

PÔLE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET RAYONNEMENT  
MÉTROPOLITAIN  
Direction des stratégies métropolitaines et de  
l'innovation

## Débat d'orientation sur le rapport de synthèse du Grenelle des mobilités métropolitaines

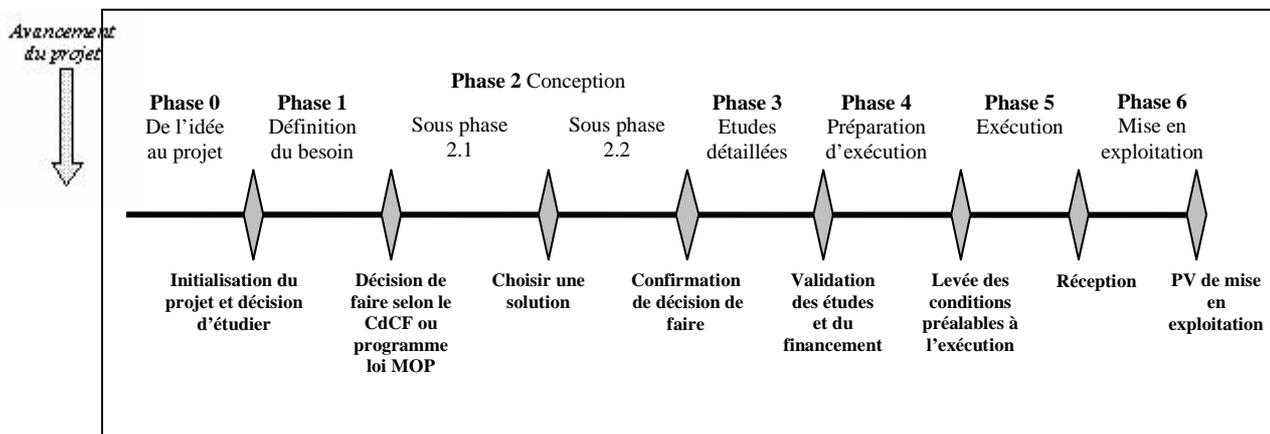
### RESUME

Suite à la séance d'ouverture des travaux du Grenelle des mobilités métropolitaines le 26 janvier 2012, cinq séances successives des ateliers thématiques se sont tenues depuis avec une séance plénière à mi parcours sur les constats partagés et les enjeux. Une deuxième phase de propositions s'est alors engagée jusqu'à l'atelier de synthèse du 26 juin 2012. La présente communication et ses annexes proposent un rapport de synthèse des travaux et soumettent les orientations au débat.

L'opération est estimée à 0 €uros en dépenses

- Elle est prévue au budget principal dans l'exercice  
 Son financement reste à déterminer : financement à dégager

Commentaire :



Pièce(s) jointe(s) :- Rapport Grenelle des mobilités - Avant Propos.

- Rapport Grenelle des mobilités - Principes  
 - Rapport Grenelle des mobilités - Stratégies et actions  
 - Rapport Grenelle des mobilités - Plan détaillé

**Débat d'orientation sur le rapport de synthèse du Grenelle des mobilités métropolitaines**

Mme Brigitte TERRAZA présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs

L'ouverture des travaux du « Grenelle des mobilités métropolitaines » a eu lieu le jeudi 26 janvier 2012, suite au lancement de la démarche par le président de la Cub les 2 et 3 décembre 2011, lors du premier séminaire de la coopérative métropolitaine et sur une durée de six mois. Ce « grenelle » est donc la première modalité pratique lancée par la Cub pour illustrer les nouveaux partenariats métropolitains dont elle se fait le porteur à travers le projet métropolitain.

Cette démarche trouve son origine dans le constat que malgré toutes les démarches engagées par la CUB en matière de transports urbains, avec une forte augmentation de fréquentation des transports en commun, malgré les actions menées par ses partenaires, en premier lieu les deux autres autorités organisatrices des transports – la Région Aquitaine, le Département de la Gironde – avec lesquelles la Cub a créé un outil original de coopération, Movable, ainsi que l'Etat sur les grandes infrastructures de transports, la situation des déplacements sur l'agglomération et à proximité reste difficile.

