

## 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,**

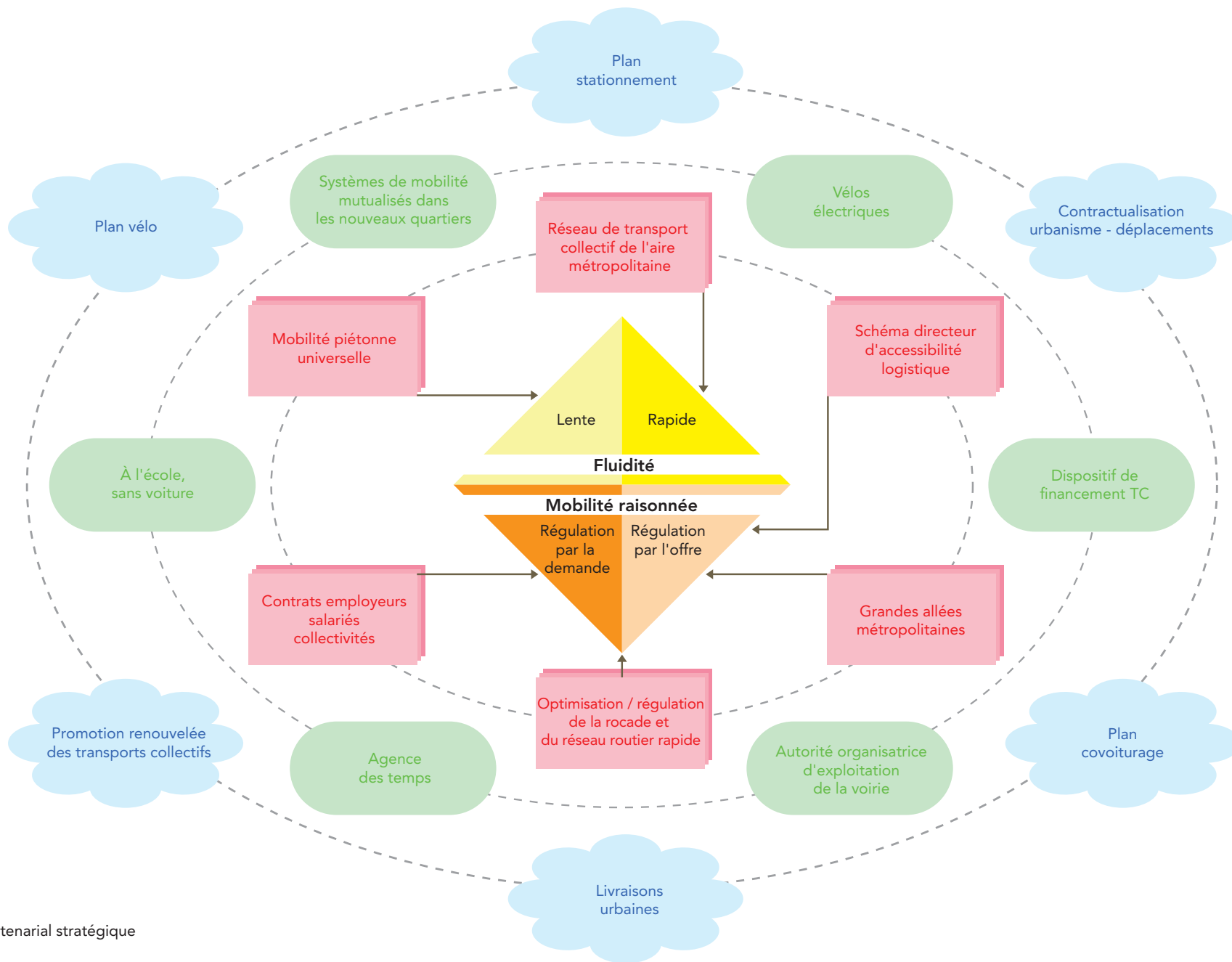
chargés de la complémentarité entre les orientations sectorielles des différentes collectivités :

- 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

