

Communauté urbaine de Bordeaux
Conseil Général de la Gironde
Conseil Régional d'Aquitaine
Communauté d'agglomération du Bassin Arcachon Sud
Sysdau
Direction Départementale de l'Équipement



Déplacements et organisation territoriale dans l'aire métropolitaine girondine à l'horizon 2020

Vers une approche partagée

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Rapport d'étude

02/10/08

provisoire

étape

définitif

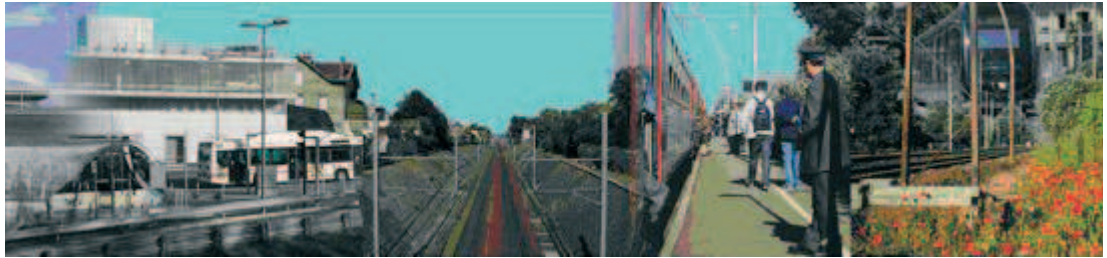
Hangar G2 Bassin à flot n°1
Tél. : 33 (0)5 56 99 86 33

quai Armand Lalande
Fax : 33 (0)5 56 99 89 22

BP 71 F-33041 Bordeaux Cedex
e-mail contact@aurba.org

Objet de l'étude

Congestion, étalement urbain, crise énergétique : le territoire de la Gironde n'échappe pas à ces phénomènes. Dès lors, il devient urgent de penser et d'organiser simultanément l'armature des déplacements et l'armature territoriale.



Équipe projet

Sous la direction de

Jean Christophe Chadanson

Chef de projet

Caroline Martin

Équipe projet pour l'a'urba

Jean-Baptiste Rigaudy

Valérie Diaz

Daniel Naibo

Maud Gourvellec

Virginie Boillet

Agnès Charousset

Laurence Orliac

Pierre Chignac

Guillaume Rabany

Laurent Dadies

Olivier Michard

Christine Dubart

Équipe projet pour les partenaires

Etienne Lhomet - CUB

Philippe Muller - CUB

Marie-Pierre Gaiffas - CUB

Jean Fanchon - CG33

Laurence Pariès - CG33

Emmanuelle Lacan - CG33

Caroline Breuillet - CG33

Corinne Gely - CG33

Gaelle Ménard - CG33

Daniel Province - CRA

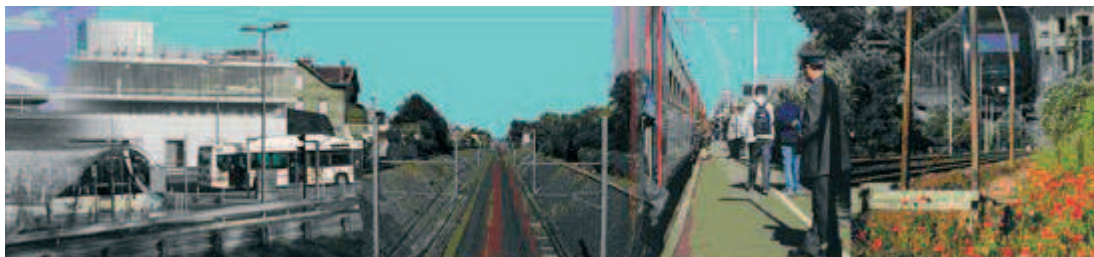
Marie Récalde - Sysdau

Laurent Trijoulet - COBAS

Caroline Legrand - COBAS

Carole Contamine - DDE

Anthony Le Rousic - DDE

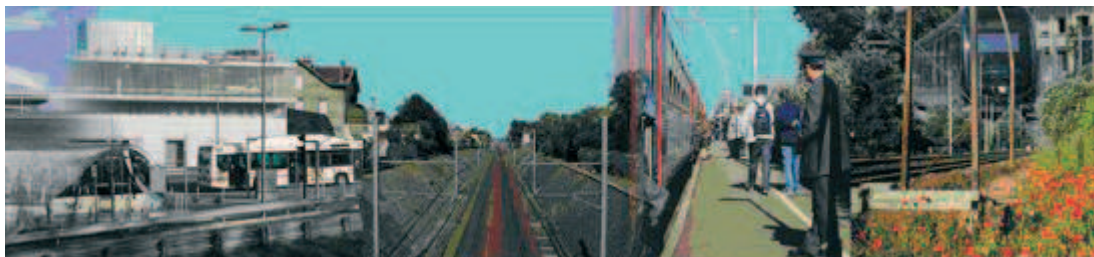


Sommaire

Introduction

1 Du Schéma Directeur des Déplacements Urbains Communautaires à la démarche girondine	p.05
2 Un territoire en pleine mutation	p.11
2.1 Une discordance entre l'évolution des pôles résidentiels et des pôles d'emplois	p.13
2.2 Les pressions sur l'armature territoriale multipolaire : projections démographiques et appréhension des besoins	p.17
2.3 Les effets sur la construction : une urbanisation qui s'étale	p.19
2.4 Une demande en déplacements domicile-travail sur des distances de plus en plus longues	p.21
2.5 Une offre routière développée	p.23
2.6 Une société qui tend à vieillir	p.27
2.7 Des préoccupations environnementales croissantes	p.29
2.8 Les conséquences sur les ménages : une aggravation des disparités sociales et territoriales	p.31
3 La vision des acteurs transports	p.33
3.1 Le réseau urbain TBC de la CUB	p.35
3.2 Le réseau urbain Baïa de la COBAS	p.41
3.3 Le réseau interurbain Trans'Gironde du Conseil Général	p.45
3.4 Le réseau régional Ter du Conseil Régional d'Aquitaine	p.51
3.5 Les enjeux du Schéma Régional des Infrastructures des Transports de l'Intermodalité du Conseil Régional	p.50
3.6 Les enjeux de l'intermodalité	p.53
3.7 Cumul des enjeux	p.55
4 Les stratégies urbaines	p.57
4.1 Axe 1 S'accorder sur un réseau structurant	p.58
4.2 Axe 2 Partager une armature girondine à conforter et à desservir	p.59
4.3 Axe 3 Peser sur les mobilités touristiques, liées à l'emploi et scolaires	p.71
Annexes	p.77

Introduction



12 ans après l'élaboration du Schéma Directeur des Déplacements Urbains Communautaires ayant permis de dessiner les corridors de tramway actuels et tandis que le territoire girondin connaît aujourd'hui un certain nombre de mutations (croissance démographique, étalement urbain, congestion routière, urgence environnementale et flambée du prix du pétrole, vieillissement de la population, disparités sociales et territoriales, ..), il est grand temps de repenser l'organisation des déplacements et de l'urbanisation. Ces réflexions doivent porter sur une échelle élargie à celle de la CUB, la Gironde, et à un horizon lointain, 2020.

C'est ainsi que de nouveaux enjeux territoriaux et sociétaux émergent à l'échelle des grands territoires (urbains, interurbains, périurbains) accompagnés d'une forte croissance de la demande en déplacements, ces derniers étant réalisés à plus de 80% par la voiture.

Or, aujourd'hui, face à cette demande en déplacements, les réseaux de transports routiers et collectifs ne peuvent plus répondre. A cet effet, les autorités organisatrices des transports (Cub, Cobas, Conseil Général, Conseil Régional) proposent le développement de leurs réseaux respectifs et une meilleure articulation entre eux, selon une vision prospective partagée. Le cumul de ces enjeux permet d'esquisser une première armature des transports collectifs sur la Gironde.

Une fois cette armature des transports dessinée, comment y associer les armatures urbaines souhaitées dans une logique de recentrage urbain et d'optimisation des déplacements ?

On le voit, la question des transports, des déplacements et de l'urbansime doit faire l'objet d'un large débat partagé par tous les acteurs. Ce document propose d'y contribuer.

Cette démarche a trois caractéristiques :

- **une démarche prospective** pour s'accorder sur une stratégie d'offre globale de transport et d'organisation urbaine associée ;
- **une démarche multipartenariale**, partagée et commandée à la fois par les différentes Autorités Organisatrices de Transport (la Cub, la Cobas, le Conseil Général de la Gironde, le Conseil Régional d'Aquitaine) mais aussi les services de la Direction Départementale de l'Equipeement pour l'Etat et le Sysdau ;
- **une démarche participative** alimentée par des ateliers de travail mensuels avec l'ensemble des partenaires.



1 | Du Schéma Directeur des Déplacements Urbains Communautaires à la démarche girondine

L'élaboration du Schéma Directeur des Déplacements Urbains Communautaires en 1996 avait permis à la Communauté urbaine de Bordeaux de fixer le cadre des études de déplacements, qu'il s'agisse du Plan de Déplacements Urbains ou des études tramway.

