

Contribution aux assises de la mobilité

Gérard CHAUSSET

Adjoint au Maire de Mérignac

Président de la commission transport de Bordeaux Métropole

Membre du GART et du Conseil d'administration du Club des Villes Cyclables

à

Monsieur le Préfet de la Région Nouvelle Aquitaine

Monsieur le Président de Bordeaux Métropole

Après avoir participé aux échanges des assises qui se sont tenues le 24 octobre à Bordeaux, je vous joins par écrit ma contribution assortie de propositions.

Elle porte sur des aspects généraux mais également locaux avec comme objectif de réduire l'utilisation de la voiture et du transport routier émetteur de GES.

Mes propositions s'appuient sur des constats simples effectués à maintes reprises, notamment sur les conséquences de l'héritage d'aménagements et de règles, comme le code de la route, pensés en fonction de l'usage intensif de la voiture, que ce soit en milieu urbain ou en milieu rural.

Cet héritage est lourd car depuis plus de cinquante ans, il induit et prescrit le type de mobilité.

Le trafic poids lourds ne cesse de croître, avec 90 % de part de marché du transport de marchandises, tandis que le fret ferroviaire ne cesse de diminuer : il est aujourd'hui en dessous des 10 % alors que le Grenelle de l'environnement fixait comme objectif 25 %. La France est le seul pays en Europe dans cette situation.

Un déplacement sur deux en ville effectué en voiture se fait sur une distance inférieure à 3 kilomètres et une autre part, importante, pour des distances inférieures à 10 kilomètres.

Ainsi, les « bouchons » sont le fait principal de déplacements locaux, sur la rocade bordelaise comme dans la plupart des agglomérations.

Cette situation participe également à la pollution atmosphérique dans notre métropole avec des conséquences négatives sur nos conditions de vies.

Proposition pour réduire l'impact du transport routier

Sur le sujet, j'accueille avec satisfaction votre volonté commune et récente d'étudier **l'interdiction de la circulation des poids lourds sur la rocade** à certaines heures comme une solution à la congestion et une alternative au projet de contournement.

Je me permets de rappeler que j'ai proposé [dès 2003](#), l'interdiction des poids- lourds aux heures de pointe sur la rocade, lors du débat public sur le grand contournement. J'ai renouvelé cette proposition en 2006 lors de la concertation sur le même projet et à plusieurs reprises de façon régulière, à l'occasion de la mise à [2x3 voies de la rocade](#) et à chaque débat ou actualité sur le sujet, comme le Grenelle des mobilités. Ces propositions ont été faites par courrier ou lors d'interventions en Conseil et relayées par la presse.

Je suis satisfait que cette proposition que j'ai formulée depuis près de 15 ans trouve enfin un écho. Certes elle n'est pas dénuée de difficultés, elle nécessite des zones de refuge très en amont de l'entrée de l'agglomération, mais elle aurait l'avantage d'envoyer un signal fort et d'alléger le trafic aux heures cruciales.

Cette initiative permettrait de proposer de la fluidité en attendant le bouclage de la troisième voie de la rocade. Si la situation actuelle est souvent insupportable pour nos concitoyens bloqués le matin ou le soir sur la rocade, la colère qui va avec cette situation ne doit pas pour autant inciter à reproduire les erreurs du passé. Plus le transport par la route aura de facilité, plus il se développera. Nous sommes dans une **période de transition** qui implique forcément un temps long pour modifier des tendances lourdes.

Le débat sur le **grand contournement en est une parfaite illustration**. Si le passage par l'ouest a été abandonné, le débat ressurgit par la proposition dite de « barreaux » par le versant est en faisant la jonction des autoroutes de l'A63 à l'A10.

Outre l'interrogation sur l'utilité de ce projet et de son coût, il suffit de regarder la carte pour constater que si le passage par l'ouest a été très débattu, le passage par l'est amènera également un lot de fortes oppositions tant l'attachement à la géographie et au patrimoine du territoire est forte.

