

# 10 pistes pour faire sauter les bouchons de Bordeaux

Par [Simon Barthélémy](#) publié le 29/10/2016 à 05h00

Faut-il rire ou bien pleurer des [récents débats](#) sur la rocade de Bordeaux ? Loin de nous la volonté de minimiser les désagréments subis par des milliers d'automobilistes coincés dans les bouchons. Mais que, pour répondre à leurs problèmes, le come-back du grand contournement soit la principale idée sortie du chapeau d'un pré-retraité au Palais du Luxembourg, de quelques élus locaux et associations pro-bagnoles, le tout [monté en épingle par la presse](#), c'est tout simplement atterrant, pour trois raisons.

D'abord parce qu'on frise le déni de réalité : sur 226000 déplacements par jour sur le périph bordelais, 64% s'effectuent au sein de l'agglomération, contre 8% seulement en transit. C'est donc un trafic massivement local qui continuera d'emprunter la rocade, même si on construit de chouettes autoroutes à travers landes et vignes girondines, ou de se reporter sur des axes secondaires, de plus en plus saturés eux aussi.

Ensuite parce que c'est un débat du XX<sup>e</sup> siècle ignorant les enjeux cruciaux de notre époque. 48000 personnes meurent prématurément à cause de la pollution atmosphérique chaque année en France ([150 dans l'agglomération bordelaise](#)), et la voiture représente le quart des émissions bordelaises de gaz à effet de serre, responsable du changement climatique. Or dans son Plan Climat, Bordeaux Métropole ambitionne de réduire la part modale de la voiture particulière de 59% à 45% d'ici 2020, autant dire demain...

En multipliant les axes routiers – un grand contournement, mais aussi de nouvelles 2X3 voies à l'étude dans d'autres parties de l'agglomération –, on risque d'arriver à l'effet inverse, comme cela se vérifie à chaque ouverture d'infrastructure routière. Inversement, contraindre davantage la place de la voiture entraîne [une véritable évaporation du trafic](#). A condition bien sûr d'offrir des alternatives à ceux qui ont besoin de se déplacer.

C'est l'ambition du schéma des déplacements de la métropole (SDODM), qui a acté cette année [la création de nouvelles lignes de transports en commun](#), notamment, ou du nouveau plan vélo, qui sera voté d'ici fin décembre. Mais ces politiques laissent encore trop de questions en suspens, comme l'avenir des boulevards ou la stratégie deux roues.

Rue89 Bordeaux vous présentera 10 pistes pour vraiment se ranger des voitures : certaines nécessitent de repenser ou de réhabiliter nos infrastructures existantes, d'autres mobilisent des moyens plus modestes, à commencer par de l'intelligence et de la coopération humaines.

# (1) Un plan pour donner priorité au vélo à Bordeaux

**En réactualisant son plan vélo, Bordeaux Métropole confirme son objectif de 15% de déplacements à bicyclette, mais le repousse de 2020 à 2030. Symptomatique d'une prise de conscience réelle, mais trop lente. Par Xavier Ridon et Simon Barthélémy.**

Lors de sa rentrée politique à la mairie de Bordeaux en septembre dernier, Alain Juppé [a indiqué](#) vouloir « conserver le huitième rang mondial de Bordeaux en tant que ville cyclable. » Seulement, en un an, la ville [a dégringolé dans ce classement](#) établi par le bureau d'études danois Copenhagenize. Elle se classait 4<sup>e</sup> en 2014.

Comment en est-on arrivé là ? Le [bureau d'études rappelle](#) que Bordeaux a fait un bond considérable il y a quelques années, mais que cette chute est due à une réorientation de l'action politique vers d'autres domaines. Or ce classement loue la dynamique et la volonté de développer la pratique, et non l'utilisation réelle des deux-roues comme mode de transport.

Le plan vélo lancé en 2012 prévoyait 30 millions d'euros d'investissements. L'objectif était clairement défini : 15% des déplacements dans l'agglomération devront se faire à vélo d'ici 2020. Ce qui signifie atteindre 415000 déplacements à vélo, quatre fois plus qu'en 2009 !

Énorme ? La marge de progression l'est tout autant quand on sait que, dans la métropole bordelaise, [41% des déplacements en voiture font moins de 3 kilomètres](#). A titre d'exemple, du centre-ville de Talence à la Place de la Victoire de Bordeaux, les 2,7 kilomètres sont parcourus en 9 minutes en voiture (s'il n'y a pas de bouchons, et sans compter le temps pour se garer) contre 12 minutes à vélo. Temps similaires entre les centres-villes de Bruges et d'Eysines séparés par 3,8 kilomètres.

## **Pour Juppé, 2017 rime avec bicyclette**

Et quand les trajets s'allongent en cœur d'agglomération, de Cenon à Mériadeck, par exemple, « les automobilistes vont 2,6 fois plus lentement que les cyclistes et 1,5 plus lentement que les utilisateurs des transports en commun », observait le [schéma de mobilité](#) voté en janvier par Bordeaux Métropole.

Ce dernier ne s'étendait pas sur les projets inaboutis du plan vélo : un réseau express (REVe) de 137 km pour 2017, l'aménagement d'un réseau intercommunal de 247 km (dont 70% réalisés d'ici l'année prochaine), 12000 nouveaux arceaux pour se garer dans les parkings ou sur la voirie, des stations Vcub en plus, la création de 8 maisons vélo...

Car, [ainsi que l'indiquait Rue89 Bordeaux en mars dernier](#), le budget n'est pas piloté globalement par Bordeaux Métropole, mais ses lignes de crédit sont déléguées à chaque commune. Or certaines peinent à mettre le grand braquet en faveur du vélo. Aussi, les associations s'inquiètent et font tinter leur sonnette d'alarme.

Alors, Alain Juppé l'a promis en septembre : 2017 rimera avec bicyclette, avec un plan vélo réactualisé par un vote de Bordeaux Métropole à la fin de l'année. Les arbitrages budgétaires sont en cours, indique Brigitte Terraza, vice-présidente en charge des mobilités alternatives. Si l'objectif de 15% de part modale vélo est confirmé, celui-ci est toutefois prudemment repoussé à 2030.

## **Le modèle danois**

Il ferait cette fois-ci en revanche, jure-t-on, l'objet d'un véritable consensus. Associations, techniciens et élus ont planché lors d'ateliers de mai jusqu'à la fin août – certains sont revenus conquis d'un voyage d'étude à Copenhague, où la part modale du vélo est de... 42%. Une grande ville qui n'est ni plus plate ni davantage pluvieuse que Bordeaux.

Un autre chiffre a marqué les observateurs au Danemark : quand un kilomètre fait en voiture coûte 75 centimes à la collectivité (en infrastructures, effets de la pollution sur la santé...), un kilomètre parcouru à vélo rapporte 25 centimes, parce que non seulement il coûte moins cher mais maintient en forme ! Les Danois ont bien compris que plus on pédale, plus on s'y retrouve.

*« Il n'y a pas 42% d'écologues à Copenhague, insiste Gérard Chausset, président (écologues...) de la commission transports de Bordeaux Métropole. Les gens l'utilisent car c'est le moyen le plus rapide d'aller d'un point A à un point B, et parce qu'on leur facilite la vie. A Bordeaux, nous partons de très loin : pendant 40 ans, rien d'autre n'a été fait sur la mobilité autre que de laisser la ville s'adapter à la voiture. Sur Bordeaux centre, le vélo a bien pris, c'est plus compliqué en deuxième couronne où il y a des grands espaces, des coupures urbaines, des routes pénétrantes, des pistes inabouties, des franchissements cyclables de la rocade... Il manque par exemple une liaison sécurisée et rapide entre Bordeaux et Mérignac, les deux principales villes de l'agglomération ! »*

### **Prendre de la place aux voitures**

L'insécurité règne aussi toujours en maître sur les boulevards où les maigres bandes cyclables sont coincées entre la circulation et un dangereux stationnement en épis. Brigitte Terraza confirme donc que la priorité va être donnée au bouclage d'un réseau « où les gens se sentent en sécurité » :

*« Avec les maires, nous avons repéré les discontinuités cyclables et identifié des priorités par territoires, notamment pour mailler entre elles les zones d'emplois, les écoles... Mais aujourd'hui on comprend bien que si on veut donner place au vélo, il va falloir en retirer à la voiture et c'est compliqué car ce qui crispe les gens, et donc leurs élus, c'est la circulation et le stationnement. Pour autant on n'a pas le choix : c'est quand on met le paquet sur les voies cyclables et qu'on complique la vie des voitures que les gens prennent le vélo. »*

Comment procéder ? En profitant de la mise en place du stationnement payant dans plusieurs communes pour rogner l'espace dédié aux bagnoles – on voit bien que lorsque les fameuses voitures ventouses s'en vont, il y a par endroits beaucoup plus de places que nécessaire. Ou encore en mettant des rues en sens unique pour les autos, et donner l'autre voie aux bus et aux vélos, en multipliant les contresens cyclables....

Des vélorues seraient aussi à l'étude. En janvier dernier, le conseil métropolitain avait acté ce type d'aménagements où la voiture est autorisée, mais le deux-roues prioritaire. La rue Jean-Renaud Dandicolle, entre le centre ville de Bordeaux et le Stade Chaban-Delmas, pourrait expérimenter ce système en devenant une zone 30.