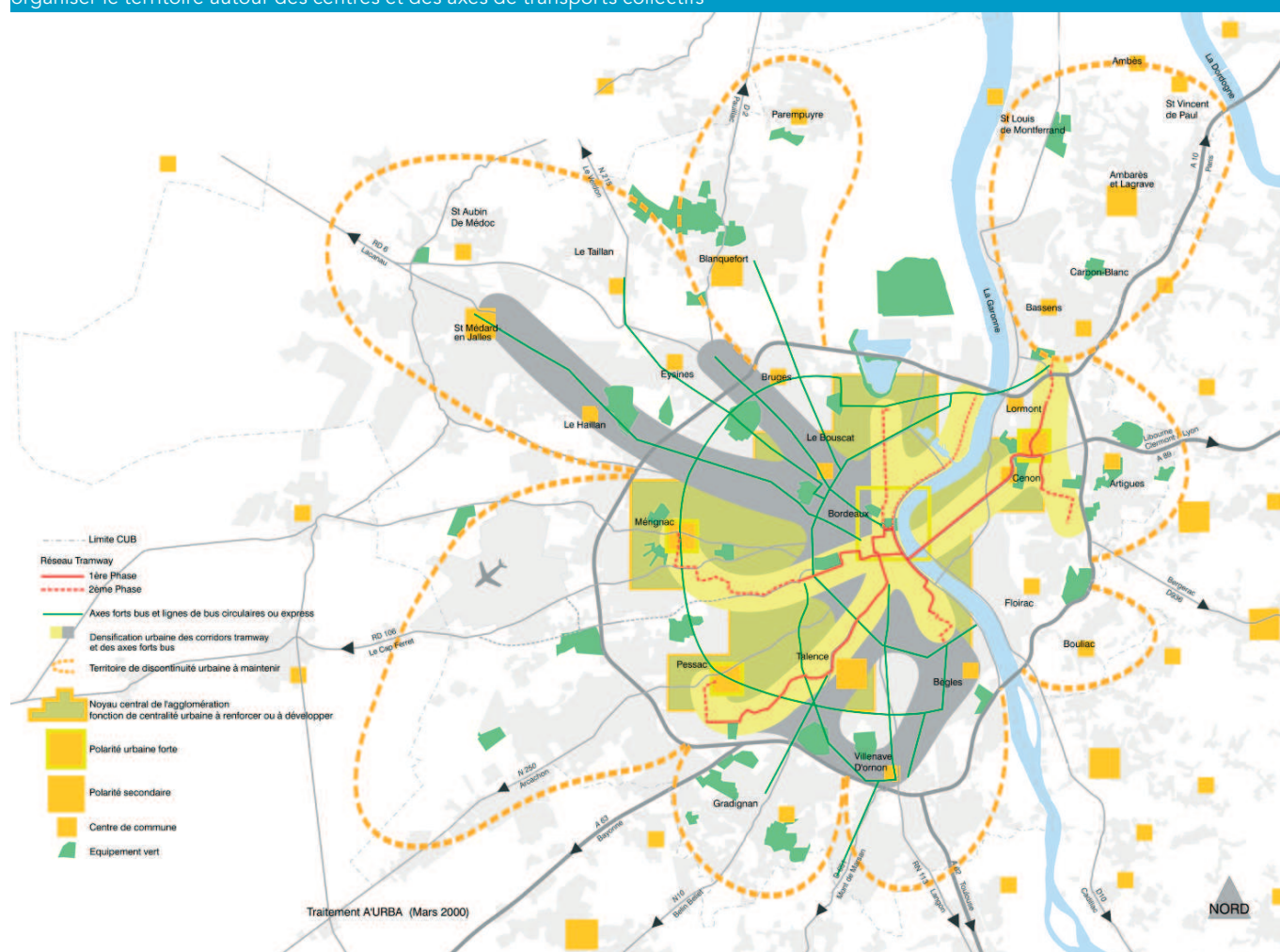
Ce document avait énoncé à l'époque une stratégie articulant l'organisation des déplacements et l'organisation urbaine. En effet, la réalisation d'infrastructures routières et de transports collectifs sert autant à répondre à la demande de mobilité qu'à orienter celle-ci en offrant des possibilités d'accéder aux territoires. Dès lors, le SCOT, le PLH, le PDU, les études tramway et plus tard le PLU avaient intégré cette articulation systématique des corridors d'urbanisation avec les corridors de transports collectifs.

Le Schéma Directeur des Déplacements Urbains Communautaire



Plan des déplacements urbains

organiser le territoire autour des centres et des axes de transports collectifs



1 | Du SDDUC à la démarche girondine

Sur le territoire bordelais, en 1996, l'adoption par la Communauté Urbaine de Bordeaux d'un Schéma Directeur des Déplacements Urbains Communautaires (SDDUC) représente le premier cadre de référence qui va marquer toute une génération de documents et de plans d'actions.

L'idée centrale est d'établir des corridors d'urbanisation et de déplacements, c'est-à-dire de marier les réseaux de transports et leur organisation aux projets d'urbanisation. Cette idée sera reprise dans tous les documents.

Elaboré en 2000, le PDU reprend et affirme le principe de corridors proposé par le SDDUC tout en proposant un plan d'actions global urbanisme-déplacements.

WILEY
Blackwell
Publishers
1080 Main Street
Hoboken, NJ 07030
USA
978 0 886 87 123 1
www.interscience.wiley.com





A son échelle, le Schéma Directeur de l'aire métropolitaine bordelaise (SD), approuvé en 2001, reprend cette vision. Regroupant 93 communes, il fixe les grandes orientations d'aménagement du territoire à l'horizon 2020. Au-delà des corridors d'urbanisation, sont également décrits les axes de liaisons rapides futurs (TCSP) et le principe de mise en service de liaisons de transports en commun périphériques.

Parallèlement, le Programme Local de l'Habitat et les études de faisabilité tramway vont chacun à leur niveau préciser le contenu des corridors prioritaires de développement évoqués par le SDDUC (en tracés comme en objectifs particuliers en termes de programmation de logements).

En 2006, l'approbation du PLU permet de traduire en des termes réglementaires le développement et l'organisation du territoire communautaire. En matière de transports, le PLU intègre le réseau dans une vision de la ville de demain : il vise à favoriser les pratiques urbaines de proximité en développant en priorité l'urbanisation dans les corridors autour des grands axes de transports collectifs, autour des gares et autres lieux d'échanges, autour des centres villes. Son ambition est de tendre vers la « ville de proximité », économe en espace et en déplacements automobiles, dans laquelle les habitants vivent au plus près des emplois, des équipements, des services et des commerces.

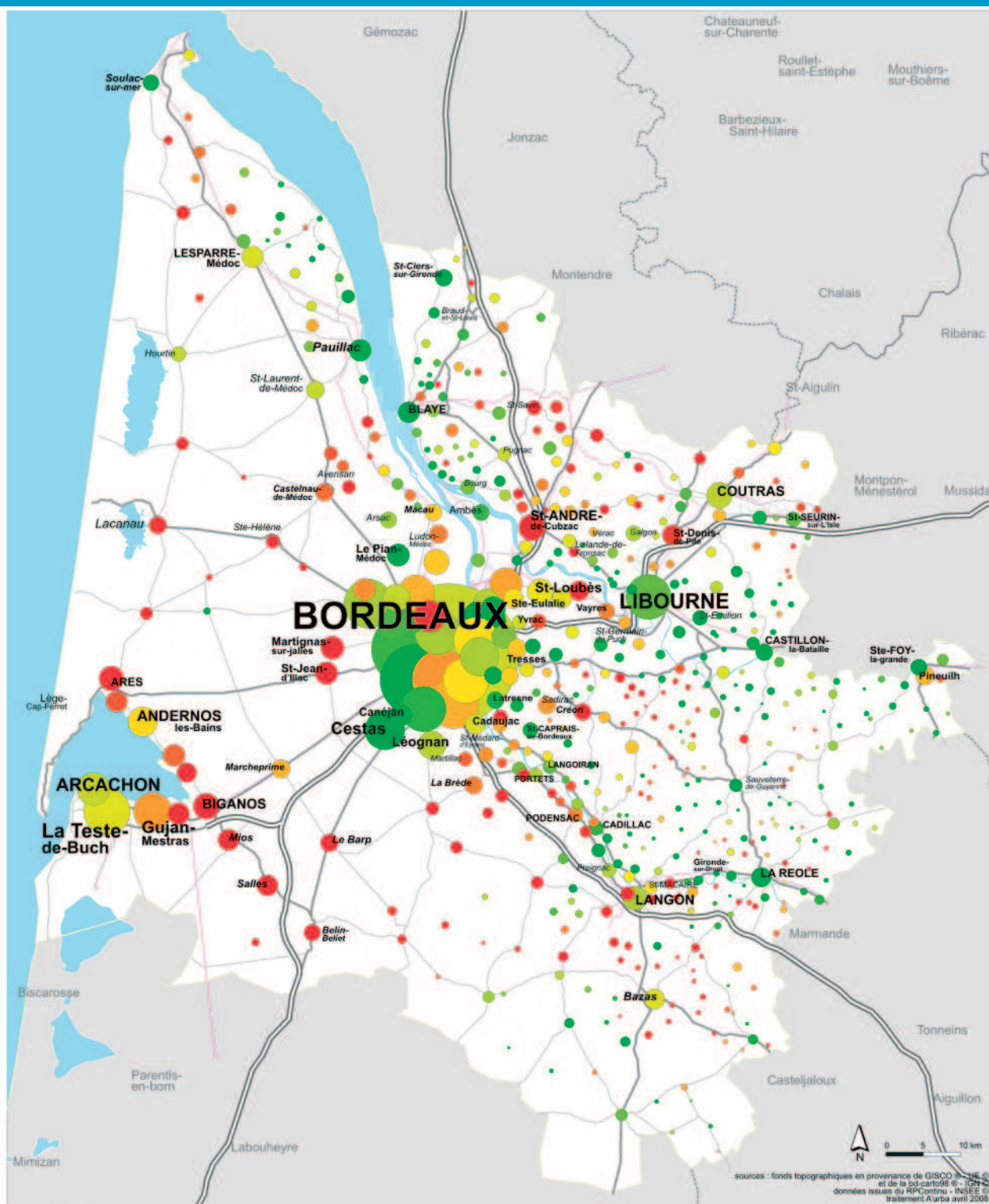
Aujourd'hui, ce mariage de l'urbain et de la mobilité reste largement à inventer à l'échelle périurbaine et girondine, c'est-à-dire, là où apparaissent les plus fortes tensions sociales, démographiques et environnementales. Cette question se pose particulièrement là où les ménages peuvent rapidement se précariser, prisonniers de la congestion des réseaux de déplacements, des coûts du foncier et du pétrole.



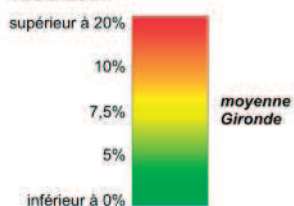
2 | Un territoire en pleine mutation

Sur les 15 dernières années, la Gironde a connu un développement démographique soutenu dont les effets sur la mobilité et les territoires ne sont pas récents.

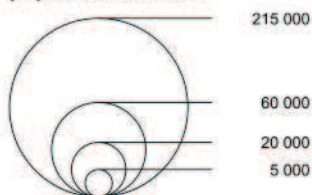
Un territoire marqué par la diffusion urbaine : évolution 99.07 de la population



taux global
1999-2007



population en 1999



a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

2.1 | Une discordance entre l'évolution des pôles résidentiels et des pôles d'emplois

2.1.1 | Les évolutions démographiques 1999-2007 : un territoire multipolaire

Entre 1999 et 2007, le dynamisme démographique en Gironde s'est accéléré par rapport à la période précédente (1990-1999), passant d'un taux de croissance annuel moyen de 0,66 à 0,9 %. Les centres urbains restent les principaux foyers de peuplement avec près de 80% des gains de population observés dont 57% se situant dans la métropole bordelaise.

Rendue possible par la multiplication des réseaux routiers, la multipolarisation urbaine se renforce et avec elle un phénomène plus complexe d'éclatement urbain :

■ L'extension progressive de la métropole bordelaise

Le territoire communautaire enregistre une croissance démographique avec un gain de 10 000 habitants par an. Dans le même temps, les secteurs périurbains de la CUB, situés à 20-30 kilomètres, connaissent un développement important.

■ Le Bassin d'Arcachon en pleine explosion démographique

Les secteurs de la COBAN et de la COBAS affichent respectivement plus de 1 000 nouveaux habitants par an. En revanche, l'analyse des constructions neuves affiche une perte d'attractivité et la multiplication des départs vers les territoires ruraux proches (Lacs médocains, Val de l'Eyre, ...).

