

## Bilan et perspectives de la politique de déplacement/transport de la CUB

- Quelle valeur représente le transport collectif ;
- L'état du réseau ;
- Notre volonté ;
- Le résultat ;
- Les perspectives.

La volonté de promouvoir le transport collectif répond aux valeurs de l'écologie : diminuer la pollution (CO2, GES, encombrement des villes par la voiture), aux valeurs sociales : favoriser les transports collectifs c'est offrir aux plus nombreux et aux moins fortunés la possibilité de se déplacer à moindre coûts, mais également donner de la mobilité aux enfants, aux jeunes, aux personnes âgées et aux personnes à mobilité réduite.

Développer le transport en commun efficacement, c'est aussi réorganiser le fonctionnement de ville, créer un urbanisme où l'espace public est partagé. La reconquête de l'espace public doit se faire au profit des piétons, des vélos et des transports en commun.

Un déplacement sur deux en ville en voiture se fait sur une distance de moins de 3km. Ainsi, proposer les transports en commun et les mobilités alternatives à la voiture, c'est développer un des outils nécessaire à la naissance d'une ville plus compacte, moins étalée, qui favorise les échanges, les centralités, la vie de quartier, le commerce de proximité et s'oppose à un urbanisme fonctionnel (zone d'emploi, zone commerciale, zone d'habitat, campus, zone industrielle...).

La ville que nous voulons c'est un espace urbain décloisonné, où l'équité territoriale est propagée par une mobilité accessible à tous.

En 2008, malgré le succès du Tramway, le réseau de transport de la CUB était à la peine, soit 120 voyages par an et par habitant, au niveau d'une ville moyenne comme Laval. Un réseau à deux vitesses était installé : un tramway qui captait l'attention et un réseau de bus non efficient, sur lequel on n'avait fait peu d'investissements structurels. Couloirs de bus et aménagement spécifiques représentaient à peine 17km en 2009 contre 40km pour Nantes.

Le renouvellement de la délégation de service public a été l'occasion d'engager une concurrence entre deux opérateurs, l'historique, VEOLIA et le challenger, KEOLIS. Après une bataille épique aux rebondissements judiciaire important et au retentissement médiatique national, le choix de changer de délégataire, chose quasi unique pour un réseau de cette importance, a été confirmé.

Pour les professionnels du transport, il y a un avant et un après Bordeaux. Le choix que nous avons fait à montré qu'on pouvait changer de délégataire.

Une révolution a été mise en œuvre avec un pari, proposer un réseau de bus avec 14 Lianes au même niveau de service que le tramway, cadencé à 10 minutes, du matin au soir, y compris le Samedi.

Si les résultats ne sont pas à la hauteur des prévisions de KEOLIS, les progrès sont là malgré tout.

Le réseau de Bordeaux est celui qui est en plus forte progression des grands réseaux depuis 2009 avec une augmentation de la fréquentation de 7,7% et une opinion globale toujours très élevée (plus de 91% des voyageurs se déclarent satisfaits ou très satisfaits).

### **Qu'en est-il sur Mérignac ?**

Ce qu'il faut retenir :

- Le nombre d'abonnés a augmenté de 27% de 2010 à 2013 pour atteindre 8218 mérignacais, la croissance étant particulièrement remarquable sur les adultes (+43%), et avec une tendance importante à la fidélisation (vers les abonnements annuels).
- Les validations sur les stations de tram de Mérignac évoluent de 34,5%, soit un point de plus que la moyenne de la ligne A. La station qui progresse le plus est celle de Mérignac Lycées (+65%), et celle qui progresse le moins celle de Mérignac Centre. L'impact conjugué de la création de la liane 1 et des travaux.
- Concernant les lignes, les lianes 1 et 16 tirent le trafic, même si la 16 semble souffrir des travaux en 2012, c'est 220 et 300 mille voyages par mois. C'est cette même problématique des travaux et des déviations qui expliquent les contre performances de la 11 et de la 30. A noter à contrario les fortes augmentations des corols 33 et surtout 35. Enfin la cité 42 pâtit de son changement d'itinéraire l'année dernière (et son débouclage). Elle est stable depuis.
- L'autre point significatif est le développement du vélo libre service, appelé VCUB, dont j'ai été le promoteur en demandant que le principe soit intégré à la DSP transport en 2007. Ce fut une innovation, intégrer le vélo dans la chaîne de la mobilité. Aujourd'hui ce principe fait école dans les autres réseaux. C'est près de 2 millions de prêts par an. Est-il besoin de faire l'éloge de l'utilisation du vélo en ville ?