### **De pont à pont**

Dans la même veine, l'expérimentation d'un pont de pierre sans voiture est toujours d'actualité. Elle n'avait pas été autorisée cet été mais pourrait l'être en 2017. Un changement définitif dépend toutefois de la livraison du pont Jean-Jacques Bosc, donc pas avant l'été 2019.

Toutes ces initiatives nécessiteront de la pédagogie et une signalétique efficace, car le diable se niche parfois dans les détails des nouveaux aménagements. [Rive droite, sur l'avenue Thiers](#) entre le pont de pierre jusqu'à Cenon gare, les voitures ont perdu une voie (sur les deux) dans chaque sens, ce qui profite conjointement aux bus et vélos.

*« Faute de signalisation, les cyclistes continuent à prendre le trottoir [où ils pouvaient déjà rouler, NDLR], observe Oriane Hommet, de Vélo Cité. Ceux qui vont vite vont préférer les couloirs de bus, alors que sur les trottoirs on doit ralentir. »*

On n'est pas non plus à l'abri de rétropédalages. L'association dénonce par exemple le projet de suppression de la piste cyclable sur le pont François-Mitterrand, au menu du fameux SDODM : afin de décongestionner ce dernier, l'ouvrage passerait à 2X3 voies grâce à la suppression de cette piste, sous prétexte que celle-ci est empruntée par 271 cyclistes par jour (dont seulement 70 pour des déplacements domicile travail), contre plus de 120 000 véhicules. Conclusions du schéma de mobilité voté en janvier dernier :

*« Étant donné le coût important de la construction d'un ouvrage franchissement spécifique (7 millions d'euros), le très fort rapport entre le nombre élevé d'automobilistes pénalisés chaque jour et la quantité faible de cyclistes concernés (440 automobilistes pénalisés pour 1 cycliste bénéficiaire), et les problèmes sanitaires liés au maintien d'une circulation cycliste dans une zone à émissions nocives maximales, il est proposé de transférer la circulation cyclable sur le Pont Jean-Jacques Bosc à échéance de la mise en service de ce dernier. »*

Si une majorité de cyclistes sondés par la métropole ne se disent pas pénalisés par un tel contournement, on peut cependant redouter que l'habitant de Lastrene ou Bouliac qui doit aller à Bègles (ou inversement), n'auront peut-être pas le courage de faire le détour par Floirac.

### **Des mobilités douces pour la rocade**

C'est en tous cas une preuve qu'à Bordeaux, la vélorution n'est pas pour demain, alors que selon Gérard Chausset, développer l'usage du deux roues tous azimuts est aussi utile aux automobilistes :

*« Les habitants de Blaye ou de Langon ne viendront pas à Bordeaux, en vélo, OK. Mais plus on crée de facilités pour les vélos dans le centre, moins il y a d'embouteillages et donc de difficultés pour les gens qui ne peuvent pas faire autrement que prendre leur voiture. Copenhague est la ville la moins embouteillée du monde ! Prioriser les mobilités douces peut donc contribuer à désengorger la rocade. »*

Le tout pour des investissements relativement modestes : aménager des pistes cyclables dans un quartier entier représente quelques millions d'euros, contre plusieurs centaines pour une nouvelle ligne de tramway ou un élargissement de rocade. Le montant alloué au plan vélo 2.0 sera-t-il suffisant ? Brigitte Terraza se dit optimiste à l'issue des arbitrages rendus.

Resteront alors quelques freins psychologiques à lever, comme la peur de (re)monter en selle ou les habitudes de confort prises en voiture – déposer ses enfants à l'école avant d'aller au travail, faire ses courses en rentrant... Des usages des transports qui peuvent aussi se faire avec des vélos cargos, pour lesquels Bordeaux Métropole maintiendra ses aides financières à l'achat. Va-t-on opter pour des coups de pouce ou des coups d'accélérateur ? On le saura à Noël.

## (2) Lever les barrières des boulevards aux transports propres

**Faut-il un tramway ou un bus à haut niveau de service sur les boulevards ? En proposant une solution permettant de réduire de plus de 20% le trafic auto, une étude de l'a'urba relance le débat sur l'avenir de cette autoroute urbaine, près de laquelle vivent le tiers des Bordelais, dans le bruit et la pollution.**

Souvenez-vous : en 2014, les boulevards deviennent un passage obligé de la campagne des élections municipales. Rival d'Alain Juppé, le président de la CUB (communauté urbaine de Bordeaux) qu'est encore Vincent Feltesse fait de la rénovation de cet axe saturé – entre 10 et 22000 véhicules/jour – une des priorités de son projet.

Le maire de Bordeaux lui emboîte le pas, promettant de requalifier les boulevards [à l'horizon 2024](#). Il y a en effet urgence : cette vaste avenue, jadis lieu de sorties très animée, est aujourd'hui, en dehors de quelques barrières très commerçantes, limitée à une vocation d'autoroute urbaine à 2X2 voies.

Aujourd'hui, 79100 habitants (soit 30% de la population bordelaise) y vivent, et il y en aura quelques dizaines de milliers de plus à la fin des programmes immobiliers des Bassins à flot et d'Euratlantique. Pour eux et les 48000 personnes qui y travaillent (le tiers des emplois de la ville), le trafic, le bruit et la pollution sont difficilement supportables, et le stationnement devient un casse-tête, avec le passage au payant de toute la zone intra-boulevards.

### **Banc public, ban public**

Or les alternatives à la voiture ont du mal à se faire une place : faute de couloir de bus (sauf sur quelques tronçons, vers la barrière de Bègles et Lescure), la fiabilité horaire des trois lignes qui les empruntent est hasardeuse ; les cyclistes y réfléchissent à deux fois avant de s'engager sur les bandes non sécurisées ; et il suffit d'indiquer que sur 13,6 kilomètres on ne trouve que 3 bancs publics et une sanisette, pour comprendre que l'endroit n'est pas fait non plus pour les piétons.

2 ans et demi après la réélection d'Alain Juppé, que s'est-il passé ? Pas grand chose. Entre les mains de Bordeaux Métropole et de sa nouvelle majorité de droite, le dossier est notamment suspendu à la question du mode de transport qui empruntera les boulevards, et son impact sur la circulation.

Vice-président de la métropole en charge des transports de demain, Michel Labardin plaide pour un tramway reliant sa ville de Gradignan à Cenon, via les boulevards et le pont Chaban-Delmas.

*« Aujourd'hui, la ligne B qui dessert le campus est saturée, et une nouvelle ligne de tram transversale serait très prometteuse en terme de fréquentation et d'augmentation du report modal, en prenant 15% à la voiture, souligne le maire de Gradignan. Alors que le tram D, dont le chantier a démarré, prévoit 20000 voyageurs/jour, le potentiel d'une telle ligne est de plus 72 000 voyageurs. »*

Mais son coût, de l'ordre de 400 millions d'euros, interpelle en période de vaches maigres pour les finances publiques. La délibération sur [le schéma de mobilité de la métropole](#) jugeait « pas suffisant » le bilan socio-économique du tram Gradignan-Cenon via les boulevards. En gros : trop cher... Elle estimait que ce projet « doit être étudié dans le cadre d'un programme plus vaste comprenant l'optimisation des lignes de bus structurantes pénétrant sur les boulevards (transformation des Lianes 2, 4, 5, 11, 15 et 16 en Lianes majeures), indispensable afin de diminuer la circulation automobile dans tout l'intra-boulevard et de permettre l'implantation d'un transport en commun en site propre le long des boulevards. »

Interrogé lors du dernier conseil de Bordeaux Métropole sur ce sujet, et sur la supposée priorité donnée au [prolongement de la ligne D du tramway](#), Alain Juppé renvoie à de nouvelles études complémentaires qui doivent être menées sur la conséquences sur le trafic de la réduction à deux fois une file de circulation, et sur la question du stationnement.

### **Réduire le trafic de 20 à 30%**

Ces points sont cependant évoqués dans un rapport de l'a'urba, en cours de présentation aux élus et encore non rendu public. Peut-être parce que l'une de ses principales conclusions déplait fortement aux partisans du tram...

*« Nous pensons qu'un bus à haut niveau de service (BHNS) serait plus adapté qu'un tramway, explique Jean-Marc Offner, directeur de l'agence d'urbanisme de l'agglomération. Ce n'est pas une question de mobilité, mais une manière de redonner de l'urbanité à ces boulevards devenus au fil du temps un tuyau à voiture. Leur largeur est contrainte – 25m de façade à façade. Pour maximiser l'utilisation de l'espace, donner une place plus significative aux piétons et aux vélos, tout en préservant les fonctions d'accessibilité, nous suggérons des couloirs bilatéraux de transport en site propre. C'est plus flexibles que de grande plateformes centrales ou latérales, car elles peuvent être utilisées pour des activités riveraines – en journée pour des livraisons, et le soir pour du stationnement. »*

Gros avantages d'un tel système : un investissement modeste – les couloirs de bus pourraient d'abord être simplement matérialisés par de la peinture -, des équipements rapides à installer, modulables et réversibles dans le temps. Surtout, les effets seraient importants à court terme : selon l'a'urba, on peut réduire le trafic automobile de 20 à 30% à l'horizon 2025-2044.

Comment ? En gardant dans un premier temps 2X2 voies, mais en réduisant leur emprise au sol (à 2,25 mètres par voie), ce qui libèrera de la place pour créer des couloirs de bus, et entrainera mécaniquement une baisse des vitesses. Puis en supprimant une voie de circulation en 2044.