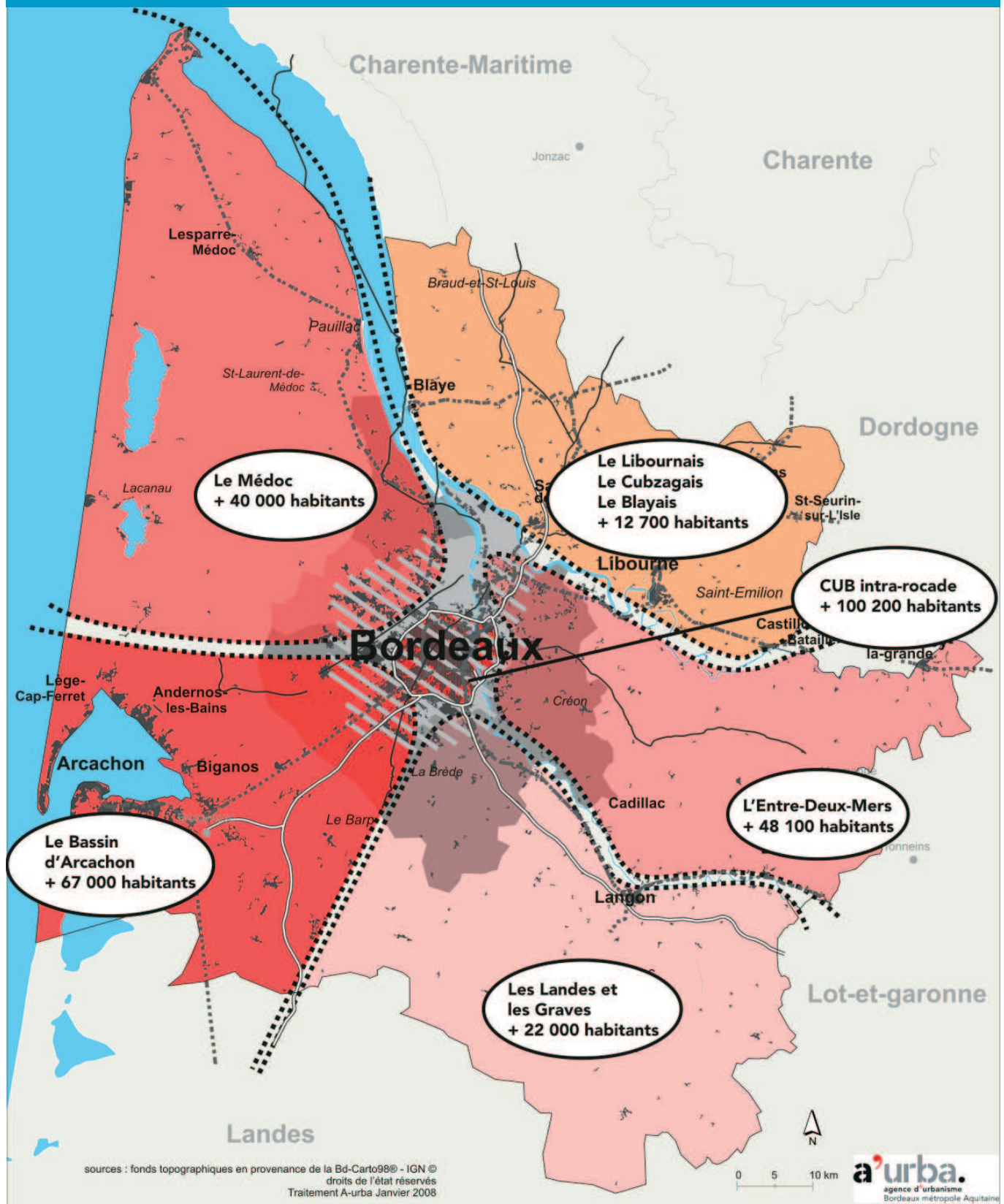
■ L'attractivité des territoires ruraux

Ce phénomène est lié à l'extension des franges périphériques déjà conquises par la métropole bordelaise en 1999 et à l'attractivité du point de vue foncier des secteurs ruraux. Il s'agit de la vallée de la Garonne à l'interface de la métropole bordelaise et de Langon, du Libournais, autour de Coutras et de Branne, enfin du Val de l'Eyre à l'interface entre la métropole bordelaise et le Sud du Bassin d'Arcachon.

■ L'extension des autres systèmes urbains du département

La nouvelle géographie humaine à l'oeuvre est celle des réseaux, de la multipolarité et de la fragmentation progressive du territoire girondin.

Les perspectives démographiques à 2030 par grands secteurs géographiques



Point méthodologique

Dans les démarches prospectives traitant du peuplement local, deux méthodes cohabitent :

- projections des migrations, fécondité, mortalité, taille des ménages...
- projections à partir des marchés du logement et d'évolution du parc à terme, donc des politiques d'aménagement.

Aucune d'elles n'est parfaite, mais les travaux de l'A-urba et de l'IEDUB qui s'appuient sur les deux méthodes, proposent des simulations territoriales présentées dans des rapports d'études ad hoc.



Depuis 2000, on observe à l'échelle des Pays Girondins, une forte croissance démographique dans les Pays littoraux, mais également dans le Langonnais et dans le secteur périurbain du Sud de l'agglomération, le Pays des Graves et Landes de Cernès, où, en revanche, la croissance des ménages avec personnes à charge est extrêmement modérée.

L'espace rural, les pôles structurants girondins et, dans une moindre mesure les pôles ruraux, présentent sensiblement la même croissance globale, mais sans toutefois observer de décroissance des ménages avec enfants.

Les projections démographiques confirment ces tendances et tablent sur une croissance démographique de 290 000 habitants supplémentaires en 2030 et donc une évolution progressive de la structure et du profil des territoires. Leur organisation s'en trouve fortement défiée : la CUB, le Bassin d'Arcachon et le Val de l'Eyre, l'Entre-Deux-Mers.

Cette évolution s'appuie sur l'actuelle armature territoriale multipolarisée.

Si elles sont des atouts pour le développement et les dynamiques territoriales, les pressions démographiques sont également des facteurs supplémentaires de fragilisation de territoires qui le sont déjà, que ce soit environnementalement ou socialement.

Ainsi, les pressions démographiques interrogent le devenir du territoire en terme de projet d'accueil des populations, tant sur le plan de l'habitat, que l'accès aux différents modes de transports, aux services et aux commerces de proximité.

Cette pression démographique peut modifier la physionomie des territoires qui sont donc interrogés en termes de :

- cohérence du développement territorial,
- solidarité face aux disparités sociales,
- réceptivité environnementale du territoire.

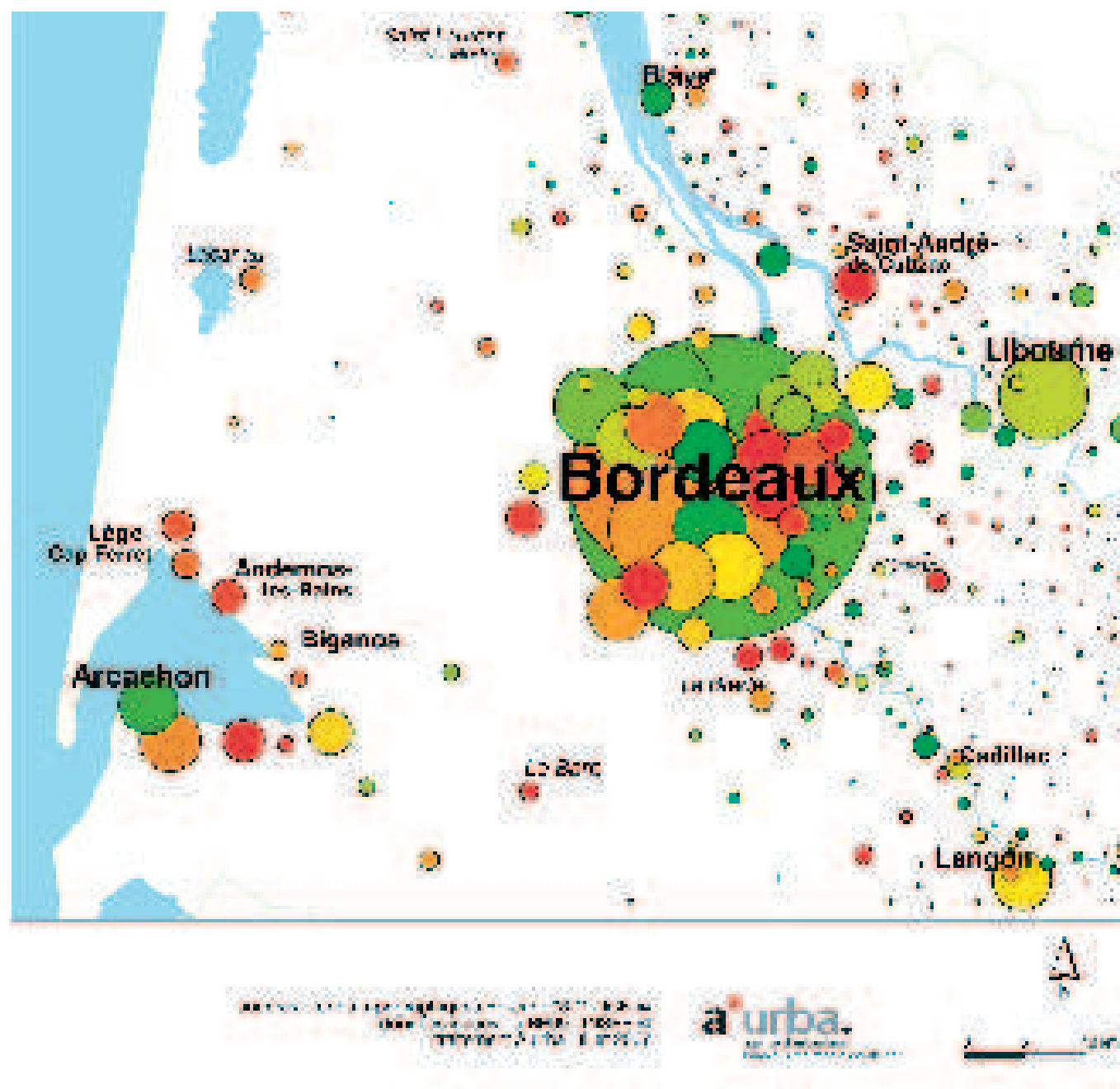
La pression démographique peut accroître l'étalement et la dispersion urbaine, au détriment d'espaces fragiles ou protégés. Cette hypothèse entraînerait une dispersion des actifs compte tenu des bassins d'emplois et de la montée en puissance de l'économie présentielle. Les déplacements augmenteraient en faveur de l'automobile.

Se pose alors la question d'un mode de développement qui se voudrait maîtrisé donc une armature territoriale très hiérarchisée, mais aussi contrainte par des faisceaux de déplacements entre les bassins de vie, les pôles économiques et les centralités urbaines. La structuration de l'armature territoriale reposerait donc sur un réseau de centralités diversifiées et complémentaires. Cette hypothèse suppose la polarisation des actifs et un développement de corridors de déplacements qui pourraient entraîner des mouvements de conurbation.