Mais au-delà des difficultés écologiques posées par un contournement autoroutier, lorsqu'on fait le total de l'ensemble des propositions et des besoins en termes d'infrastructures lourdes qui sont sur la table - LGV GPO, contournements autoroutier et ferroviaire, maintenance et rénovation des lignes TER et des trains Intercité, bouclage de la rocade - on peut s'interroger sur la capacité qu'auront l'État et les collectivités à les financer, même s'il est fait appel à des financements privés et à des ressources fiscales de type écotaxe.

Cependant, je propose une réflexion régionale et globale sur le sujet. Pourquoi ne pas envisager un système de contrainte, interdiction et péage poids lourds sur l'agglomération.

Réduire l'usage de la voiture pour le trafic local

Concernant le trafic local et la prédominance de l'usage de la voiture, le sujet est vaste et de nombreuses initiatives sont envisageables.

Je vous fais part d'un certain nombre de propositions qui visent principalement à inciter les salariés qui utilisent leur voiture solo pour les trajets domicile travail, à changer de mode de transport.

L'impact du vélo à assistance électrique.

Une des clés du report modal est d'inciter à l'usage du vélo pour les trajets domicile travail. Le développement du vélo à assistance électrique, VAE, modifie profondément le rapport qu'on peut avoir à la mobilité douce. En effet, son usage permet de réduire le temps de déplacement, diminue les efforts et facilite les déplacements de 7 à 10 km. En moins de 30 minutes, on peut aller aisément et régulièrement dans n'importe quel lieu de l'agglomération bordelaise. Le VAE rend possible une véritable rupture modale et permet plus facilement de se passer de la deuxième voiture dans une famille (comme aussi les solutions d'autopartage et de covoiturage). Le VAE lève les freins à l'usage du vélo classique pour certaines personnes plus réticentes pour des raisons physiques, pratiques ou professionnelles.

Son usage doit être incité fortement mais il doit être aussi accompagné par des mesures financières en direction des usagers actifs, salariés et étudiants.

Il faut mettre en œuvre un choc modal. Je propose le doublement des aides pour atteindre 500 euros par achat en 2018 et 2019 afin de créer un effet levier important.

Il est nécessaire également que les assises de la mobilité proposent un **plan national vélo** avec des crédits pour favoriser des investissements qui sécurisent sa pratique (piste et bande cyclable, parking sécurisé, etc.) Il est anormal que les investissements pour les mobilités douces comme le vélo s'appuient quasi uniquement sur les finances des collectivités locales alors que les bénéfices sont très larges pour la santé publique.

Je souhaite également que la future loi LOTI, propose **qu'une part du versement transport, VT, 10 % par exemple**, versé par les entreprises aux collectivités, soit fléchée obligatoirement vers les mobilités douces, vélo et piéton.

Autre mesure, je propose de **taxer chaque place de parking des grandes surfaces à raison de 50 € par an**. Cette recette pourrait être affecter directement aux transports publics comme le VT.

Transport collectif et intermodalité.

Aujourd'hui, la plupart des grandes métropoles se sont dotées d'un réseau de transport en site propre, puisqu'il y a 28 réseaux de tramway en France. S'il existe encore des besoins dans ce sens, il est urgent de porter les efforts sur l'intermodalité avec tous les autres modes. En effet un réseau lourd ne peut aller partout. En revanche il faut améliorer la connexion entre les modes.

Il est nécessaire ainsi de proposer une meilleure intégration du vélo dans l'offre des transports collectifs, TER notamment et cars interurbains. Le transport du vélo dans les TER doit être favorisé, comme cela est le cas dans les pays nordiques : il permet une vraie intermodalité. Les gares, les pôles d'échanges doivent proposer **des parkings sécurisés de grande envergure** dans ce domaine, l'offre doit précéder le besoin comme le démontre une étude du [GART sur le sujet](#).

Fiabiliser le car

Le service du transport par car, réseau interurbain, doit lui aussi être repensé. Un certain nombre de pays offrent un service tout à fait adapté, comme l'Espagne.

En 2009, j'avais déjà mentionné à titre d'exemple l'expérience de l'Essonne avec des voies réservées pour les cars. C'est une priorité si on veut proposer une alternative crédible à la voiture pour des distances plus lointaines.