L'objectif principal du « Grenelle des mobilités métropolitaines » est donc de répondre à une situation également urgente aussi bien socialement qu'économiquement, et d'apporter des solutions concrètes aux difficultés de congestion vécues quotidiennement par les habitants et les travailleurs de l'agglomération, mais également au défi à plus long terme que représente l'évolution des modes de transports métropolitains.

### **I. Rappel de la démarche :**

Les acteurs de ce Grenelle des mobilités se sont donnés six mois pour répondre aux nombreuses questions posées par les déplacements et les transports dans l'agglomération. Six mois de travail partagé pour poser un diagnostic et être force de propositions avec des solutions innovantes.

## **A. Des réponses institutionnelles encore partielles :**

Les différents acteurs institutionnels que sont la Région Aquitaine, le Département de la Gironde et la Communauté Urbaine de Bordeaux, disposent tous les trois de procédures et de documents de référence portant sur l'organisation territoriale et sur celle de la mobilité.

Ces documents peuvent être récents (comme le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports de la Région Aquitaine, le Plan-Climat et le Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains de la Cub) ou en cours (le Schéma de cohérence territoriale, le Plan Local d'Urbanisme et le Plan de Déplacements de la Cub mais aussi le Livre blanc des mobilités de la Gironde).

S'ils font preuve d'ambition, ces documents présentent un attachement à des échelles spatiales et temporelles ainsi qu'à des compétences spécifiques de ces collectivités, qui laissent dans l'ombre certains problèmes.

Les documents actuels peuvent difficilement promouvoir la co-définition de projets et de modalités partenariales (en particulier celles qui impliquent des partenariats poussés entre acteurs institutionnels mais aussi avec des acteurs non institutionnels), au-delà des apports de l'association Movable en matière d'articulation des réseaux de transports collectifs de la Cub, du Département et de la Région.

## **Sortir du quotidien de planification et d'organisation des transports des collectivités :**

Le « Grenelle » des mobilités constitue une démarche assez exceptionnelle, sortant du quotidien de planification et d'organisation des transports des collectivités.

A ce titre, elle se différencie clairement de la procédure de renouvellement du Plan de Déplacements Urbains (PDU), document réglementaire qui vise à définir une cohérence territoriale et une articulation entre planification urbaine et politiques de déplacements (le renouvellement du PDU est en cours dans le cadre de l'élaboration du PLU 3.1). Mais il se démarque également de la démarche de livre blanc des mobilités girondines, menée par le Conseil général, qui a une ambition plus globale de cartographie et d'accompagnement des modes de mobilité sur un territoire plus large.

## **Un modèle de mobilité à repenser**

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

La prégnance de la question de la congestion automobile oblige à envisager une rupture du point de vue de la longueur des déplacements pratiqués, des usages individuels de la voiture, de la promotion des modes actifs, du maillage de transports collectifs urbains, etc.

## **B. La méthode « Grenelle »**

Inspiré du Grenelle de l'Environnement de 2007, cette démarche s'est fixée pour ambition de partager des diagnostics, les hiérarchiser et de proposer des solutions partenariales et innovantes aux problèmes de mobilité sur l'agglomération bordelaise.

L'organisation d'un « Grenelle des mobilités » permet d'adopter un mode de production original (la gouvernance à six collèges), une méthode de travail participative et une manière originale de reposer les problématiques à travers des thématiques transversales liées à la demande de mobilité plutôt qu'à l'offre de transport.

Cette démarche a concerné bien évidemment la Cub, qui en est à l'origine, mais elle concerne également les communes, l'État, le Conseil général et la Région. C'est la raison pour laquelle le comité des grands projets de l'agence d'urbanisme a été sollicité comme instance de préparation du « Grenelle » et de ses conclusions, et que l'A-urba a été positionnée comme animatrice de ces travaux.