Quant au « cadre naturel », il est un atout girondin tant que le développement territorial ne le contredit pas. Pour respecter le « vivre à la campagne » et le « rapport intime à l'espace » qui font l'attractivité de la Gironde, le développement urbain serait rural, l'économie devrait être spécialisée et tournée vers le tourisme et l'héliotropisme. La réponse en transports pourrait être adaptée aux besoins assez diffus, donc supposerait des rabattements en automobile sur les points intermodaux assez importants, mais remis en question par le renchérissement du pétrole.

Quel développement territorial pour la Gironde ? Peut-on avancer que la structuration du développement territorial et l'organisation de sa capacité d'accueil comme support à un développement cohérent est guidé par les modes de transports ?... Eux-mêmes ne sont-ils pas interrogés par les défis démographiques et de l'organisation territoriale subséquente ?

Evolution des emplois privés entre 1993 et 2005 (à la commune)



2.2 | Les pressions sur l'armature territoriale multipolaire : projections démographiques et appréhension des besoins

2.2.1 | L'évolution des emplois privés de 1993 à 2005

Sur les 12 dernières années, la tendance générale est à la stagnation ou à la baisse des emplois privés dans les villes centres (Bordeaux, Libourne). En revanche un gain d'emplois est enregistré dans les pôles économiques de Mérignac, Pessac et en particulier sur la rive droite (Cenon, Lormont, Floirac), correspondant sans doute à " l'effet zones franches ", bien qu'il soit parfois contesté. L'arrivée du tramway n'est certainement pas neutre dans la localisation récente de nouvelles entreprises.

De la même façon, le Bassin d'Arcachon a connu un net gain d'emplois, phénomène principalement lié à la recrudescence des emplois des services à la personne dans des communes relevant un fort taux de retraités.

La dynamique économique semble significative dans le Cubzagais, autour de la zone d'activités de la Garosse mais aussi dans les secteurs situés entre la CUB et La Brède avec un essor particulier de la logistique et enfin à Cestas où une concentration d'emplois est directement liée à la création d'une plate-forme de distribution alimentaire.

L'unité urbaine de Bordeaux présente des résultats très marqués et attendus comme la très forte métropolisation des emplois.

Une croissance des emplois plus importante mais très relative est également observée autour du Bassin d'Arcachon, dans le Cubzagais et dans le corridor La Brède – Langon.

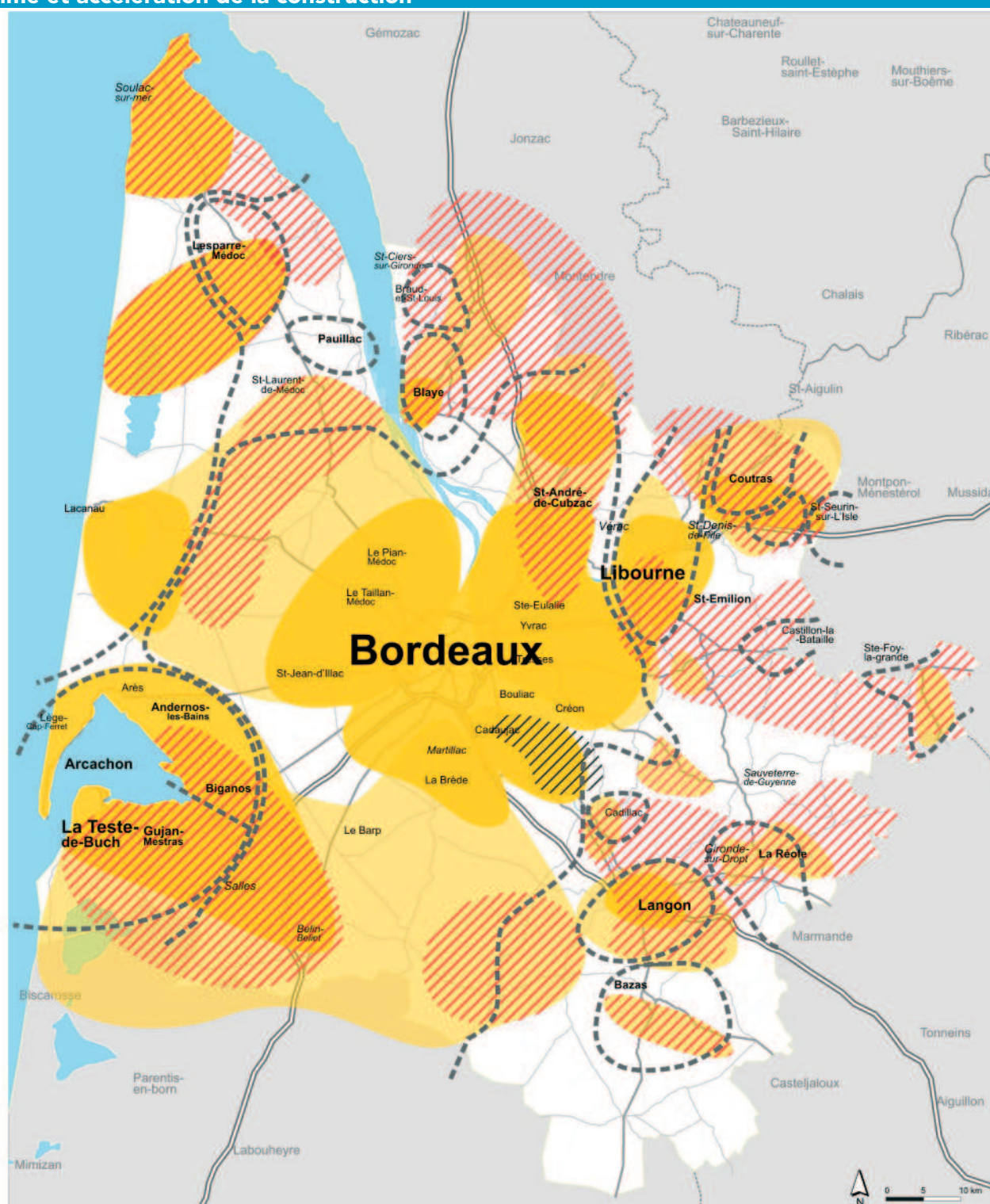
A contrario, l'Est girondin enregistre une faible dynamique économique.

Il est intéressant de noter le décalage de répartition géographique entre une population résidentielle dont la croissance éparse profite à l'ensemble des territoires girondins alors que l'emploi reste, lui, très métropolisé.

Ce phénomène implique naturellement un renforcement des migrations pendulaires à destination des mêmes pôles économiques mais avec des origines résidentielles de plus en plus disséminées sur l'ensemble du département sur des distances de plus en plus longues. En d'autres termes, les opportunités résidentielles semblent plus importantes que les possibilités de choisir son emploi. Le déplacement domicile-travail apparaît alors dans toute son ambivalence, à la fois comme le résultat d'une contrainte (lieu de travail) et pour certains comme aussi l'expression d'un choix (lieu de résidence).

Plusieurs stratégies devront alors faire l'objet du débat : rapprocher les lieux résidentiels des lieux d'emplois ? Organiser des réseaux de transports ou/et des réseaux routiers pour capter progressivement l'ensemble des déplacements individuels vers les principaux lieux d'emplois ?

Le développement résidentiel depuis 1999, rythme et accélération de la construction



-  aires d'influence lié à un système urbain
* plus de 20% de la population active occupée travaille sur le système urbain de référence
-  secteur où le volume de constructions neuves est élevé
-  secteur où le rythme de construction est élevé
-  secteur où la dynamique de construction est élevée

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

sources : fonds topographiques en provenance de la Bd-Carto98® - IGN®
droits de l'état réservés
données issues des fichiers CITADEL, DRE®
Traitement A-urba avril 2008



2.3 | Les effets sur la construction : une urbanisation qui s'étale

Avant 1999, les territoires soumis à une forte pression foncière étaient concentrés autour du Bassin d'Arcachon et dans les proches couronnes de l'agglomération bordelaise. La continuité naturelle entre le littoral et l'agglomération bordelaise était encore relativement protégée.

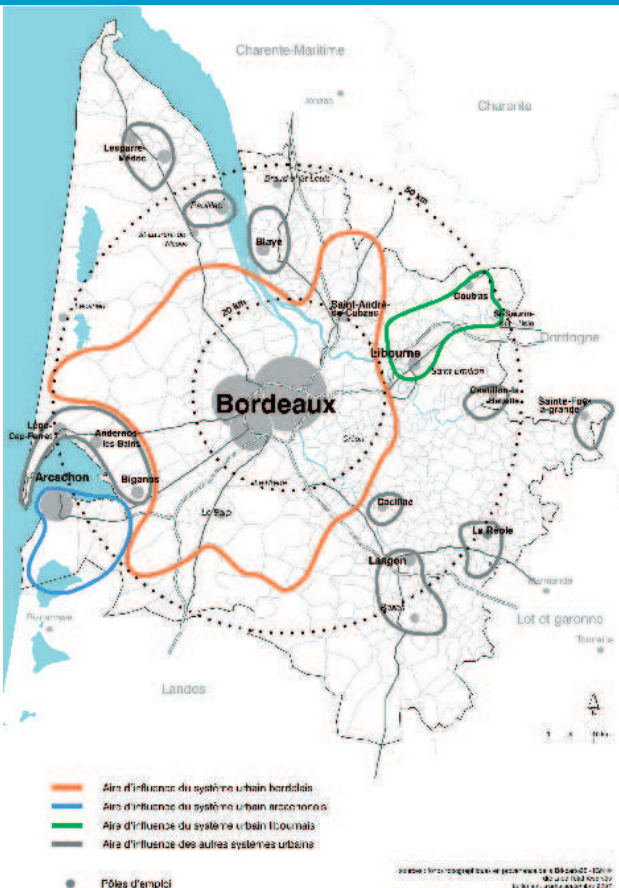
A partir de 1999, la construction neuve prend une ampleur considérable en se développant sans entrave dans les territoires soumis à une pression urbaine déjà forte et ce jusque dans les territoires ruraux jusqu'alors préservés.

Les territoires du Bassin d'Arcachon conservent une dynamique constructive et résidentielle encore importante même s'ils enregistrent une décélération par rapport à la période antérieure à 1999. Le prix du foncier et les difficultés à se loger autour du Bassin poussent à s'installer plutôt vers Lacanau et Val de l'Eyre.

