul constructible.

### **f. Une politique d'espaces naturels**

Valoriser en partenariat avec le monde agricole et les associations de protection de l'environnement les espaces naturels et agricoles existants. Créer dans les secteurs de développement et dans les secteurs de rénovations urbaines, de nouveaux espaces naturels.

### **g. Une nouvelle gouvernance**

Instaurer une nouvelle gouvernance associant notamment les acteurs du grenelle de la mobilité.

### 3. Des propositions concrètes pour améliorer rapidement les conditions de mobilité

#### A. Une amélioration des aménagements dans les bus et tramways



Au centre, l'accès au tram serait privilégié et autorisé spécifiquement pour les personnes handicapées, les vélos, skateurs, personnes chargées de gros sacs ou objets encombrants. L'espace sera épuré avec des sièges à bascule fixés sur les parois verticales de l'intérieur de l'habitacle du tramway, et des supports pour ranger des affaires en hauteur avec possibilité de sangler ou de refermer l'endroit pour maintenir ces affaires et assurer leur sécurité.



Ajouts :

- multiples sièges pliants
- d'une sorte d'armoire (avec fermeture coulissante) sur un des côtés latéral
- de placards en hauteur au dessus des passagers (avec fermetures coulissantes)
- d'une armoire à vélos (avec fermeture coulissante)
- de poignets en hauteur
- de barres horizontales permettant de s'agripper sur les côtés (au-dessus des sièges pliants) avec revêtement en caoutchouc pour éviter de se faire mal en cas de freinage
- de sièges «debouts » qui permettent de se maintenir presque debout en assurant un soutien pour limiter la fatigue. Prend moins de place dans la voiture du tramway.

Aux extrémités, les compartiments seraient équipés de sièges plus nombreux, pour permettre à un grand nombre de personnes de pouvoir s'asseoir lorsque le tram n'est pas trop peuplé et de rabattre ces sièges, en cas de nombre pléthorique d'individus.

Entre le centre et les extrémités du tram, l'accès serait privilégié pour les femmes enceintes, enfants et personnes âgées. Le but étant de leur permettre de ne pas être mélangé avec les personnes chargées et ou encombrées pour être en sécurité et de ne pas être également avec la masse afin de pouvoir être dans de meilleures dispositions par rapport à leur vulnérabilité.

Des poignets mobiles en hauteur pourraient être mises en place ainsi que des poignets fixes sur le haut des sièges et à certaines parois latérales du tram, avec revêtement en caoutchouc ou tissus pour amortir les chocs (en cas de freinage brusque, afin que les gens ne se blessent pas).

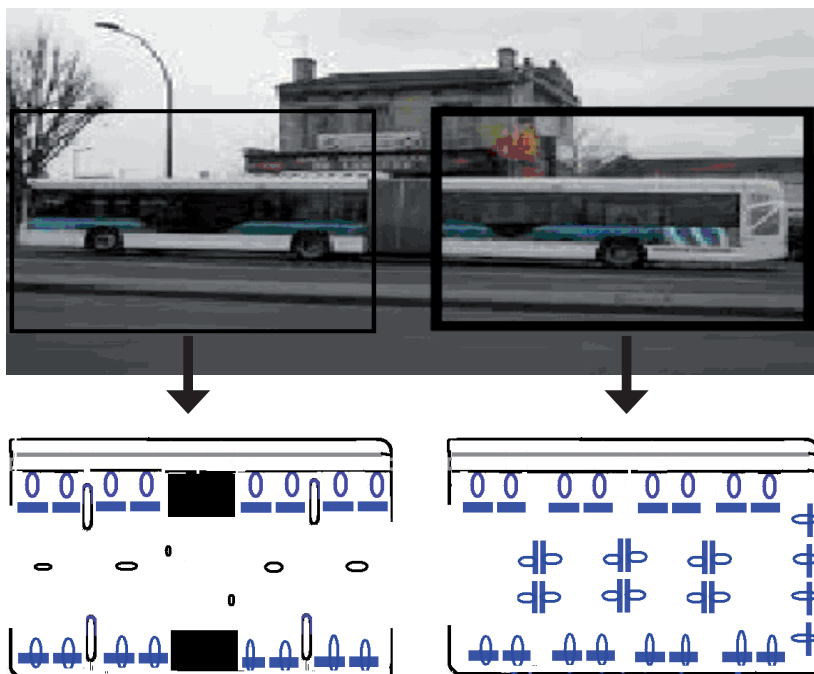
## **b. Propositions d'améliorations d'équipements dans les bus :**