Les travaux du « Grenelle » ont fait l'objet d'une communication progressive au grand public des documents d'étape sur un site internet dédié et informer ainsi les citoyens de l'avancée du travail et des propositions faites.

### **Six collèges représentatifs au sein du « Grenelle »**

Le principe même de cette gouvernance fut de mettre autour de la table, tout au long du processus de réflexion et de production, tous les acteurs concernés par la problématique abordée :

- les collectivités territoriales ;
- l'Etat ;
- les employeurs ;
- les syndicats ;
- les associations ;
- un sixième collège d'experts, d'universitaires et de personnalités qualifiées.

Des membres des 6 collèges ont participé de manière équilibrée à tous les ateliers de travail (un représentant de chaque collège présidant un des ateliers). Dans chaque atelier, les différents collèges ont été représentés par 2 ou 3 membres, ce qui porte entre 12 et 18 le nombre de participants par groupe. Au-delà de l'exercice formel, cela a permis à la fois d'être représentatif et d'ouvrir l'éventail des participants, pour être le plus créatif possible.

### **Six thèmes transversaux de réflexion et de propositions :**

Des ateliers ont donc été constitués selon les thématiques suivantes :

- les grands déplacements : trafic fret nord sud, logistique, transit touristique ;
- mobilité et emploi : accès aux zones d'emplois, organisation économique, congestion de la rocade ;
- les rythmes urbains : emploi, école, loisirs, diversité des pratiques, droit au transport, temporalités ;

- la voiture autrement : souplesse d'utilisation, dépendance, congestion, distance, nouveaux usages ;
- le partage des futurs : visions du futur de chaque acteur, cumul des projets des uns et des autres, obstacles à dépasser
- les transports collectifs et l'organisation territoriale : cohérence transport – urbanisme, choix de développement urbain, optimisation des différents réseaux de transports collectifs, parcs de rabattement, parcs relais.

## **Le déroulé des travaux :**

L'ouverture des travaux du « Grenelle des mobilités métropolitaines » a eu lieu le 26 janvier 2012, en séance plénière de l'ensemble des collèges, sur la base d'un constat des conditions de congestion des déplacements sur l'agglomération.

Cette première session plénière en présence d'une grande majorité des participants (160 personnes présentes) a permis de rappeler les objectifs de la démarche, la méthode originale de production pilotée par l'A-urba, la feuille de route des six ateliers de travail et de partager de premiers éléments de diagnostic sur la mobilité métropolitaine.

Suite à cette plénière d'ouverture, cinq réunions successives de travail vont être organisées pour chacun des six ateliers, entrecoupées d'une plénière de mi-parcours début avril, avant le rendu d'un rapport final en juin 2012 finalisé suite à l'atelier de synthèse du 26 juin 2012.

La séance plénière à mi parcours du 5 avril a été une journée d'échange clé, orchestrée en deux temps :

La matinée a été consacrée à la restitution des premiers résultats de co-production par les présidents/rapporteurs de chacun des ateliers et présentant les constats et enjeux, avec un débat avec la salle et une table ronde avec les élus en conclusion :

- Atelier « les grands déplacements » : Nicole Pizzamiglia et Guillaume Pouyanne
- Atelier « la mobilité et l'emploi » : Michel Favory et Alain Cougrand
- Atelier « les rythmes urbains » : Christian Broucayet et Sylvia Labecque
- Atelier « la voiture autrement » : Pierre Langrand
- Atelier « partager les futurs » : Marc Besnault et Jean-Louis Bergey
- Atelier « transports collectifs et organisation territoriale » : François-Xavier Leuret et Michel Duvette

Elle a permis la mise en commun des travaux des ateliers favorisant la transversalité des approches, les visions, et de mettre en perspective le travail du second trimestre sur les propositions d'actions.

L'après-midi a nourri la « boîte à idées » avec l'intervention de neuf experts renommés présentant des innovations opérationnelles de rupture stratégique, susceptibles de faire évoluer les pratiques de mobilité. Elle a marqué de façon symbolique le basculement de la démarche dans la phase de propositions d'actions.