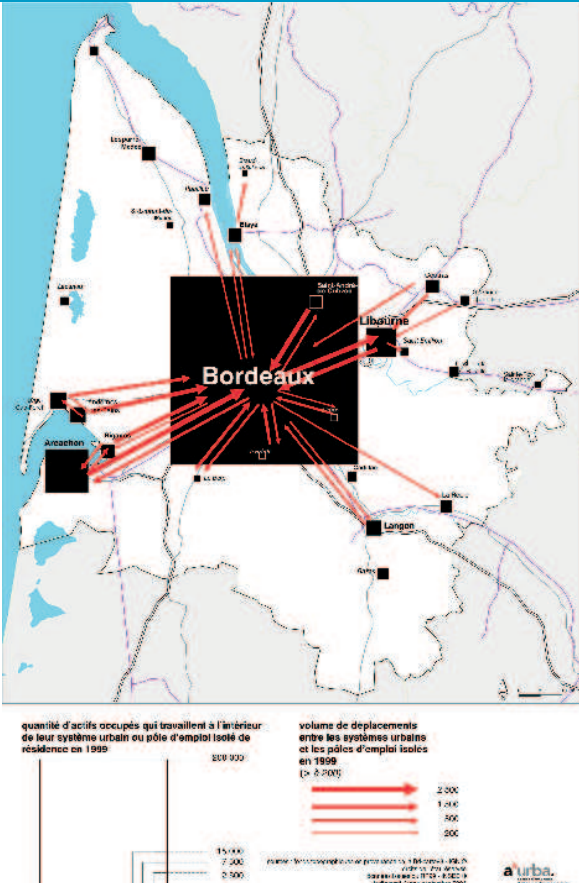
La projection des dynamiques de la construction laisse présager de nouvelles pressions foncières fortes en particulier dans le Médoc et autour de l'A63. Cette tendance risque également de nuire fortement à la pérennité de la continuité naturelle entre l'agglomération bordelaise et le littoral, en proie à une pression urbaine croissante (Route des Lasers, ...).

L'occupation résidentielle se multipolarise avec des pôles de plus en plus petits et nombreux dans un contexte territorial de concentration de l'emploi et de métropolisation. Ainsi, c'est toute une nouvelle génération de déplacements réalisés en voiture qui apparaît, pour l'essentiel, sur des distances de plus en plus longues.

Aires d'influence des territoires dans les déplacements domicile-travail en 1999



Principaux déplacements domicile-travail en 1999





2.4 | Une demande en déplacements domicile-travail croissante sur des distances de plus en plus longues

L'analyse des déplacements quotidiens de chaque actif du lieu de résidence vers le lieu de travail en 1999 est particulièrement éclairante sur le fonctionnement du territoire girondin puisqu'il montre à la fois les territoires attractifs en termes de résidents, les territoires attractifs en termes d'emplois et la superposition des deux.

La Gironde est caractérisée par un phénomène bien marqué : la forte métropolisation de Bordeaux.

La forte concentration des emplois sur le système urbain bordelais (53 communes, 67 % du total des emplois du département , 59 % des habitants) a favorisé le développement de la périurbanisation. L'extension de l'urbanisation entre 1982 et 1999 a eu pour conséquence première l'extension d'un continuum urbain jusqu'à St-Jean-d'Illac à l'ouest, Parempuyre au nord, et Camblanes-et-Meynac à l'est.

Dans un contexte d'éloignement du lieu de résidence au lieu de travail, d'accession à la propriété et d'amélioration du cadre de vie, la métropole bordelaise dispose d'une forte influence sur 140 communes (plus de 30 % de la population active y travaillent).

Les projets routiers en Gironde



2.5 | Une offre routière développée

2.5.1 | La place de la voiture particulière et de l'offre de voirie

Le territoire girondin dispose d'un réseau routier complet. La part de marché de la voiture est par ailleurs forte sur l'agglomération bordelaise qui se classe parmi les premiers rangs des agglomérations de taille équivalente : 84% en 1998 parmi les modes mécanisés. Elle détrône des villes comme Lyon (77% en 1995), ou encore Toulouse (81% en 1996).

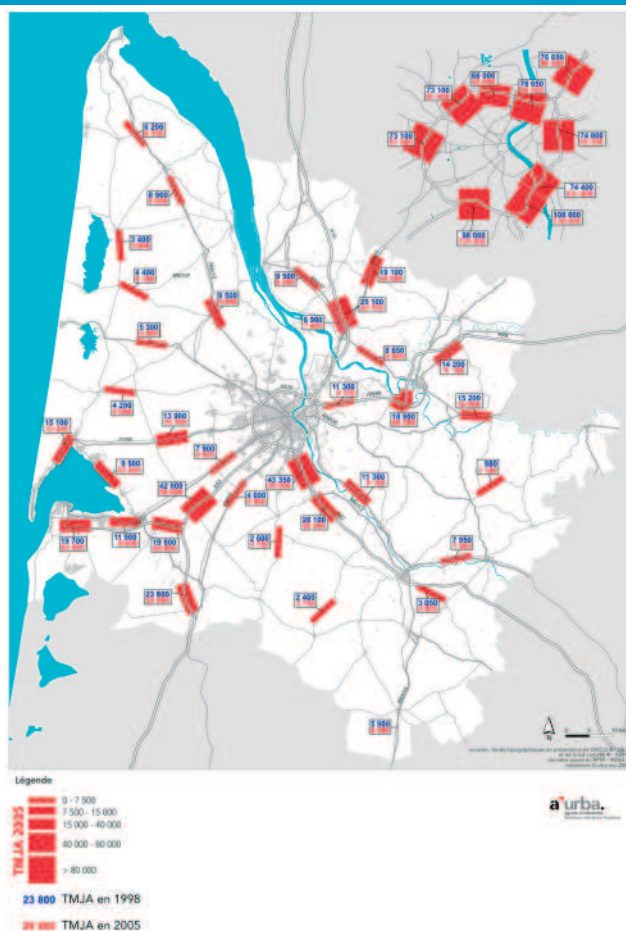
Néanmoins, la politique du « tout routier » semble aujourd'hui remise en question, comme en attestent les décisions gouvernementales prises notamment suite au Grenelle de l'Environnement avec l'abandon du projet de contournement autoroutier de Bordeaux au profit de solutions de transports qui restent encore à préciser.

Toutefois, dans un objectif de désenclavement et de développement des territoires, un certain nombre de projets routiers sont portés par le Conseil Général, comme des voies de déviations d'agglomérations ou le renforcement de la capacité et la mise en sécurité de voies routières existantes pour répondre à différents enjeux:

- Améliorer la sécurité et la fluidité du trafic sur les axes majeurs de liaisons interurbaines ;
- Conserver le patrimoine routier et mettre en sécurité par des aménagements ponctuels le réseau de voies secondaires ; ;
- Améliorer la desserte du milieu rural par des aménagements d'intérêt locale.

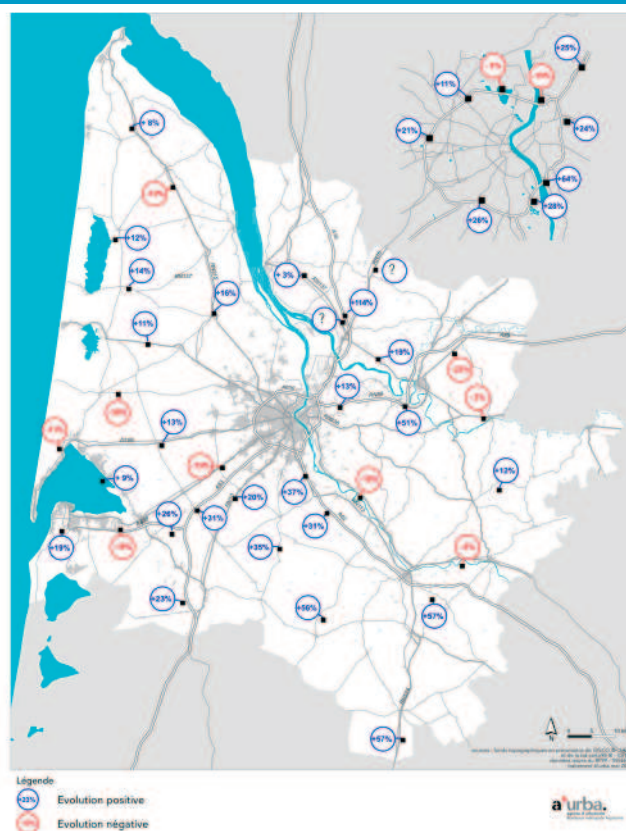
Les trafics moyens journaliers annuels en 1998 et 2005

(source DDE33)



Évolution du trafic moyen journalier annuel entre 1998 et 2005

(source DDE33)





2.5.2 | Une saturation progressive et généralisée des tronçons routiers

L'évolution des déplacements motorisés sur le réseau routier de la Gironde et de l'intra rocade bordelaise entre 1998 et 2005

Globalement importante sur toute la Gironde, l'évolution des déplacements profite toutefois le plus au réseau autoroutier (RN89/A89 Bx-Libourne mais aussi A10, A630, A63, A62, A660...), ce qui montre combien ces réseaux sont utilisés puisqu'ils cumulent tous les types de déplacements (locaux, interurbains, inter-régionaux, européens). D'un point de vue territorial, une forte augmentation du trafic est observée sur le réseau en direction du Bassin d'Arcachon (A63, A660, RD1250) et du Sud Gironde (Bazas).

Notons également que la rocade rive droite et en particulier le pont F. Mitterrand ont enregistré une forte augmentation du trafic (passage de 74 400 à 121 800 véhicules par jour entre 1998 et 2005) en raison des travaux du pont d'Aquitaine. Le trafic s'est reporté naturellement sur le pont F. Mitterrand.