### **« Mesures timides »**

En facilitant les correspondances aux barrières vers les transports en commun, en créant des aires de stationnement pour permettre aux automobilistes de basculer vers d'autres modes de déplacement, et en sécurisant enfin la piste réservée aux vélos, il n'est pas interdit de croire en une évaporation de la circulation automobile.

*« L'étude de l'a'urba est intéressante mais elle n'a pas vocation dans l'immédiat à devenir opérationnelle, balaye pourtant Michel Labardin. Garder 4 voies pour les voitures, plus 2 voies de bus c'est une mesure timide, qui semble ménager tous les utilisateurs, mais va créer de l'inconfort et de l'insécurité. Les boulevards sont bouchés de façon sévère, il faudra trouver une solution plus durable, et plus audacieuse, comme celle de l'aménagement des quais. »*

Le dernier mot devrait revenir à la Ville de Bordeaux. Adjoint d'Alain Juppé, Michel Duchène répond que « quelle que soit la philosophie d'aménagement choisie, il se fera par séquence. Il faudra faire des choix, et on les fera à partir des études. Nous ne sommes pas encore en phase opérationnelle. Mais il faudra un mode de transport collectif efficace, et des pistes cyclables confortables. »

Voilà en tous cas un dossier urgent qui devra peut-être attendre le ou la successeur d'Alain Juppé pour avancer.

### (3) Les pédibus à l'école de l'écomobilité

**Un kilomètre à pieds ça use, ça use... Mais c'est aussi bon pour la santé et pour la planète. Alors des systèmes d'entraide pour accompagner les enfants à l'école, les pédibus, se développent à Bordeaux Métropole. Mode d'emploi.**

Depuis quelques années, de plus en plus de Pédibus, ces systèmes d'entraide de ramassage scolaire alternatif à la voiture, se mettent en place dans la métropole et dans la région. Que ce soit via le réseau [Mille Pattes](#), créé en 2008, ou de manière spontanée à l'initiative de parents d'élèves soucieux d'instiller des principes écolos dès le plus jeune âge, ou encore via des plates-formes d'échanges internet, comme [Petit Bus](#), la formule connaît un certain succès.

Certes, les trajets maison-école sont encore dans leur grande majorité effectués en voiture : selon [l'enquête déplacements](#) réalisée en 2009 par la communauté urbaine de Bordeaux, sur les 2 548 521 déplacements motorisés quotidiens que comptaient l'agglomération, 11% concernent les trajets à motifs scolaires (écoles ou universités).

Les 83 enfants de la métropole bordelaise qui se sont rendus à l'école en Pédibus, durant l'année scolaire 2015-2016, selon les chiffres avancés par le réseau Mille Pattes, font donc bien l'effet d'une goutte d'eau dans cet océan de voitures. Sachant qu'à l'échelle de la région Aquitaine, ce sont environ 600 enfants qui ont pu s'adonner, matin et soir, aux joies de la marche à pied avec 480 parents mobilisés en 2015.

#### **Des enfants plus attentifs**

Pour autant, les défenseurs des Pédibus veulent y croire. Car en se servant de leurs jambes, ces 83 enfants, permettent, sur une année, d'économiser 16000 kilos de CO2, et d'éviter la circulation de 1753 voitures pour des trajets de moins de 2 kilomètres... Outre ses avantages écolos, la pratique du pedibus a le mérite de favoriser « lien social et éveil » chez les enfants.

*« Les instituteurs nous ont fait remarquer que les enfants qui venaient à l'école à pied étaient plus attentifs et mieux réveillés que ceux amenés en voiture », explique Dorothee Despaigne Gatti, la directrice du réseau Mille Pattes.*

Enfin, réduire les trajets en voiture vers l'école permet aussi de rendre plus sûr les abords des établissements scolaires avec moins de véhicules se garant tant bien que mal, et générant des embouteillages (double-file) ou des difficultés de passage sur les trottoirs.

Pour autant, si la pratique a de nombreux atouts, elle souffre d'un problème de pérennité.

*« Le pedibus ne fonctionne que grâce à l'engagement de parents bénévoles et motivés qui en assurent l'accompagnement, souligne Dorothee Despaigne Gatti. Et quand ces parents arrêtent, pour des raisons professionnelles ou parce que leur enfant rentre au collège, il est parfois difficile de trouver quelqu'un qui prend la suite, d'autant que les comportements sont de plus en plus à l'individualisme. »*

Une fâcheuse tendance que seules de vraies politiques publiques de sensibilisation pourraient infléchir, bien en amont de la mise en place des pedibus.

## (4) Vers des RER sur la ceinture ferroviaire de Bordeaux ?

**Créer de nouvelles gares à Talence et au Bouscat permettrait d'augmenter de plus de 50% la fréquentation des TER sur la voie de ceinture. Mais SNCF Réseau conditionne ces travaux à la réalisation des LGV au sud de Bordeaux. Les trains du quotidien vont-ils encore payer pour la grande vitesse ?**

La fréquentation des TER qui passent par la ceinture ferroviaire de Bordeaux pourrait augmenter de plus de 50% d'ici 2030, au prix de quelques investissements, dont la création ou la réouverture de deux gares. C'est ce qui ressort de l'étude commanditée par la région Nouvelle Aquitaine et Bordeaux Métropole, et réalisée par Egis (un cabinet du groupe Caisse des dépôts).

Selon ce document que Rue89 Bordeaux a pu consulter, le nombre de voyageurs qui empruntent quotidiennement les lignes du Verdon, de Bordeaux-Arcachon et de Bordeaux-Sud, passerait de moins de 3900 actuellement à jusqu'à près de 6500 : elles éviteraient par exemple aux passagers venant du Bassin de devoir aller jusqu'à la gare Saint-Jean pour repartir ensuite en tram ou en bus vers Talence. Un sacré gain pour les périurbains.

Cette prospective tient compte de la mise en service prochaine du [Triangle des Echoppes](#), carrefour ferroviaire permettant aux voyageurs du Médoc de s'arrêter à Pessac, ou d'y transiter.

### 100 trains sans arrêt

Le scénario le plus favorable (parmi les 8 étudiés dans ce rapport) est conditionné à l'ouverture de deux nouvelles gares : l'une au Bouscat, qui serait connectée à la future ligne D du tramway, et l'autre à Talence, la Médoquine. [Une association locale](#) milite pour la réouverture de cette gare aujourd'hui désaffectée, où passent chaque jour (sans s'arrêter, bien sûr) 100 TER de la ligne Bordeaux-Arcachon.

Ces deux gares pourraient accueillir respectivement 510 et 800 nouveaux usagers par jours, selon l'étude d'Egis. Elles s'ajouteraient aux autres arrêts de la métropole – Pessac, Pessac Alouette, Mérignac-Caudéran, Bruges, Blanquefort et Parempuyre -, sans pénaliser outre mesure les temps de transport (2 à 4 minutes supplémentaires sur des trajets de 30 minutes).

Certes, on est encore loin d'un report modal massif vers les TER des 80000 à 135000 automobilistes qui empruntent chaque jour la rocade, mais pour Claude Mellier, vice-présidente de Bordeaux Métropole en charge des infrastructures routières et ferroviaires, c'est un bon début.

*« Cette voie de ceinture est aujourd'hui sous-utilisée notamment parce qu'elle est totalement méconnue. Dès lors que les habitants de la métropole pourront intégrer le train dans leurs plans de déplacement, je pense qu'on peut avoir une progression beaucoup plus importante encore. »*



## **Guerre de tranchée**

L'élue communiste de Mérignac plaide pour le scénario offrant le meilleur potentiel d'augmentation du trafic TER, au prix d'investissements relativement modestes : 3,9 millions d'euros pour la halte TER du Bouscat, et de à 13,3 millions pour la Médoquine.

Se disant sur la même ligne que Christophe Duprat, le vice-président d'Alain Juppé en charge des transports à la métropole, elle dénonce en revanche les réserves posées par SNCF Réseau : la branche de SNCF en charge des infrastructures conditionne en effet l'ouverture de la Médoquine à la mise en service des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax (GPSO, le grand projet ferroviaire du Sud Ouest).

*« SNCF Réseau affirme que sur la ligne Bordeaux-Arcachon, la tranchée de Talence est saturée, et qu'on ne peut pas mettre des trains supplémentaires au risque de bloquer la circulation, traduit Claude Mellier. En créant une nouvelle ligne, la LGV va libérer des sillons et donc permettre davantage de passages pour les lignes de ceinture. Mais c'est impossible de lier l'avenir des TER à ces LGV pour lesquelles aucun financement n'est dégagé au niveau de l'Etat ! Et la SNCF ne veut pas investir car les terrains qu'il faudrait utiliser sont dans un secteur urbanisé, donc chers. »*

Jointe par Rue89 Bordeaux, SNCF Réseau n'a pas répondu à nos questions. Vice-président en charge des transports de la région Nouvelle Aquitaine – commanditaire de la SNCF pour le réseau TER -, Renaud Lagrave dit avoir « tendance à croire SNCF Réseau quand ils disent que l'ouverture de la gare de Talence est techniquement impossible avant la mise en service de GPSO. Mais comme je l'espère, les travaux auront lieu pour relier en TGV le nord et le sud de l'Europe, et les travaux sur la ceinture de Bordeaux seront faits en suivant. »

## **Se serrer la ceinture**

A titre de comparaison, les seules études pré-opérationnelles pour les LGV vers Toulouse et l'Espagne vont coûter 45 millions d'euros, dont 5,6 millions pour Bordeaux Métropole. De l'argent sera ainsi vraiment dépensé pour un projet sur lequel pèse encore de sérieuses incertitudes, à commencer par son financement (9,2 milliards d'euros).