Après un semestre de réflexions communes, des éléments de diagnostics convergents ont pu être partagés et de nombreuses propositions d'actions ont été formulées. L'Agence d'Urbanisme a réalisé un travail de mise en projet des matériaux issus des différents ateliers, en se cantonnant aux contenus des débats.

Une ultime séance de débats collectifs (atelier de synthèse du « Grenelle des Mobilités Métropolitaines » : les six ateliers thématiques réunis) le 26 juin 2012, permettra de valider les grands principes d'action « pour une mobilité fluide, raisonnée et régulée », les propositions dans un souci de cohérence et d'efficacité et de partager le plan d'actions et d'évoquer les questions de gouvernance et de suivi.

## **L'association des élus – au fil des étapes clés**

Le bureau a précisé en février le mode de gouvernance du Grenelle interne à la CUB, selon un rythme mensuel des comités de projet et des points en bureau, permettant ainsi d'informer les élus sur l'avancée du travail des ateliers.

Cette information s'est voulue la plus complète possible avec la diffusion des comptes rendus des ateliers, et les compléments apportés par les référents techniques de la CUB au « Grenelle ». Ce dispositif a facilité l'appropriation des apports du Grenelle et le nécessaire recoupement de la démarche avec les sujets proches de ceux sur lesquels la CUB travaille aujourd'hui avec ses partenaires.

L'intérêt à aborder ces sujets ainsi, dans une enceinte plus large, favorise la construction de leur maillage avec une vision d'ensemble de la mobilité métropolitaine. D'autant que le Grenelle est reconnu de manière unanime comme instance légitime et efficace de dialogues et de réflexions productives.

Le dispositif d'information et de sollicitation des élus communautaires concernant l'avancée des travaux du « Grenelle » a été ainsi le plus complet possible.

## **II. Le rapport du Grenelle :**

A l'issue de la dernière session des ateliers, première quinzaine de juin, un rapport de synthèse établi par l'A-urba, annexé à la présente communication, traduit les principes et les mesures proposés en conclusions des ateliers de travail. Il est structuré en quatre parties :

- avant-propos et vingt propositions synthétiques pour une mobilité fluide, raisonnée et régulée (première partie),
- Le Grenelle des mobilités métropolitaines : des actions originales pour un modèle de mobilité inédit (deuxième partie),
- Des grands principes régulateurs (troisième partie),
- Un programme d'actions prioritaires (quatrième partie).

Il est élaboré en parallèle du PADD du PLU dans le cadre de la révision du document d'urbanisme engagée par délibération du 24 septembre 2010. Conformément à la loi Engagement National pour l'Environnement cette révision est l'occasion d'élaborer un

document unique intégrant notamment au Plan Local d'Urbanisme le Plan des Déplacements Urbains (PDU).

## **A- le fondement stratégique du rapport du Grenelle**

Le fondement stratégique (première partie), issu de la réflexion collective des participants aux ateliers du Grenelle, propose une nouvelle mobilité fluide, raisonnée et régulée.

Le constat des limites du système de déplacements actuel de l'agglomération bordelaise est partagé, et fédère une ambition collective pour changer de modèle de mobilité, dans l'objectif de concilier attractivité économique, confort urbain et vertu environnementale.

Pour atteindre l'objectif d'une fluidité des circulations, il est proposé de mettre en place des dispositifs de régulation inédits, négociés et évalués pour dépasser le dispositif de régulation actuel par la congestion, inefficace et « aveugle ». Cette fluidité pourra être rapide ou lente selon les activités desservies, et obtenue par une optimisation collective de l'usage des moyens de transport. Elle est formalisée par un principe de « mobilité raisonnée », facilitée par les apports des services numériques et rompant la dépendance automobile par de nouvelles pratiques tout particulièrement dans les territoires périphériques et périurbains.

Une mobilité « raisonnée » privilégie trois objets de régulation : les distances (entre fonctionnement de proximité et fonctionnement à échelle métropolitaine), les vitesses et les choix des modes de déplacement.