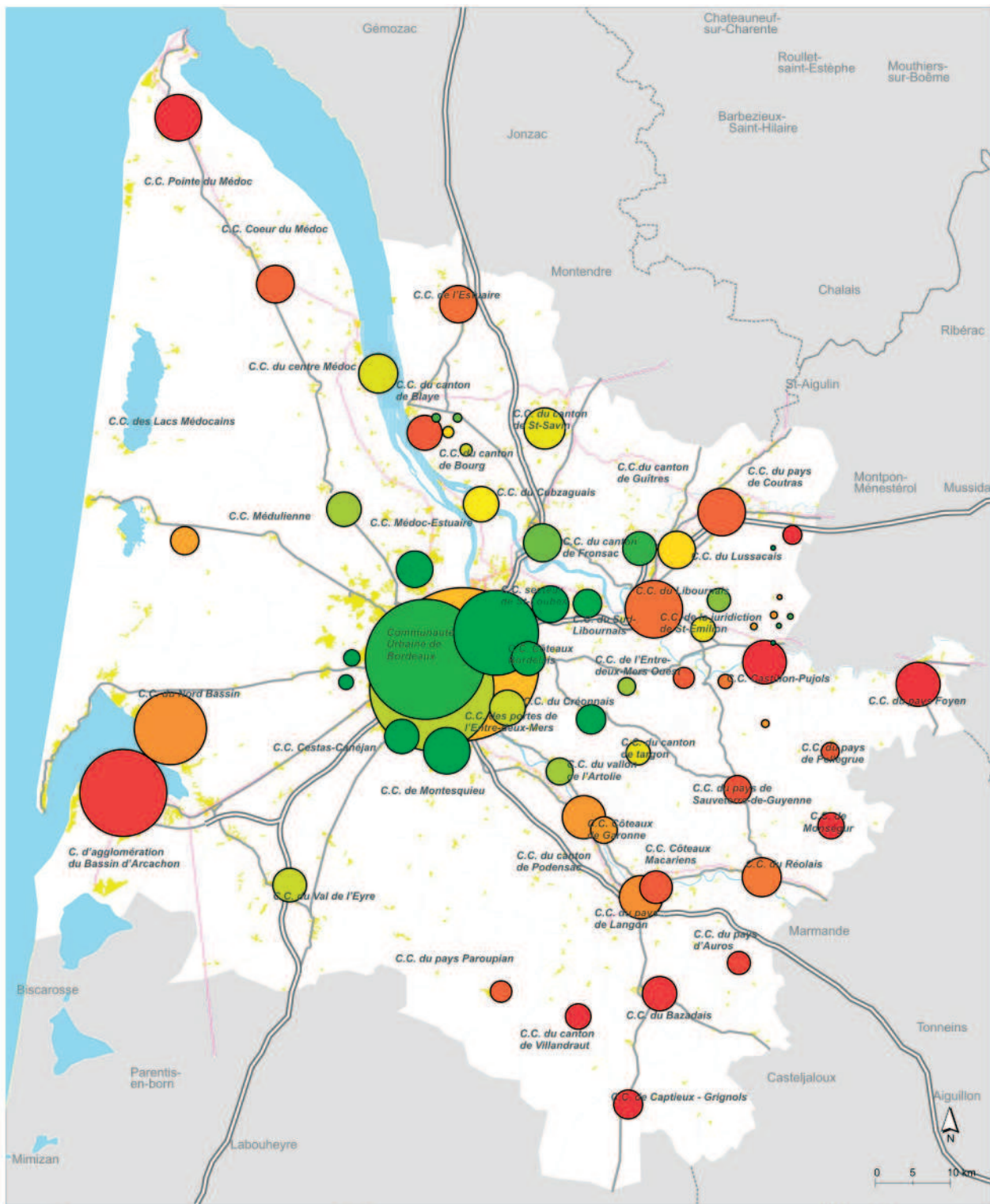
Depuis la mise à 2x3 voies du pont d'Aquitaine, ce tronçon a retrouvé un trafic d'environ 100 000 véhicules par jour. Ce pont, très prisé après une certaine fluidité du trafic liée à sa nouvelle capacité, retrouve à nouveau un niveau de saturation élevé en heure de pointe.

Cependant, de nombreuses voies routières plus locales connaissent également des progressions de trafic et risquent à court terme de saturer.

La question qui se pose désormais est celle de savoir jusqu'où développer le réseau routier ? Avec quelles fonctions (local, transit national) ? Faut-il continuer à faire des contournements de grande agglomération comme celui de Bordeaux ou du Nord Bassin ?

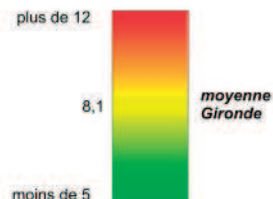
La généralisation de la congestion des réseaux et les phénomènes constatés d'étalement urbain, doivent nous interroger.

Les personnes âgées de 75 ans et plus

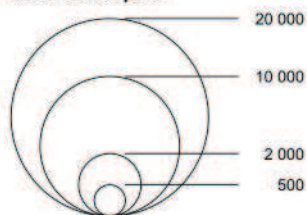


sur 100 personnes,

combien ont 75 ans et plus ?



personnes âgées
de 75 ans et plus



a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

sources : fonds topographiques en provenance de la Bd-Carto98® - IGN ©
droits de l'état réservés
données issues du Rp99 - INSEE ©
Traitement A-urba date

2.6 | Une société qui tend à vieillir

Même si l'automobile demeure le mode de transport le plus utilisé, il existe et il existera toujours une population dépendante des transports en commun. Cette population dite captive se définit par l'ensemble des personnes n'ayant pas la possibilité de se déplacer en voiture : il s'agit pour l'essentiel des populations jeunes de moins de 18 ans, des ménages les plus démunis (chômeurs de longue durée, foyers fiscaux non imposables) et des personnes âgées (plus de 75 ans).

Même si les personnes âgées sont aujourd'hui plus mobiles qu'autrefois, le vieillissement de notre société joue en faveur d'une clientèle potentielle significative pour les transports collectifs.

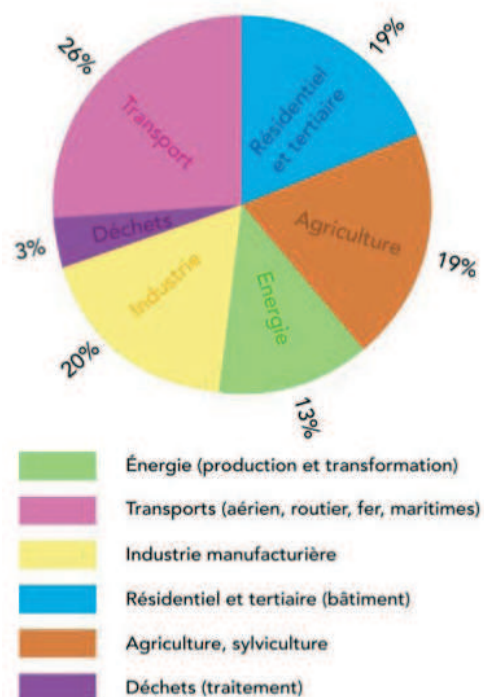
Ce constat générera également à terme une demande plus forte des services à la personne et la nécessité de prendre en compte ces mutations sociétales.

Par opposition aux populations jeunes, les foyers de populations âgées sont concentrés dans les coeurs d'agglomérations, aux confins du département dans les territoires ruraux et sur la bande littorale. Dans les 2 derniers cas, la problématique se pose de manière différente : le littoral a attiré des personnes retraitées plutôt aisées en quête d'une certaine qualité de vie (choix résidentiel), dont le mode de transport principal est l'automobile, les territoires ruraux du Médoc et de l'Est du département sont à contrario composés d'une population retraitée pour qui la question des choix résidentiels ne se pose pas de la même façon et dont la dépendance aux transports collectifs est grande.

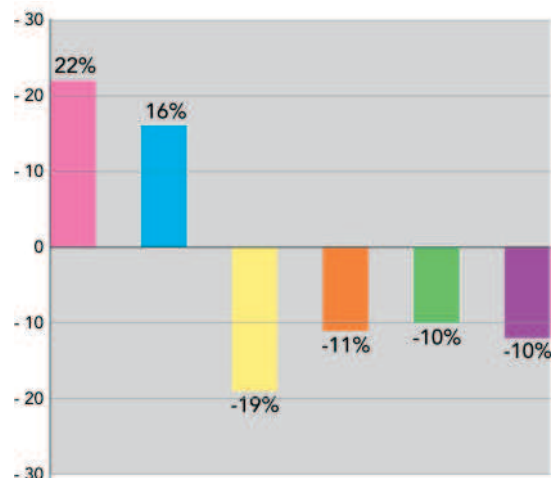
La desserte et le niveau d'offre en transports collectifs de ces différents territoires devront par conséquent être adaptés (transports routiers urbains, interurbains, ferroviaires, ...).

Emissions de gaz à effet de serre par secteur d'activités en France en 2005

Source (CITEPA/ inventaire CCNUCC - 2006)

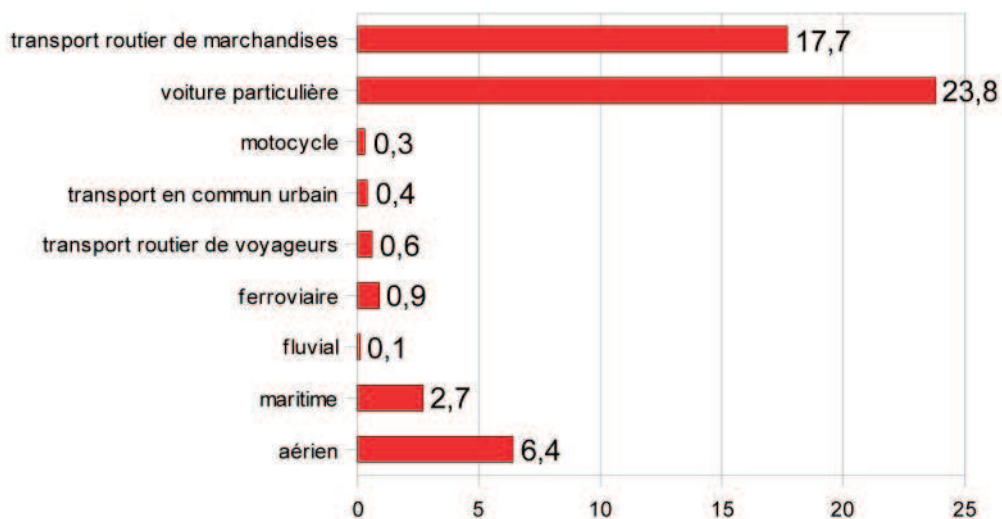


Evolution des émissions de gaz à effet de serre par secteur d'activités en France en 2005 par rapport à 1990



Ventilation par mode de transport des consommations d'énergie de traction

Source (CPDP, MTETM/SESP, 2005)