### **La modernisation du réseau**

Une des premières conséquences du nouveau réseau, c'est qu'en injectant une offre importante, + 20% d'offres, le bus s'est imposé physiquement. Les détracteurs objectaient que cela ne marcherait pas parce qu'on envoyait les bus dans les bouchons et encombrements. Certes, mais le pari était de créer un choc. Le succès et la satisfaction des usagers a obligé les élus eux-mêmes à bouger, la crise économique et la montée des prix du carburant ont été également un levier à cette même époque.

Ainsi, en parallèle de la construction de la 3ème phase, j'ai été à l'initiative du développement des couloirs de bus et j'ai réitéré ma proposition d'investissements sur le réseau de bus qui avait été refusée en 2007. L'objectif est en fait d'améliorer la vitesse commerciale du bus. 20km sont en construction, dont 8 sur Mérignac. Couloirs, priorité aux feux tricolores, aménagements des arrêts sont autant de principes qui permettent au bus de se dégager de la circulation. La priorité a été donnée à la liane 3 qui relie Saint Médard à Bordeaux en 45 minutes (13km). Ce pari est en passe d'être gagné, d'ailleurs la fréquentation de la Liane 3+ a progressé de plus 10 %.

D'autres améliorations sont en cours, notamment l'acquisition d'un service d'exploitation, qui permettra l'information des voyageurs sur certaines Lianes et une régulation des bus par l'exploitant. 30 bus hybrides ont été acquis, les navettes fluviales

dités BatCub naviguent désormais entre nos deux rives et la BlueCub, autopartage en libre service, va venir compléter Autocool d'ici la fin de l'année.

L'accompagnement des extensions du réseau de tramway mise en service au 1er janvier 2015 exigera rapidement la poursuite de la modernisation du réseau pour que les usagers aient une qualité de service garantie avec :

- la poursuite de la construction des couloirs et des aménagements prioritaires notamment aux barrières ;
- par la labellisation les Lianes ;
- la mise en œuvre d'une politique intensive d'aménagements pour les vélos, notamment à l'intérieur de chaque ville ;
- développer la « marchabilité » de la ville et l'accessibilité au PMR ;
- Développer les Plan de Déplacement des Entreprises, les trajets domicile travail sont largement prescripteurs du mode déplacement ;
- Mieux relier les grands générateurs de déplacements que sont les zones commerciales ;
- Poursuivre l'aménagement des principales Lianes en BHNS ou en couloir intégral ;
- Agir sur la politique de stationnement pour favoriser l'alternative à la voiture solo : c'est-à-dire le covoiturage et l'autopartage.

### **Quelles perspectives pour demain ? : les trois batailles de la mobilité**

Nous devons proposer une vision de la ville de demain qui facilite la vie des citoyens basé sur la mobilité, la proximité, la compacité. Pour réussir, cette révolution douce passe par trois batailles.

#### **La première est celle des finances et de l'innovation.**

La mobilité et les transports collectifs ont besoin d'investissements et donc de nouvelles recettes. Construire 1km de tramway coûte 20 à 30 millions d'euros, un Bus à Haut Niveau de Service coûte 8 à 10 millions d'euros, le Bus en Site propre intégral, 3 millions d'euros le KM (un bus standard vaut 400 mille euros). La mobilité doit toujours être une priorité. Des solutions sont possibles comme la dépenalisation des amendes de stationnement qui donnerait de nouvelles recettes aux collectivités et agira sur la politique de stationnement. L'innovation est elle aussi une source de développement. Par exemple les VCUB, auto lib, l'autopartage, le covoiturage, l'autopartage entre particulier, les accords de mobilité avec des entreprises sont autant de ressources nouvelles. Le développement de nouveaux usages doit être une source d'innovation au même titre que les innovations technologiques.

