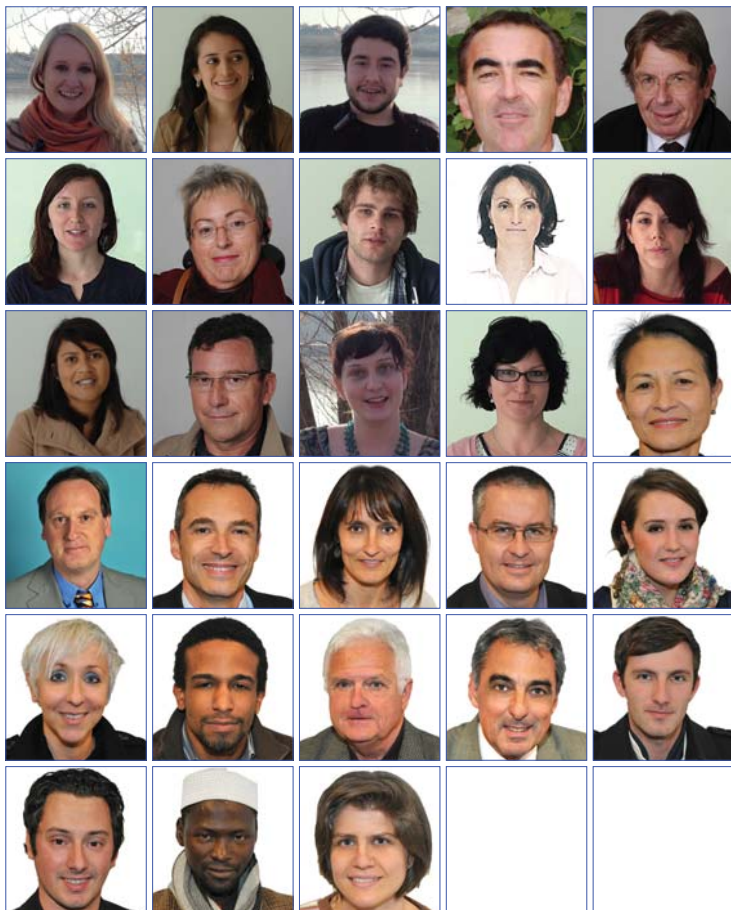


Grenelle des Mobilités

Contribution intermédiaire du C2D

Membres du groupe



Le C2D est un regroupement de citoyens, d'associations, d'entreprises, présents sur le territoire de l'agglomération bordelaise.

Auprès de la Communauté urbaine de Bordeaux, le C2D formule des propositions et anime des débats.

Composition du groupe de travail

FONROSE Cyril (citoyen de Bordeaux)
MILLAC Mikaël (citoyen de Léognan)
CHAILLOT Jean-Jacques (Conseil de dével. 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)
BACCIALONE Olivier (La Poste)
LABORIE Sylvie (directrice CCAS Ambar7s)
ARNAUD Colette (représentante du collectif des associations de la presqu'île d'Ambès)
MARTIN Sébastien (Universitaire)
ROUX Eric (Rock School Barbey)
NIANG Kalidoo (CGL 33)
MORIZOT Jean-Pierre (citoyen de Bordeaux)
RENOUST Gilles (Slow Food)
PERSONNE Pascal (Directeur aéroport de Bordeaux)
ALIX Olivier (La Poste)

Les membres associés

Etudiants Erasmus

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)

Préambule

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 2012 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.

axe 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

Chaque membre 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 :

> 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 couloirs 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 ces dernières années, 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.

> Distinction des déplacements et des raisons de ces déplacements

- Nécessité de distinguer les « déplacements d'obligation » (professionnels, courses...) et les « 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, Vcub) et celles qui habitent loin du centre ville et sont souvent dans l'obligation de circuler en voiture.

> 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 ?
- 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...

> 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. On en vient même à se justifier quand on utilise sa voiture alors qu'il y a peu, on en était très fier. Les modes de transport alternatifs 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 autoroutières) 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 ?

C'est à partir de cette réflexion partagée que le groupe a réussi à définir la première thématique qu'il développera dans sa contribution : **le lien Urbanisme-Logement-activités/transports-déplacements** avec l'ambition de renforcer la place des déplacements dans les documents d'urbanisme : PLU, PDE (Plan de déplacement des Entreprises), 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 demanderont 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 ?

Les étudiants Erasmus ont fait des premières propositions qui seront complétées par les membres du groupe.

axe **2**

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 couvrirait 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.

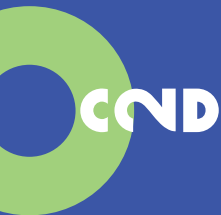
C'est à partir de ces témoignages que le groupe a choisi sa seconde thématique : Comment utiliser au mieux les équipements qui existent déjà afin d'améliorer à court terme les conditions de circulation? Quelles innovations apporter dans un temps réduit en s'inspirant d'expériences d'autres métropoles?

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.



Conseil CND
de Développement Durable *
de l'agglomération bordelaise

C2D - Conseil de développement durable
de l'agglomération bordelaise
La Cub esplanade Charles-de-Gaulle
33076 Bordeaux cedex
05 56 93 65 11 - c2d@cu-bordeaux.fr
www.lacub.fr & sur facebook



CND un espace de démocratie participative

COMMUNAUTÉ
URBAINE DE BORDEAUX
LACUB
www.lacub.fr

Conception et Réalisation : DUPLO - Impression : BATELIER de la Communauté urbaine de Bordeaux - Mars 2012