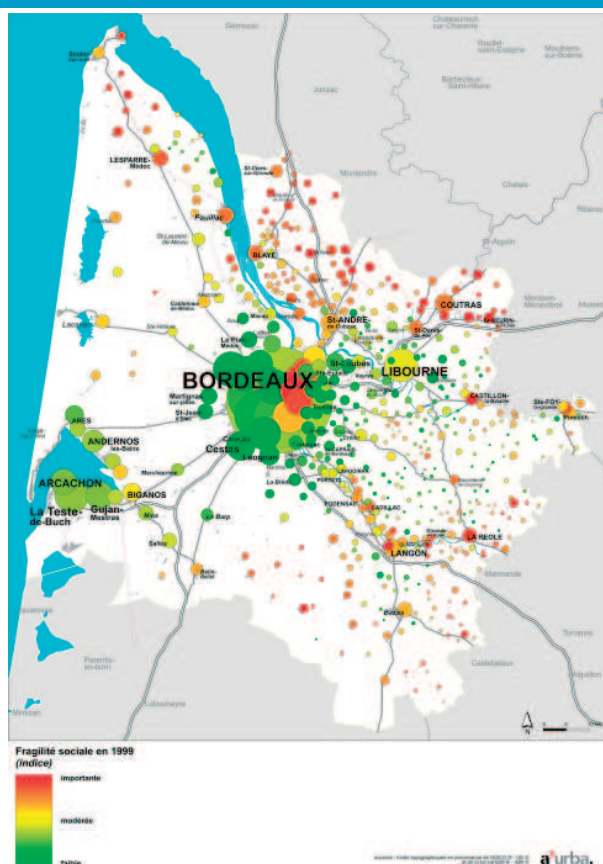


2.7 | Des préoccupations environnementales croissantes

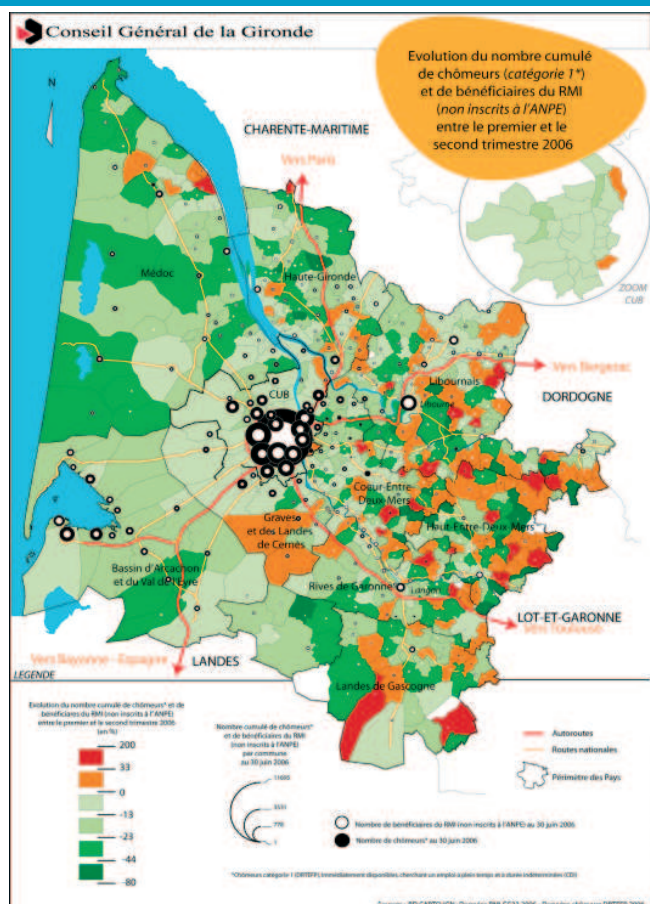
Le secteur des transports est le 1er émetteur de gaz à effet de serre en France avec 26 % des émissions totales, le transport routier représentant quant à lui 92 % de ces émissions. Il est par ailleurs le domaine d'activités qui a connu la plus forte croissance d'émissions entre 1990 et 2005.

La réduction des émissions de gaz à effet de serre constitue par conséquent un objectif majeur en termes de qualité de vie et de santé publique. Un des leviers d'actions consiste à réduire le nombre de déplacements automobiles en opérant de manière significative un report des automobilistes vers les transports collectifs et les modes doux (vélos, marche à pied). Ceci ne sera toutefois possible que si les transports collectifs représentent une offre alternative à la fois performante, fiable et confortable.

La fragilité sociale en 1999 en Gironde



La fragilité sociale en Gironde vue par le Conseil Général



2.8 | Les conséquences sur les ménages : une aggravation des disparités sociales et territoriales

2.8.1 | La situation actuelle

La carte de la fragilité sociale met nettement en évidence des disparités territoriales sur la Gironde. Construite sur la base de 3 critères, le nombre moyen d'années d'études, la proportion de chômeurs et les revenus fiscaux, elle révèle les territoires dans lesquels se trouvent les populations les plus défavorisées. Ces populations sont « piégées » car moins motorisées par contrainte financière, avec un budget transport de plus en plus lourd, ce qui fait d'elles des populations captives des transports collectifs. Il faut alors s'interroger sur les moyens de mettre en place une offre de transports collectifs adaptée. Mais il peut également s'agir de populations motorisées qui, avec la flambée du prix du pétrole, risquent de se précariser.

Il apparaît distinctement que toute la partie Est du département est plus « socialement fragile », en particulier les territoires du Haut Médoc, de la Haute Gironde (Blayais, Coutras), la vallée de la Garonne jusqu'à La Réole, les territoires ruraux du Sud Gironde et au sein de la CUB, les communes du Grand Projet de Ville en rive droite.

A l'exception des territoires desservis par le Ter Aquitaine, dont le cadencement et le renforcement de l'offre devraient améliorer son efficacité, les territoires « disséminés » ne bénéficient pas d'offre lourde en transports collectifs. La question est posée d'une offre de transports adaptée à tous les types de déplacements (proximité, domicile-travail) à laquelle le transport à la demande pourrait constituer une réponse.

2.8.2 | L'aggravation des disparités sociales et territoriales

Les inégalités socio-territoriales décrites sont en train de s'aggraver cruellement. En effet, si sur les dix dernières années, la part de l'automobile (acquisition + utilisation) dans la consommation des ménages s'est stabilisée à 12,3 % de leur budget¹, cette stabilité masque des adaptations des acteurs :

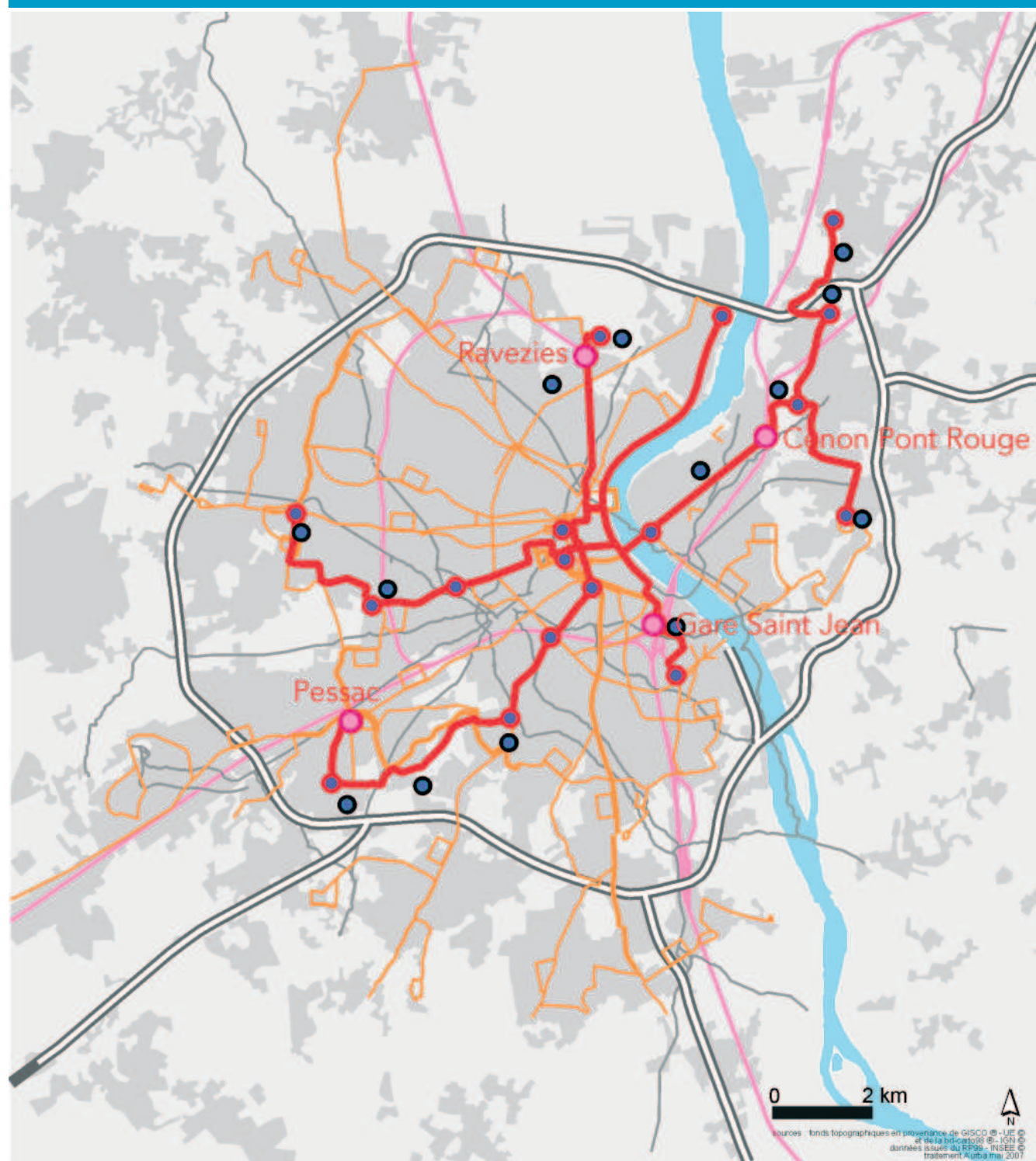
- l'accroissement continu du parc auto est compensée par une moindre utilisation des véhicules ;
- les hausses de prix des carburants ont par ailleurs entraîné une décélération de la circulation automobile et du nombre moyen de kilomètres parcourus.



3 | La vision des acteurs transports

L'expression, pour chacune des autorités organisatrices de transports, des enjeux de développement de leur réseau respectif et de leur vision prospective, permet d'esquisser une première armature des réseaux de transports collectifs.

L'organisation des transports collectifs urbains TBC de la CUB en 2009



Développer le réseau urbain

- Tramway 1^{re}, 2^e phase
- Réseau ferroviaire voyageurs
- Lignes de bus structurantes
- Pôles d'échanges tram/train/bus/VP
- Pôles d'échanges tram/bus
- Pôles de rabattement VP

3 | La vision des acteurs transports

3.1 | Le réseau urbain TBC de la CUB

Forces

- La mise en service simultanée de 3 lignes de tramway (effet réseau) ;
- Une large couverture du territoire communautaire par le réseau de transports collectifs urbains ;
- Un réseau radial qui offre une bonne accessibilité au centre de l'agglomération ;
- Un réseau de bus structurant cadencé à 10 min à la journée ;
- Une intermodalité renforcée autour du tramway avec la mise en service de nombreux parcs relais et avec la constitution de pôles d'échanges autour des gares de Ravesies, Cenon Pont Rouge, Pessac et Arlac ;
- Un rabattement des lignes de cars sur les pôles d'échanges tramway en franges d'agglomération ;
- Un schéma directeur d'amélioration de la desserte en transports collectifs visant à poursuivre le développement du réseau de TCSP et à améliorer la vitesse commerciale des lignes de bus structurantes.