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 à l'activité économique (déplacements domicile-travail, mobilité des travailleurs précaires, trajets professionnels, livraisons urbaines) devaient être prioritaires.

Le partage de l'espace et du temps constitue la modalité première de la régulation des vitesses et des choix modaux : par un aménagement adapté de l'espace public pour privilégier des modes de transport et des allures de déplacement, pour l'un, et par l'organisation des rythmes urbains pour étaler encore plus les activités, pour l'autre.

Concernant les réseaux structurants, il convient d'abord de mieux faire fonctionner les infrastructures en place, singulièrement la rocade et ses accès avant d'en déployer de nouveaux. Le projet de grand contournement routier n'a pas de lien direct avec les problèmes de déplacement dans l'aire urbaine bordelaise, compte tenu de la faible part des trafics de transit sur la rocade. Il s'agit plus d'une question liée au développement économique régional et de la nécessité de définir l'ambition de ce territoire en matière de logistique exogène et endogène, préalable indispensable à l'évaluation de projets de transport.

Concernant le réseau communautaire des transports en commun, il convient d'exploiter les marges de progrès qui existent encore pour en améliorer l'efficacité. Cela passe par une hiérarchisation assumée et rendue acceptable avec une amélioration du service pour tous, avec une augmentation de la vitesse commerciale sans aménagement de voirie coûteux.

Un réseau de transport collectif doit être également conçu à l'échelle de l'aire urbaine pour une desserte adaptée de la CUB et de sa périphérie, fondé sur un système hybride (TER, cars et bus à haut niveau de service, trams-trains). La promotion du vélo électrique contribuera à l'élargissement conséquent des zones d'attraction des stations du réseau collectif métropolitain par rabattement.

Un « saut d'échelle » doit être également fait en matière de voirie avec la constitution d'un réseau de grandes allées métropolitaines permettant de combiner fluidité lente et rapide.

Les espaces publics de qualité doivent être aménagés, au-delà des centres-villes, à l'ensemble des lieux où il convient de favoriser la fluidité lente et une mobilité douce (autour des établissements d'enseignement, dans les zones résidentielles, les centres-bourgs, les nouveaux quartiers).

Trois catégories de mesures, faisant système, sont proposées (quatrième partie)

- 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 ;
- des plans coordonnés des autorités publiques, chargés de la complémentarité entre les orientations sectorielles des différentes collectivités.

L'édition définitive du rapport signée par les présidents et rapporteurs du Grenelle sera fournie par l'A-urba à la fin de l'été.

## **B - le calendrier d'adoption**

A l'issue d'un comité des grands projets première quinzaine de juillet, ce rapport de synthèse sera adressé à l'exécutif de chaque collectivité et à l'Etat, en les invitant à en débattre à l'automne au sein de leurs instances respectives, charge à chaque partenaire de faire remonter les conclusions de ces débats.

Le rapport de synthèse du Grenelle est soumis au débat d'orientation du conseil communautaire du 13 juillet 2012.

Une charte des mobilités, doctrine collective fondée sur une analyse consensuelle de la situation et des principes structurants d'un nouveau modèle de mobilité à 20 ans, sera consolidée sur la base des conclusions de ces débats. Elle devrait être adoptée au second semestre 2012 par chaque partenaire et sera soumis au Conseil de Communauté.

Un événement public spécifique au Grenelle pourrait être organisé à la fin de l'automne, une année après son lancement, pour partager les propositions et marquer de manière symbolique le passage d'une phase de conception à la mise en œuvre.

Le Grenelle des mobilités a contribué à initier une mobilisation partenariale pour cette ambition collective d'un changement de modèle de mobilité, et qui mérite d'être pérennisée 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 principalement).

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir apporter votre avis sur les éléments ci-dessus présentés.

Fait et délibéré au siège de la Communauté Urbaine le 13 juillet 2012,

Pour expédition conforme,  
par délégation,  
la Vice-Présidente,

Mme. BRIGITTE TERRAZA