En attendant les LGV, les trains du quotidien doivent-ils se serrer la ceinture ?

*« On a signé pour 700 millions d'euros de travaux, et 40 millions de plus en contrat de plan Etat-région, conteste Renaud Lagrave. Qu'on ne nous dise pas que les trains du quotidien ne sont pas notre priorité, je pense qu'on fait le job. »*

Le bras droit d'Alain Rousset renvoie en revanche la SNCF dans ses cordes :

*« Je mets une pression ininterrompue sur la régularité et les suppressions de trains intempestives, intolérables pour des gens qui l'utilisent pour travailler. Car aujourd'hui les résultats sont là : la fréquentation des TER a baissé de 3% en 2015, ce qui est inacceptable au regard de tous les investissements qu'on fait. »*

Avec 700 trains supprimés en 2015, parfois pour cause de manque de conducteurs, la ligne Bordeaux-Le Verdon fait figure de mouton noir. Pour mieux desservir la métropole, il faudra commencer par améliorer les transports des Médocains.

## (5) Entraîner les périurbains girondins dans les bus et les trains

**Malgré le développement de l'offre de TransGironde, les transports peinent à suivre la hausse de la demande périurbaine. Pour séduire les automobilistes, des améliorations de service, comme des horaires plus tardifs, peuvent être instaurées.**

L'ouverture de la nouvelle ligne TransGironde Créon-Campus/CHU de Bordeaux sera à n'en pas douter la dernière. Le département de la Gironde va perdre le 1<sup>er</sup> septembre prochain son pouvoir sur les transports du fait de la loi NOTre. Il lui restera bien la possibilité d'agir sur les vélos et les aires de covoiturage, mais les cars interurbains rejoignent eux la région, qui pilote déjà les TER.

Le département peut se vanter de rendre un dossier « propre » avec une augmentation impressionnante de la fréquentation. En deux ans, le nombre de voyageurs en TransGironde a doublé, passant d'environ 900000 à 1,7 millions de voyages annuels.

Le pari du conseil départemental, lancé en 2012, a visiblement fonctionné : faire un tarif unique à 2,60 euros l'aller, 4,20 l'aller/retour. Anne-Laure Fabre-Nadler, vice président écologiste en charge des mobilités au département, s'en félicite :

*« Quand on vient de Langon ou du Médoc et qu'on doit faire 40 kilomètres pour le travail, les gens se sont laissés séduire avec des abonnements très peu chers car il y a aussi une part prise par l'employeur. Et quand vous doublez la population qui utilise les cars, vous n'y perdez pas. Citram [société délégataire] a plutôt vu ses marges augmenter. Cela a fidélisé la clientèle. »*

### Plus de bus tardifs

Même en dehors de l'été, la ligne 601 Bordeaux-Lège Cap Ferret a ainsi dû augmenter sa cadence (de 30 à 20 min aux heures de pointes). Avec un budget transports qui reste constant (63 millions d'euros), la Gironde a développé ses « e-c@r », 24 cars où le wifi, la presse du jour et des prises électriques attendent le voyageur et qui se rechargent grâce aux panneaux solaires sur le toit. Ils roulent sur les lignes 601 et 501 (Bordeaux-Cadillac/Langon).

Seront-ils bientôt disséminés sur tout le département ? Pas franchement, au risque de se brûler les ailes budgétaires. Le e-c@r est « le double du prix à l'achat », précise Anne-Laure Fabre-Nadler.

Seulement, si les cars départementaux sont très demandés, il ne faut pas quitter trop tard son boulot si on veut pouvoir rentrer chez soi. La plupart des derniers cars partent peu après 19h, mais le 601 pour Lège-Cap Ferret quitte la gare Saint-Jean à 17h15, et le dernier 501 part de la place Stalingrad en direction de Langon à 17h05... Au mieux, on peut partir de Bordeaux à 20h pour rallier Pauillac ou Lacanau.

*« Beaucoup de progrès ont été faits dans le transport par autocar, mais la marge de progression est importante, surtout sur cette question des retours tardifs, estime Gérard Chausset, président de la commission transports de Bordeaux Métropole. Si vous habitez à Blaye ou Langon et que vous venez tous les jours à Bordeaux pour le travail, vous êtes obligé de prendre votre voiture. Des derniers cars à au moins 20h ou 22h permettraient à ceux qui le souhaitent de profiter d'un début de soirée à Bordeaux, d'aller au cinéma... Ce sont ces niches de voyageurs qu'il faut aller chercher, en proposant également des cars express, qui ne s'arrêteraient pas partout et permettraient de ne pas faire Bordeaux-Blaye en 1h33. »*

Réponses d'Anne-Laure Fabre-Nadler :

*« On essaie de les pousser au maximum mais c'est une des limites financières de l'exercice. Le réseau TransGironde est arrivé à son maximum, je crois. Concernant les « bus rapides », je crains que ce soit difficile pour beaucoup d'usagers de voir passer des cars qui ne s'arrêtent pas. »*

### **Meilleure coordination bus-TER**

L'élue girondine rappelle qu'à son arrivée, une de ses premières décisions a été de fermer les lignes de rabattements vers les gares TER :

*« Certaines n'avaient qu'un voyageur par semaine, voire par mois ! Celui-ci coûtait ainsi 24000 euros par mois, sur une ligne de rabattement dans le Sud Gironde qui conduisait à la gare de Langon. »*

Ces lignes n'avaient pas trouvé leur public à cause notamment du manque de régularités des lignes SNCF, selon la vice-présidente du conseil départemental. On peut espérer une meilleure coordination lorsque la Nouvelle Aquitaine gèrera à la fois les cars TransGironde et les TER – un syndicat mixte régional est en cours de préparation et pourrait aussi intégrer TBM, si Bordeaux Métropole valide cette option d'autorité organisatrice commune des transports.

Cependant, cela ne résoudra pas les difficultés auxquelles sont confrontés les périurbains qui prennent le train, actuellement illustrées par [les TER Bordeaux-le Verdon](#), et Bordeaux-Saintes, via Saint-André de Cubzac. La ligne 17 est chaque jour empruntée par 1200 voyageurs – sa fréquentation a augmenté de 120 % entre 2002 et 2012.

### **Vitesse en berne**

Celle-ci est désormais sous surveillance de la région, interpellée par les nombreuses suppressions de trains et retards liés aux travaux à la gare Saint-Jean et sur le pont Eiffel de Saint-André-de-Cubzac. Ces problèmes conjoncturels ont selon la FNAUT (fédération des usagers des transports) été mal anticipés par la SNCF, qui aurait pu faire circuler des rames plus capacitaires. D'où le coup de gueule de Renaud Lagrave, vice-président de Nouvelle Aquitaine en charge des transports :

*« Outre les problèmes de ponctualité qui empêchent les gens qui travaillent de prendre le train, l'état des voies impose des limitations de vitesse, qui font que beaucoup de gens se disent que ça ne vaut plus la peine de prendre le train, faute de temps de parcours à peu près décents. Bien entretenir les voies demanderait un plus gros effort de l'État, qui, en France, finance 30% des infrastructures ferroviaires, contre 55% en Allemagne et plus de 60% en Grande-Bretagne. »*

Beaucoup plaident en outre pour une mise en concurrence de la SNCF sur les lignes régionales.

## **Plus de 60 kilomètres de déplacement**

Mais les efforts qui pourraient être faits par des entreprises, par la région ou le département ne peuvent en revanche pas entièrement contrebalancer la marche imposée par la métropolisation. Car si l'agglomération bordelaise regroupe la moitié de la population du département, elle concentre près de [69% des emplois du département](#).

Résultat : si le trafic à Bordeaux est majoritairement intramétropolitain (à 75%), celui venant des zones périurbaines augmente comme l'a montré un [récent rapport de l'Insee](#).

*« Ainsi, les habitants de communes à l'extrême sud de l'aire urbaine de Bordeaux ont les déplacements domicile-travail les plus importants (médiane comprise entre 60km et 75km) », indique le rapport.*

Le coût [des logements](#) et l'injonction à la mobilité obligent donc les salariés (principalement les couples avec jeunes enfants) à s'éloigner toujours plus de leur lieu de travail. Accroître l'offre de logements abordable ou développer le télétravail seraient donc de sérieuses alternatives aux incessants et chaotiques déplacements pendulaires.

