

Mobilités : pour un aménagement du territoire équilibré et un financement de la mobilité élargi.

### Ma réaction à propos du débat sur le syndicat mixte de la mobilité en Gironde.

Sur la proposition d'un syndicat mixte des transports portée par Mr le Député Cazenave, (Sud Ouest du 19/02/2023), il en existe déjà un au niveau régional, perfectible bien sûr. Il porte principalement le projet de RER métropolitain avec la Métropole.

Le problème actuel, n'est donc pas tant celui d'une structure nouvelle, mais d'abord le déficit de financement de la mobilité. En effet, seules les agglomérations ou les AOM, (autorités organisatrices de mobilité) bénéficient du versement mobilité qu'elles prélèvent auprès des entreprises de plus de 10 salariés pour financer le tramway et les réseaux par exemple. Bien qu'elle ait la compétence mobilité, la Région n'est pas habilitée par la loi à lever du versement mobilité, quand bien même elle agit en tant qu'AOM locale.

La Région n'a donc pas aujourd'hui de ressources, comme une taxe additionnelle pour porter des projets.

Ainsi toute une partie de notre territoire échappe au financement de la mobilité et contribue à créer une inégalité supplémentaire.

C'est pourquoi le sujet du financement des mobilités est un point crucial et le chaînon manquant des projets.

« Soyons lucides, nos stratégies des mobilités sont un échec » nous dit également Mr Duprat dans les colonnes de Sud Ouest du 27 février.

Ces propos récurrents sur l'échec des mobilités tendent en général à vouloir remettre au premier plan des projets d'infrastructures routières sans se poser la question essentielle, pourquoi ?

La cause principale de la thrombose girondine n'est pas l'absence de route ou l'inefficacité des transports collectifs, (bien qu'il y ait des progrès à faire évidemment) mais d'abord celle de l'étalement urbain hors de Bordeaux, et la concentration des emplois sur la métropole.

Depuis 40 ans ce phénomène n'a pas été endigué. En 1968 Bordeaux pesait 48% de la Métropole de l'époque et 26.5 % du département de la Gironde, aujourd'hui c'est 31% de la Métropole et 15% du Département. Mais il faut également constater que la CUB en 1968 représentait près de 55 % de la population du Département alors qu'aujourd'hui elle représente 50% (sources INSEE). (Cf tableau)

On assiste forcément à un va et vient entre la périphérie de plus en plus lointaine et la Métropole où sont concentrés les emplois, les services, les commerces, la culture, les grands services publics de la santé, de la formations qui contribuent largement à engorger les routes, la Rocade, les entrées d'agglomération.

Il faut donc agir d'abord sur l'organisation du territoire et rééquilibrer les emplois et l'habitat entre périphérie et métropole pour diminuer le règne absolue de la voiture individuelle.

Une meilleure coordination des transports et de la mobilité peut être utile mais ne changera pas la cause de cette thrombose.

En conclusion il est nécessaire de réorienter la politique d'aménagement de notre territoire pour favoriser un meilleur équilibre entre la métropole et le reste du Département et de

proposer un mode de financement de la mobilité qui concerne l'ensemble du territoire afin de financer des projets collectifs de mobilités.

Gérard CHAUSSET

Président de la Commission Mobilités de Bordeaux Métropole

Adjoint au Maire de Mérignac

Evolution de la population de Bordeaux, Bordeaux Métropole et de la Gironde.

#### Évolution de la population [modifier]

<b>1793</b>	<b>1800</b>	<b>1806</b>	<b>1821</b>	<b>1831</b>	<b>1836</b>	<b>1841</b>	<b>1846</b>	<b>1851</b>
104 676	91 652	92 219	89 202	99 062	98 705	104 686	125 520	130 927
<b>1856</b>	<b>1861</b>	<b>1866</b>	<b>1872</b>	<b>1876</b>	<b>1881</b>	<b>1886</b>	<b>1891</b>	<b>1896</b>
149 928	162 750	194 241	194 055	215 140	221 305	240 582	252 415	256 906
<b>1901</b>	<b>1906</b>	<b>1911</b>	<b>1921</b>	<b>1926</b>	<b>1931</b>	<b>1936</b>	<b>1946</b>	<b>1954</b>
256 638	251 947	261 678	267 409	256 026	262 990	258 348	253 751	257 946
<b>1962</b>	<b>1968</b>	<b>1975</b>	<b>1982</b>	<b>1990</b>	<b>1999</b>	<b>2006</b>	<b>2011</b>	<b>2016</b>
249 688	266 662	223 131	208 159	210 336	215 363	232 260	239 399	252 040
<b>2020</b>	-	-	-	-	-	-	-	-
259 809	-	-	-	-	-	-	-	-

#### Évolution démographique du territoire communautaire tel qu'existant au 1<sup>er</sup> janvier 2021

<b>1968</b>	<b>1975</b>	<b>1982</b>	<b>1990</b>	<b>1999</b>	<b>2008</b>	<b>2013</b>	<b>2018</b>	<b>2020</b>
554 930	586 900	592 473	630 018	665 572	713 636	749 595	801 041	819 604

Les données mentionnées ci-dessus sont établies à périmètre géographique constant, dans la géographie en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2021.

(Source : INSEE RGP 2018<sup>10</sup>)

#### Evolution de la population [modifier]

<b>1791</b>	<b>1801</b>	<b>1806</b>	<b>1821</b>	<b>1826</b>	<b>1831</b>	<b>1836</b>	<b>1841</b>	<b>1846</b>
-	502 723	522 371	522 041	538 151	554 025	555 809	568 034	602 444
<b>1851</b>	<b>1856</b>	<b>1861</b>	<b>1866</b>	<b>1872</b>	<b>1876</b>	<b>1881</b>	<b>1886</b>	<b>1891</b>
614 387	640 757	667 193	701 855	705 149	735 242	748 703	775 845	793 528
<b>1896</b>	<b>1901</b>	<b>1906</b>	<b>1911</b>	<b>1921</b>	<b>1926</b>	<b>1931</b>	<b>1936</b>	<b>1946</b>
809 902	821 131	823 925	829 095	819 128	827 973	852 768	850 567	858 381
<b>1954</b>	<b>1962</b>	<b>1968</b>	<b>1975</b>	<b>1982</b>	<b>1990</b>	<b>1999</b>	<b>2006</b>	<b>2011</b>
896 517	935 448	1 009 390	1 061 480	1 127 546	1 213 499	1 287 334	1 393 758	1 463 662
<b>2016</b>	<b>2020</b>	-	-	-	-	-	-	-
1 566 679	1 636 391	-	-	-	-	-	-	-