#### **La seconde bataille est celle de la reconquête de l'espace public pour retrouver la rue.**

Si on regarde bien l'évolution des modes de vie, la prédominance quasi absolue de la voiture est récente, 40 années environ. Il ne s'agit pas d'interdire son

usage mais d'organiser la ville pour qu'elle soit utilisée dans sa zone de pertinence. Il nous faut donc partager différemment l'espace public où les piétons, les cyclistes, et les TC ont toute leur place. Pour cela nous proposons, un urbanisme renouvelé basé sur la proximité des fonctions et des usages de la vie. Des quartiers apaisés où la vitesse est limitée à 30 km/h et des centralités avec des zones de rencontres limitée à 20 km/h.

La rue est aujourd'hui dédiée aux flux de déplacement et en particulier aux flux de voitures. On en voit les conséquences : moins de nature, les enfants ne jouent plus dans la rue,.. Or, réduire la place de la voiture est bénéfique afin de se réapproprié l'espace public, de retrouver du lien social et de l'animation alors qu'aujourd'hui la rue est désinvestie et règne le culte du chacun chez soi. En somme il s'agit de retrouver la rue.

### La troisième bataille est la bataille culturelle.

Si le mode de vie actuel est somme toute récent, il a profondément pénétré les habitudes et les comportements car l'ensemble du territoire est organisé avec des générateurs de déplacements séparé les uns des autres. Une voiture est immobilisée près de 90 % du temps, pour autant dans la CUB, un déplacement sur deux est fait pour une distance inférieure à 3km (source enquête déplacement). De nouvelles pratiques doivent émerger : autopartage, covoiturage...

Aujourd'hui dans la CUB, dans chaque voiture en circulation il y a en moyenne 1,2 personne. Soit 6 personnes dans 5 voitures. Si on passe à 7 personnes pour 5 voitures, soit 1,4 personne par voiture, alors le trafic diminuera de 15 % dans la CUB, ce qui mettra définitivement fins aux bouchons sur la rocade bordelaise.

Le piéton, cellule souche du déplacement doit être au cœur de la réflexion ainsi que le stationnement au travail qui est déterminant dans le choix du mode de transport. Il nous faut lever les freins aux changements de comportement. Cela passe par des aménagements vélos sécurisés, une ville « marchable », des transports collectifs accessibles et confortables, des aménagements spécifiques dans les entreprises, les commerces et les services publics.

### **Penser l'aménagement de 70km de voies nouvelles à l'horizon 2025/2030 sur la base du Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitain**

Sur la base de ce schéma nous préposons la poursuite d'une politique de développement massif de couloirs réservés de Bus à Haut Niveau de Service sur l'agglomération, mais également un plan de rénovation des infrastructures ferrée de l'agglomération avec la mise en œuvre d'une gouvernance intégrée entre la CUB et la Région afin de développer le cadencement des TER sur l'agglomération et l'aire métropolitaine.

Au total il est ainsi préconisé 71,8 km d'aménagements de TCSP sur la base du scénario trois lignes en Bus en Site Propre Intégral et une ligne en Bus à Haut Niveau de Service.

Les quatre tracés préconisés sont les suivants :

Tracé1 : bouclage des deux rives et desserte de la plaine rive droite

Pont Chaban Delmas – cours le Rouzic – voie d'Eymet – pont JJ Bosc. Afin de permettre le bouclage avec la rive gauche via les boulevards.

Quais de Bassens-Lormont à la desserte Saint Jean puis au campus universitaire.

Tracé 2 : liaison aéroport- Bordeaux – Gare Saint Jean

Liaison en bus en site propre entre l'aéroport et le tramway A (carrefour des 4 chemins). Cette liaison pourra ensuite être assurée par la création d'une branche de la ligne A.

Liaison entre aéroport et gare Saint Jean par la voie ferroviaire en rabattement sur la gare de Pessac Alouette. Navette cadencée sur le Ter.

Tracé 3 : liaison Bordeaux Caudéran – Le Haillan – Saint Médard

Centre ville Saint Médard – Centre Ville Haillan- centre de Caudéran – Palais de Justice puis Gambetta.

Tracé 4 : liaison Bordeaux CHU Pellegrin – Talence – Gradignan

Tracé préconisé à revoir.

Au-delà de ces aménagements la prochaine mandature devra s'atteler à mettre en œuvre de nouveaux comportements et de nouveaux usages avec une gouvernance rénover. Le travail réalisé dans le cadre du Grenelle des mobilités en 2012 servira de base.