## (6) Ces boîtes de bons conseils pour faire bouger leurs salariés

**Mettre un peu d'humain dans les rouages est toujours efficace : en recrutant des conseillers mobilité, ou mettant simplement ce sujet sur la table, des entreprises publiques et privées de Bordeaux Métropole parviennent à détourner de nombreux salariés de la voiture solo.**

C'est une entreprise pilote en matière de transports, et pas seulement parce qu'elle donne dans le secteur de la logistique. Geodis Distribution et Express, qui emploie 250 personnes à Bruges, fait beaucoup de communication interne « pour trouver avec les salariés des solutions alternatives à la voiture individuelle », explique Martial Bougeant, son responsable production :

*« Notre entreprise tourne 24h/24h, et se trouve dans la zone de fret très mal desservie par les transports en commun – il y a un bus qui passe quelques fois par jour, mais ne fonctionne pas le soir. On a commencé à sensibiliser les gens pour qu'ils fassent du covoiturage dès qu'un déplacement professionnel leur permettait de se greffer dans une voiture. Cela représente plusieurs intérêts : des économies, plus de sécurité car les personnes ne sont pas seules au volant, et moins de pollution ».*

En 2014, société remporte en 2014 le [Challenge de la mobilité](#), avec 55 participants sur 188 salariés (à l'époque).

*« Cela a beaucoup servi car nous avons alors mis en relation des personnes qui ne l'avaient pas forcément imaginé, poursuit Martial Bougeant. On continue aujourd'hui de le faire, en repérant les salariés qui habitent à proximité les uns des autres, ou qui ont les mêmes plages horaires. Quand on réfléchit bien, qu'on pose les choses sur une carte, et qu'on sensibilise les gens, des solutions se mettent vite en place ».*

Le Challenge de la mobilité, initié par l'Ademe (et dont les résultats 2016 seront présentés ce mardi), a de vrais effets là où il est mené : selon une enquête réalisée auprès des participants, 57% des salariés automobilistes se reportent depuis régulièrement (au moins une fois par semaine) vers d'autres modes de transports.

### **L'hôpital prend soin de ses déplacements**

A Geodis, estime Martial Bougeant, 10% des employés covoiturent, et la société envisage de leur proposer une plateforme commune avec les autres boîtes de la zone de fret. L'éventualité de passer [par l'application Boogi](#), comme vient de le faire le Plan de déplacement interentreprises (PDEI) de l'aéroparc de Mérignac, a un temps été évoquée.

Outre Geodis, le [Club de la Mobilité](#), qui regroupe la CCI, Bordeaux Métropole et l'Ademe, observe quelques bons élèves parmi les grandes entreprises de l'agglomération.

Le CHU (centre hospitalier universitaire) de Bordeaux dispose ainsi depuis 2011 d'un conseiller mobilité pour ses 14000 salariés. Sa mission : réduire la part modale de la voiture, qui s'élevait alors à 70% chez ses agents ! Après deux plans d'action, plus de la moitié des professionnels se déplacent désormais en mode alternatif à la voiture individuelle pour leurs trajets domicile travail.

Un pacte mobilité vient d'être conclu entre le CHU et Bordeaux Métropole pour favoriser les modes doux chez les salariés, mais aussi les patients de l'hôpital. Il prévoit des engagements mutuels tels que l'aménagement de places de stationnements dédiées au co-voiturage ou la subvention par la collectivité de l'achat de vélos électriques pour les agents. Mais aussi, même si cela ne figure pas dans la délibération votée par le conseil de Bordeaux Métropole, la fiabilisation de la Lianes 8, le bus entre Gradignan et Pellegrin.

*« Nous travaillons aussi beaucoup avec Getrag Ford sur l'accessibilité des salariés en transport en commun, indique Estelle Régnier, responsable du pôle mobilité de la CCI de Bordeaux, et co-animatrice du Club de la Mobilité. L'entreprise va en effet voir arriver en décembre le prolongement vers Blanquefort de la ligne C. Elle veut anticiper en mettant en avant les cheminements doux entre l'arrêt de tram et ses locaux, et en veillant à leur bon éclairage. »*

### **Ces boîtes qui déménagent**

Getrag Ford devrait d'ailleurs être prochainement signataire d'un Pacte de mobilité avec la métropole, tout comme la Caisse des Dépôts, en vue cette fois de préparer [l'arrivée de ses salariés à Euratlantique](#).

Un déménagement est en effet souvent une bonne occasion pour les entreprises de faire aussi bouger les habitudes de leurs salariés. En s'installant dans de nouveaux locaux l'an dernier, Geodis a « pensé à des solutions sérieuses pour les gens qui viennent à deux roues », reprend Martial Bougeant :

*« Nous avons doublé l'usage du vélo simplement en créant un vrai abri, avec des arceaux. On s'est rendu compte que cela rassurait beaucoup les salariés d'avoir leur biclou dans un lieu abrité. Il y a une trentaine de places, souvent pleines. »*

Les deux-roues ont la cote auprès des salariés, d'après le « centre marketing » créé cette année par la direction mobilité de Bordeaux Métropole pour intervenir notamment auprès des entreprises de l'agglomération : la moitié des questions posées à leurs deux conseillers pour résoudre les problèmes de déplacements concerne en effet le vélo. Elles visent en particulier la création de pistes sécurisées, ou la résorption des discontinuités cyclables.

*« On croit beaucoup à ces conseils individuels, souligne Estelle Régnier, du Club de la Mobilité. Car souvent le salarié ne s'est pas posé les bonnes questions, et cela permet de déverrouiller certaines problématiques ».*

### **Le réflexe du parking**

Si agir sur les comportements paraît plus rapide et moins coûteux que d'intervenir sur les infrastructures, ce n'est pourtant pas le premier réflexe des entreprises, regrette Estelle Régnier :

*« Quand la clinique de Bordeaux Nord s'agrandit, par exemple, elle ne se pose pas instantanément le problème du changement de comportement de ses salariés, mais se demande où trouver et construire des parkings, et va voir la collectivité pour le faire. »*

Avec succès, puisque Bordeaux Métropole va construire un parking silo de 248 places, pour 3,4 millions d'euros (hors taxes)...

Et lorsque les entreprises n'ont aucune contrainte en terme d'espaces ou de règlements d'urbanisme, c'est souvent open bar : pour sa [nouvelle usine de Mérignac](#), Thales a d'abord construit 1700 places de stationnement pour ses 2000 salariés, avant d'instaurer un plan de déplacements d'entreprise (PDE) pour favoriser les mobilités alternatives.

## Préparer les cerveaux

La création de PDE, dont une trentaine seulement sont en vigueur dans la métropole bordelaise, n'est pas encore obligatoire. Elle ne le sera qu'au 1<sup>er</sup> janvier 2018 pour toutes les entreprises de plus de 100 salariés.

*« C'est une opportunité, mais on ne sait ce que cela va changer énormément de choses, estime Alain Besançon, de l'Ademe. Ce qui fait bouger les lignes, c'est le couple incitation – contrainte. »*

Certaines entreprises expérimentent [l'indemnité kilométrique vélo](#). Bordeaux Métropole, par exemple, paye l'intégralité de l'abonnement aux transports en commun à ses salariés, quand l'obligation légale pour les entreprises est d'une participation de 50%. La collectivité a aussi mis en place un système de points pour les automobilistes, favorisant ceux qui covoiturent ou ont de vraies contraintes (longs déplacements, enfants à déposer à l'école...).

Malgré tout, à la direction mobilité de la métropole, on observe que le conseil départemental, associé à l'agglomération dans le cadre d'un plan de déplacement inter-administrations, arrive à un report modal plus important parce qu'il dispose de moins de places de parking...

Mais il y a d'autres arguments qui portent, se félicite Alain Besançon :

*« Quand on a préparé les cerveaux au changement, ça passe un peu mieux. La question de l'activité physique est souvent décisive, lorsqu'on rappelle que marcher ou prendre son vélo, c'est participer à son bien être physique et mental. »*

Le travail, c'est la santé, surtout quand pour y aller on pédale ou on marche à pied.

## Le retour des ambassadeurs du vélo

Bordeaux Métropole relance cette année ses « ambassadeurs du vélo » : une trentaine de jeunes en service civique chez Unis-Cité, vont à la rencontre des gens, et peuvent répondre aux demandes du grand public. Ils accompagnent les néo-cyclistes sur des trajets, et les aider ainsi à lever des peurs et identifier des itinéraires malins.

## (7) Quand Bordeaux flashe sur l'autopartage

Entre amis et voisins, au sein d'une association ou via des sociétés spécialisées comme Drivy ou Citiz, l'autopartage (prêt ou location de voitures) démocratise. Voici quelques initiatives bordelaises.

### L'autopartage fait maison

Charles\* et Catherine\* (les prénoms suivis d'une \* ont été changés) n'ont plus de voiture. Ce couple habitant Bordeaux se déplace tous les jours à vélo, pour accompagner leurs enfants à l'école comme pour leurs trajets professionnels – un peu plus de 20 minutes pour pédaler du Grand Parc à Talence, par exemple. Depuis 3 mois, quand ils ont besoin d'un véhicule pour partir en virée, ils empruntent celui de copains (et voisins), Magalie\* et Hatim\*.

Ces derniers ont acheté une voiture neuve, mais préfèrent garder leur vieille Laguna pour des besoins professionnels très ponctuels. En attendant (peut-être) de s'en débarrasser, ils laissent leurs amis s'en servir, contre participation modeste aux frais de parking et d'assurance – 27 euros par mois, plus éventuelles charges d'entretien, très loin du coût de possession d'une voiture, estimé à [4 350 € par an](#).