Certains bus, notamment ceux desservant les usagers de la gare à la Victoire, pourraient être spéciaux, et compartimentés en 2 zones : une pour les voyageurs chargés de leurs bagages encombrants, et une pour les touristes peu chargés (une navette gratuite permettrait aux personnes de rentrer par devant ou derrière, sans avoir besoin d'être contrôlé et faciliterait l'accès dans le bus)

Sinon, il faudra attendre le paiement par NFC pour qu'avec son portable, dès que le ticket est payé, le portable permette l'ouverture des portes arrières, sans être obligé de monter par devant.

D'autres bus pourraient, en fin du bus, avoir un espace de 4m<sup>2</sup>, où les vélos pourraient être disposés, lorsque certains usagers en cas de pluie ou de crevaison, n'ayant que les lignes de bus pour rentrer chez eux, pourraient ainsi transporté leur(s) autre(s) moyen(s) de locomotion, leur permettant une meilleure mobilité transmodale et plurimodale.

Des bus d'été non polluants (électriques ou au gaz naturel) pourraient être également mis à disposition des citoyens et non seulement des touristes (comme c'est le cas), afin d'utiliser plus l'espace aérien pour transporter davantage de monde, sur certains lianes à fortes fréquentation.



### **c. Mise en place d'un groupe d'utilisateurs dans le cadre des opérations de grand levage :**

A partir de 2017, des opérations importantes de maintenance vont être réalisées sur les rames du tramway. Cette opération de «grand levage» devrait mobiliser environ 15 millions d'euros par an de 2017 à 2022.

A cette occasion, un groupe de citoyens, donc d'utilisateurs du tramway, pourrait être constitué et travailler aux côtés des équipes techniques de la Communauté urbaine de Bordeaux et de Keolis, afin de faire des propositions pour l'amélioration de la configuration des rames (rapport entre les places assises et les strapontins, les places debout, les espaces réservés aux poussettes, aux personnes handicapées ...).

Le Conseil de développement durable de La Cub pourrait mobiliser certains de ses membres pour ce projet.

## **B. Améliorer le fonctionnement des tramways**

Plusieurs dispositifs pourraient être adoptés afin d'améliorer le fonctionnement des tramways :

- Mettre en place un dispositif de service partiel sur le réseau tram afin d'augmenter la fréquence des rames sur les tronçons les plus fréquentés aux heures de pointe (Victoire-Université par exemple). Cela obligerait à créer des voies de retournement sur les lignes.
- Equiper les grandes stations de tramways de composteurs sur les quais (station Hôtel de Ville par exemple),
- Matérialiser au sol les portes des rames afin de diminuer les temps d'arrêt des tramways dans chaque station.
- Réfléchir à un meilleur aménagement dans les rames afin de transporter plus de personnes (capacité d'augmenter le nombre de personnes de +20%)
- Réunir régulièrement les associations des usagers des transports en commun, afin de faire un bilan sur le fonctionnement des tramways

## **C. Mettre en place une voie réservée sur la rocade**

Comme cela existe déjà dans d'autres agglomérations (celle de Montréal par exemple), la Communauté urbaine de Bordeaux pourrait adopter rapidement le principe d'une voie réservée sur la rocade aux «co-voitureurs» et aux transports en commun.