A titre d'exemple, si le réseau TransGironde s'est modernisé avec plus de confort et le WIFI, les temps de parcours et les trajets sont longs et lents. Ce réseau ne dispose pas de lignes express, il y a actuellement plus de 50 arrêts entre Blaye et Bordeaux. Le réseau ne propose pas de retour tardif,

ainsi un usager habitant le blayais et travaillant à Bordeaux ne peut pas rentrer après 18 ou 19 heures. En définitive, la seule proposition fiable pour une grande partie des territoires ruraux reste la voiture. Le car est le transport de ceux qui ne peuvent pas faire autrement. Pour autant, un service fiable, régulier, rapide serait une véritable alternative pour des salariés.

Je fais 4 propositions pour les transports par cars interurbains :

- Des services express avec peu d'arrêts aux heures de pointe
- L'aménagement de voies express réservées aux cars,
- Des retours tardifs après 21 heures
- L'autorisation d'accrocher un vélo à l'arrière du car.

Baisser le coût du tramway et promouvoir le tram-train.

Le coût d'un kilomètre de tramway est aujourd'hui le plus souvent largement au-dessus de 20 millions d'euros. Cette inflation a plusieurs raisons : des aménagements urbains d'accompagnement de façade à façade, de la responsabilité du Maître d'ouvrage, des exigences et des normes qui augmentent les coûts, sans toutefois être toujours justifiées, des délais de procédures et de réalisations qui s'étalent sur 5 à 7 ans, des règles de marché public qui participent à la hausse des prix.

Si notre société veut répondre aux exigences de l'enjeu climatique, le transport collectif en site propre doit être favorisé et protégé. Je propose ainsi qu'un audit général des réseaux soit engagé afin de faire des propositions pratiques et de continuer son développement et **fixer un objectif de moins de 15 millions d'euros du kilomètre** en moyenne pour la réalisation d'un tramway. Cet audit associerait tous les acteurs de la filière.

Il convient également **de proposer une mission pour développer les projets de tram-train** en utilisant les réseaux ferrés urbains et interurbains existants. En effet la plupart des grandes agglomérations possèdent des réseaux ferrés urbains ou lignes de ceinture qui peuvent être utilisés et maillés au réseau urbain. Le casse-tête juridique et administratif entre la tutelle de la SNCF et la volonté des Régions et des agglomérations est le principal obstacle à son développement.

Penser aux deux-roues motorisés

Les assises de la mobilité doivent prendre en considération la croissance du trafic des deux-roues motorisés, motos et scooters. Leur développement est une réalité pour contourner les difficultés de circulation. Leur intégration dans l'espace public doit être concertée, des espaces dédiés doivent être conçus, les règles de sécurité et

d'aménagement peuvent aussi prendre en considération leur développement.

Faciliter la vie des usagers

Pour conclure, il convient également de prendre des dispositions pour faciliter l'usage des transports. A l'heure du numérique il est indispensable de normaliser la billettique par l'accès à un **titre unique de transport pour tous**. Il est nécessaire également de **réformer le code la route** afin qu'il prenne en compte les nouveaux usages de la mobilité et le partage de l'espace public.

Résumé des propositions :

- **Restriction de la circulation des poids lourds sur la rocade avec péage.**
- **Prime de 500 euros en 2018 et 2019 pour l'achat d'un VAE.**
- **Plan national vélo avec crédits d'investissements pour les infrastructures vélo.**
- **taxer chaque place de parking des grandes surfaces à raison de 50 € par an**
- **Affectation de 10 % du versement transport pour les mobilités actives.**
- **Développer massivement l'intermodalité vélo TER et CAR.**
- **Fiabiliser le car, lignes express, retour tardif, voies express, rack vélo.**
- **Étude de la réduction des coûts du tramway vers 15 millions d'euros le km.**
- **Promouvoir le tram-train.**
- **Instaurer un titre unique de transport normalis2.**
- **Réformer le code de la route pour intégrer les nouvelles mobilités.**
- **Instaurer des plans de déplacements des salariés dans les entreprises.**
- **Mieux prendre en considération les deux-roues motorisés.**