*« Lorsque notre Toyota est tombée en panne l'an dernier, nous avons décidé de participer à l'opération ["Sans ma voiture"](#) pour voir comment on pouvait fonctionner, témoigne Charles. On faisait déjà la plupart de nos déplacements quotidiens à vélo, l'enjeu était plutôt de voir comment on pouvait faire pour accompagner nos enfants à leurs activités le mercredi, et partir en week-ends ou en vacances. Au final, nous utilisons la voiture de nos amis une fois par semaine, et c'est amplement suffisant. »*

Quant à Magalie et Hatim, qui ont une place dans un parking souterrain pour leur première voiture, la participation de leurs amis permet notamment de payer le stationnement en surface (au tarif résidentiel) de leur Renault.

De tels systèmes « maisons » d'autopartage entre particuliers se multiplient. Selon des chiffres qui commencent à dater (2013), en France, 26 256 véhicules seraient en autopartage, dont 90% en location par des particuliers (via des plateformes comme Drivy). Ils sont encouragés en cela par certains assureurs, qui proposent d'intégrer d'autres particuliers à une police, parfois sans surcoût. Le ministère du développement durable a réalisé [un guide à ce sujet](#).

### L'autopartage associatif : l'exemple de Trucaroulettes

Mais il s'en crée à de plus grande échelle. Une vingtaine de militants écolos vivant entre Bordeaux et Talence se sont par exemple cotisés pour acheter en commun un véhicule utilitaire. Ils mettent actuellement au point les statuts de leur association, Trucaroulettes, qui en sera propriétaire, et autogérée.

*« C'est quasiment le même projet coopératif qu'[Autocool](#) à ses débuts, synthétise Frédéric, Talençais de 37 ans parmi les initiateurs du Trucaroulettes. L'objectif est double : réduire le nombre de véhicules à moteurs en circulation, et le kilométrage réalisé en voiture, d'une part. D'autre part, permettre à des gens qui n'ont pas beaucoup de moyens d'accéder à la mobilité indépendamment de la possession d'une auto. Parmi nous, certains sont déjà adhérents à Citiz, d'autres n'ont pas de quoi se payer ce service d'autopartage. Et un véhicule utilitaire, c'est ce qui manque le plus aux gens de notre réseau, pour faire de la récup' à droite à gauche ou des déménagements. »*



Selon Frédéric, bibliothécaire de métier, la grosse difficulté du projet n'est pas de trouver le budget, mais « le contrat d'assurance autorisant un usage collectif du véhicule » :

*« Si c'est possible d'assurer nominativement plusieurs utilisateurs d'une voiture partagée, c'est deux à trois fois plus cher, et plus compliqué, de le faire pour l'ensemble des adhérents d'une association. Cela soulève beaucoup de problèmes sur les conditions administratives – combien d'années de permis ou de période sans accident les usagers doivent ils avoir derrière eux, par exemple. Nous devons donc préparer les statuts de l'association en conséquence. Mais ce n'est pas grave : plus de gens feront ces démarches, plus ce sera simple pour les suivants. Cela nous intéresse de revenir à de l'autopartage à but non lucratif, contrairement à des systèmes comme Koolicar et Drivy, même si ceux-ci contribuent au développement de l'usage. »*

Trucarouettes est ouverte à de nouveaux adhérents, et se propose aussi de partager des véhicules sans moteur, type vélo cargo.

### **Les services d'autopartage toujours plus nombreux et connectés**

Des [entreprises d'autopartage entre particuliers](#) évoluent à Bordeaux depuis plusieurs années, avec succès. Le N°1 français (et européen) du secteur, Drivy, comptabilise par exemple 550 voitures à louer sur la métropole, contre 400 il y a 1 an. Depuis début 2016, environ 3000 locations sont passées par ce service.

Et la société française vient de lancer une technologie d'ouverture des voitures par smartphone, Drivy Open, qui permet de réserver et d'emprunter un véhicule sans avoir à croiser le propriétaire pour l'échanger des clés. 8 voitures sont équipées de ce système à Bordeaux, dont [cette Clio](#), louée 33 euros par jour.

Le déploiement des technologies facilitant l'accès aux véhicules est un enjeu important pour les services d'autopartage. Après Strasbourg et Toulouse, la coopérative Citiz Bordeaux pourrait très prochainement importer « Yea ! » une formule de voitures en libre service, sans station ni réservation, et accessible 24h/24 grâce (aussi) à une application sur smartphone.

*« L'autopartage en free floating permet comme Bluecub aller d'un point A à un point B et de pouvoir laisser la voiture n'importe où dans un secteur autorisé, qui pourrait être l'intérieur des boulevards, explique Nicolas Guenro, directeur général de Citiz Bordeaux. Cela répond à deux critiques récurrentes qui nous sont faites sur l'obligation de réserver, et celle de rapporter la voiture à la même station. »*

Selon Nicolas Guenro, le free floating est « une activité à forte croissance qui attire beaucoup de nouveaux usagers » : en 6 mois, Citiz Toulouse a triplé son nombre d'inscriptions, passé de 20 à 60 par mois. Outre le côté nouveauté geek, c'est aussi parce que les voitures Yea! (rouges) sont plus voyantes et peuvent être plus proches des domiciles des utilisateurs que les stations Citiz.

Si la coopérative bordelaise décide d'adopter ce système, elle ajoutera une vingtaine de voitures à sa flotte actuelle de 66 voitures. De quoi augmenter une offre déjà conséquente depuis [le déploiement de BlueCub](#) sur Bordeaux Métropole.

*« Mais la concurrence profite à tout le monde, estime Nicolas Guenro. La preuve, notre chiffre d'affaires est en progression de 15% alors que nous n'avons jamais eu autant de concurrence ! Pour nous, le concurrent, c'est l'achat d'une voiture. Plus les sociétés d'autopartages élargissent le gâteau, plus les gens prennent le risque de ne plus avoir de véhicules car ils savent qu'ils auront une gamme de services assez importante à leur disposition. »* S'ils ont en plus des voisins ou des amis coopératifs, acheter une nouvelle voiture va vraiment devenir has been.

## (8) Le télétravail déboule enfin dans l'entreprise

**Travailler chez soi ou dans un tiers lieu devient une vraie alternative pour diminuer le nombre de voitures sur les routes. 83% des salariés de la région y sont favorables, et de plus en plus d'entreprises s'y mettent.**

Est-il encore nécessaire d'aller au bureau tous les jours pour faire ses heures ? Entre les portables, les messageries instantanées, Skype... on est plutôt bien équipé pour devenir un travailleur nomade.

En 2013, une [enquête réalisée par le conseil régional](#) révélait que 83 % des salariés aquitains y étaient plutôt favorables, même si seulement 20 % d'entre eux le pratiquaient déjà. Mais pas de manière toujours officielle. Le télétravail pourrait concerner 400 000 à 500 000 personnes en Aquitaine. Où le bât blesse-t-il alors ? La confiance... Certaines entreprises ont du mal à lâcher leurs salariés.

Mais les choses changent. Doucement, selon l'Ademe, car les impacts ne sont pas mesurables, mais sûrement. Il y a deux ans, [Rue89 Bordeaux s'était déjà interrogé sur le sujet](#), et nous avons eu du mal à trouver des entreprises concernées. Aujourd'hui, [la Coopérative des tiers-lieux](#) estime que 53 % des coworkers répartis sur les 154 tiers-lieux que compte la Nouvelle Aquitaine sont des salariés en télétravail.

*« On désespérait un peu, reconnaît Lucile Aigron, co-fondatrice de la coopérative, mais maintenant qu'il y a un maillage de tiers-lieux intéressant, les entreprises y viennent. »*

L'Arrêt Minute, premier espace de coworking rural initialement installé à Pomerol, a même dû lâcher ses 80 petits m<sup>2</sup> pour deux sites à Libourne et Coutras de 400 m<sup>2</sup> au total. Histoire de pouvoir accueillir tout le monde. Et parmi les 35 coworkers, 6 sont des salariés. C'est un bon début.

### « Je n'ai perçu aucun frein »

Responsable grands comptes chez la société de marketing Koba, Grégory en fait partie. Il a sauté le pas il y a un an, après plusieurs années d'allers-retours entre Saint-Germain-du Puch et Pessac, soit 80 kilomètres par jour.

*« J'avais entre 1 heure et 1 heure et demi de trajet soir et matin. Aujourd'hui j'ai une heure de plus pour travailler et une heure de plus pour ma vie personnelle. »*

Grégory n'a pas fait les choses à moitié puisqu'il s'est mis en télétravail à temps plein.

*« De Libourne, je peux facilement aller à Paris pour les réunions au siège et quand les clients veulent voir le site de production à Pessac, je leur donne rendez-vous en dehors des heures de pointe. J'ai même pu déménager après Libourne pour avoir une maison plus grande et moins chère ! »*

Et cette demande est passée comme une lettre à La Poste. « Je n'ai perçu aucun frein. »

Les choses changent... A commencer par la culture d'entreprise. C'est le cas chez GT Location, une société de transport de 1 700 salariés répartis sur tout le territoire et dont le siège est à Bassens. 90 % des salariés sont des chauffeurs et ne sont pas concernés par le télétravail.

*« Nous sommes une entreprise libérée, insiste Manelle Ghassiri, juriste. C'est une nouvelle dynamique dans notre culture d'entreprise mise en place depuis trois ans par notre PDG, et le télétravail en fait partie. »*

## **Règles de l'art**

Boostée par l'aide accordée par le conseil régional en 2014 et 2015 – prise en charge de la moitié des frais engagés pour la mise en place du télétravail, un coût évalué à 1370 € par salarié – GT Location a formé et informé ses salariés et a ouvert la possibilité de télétravailler. Quinze personnes se sont manifestées. Pas l'hémorragie, donc, que pourraient craindre certaines entreprises.