Il s'agit d'encourager un meilleur remplissage des véhicules légers qui permettrait de réduire la congestion du trafic. En effet, aujourd'hui, plus de 80 % des véhicules ne sont occupés que par une personne sur le trajet domicile-travail. Seulement 15 % le sont par deux personnes tandis que moins de 5 % comptent trois passagers.

Une voie réservée aux véhicules comptant au moins deux personnes pourraient donc favoriser le partage d'un véhicule entre des personnes faisant à peu près le même trajet quotidien.

Sur le plan pratique, seule la file de gauche peut faire l'objet d'une réservation afin de laisser la voie de droite aux véhicules qui s'apprêtent à quitter la rocade et qui viennent d'y rentrer.

Par ailleurs, les contrôles se feraient comme à Montréal par des motards afin de limiter les fraudes.

Cette solution permettrait des gains de temps importants sur de longs trajets et favoriserait la pratique du covoiturage.

## **D. Favoriser le co-voiturage**

La mise en place d'une voie réservée serait susceptible d'encourager fortement la pratique du co-voiturage. Mais il serait également important de créer aux abords de la rocade, le long des principaux axes autoroutiers ou encore dans des zones industrielles des parkings en accès libre, bien matérialisés et sécurisés, ce qui n'est pas assez le cas aujourd'hui.

Le co-voiturage peut permettre également aux usagers de réaliser des économies substantielles dans une période où le prix des carburants explose. Il serait donc judicieux de communiquer de manière forte sur ce sujet.

Enfin, la Communauté urbaine de Bordeaux pourrait également se rapprocher des principales entreprises de l'agglomération afin d'encourager cette pratique.

## **E. Développer les circulations douces**

La Communauté urbaine de Bordeaux doit encourager le développement des circulations douces, souvent moins onéreuses et plus respectueuses de l'environnement :

- Réalisation de chemins pédestres afin de favoriser les déplacements à pied, par exemple des enfants qui se rendent quotidiennement dans les établissements scolaires (Pedibus).
- Etablissement par La Cub d'un véritable document de «marche à pied en ville ». Ce plan détaillerait la stratégie de développement des cheminements, les actions prévues sur les prochaines années. Il permettrait de donner enfin la priorité à de véritables axes ou cheminements réservés à la marche à pied, en ville mais aussi dans les zones industrielles très peu pourvues à ce jour.
- Développement de pistes cyclables sécurisées et/ou de voies réservées aussi bien aux bus qu'aux vélos, des arceaux vélos, la place réservée aux vélos dans les parkings
- Instaurer une synchronisation des feux rouges avec la vitesse moyenne d'un vélo (onde verte pour les modes doux)
- Instaurer un code du vélo

## **F. Favoriser les campagnes de civisme**

Afin d'encourager l'utilisation des transports en commun et le respect de certaines règles de civisme, La Cub et le délégataire pourraient envisager de mettre en place des campagnes originales d'information et de civisme menées par des jeunes notamment.

L'objectif serait triple : montrer les avantages des transports en commun pour ses déplacements, réduire la fraude encore très importante dans les transports en commun, diminuer les incivilités et les dégradations dans les bus et tramways et aux abords des stations de transport en commun.

Par ailleurs, il pourrait être envisagé de mieux sensibiliser les automobilistes qui utilisent parfois à tort les places réservées pour les handicapés en adaptant le marquage des emplacements de parkings.

Modèle :



## **G. Lisser les déplacements dans la journée**

Il s'agit d'encourager les employeurs, notamment les grandes entreprises dans un premier temps, à :

- élargir les horaires de bureaux
- favoriser le travail à son domicile, même partiellement
- démocratiser l'usage de la vidéoconférence en accélérant le déploiement des réseaux numériques à très hauts débits

Une gestion des temps, par la mise en place d'un bureau des temps permettrait une utilisation optimisée des infrastructures existantes. La rocade n'est-elle pas encombrée qu'entre 7h et 9h et 16h30 et 18h?

Des utilisateurs prioritaires (qu'il restera bien sûr à définir collectivement) ne pourraient-ils pas occuper la rocade plutôt que des utilisateurs qui pourraient différer leurs déplacements ?

## **H. Etudier la mise en place de la gratuité des transports**

Pourquoi ne pas envisager la mise à l'étude de la gratuité des transports afin d'encourager l'utilisation des transports en commun ?

18 villes en France ont déjà tenté l'expérience, soit totalement comme à Aubagne et Châteauroux, soit sur certaines lignes, comme Compiègne, Gap ou Boulogne Billancourt.

La question est donc d'actualité.

Les retours d'expériences dans ces villes sont positifs sur de nombreux points :

- fréquentation des transports en commun qui augmente, notamment chez les jeunes
- baisse des tensions liées aux contrôles qui n'existent plus
- diminution de la circulation automobile

Reste bien sûr à envisager le coût d'une telle opération. Dans la plupart des villes, ce coût a été supporté non pas par les contribuables mais par l'augmentation du versement transport supporté par les entreprises de plus de 10 salariés.







A large, light green, stylized number '2' is positioned on the left side of the page. It has a thick, rounded shape with a white circular cutout in the middle. A smaller, solid black circle is placed over the white cutout.

## ANNEXES

Interviews des étudiants Erasmus  
Composition du groupe de travail du C2D  
Liste des membres associés



## ► Les expériences innovantes rapportées par les étudiants Erasmus

Le groupe de travail a émis l'hypothèse que les pratiques de mobilité des étudiants erasmus dans leurs pays apporteraient des solutions innovantes à La Cub. Le groupe a d'abord rencontré individuellement des étudiants erasmus de l'IEP de Bordeaux et de l'Université Bordeaux III afin d'écouter leurs témoignages sur leur mobilité sur la métropole bordelaise puis dans leur pays. Plusieurs systèmes de déplacement de différentes villes ont ainsi été décryptés : Bonn en Allemagne, Bogota en Colombie, Cracovie en Pologne, Prague en République Tchèque, Montréal au Canada, Cologne en Allemagne...

A l'issue de ces rencontres, il a été proposé aux étudiants et au groupe de travail de réaliser une vidéo qui restitue de manière très concrète leurs témoignages et qui pourra être un outil utile pour la Communauté urbaine de Bordeaux.

Par ailleurs, certains étudiants ont participé à partir du mois de février aux différentes réunions du groupe afin d'enrichir le débat et d'éclairer les membres à partir de leurs expériences innovantes.

Une multitude de petits équipements ou d'innovations pourrait améliorer la situation :

### **Encourager fortement le co-voiturage**

- Faciliter réellement le co-voiturage en créant le long des grands axes autoroutiers de vrais parkings, ce qui n'existe pas aujourd'hui (parkings sauvages le plus souvent, non sécurisés et peu incitatifs),
- Faciliter également le co-voiturage en réservant pourquoi pas une voie de la rocade aux véhicules transportant deux ou plusieurs personnes (disposition existant déjà dans de nombreuses autres villes).

### **Sécuriser les voies réservées aux moyens de transports alternatifs**

- Faciliter le vélo en multipliant les chemins sécurisés, les arceaux vélos, les parkings relais sécurisés, la problématique de parkings vélo à domicile dans les appartements de centre-ville...
- Favoriser les chemins pédestres et les trottoirs bien matérialisés, dans toutes les zones de la métropole et pas seulement les centres villes.