*« Ça se faisait un peu chez les dirigeants. Maintenant, c'est ouvert à tous les employés », précise Manelle Ghassiri.*

Le bilan est bon. Les équipes craignaient que cela ne devienne compliquer pour se réunir, « mais nous avons anticipé des difficultés qui ne se sont pas produites », avoue Manelle. Et pas d'abus non plus au niveau des absences car les télétravailleurs sont physiquement présents quatre jours sur cinq.

Cerise sur le gâteau chez GT : tout est fait dans les règles de l'art. Les salariés ont un avenant sur leur contrat et disposent de matériels – ordinateur, téléphone portable, imprimante et même une chaise ergonomique, si besoin ! – pour travailler correctement depuis chez eux.

## **Des heures de transports évitées**

La région a accompagné quatre entreprises en deux ans. La collectivité a elle-même poursuivi sa démarche initiée en novembre 2013.

*« La loi du 12 mars 2012 a autorisé la fonction publique à pratiquer le télétravail, et cela correspond à notre politique de généralisation du haut débit et de diminution des gaz à effet de serre », expliquait il y a deux ans, Corinne Garmendia, directrice des ressources humaines adjointe au conseil régional d'Aquitaine.*

Vingt-trois agents étaient alors devenus télétravailleurs. Aujourd'hui, sur le site de Bordeaux, ce chiffre a doublé, puisque 47 agents télétravaillent une partie du temps. Et les enseignements tirés de cette expérimentation sont bons : 73% des managers constatent que la qualité de leur travail reste identique, voire meilleure pour 27% d'entre eux.

Leur manière de se coordonner est satisfaisante, voire très satisfaisante, pour 97% des télétravailleurs et des managers. L'enquête démontre que le télétravail engendre une augmentation de la motivation de 86% des salariés concernés, et 82% d'entre eux n'éprouvent pas de sentiment d'isolement. Et surtout, l'objectif est atteint : 59% des télétravailleurs économisent entre 2 et 3 heures de trajet par jour.

Des salariés heureux, moins de monde sur les routes... Que demander de plus ? Et pour être bien sûre de convaincre tout le monde sur le sujet, La Région s'est engagée au niveau national dans l'élaboration du programme de soutien au télétravail mis en place par le Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET). Le développement d'un simulateur d'impact du télétravail pourrait être élaboré et testé en Nouvelle-Aquitaine.

## **(9) Prendre (vraiment) le virage du covoiturage**

**Bordeaux Métropole va expérimenter à Mérignac une voie de bus également autorisée au covoiturage. Certains regrettent toutefois l'occasion manquée d'une voie réservée sur la rocade.**

En 2017, le couloir de bus sur la nouvelle avenue Marcel-Dassault, à Mérignac, sera aussi ouvert aux covoitureurs. Le principe de cette expérimentation a été validé par l'Etat, et pourra s'appliquer après signature d'un arrêté municipal par le maire de Mérignac.

L'avantage est limité – l'avenue fait 1,3 km de longueur – mais indéniable, puisque cet axe à 2X1 voies (plus deux voies de bus) flambant neuf est très fréquenté aux heures de pointe : il dessert notamment les [usines de Thales](#) et [Dassault](#), et traverse la zone aéroportuaire où travaillent 35000 personnes.

Des panneaux seront installés pour signifier que la circulation ne sera autorisée qu'aux voitures transportant au moins deux personnes. Aucun système spécifique de contrôle n'est pour l'instant prévu, si ce n'est une présence policière au démarrage du dispositif.

Si la voie réservée sur l'avenue Marcel-Dassault sera une première en France, elle aurait pu être plus spectaculaire et décisive encore. Alors que [la métropole bordelaise a longtemps envisagé](#) d'expérimenter un tel axe réservé au covoiturage et aux transports en commun sur la rocade, l'élargissement de celle-ci à 2X3 voies a été une occasion manquée.

Les études réalisées montraient pourtant que passer d'une moyenne de 1,22 occupant par véhicule sur le périph bordelais (soit 6 personnes dans 5 voitures) à 1,4 occupant (soit 7 personnes pour 5 voitures), suffirait à réduire le trafic de 15%, et de mettre fin aux bouchons.

### **La troisième voie réservée enterrée**

Suite à un séminaire sur la rocade, qui s'est tenu le 1er juillet 2015 à Bordeaux, l'idée d'une 3<sup>e</sup> voie prioritaire a pourtant été enterrée sans tambour ni trompette : « Si les perspectives existent, elles sont de long terme et ne doivent pas constituer la priorité des actions en la matière », euphémise le schéma des déplacements voté en janvier dernier par Bordeaux Métropole, bible de sa politique transports pour les 10 ans à venir.

Or les [conclusions du Conseil général de l'environnement et du développement durable](#) (CEGDD), émanation du ministère ayant planché sur le sujet, étaient plutôt positives. Il jugeait possible une mise en œuvre « sous le régime de l'expérimentation », étant donné que le code de la route ne prévoit pas encore ce cas de figure.

Les problèmes de sécurité ? « Maîtrisables », à condition notamment de démarrer l'expérience lors de l'ouverture d'une nouvelle voie, et de réserver la voie de gauche aux véhicules à fort taux d'occupation.

Seule la « difficulté du contrôle » paraissait être « un obstacle majeur », en raison « des reflets sur les vitres et de la vitesse », limitant l'action des caméras. Aussi le CGEDD estimait que celle-ci « serait plus pertinente sur des pénétrantes telles que les corridors nord (A10...) ou sud (A63) dans le cadre de la mise en place d'un contrôle d'accès, les voies réservées aux véhicules à fort taux de remplissage se trouvant sur les accès ».

La préfecture a pourtant fini par conclure à la « non faisabilité » de l'option voie réservée sur la rocade. Des études ont depuis été lancées avec Vinci pour étudier ce cas de figure sur l'A10.

## Pipeau

Mais les partisans d'une politique plus offensive en faveur du covoiturage regrettent toujours la pusillanimité de la métropole et de l'Etat :

*« L'argument technique du contrôle, c'est du pipeau, estime Gérard Chausset, qui préside la commission transport des élus de l'agglomération. Pas besoin d'avoir des barrières d'accès : grâce à la vidéo, on a des moyens de vérifier s'il y a 2 ou 3 personnes dans une voiture, et de verbaliser, c'est ce qui se fait à Tel Aviv ou à Washington. Il faut juste avoir la volonté de le faire. »*

Seul argument recevable, selon le conseiller métropolitain méridional : alors que la rocade compte beaucoup de sorties proches les unes des autres, réserver une voie de gauche peut provoquer des ralentissements, voire des risques d'accident, lorsque les covoitureurs doivent se rabattre. Mais la question se poserait avec moins d'acuité [si la vitesse était encore réduite](#) à 70km/h, voire moins.

*« Seulement, on n'a jamais voulu vraiment penser l'élargissement avec la possibilité d'une troisième voie réservée. Résultat, on aura investi entre 350 et 400 millions d'euros d'argent public sans aucune innovation ni aménagement sur les entrées et sorties ! »*

## Prise de conscience

Et il y a un gouffre entre le coût de la mise à 2x3 voies (environ 270 millions d'euros pour les travaux en cours jusqu'en 2020, entre les échangeurs 4 et 16) et le budget de Bordeaux Métropole dédié aux mobilités alternatives, dont le covoiturage (mais pas le vélo, qui fait l'objet d'un plan à part).

Celui-ci a certes quasi doublé en 2016, mais il représente 770 400 euros, contre 332 700 euros en 2015... Ces sommes investies notamment dans l'aménagement d'aires de covoiturage, dans le soutien à des applications mobiles [comme Boogi](#), ou à des initiatives comme le « Stop&Drive », une expérimentation de covoiturage du dernier kilomètre menée par les entreprises de Bordeaux Lac pour leurs salariés, qui n'a pourtant pas marché, selon le Club des Mobilités.

Elu socialiste au conseil municipal de Bordeaux (et directeur de Citiz), Nicolas Guenro estime que « la prise de conscience n'est pas au rendez-vous » :

*« Dans les arbitrages actuels, le covoiturage n'est clairement pas la priorité n° 1, on reste largement dans de l'anecdotique, avec des moyens budgétaires insignifiants par rapport à ce qui est consacré à la rocade et aux transports en commun. Cela pourrait pourtant être créateur d'activité, si on faisait travailler l'industrie locale sur des solutions de reconnaissance optique ou des applis mobiles pour permettre aux gens de se rencontrer. Mais il faudrait pour cela assumer le fait qu'on n'a plus les moyens d'accueillir sur la rocade autant de voitures avec une seule personne à bord, et c'est ce constat de base qui fait défaut aujourd'hui. »*

# (10) Un péage urbain pour aujourd'hui ou pour demain

**Les voitures les plus polluantes devraient être bannies de certains quartiers de la métropole bordelaise en 2018. Alors que s'étend le stationnement payant, la bagnole a de moins en moins droit de cité. Dernière étape avant un péage urbain ?**

En 2018, Bordeaux va tester une ou plusieurs zones à circulation restreinte. Leur accès ne sera autorisé qu'aux véhicules non polluants, conformément aux conditions des « Villes respirables en 5 ans », un appel à projets du gouvernement auquel a répondu la métropole.