### **Améliorer les transports en commun**

- Réfléchir à un meilleur aménagement intérieur dans les transports en commun, notamment les trams, afin de transporter plus de personnes (capacité de transport de personnes dans les transports en commun qui pourrait être supérieure de + 20%),
- Lutter contre les temps d'attente trop longs sur les parcours du tram et des bus en marquant l'emplacement des portes du tram au sol par exemple,
- Améliorer la fréquence des trams sur certains parcours (comme Quinconces-Gare sur la ligne C par exemple) en instaurant un service partiel pour une part des tram (certains trams ne couvrerait que la partie des parcours transportant le plus de monde),
- Encourager l'utilisation des transports en commun en réservant une voie sur la rocade aux bus afin de rendre les temps de parcours plus rapides qu'en voiture (exemple de Montréal),
- Favoriser la multifonctionnalité entre différents modes de transport en tentant de rendre plus complémentaires les modes de transports autres que la voiture.

### **Encourager le civisme**

- Favoriser des campagnes de civisme pour inciter à utiliser les transports, à respecter les règles, campagnes qui pourraient être menées par des jeunes.

C'est à partir de ces témoignages que le groupe a choisi sa seconde thématique : Comment utiliser au mieux les équipements qui existent déjà afin d'améliorer à court terme les conditions de circulation ? Quelles innovations apporter dans un temps réduit en s'inspirant d'expériences d'autres métropoles ?

## **› Les interviews des étudiants erasmus**

Plusieurs étudiants erasmus de Sciences Po Bordeaux et de l'Université Michel de Montaigne Bordeaux III ont été interviewés durant le mois de mars 2012. Ces étudiants ont tour à tour donné leurs premières impressions sur la mobilité au sens large sur la métropole bordelaise, expliqué comment ils se déplaçaient et témoigné enfin de la situation des transports et de la mobilité dans leurs pays, apportant le plus souvent des solutions innovantes que la métropole bordelaise pourrait utiliser.

Le CD ci-joint retrace leurs différents témoignages.

## composition du groupe de travail

FONROSE Cyril - *citoyen de Bordeaux*  
 MILLAC Mikaël - *citoyen de Léognan*  
 CHAILLOT Jean-Jacques - *Conseil de développement de Haute Gironde*  
 BROUCARET Christian - *Autra*  
 BARIDON Valérie - *citoyenne du Taillan*  
 CROCHET Fanny - *citoyenne Bordeaux*  
 ESTIENNE Catherine - *GIHP*  
 CASTEVERT Guillaume - *Président Autocool*  
 THOMAS Jasmine - *membre de Vélo-Cité*  
 LECOQ Roland - *Diaconat de Bordeaux*  
 GUICHARD Thierry - *ingénieur*  
 PEJOUX Georgette - *urbaniste*  
 LEFEBVRE Patrick - *cadre BPSO*  
 HOUBRE Pascal - *aéroport de Bordeaux*  
 MIGNON Charles-Henri - *étudiant*  
 CHARBEY Jean-Louis - *citoyen Floirac*  
 COUFFIGNAL Laurine - *étudiante*  
 Pays cœur Entre 2 Mers  
 BACCIALONE Olivier - *La Poste*  
 LABORIE Sylvie - *directrice CCAS Ambares*  
 ARNAUD Colette - *représentante du collectif des associations de la presqu'île d'Ambès*  
 MARTIN Sébastien - *Universitaire*



ROUX Eric - *Rock School Barbey*

NIANG Kalidoo - *CGL 3*

MORIZOT Jean-Pierre - *citoyen de Bordeaux*

RENOUST Gilles - *Slow Food*

PERSONNE Pascal - *Directeur aéroport de Bordeaux*

ALIX Olivier - *La Poste*



## Liste des membres associés

### Etudiants

MORENO Andrea - *Bogota, Colombie*

WOLTERS Johannes - *Bonn, Allemagne*

PUENTES GRUESO Lina Marcela - *Bogota, Colombie*

POKRUPOVA Michaela - *Prague, République tchèque*

VASQUEZ Laura - *Bogota, Colombie*

PEREZ Andres - *Bogota, Colombie*

GALAZKA Agata - *Cracovie, Pologne*

PROVOST Caroline - *Montréal, Canada*

CILKOVA Martina - *Prague, République tchèque*