*« Cela nous obligeait à nous positionner soit sur une mise en œuvre directe, soit sur la réalisation d'une étude de faisabilité, explique Anne Walryck, vice-présidente de Bordeaux Métropole en charge du développement durable. Cette étude est en cours de réalisation par un cabinet, et on attend pour début 2017 le diagnostic et le plan d'action. »*

Les premières mesures qui en découleront seront appliquées « en janvier 2018 », promet l'adjointe d'Alain Juppé. Où ça ? Aucun périmètre n'est pour l'instant défini. On ignore donc si le contrôle d'accès, actuellement en vigueur dans l'hyper-centre, dans lequel ne peuvent entrer que les riverains, pourrait s'étendre, ou s'il visera d'autres quartiers de Bordeaux et de la métropole – Bègles est aussi sur les rangs pour expérimenter le dispositif.

L'étude en cours doit aussi déterminer quels véhicules seront visés, et selon quels critères ils seront bannis de ces zones. On sait d'ores et déjà que les motos, qui représentent moins de 1% du trafic, ne seront pas concernées.

*« La procédure prévoit de mesurer les impacts environnemental et social de ces dispositifs, poursuit Anne Walryck. On ne veut pas qu'elles défavorisent les ménages démunies, ni qu'elles reportent dans d'autres secteurs les problèmes de circulation, de bruit et de pollution atmosphérique ».*

## L'air de mine de rien

Pour la ville, l'ambition est avant tout sanitaire et écologique. Il s'agit de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de particules fines. Bordeaux était en effet un temps sous la menace d'un contentieux européen [pour cause de dépassements trop fréquents des seuils de pollution](#) aux particules PM10, émises par les véhicules diesel. Cela avait principalement entraîné des restrictions de circulation sur la place Gambetta, et l'accès de celle-ci aux seuls bus « propres ».

Mine de rien, Bordeaux, comme d'autres agglomérations françaises, va donc tester une forme de péage urbain. Bien sûr, il n'est pour l'instant pas question d'installer des barrières sur les sorties de la rocade, ou, comme l'indique leurs noms venus des temps de l'octroi, sur les entrées des boulevards.

Certains, notamment chez les écologistes, défendent toujours l'idée d'un [péage tel qu'existant à Rome ou à Londres](#), et qui ont un effet radical sur le trafic automobile. C'est le cas d'Anne-Laure Fabre-Nadler, vice-présidente du département de la Gironde, en charge des transports :

*« Pour sortir du tout voiture, il faut avoir le courage de prendre des solutions radicales. On peut être plus ou moins restrictif, en donnant par exemple la priorité aux covoitureurs. Nous devons expliquer que c'est pour le bien être de tous, parce qu'une personne seule dans sa voiture contribue à saturer les axes de circulation. »*

## **L'arlésienne à Bordeaux**

Président de la commission transport de Bordeaux Métropole, Gérard Chausset acquiesce :

*« Le péage urbain est une arlésienne, mais il faudra un jour y venir sur la rocade. En revanche, on ne doit pas piéger les gens, il faut leur offrir des solutions de repli, du transport en commun attractif ou du covoiturage efficace. Cela va être compliqué d'y arriver en France, même si nous avons déjà une forme de péage urbain : le stationnement payant est une façon de restreindre l'entrée en centre ville. »*

Vice-président en charge des transports de Bordeaux Métropole, Christophe Duprat, comme la majorité des élus de l'agglomération, écarte l'idée d'un péage urbain :

*« Cela aurait pour effet de fragiliser encore davantage les ménages périurbains, qui n'ont pas de dessertes en transport en commun dignes de ce nom et ont accès à moins de service que les habitants de la métropole. Beaucoup n'ont pas le choix. On est donc plutôt sur de l'incitation, en encourageant les gens à laisser leurs voitures dans les parcs relais puis à prendre le tramway. »*

## **Objectif moins de voitures en ville**

Mais avec l'extension du stationnement payant d'ici 2020 [à tout l'intra-boulevard](#) de Bordeaux, et dans les centres de certaines communes bordelaises, la métropole s'inscrit dans la même logique que le péage urbain, reconnaît Christophe Duprat :

*« L'objectif est d'avoir moins de voitures qui rentrent en ville, et de ne laisser rentrer que les voitures qui ont besoin d'y entrer. Nous avons de la place dans les parkings, les parc-relais vont être agrandis, on construit une quatrième ligne de tramway, des extensions de ligne, un BHNS. Quand on sait qu'en Gironde, la voiture est utilisée pour 73 % des déplacements dont la distance est comprise entre 1 et 2 kilomètres, on doit considérer que chacun peut y mettre du sien ».*

Pour l'instant, l'Observatoire du stationnement créé récemment par Bordeaux Métropole se contente d'analyser le phénomène, et de proposer si nécessaire des aménagements aux communes, qui gardent leur pouvoir de police – les tarifs ne sont pour l'heure pas harmonisés, par exemple.

Selon la ville de Bordeaux, l'extension du stationnement payant a eu un effet immédiat sur le report modal : en 2015, la fréquentation du réseau de transports publics a augmenté de 4 % sur la ville et de la pratique cycliste de 7 % par rapport à 2014.

## **Ne pas bousculer les automobilistes**

Pourtant, les propositions de l'Observatoire du stationnement vont plutôt dans le sens d'assouplissements des règles pour les résidents – pouvoir laisser sa deuxième voiture sur le trottoir devant son garage, les autoriser à se garer la nuit dans les parcs relais, inscrire jusqu'à quatre voitures sur une carte résident...

Il se dit aussi attentif au sort de certains professionnels qui ont vraiment besoin de leur voiture – l'Observatoire a obtenu de rendre accessible l'abonnement stationnement professionnel aux aides à domicile aux personnes âgées handicapées.

Bref, si la métropole suit de près les effets de bordure – l’extension du stationnement payant jusqu’aux boulevards à Bordeaux repousse les autos au Bouscat ou à Talence -, et envisage de rendre payantes ces zones tendues, il n’est pas question de trop bousculer les automobilistes, assure Christophe Duprat :

*« C’est le sens de l’histoire d’avoir moins de voitures dans le centre, mais on ne dit pas qu’il n’en faut plus du tout, ce serait une grave erreur vis à vis des besoins des gens. Prenons l’exemple de la rue Fondaudège : pour le tramway, on supprime du stationnement sur la voirie, mais on reconstitue les places sur trois parkings. Les riverains devront marcher un peu pour accéder à leur véhicule, et certains vont supprimer leur 3<sup>e</sup> ou leur 2<sup>e</sup> voiture. »*

Rappelons ici que [le nombre de voitures par foyers](#) est dans l’agglomération de 1 à 1,86 au delà des boulevards, ce qui signifie que plus de la moitié des ménages vivant dans ces secteurs ont 2 ou 3 voitures, contre 0,4 à 0,8 dans l’hyper centre de Bordeaux (secteur intra-cours).

*« Le stationnement payant est légitime pour deux raisons, analyse Jean-Marc Offner, directeur de l’a’urba, l’agence d’urbanisme de l’agglomération bordelaise. La voirie est un espace public et dès lors que les citadins se l’approprient en garant leur véhicule, il n’est pas anormal de lui faire payer ce coût d’usage. Une voiture est à l’arrêt 90% du temps, et est donc fortement consommatrice d’espace. Ça pèse lourd quand on considère la valeur de celui-ci en zone dense. »*

### **Pour un péage inversé**

Certains, comme Brigitte Terraza, maire de Bruges et vice-présidente de la métropole en charge des mobilités alternatives, considèrent d’ailleurs qu’il ne faut plus hésiter à supprimer des places de stationnement si on veut vraiment faire de la place aux vélos et aux piétons. Jean-Marc Offner partage ce point de vue :

*« Comme on enlève des places sur Fondaudège pour le tramway en multipliant les petits parkings de proximité, on peut aussi dire qu’on a besoin d’espace pour faire des pistes cyclables. Le [projet de l’a’urba pour les boulevards](#) consiste par exemple à enlever le stationnement en surface au profit des modes doux. Cela suppose de supprimer 1200 places, qu’on peut dispatcher dans de nouveaux petits pacs relais silos, ou en mutualisant les parkings d’administrations et d’entreprises, qui sont remplis la journée et pourraient être utilisés la nuit par les riverains. »*

Si Jean-Marc Offner juge lui aussi que la question du péage urbain n’est « pas du tout mûre politiquement en France », il observe en revanche avec intérêt « beaucoup d’autres façons de tarifier l’usage de l’auto en ville, dont le stationnement payant, et aussi ce que les Hollandais ont inventé à Rotterdam et qui va peut être se faire à Lille, le péage inversé ».

Il s’agit de payer (en cash ou en crédits de carte de transport) les automobilistes lorsqu’ils ne circulent pas aux heures de pointes. S’ils décalent leurs trajets, y renoncent, ou se déplacent autrement qu’en voiture, ils gagnent de l’argent – [jusqu’à 120 euros par mois](#) ! Avec 12000 participants à Rotterdam, la congestion automobile a été réduite de près de 10%. Le coût ? entre 3 et 7 millions par an, soit « l’équivalent de trois rond-points par an ». Et 100 fois moins cher que le passage à 2X3 voies de la rocade...