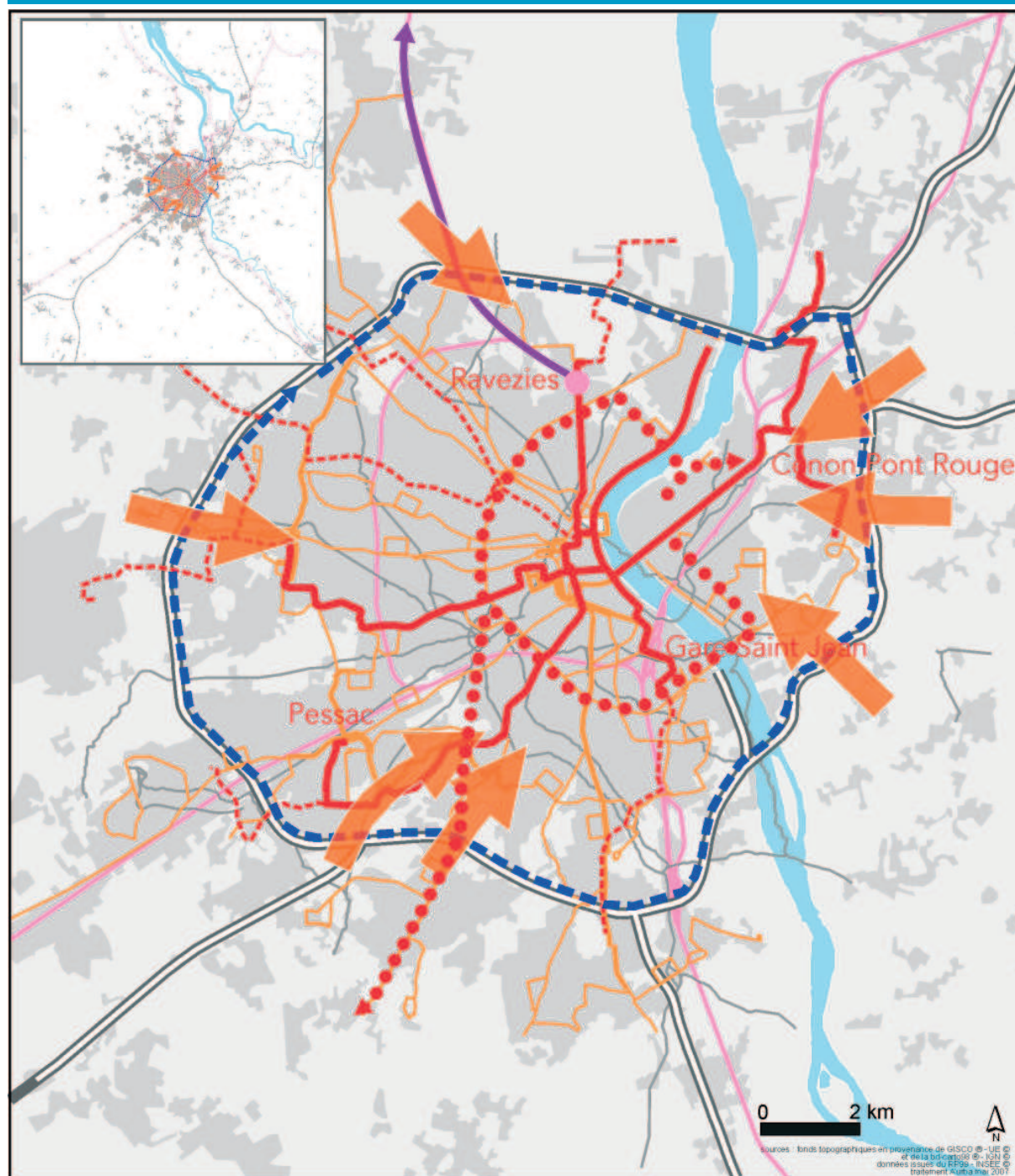
Faiblesses

- Des territoires périphériques dans l'extra rocade peu denses ne favorisant pas la mise en service d'une offre attractive en transports collectifs ;
- Des lignes aux fréquences peu attractives dans les territoires périphériques (réseau local, lignes à antenne) ;
- Des lignes transversales encore peu nombreuses et ne desservant pas les territoires extra-rocade notamment sur le quadrant Nord-Ouest amené à connaître une forte progression des déplacements ;
- Des lignes de bus victimes, sur certains tronçons, de la congestion de la circulation automobile.



Les enjeux des transports collectifs urbains vus par la CUB

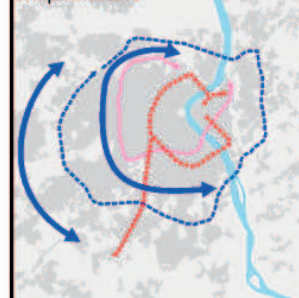
(schéma directeur d'amélioration de la desserte TC de la CUB - 2007)



Développer le réseau urbain

- Tramway 1^e, 2^e phase
- - - Extensions TCSP 3^e phase à l'étude
- ● ● ● ● Hypothèses de développement du réseau
- Expérimentation d'un tramway d'agglomération
- Lignes de bus structurantes
- ➔ Mise en site propre des lignes de bus structurantes
- - - Principe de bouclage et maillage complémentaires
- Réseau ferroviaire voyageurs

Définir les principes de maillage complémentaire



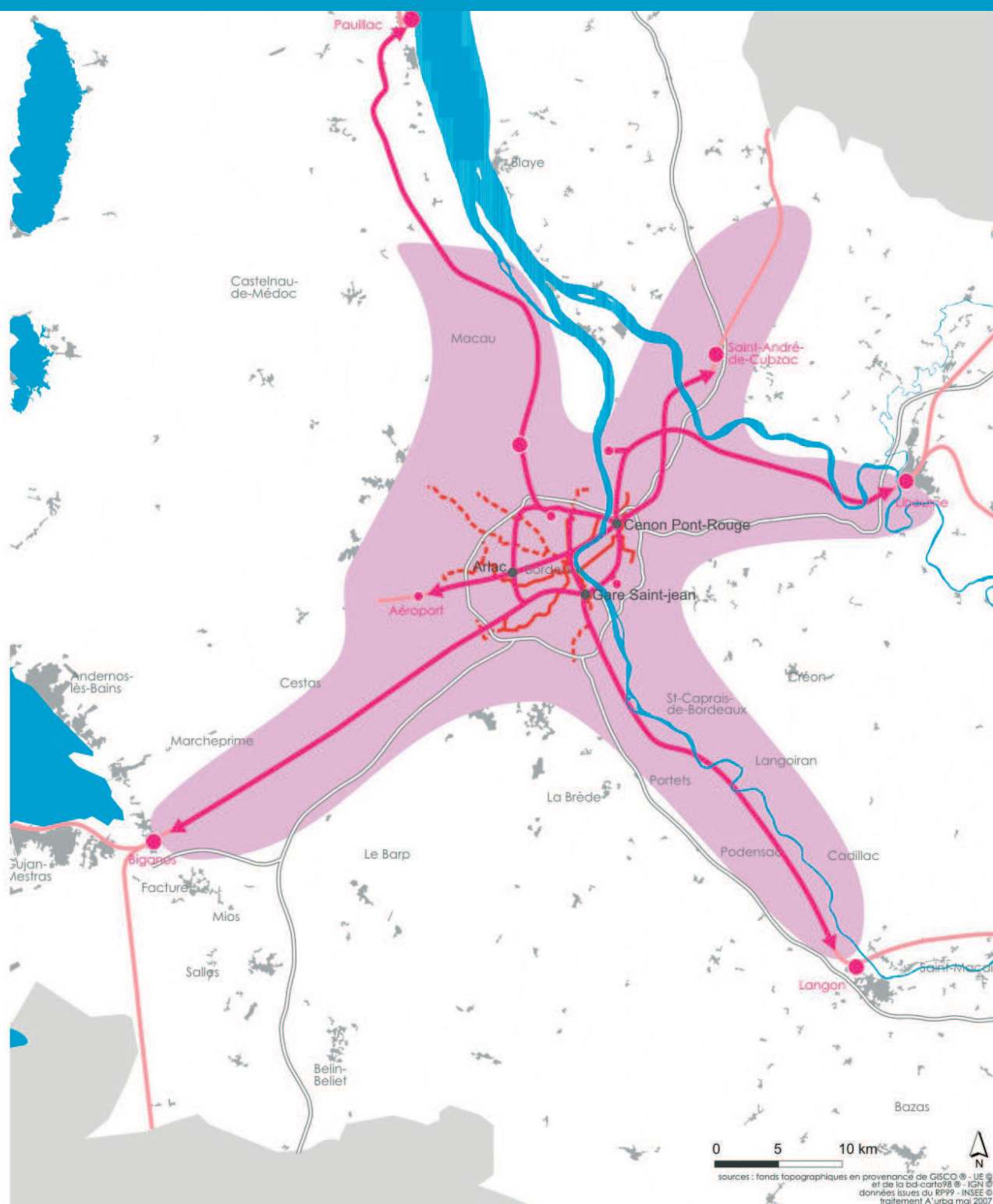


⇒ Enjeux

- **Mettre en place la 3e phase TCSP.**
- **Expérimenter un tram train Ravezies-Parempuyre.**
- **A plus long terme, mettre en place un principe de bouclage et de maillage** pour répondre également aux besoins de déplacements, de périphérie à périphérie, à savoir :
 - Faut il, à l'intérieur de la CUB, aménager des sites propres dédiés aux bus ? En intra rocade avec la voie des Mairies? En extra rocade ?
 - Faut il, à l'extérieur de la CUB, proposer des sites propres dédiés aux cars, du ressort du Conseil Général ?
 - Ou bien, faut il optimiser des infrastructures existantes comme la ceinture ferroviaire en proposant une offre Ter performante ?
- **Généraliser la mise en place d'un réseau périurbain** dans un rayon de 40 km à partir de la gare St Jean (Bdx Pauillac, Bdx Langon), ...
- **Renforcer l'offre intermodale** autour du tramway.
- **Atténuer les problèmes de saturation des tramway en heures de forte affluence en renforçant la performance des bus** pour obtenir un report de clientèle, à savoir :
 - ne pas rabattre systématiquement les lignes de bus sur les tramway mais développer la performance des bus (amélioration de la vitesse commerciale par l'aménagement de sites propres pour les 15 lignes structurantes radiales). La réalisation des sites propres soulève cependant la question de la priorité donnée aux modes de transports et en particulier de la compensation du stationnement supprimé ;
 - réduire ainsi l'effet réseau «à deux vitesses » et offrir une offre performante des bus, complémentaire, à celle des tramway dans les territoires pas desservis pas les tramway.
- **Eviter les réseaux à deux vitesses** en poursuivant la mise en place de réseaux structurants en site propre, autres que le tramway, comme des TCSP plus légers et moins coûteux (sites propres bus améliorés, BHNS, ...).
- **Assurer une bonne complémentarité entre le réseau urbain bus/tramway et le Ter.**
- **Répondre aux besoins de desserte du quadrant Nord-Ouest** de l'agglomération par la création d'une nouvelle ligne de TCSP (ligne D) dont le tracé et le mode (tramway, BHNS, sites propres bus, ...) restent à définir.
- **Développer une véritable stratégie cyclable communautaire.**
- **Favoriser les relations entre les 2 rives par la construction de 2 nouveaux franchissements** (Bacalan Bastide au Nord Jean-Jacques Bosc au Sud) pour offrir un réseau de transport continu et global.



Articuler le réseau urbain avec la constitution d'un réseau périurbain



Développer un réseau périurbain sur une aire territoriale attractive (40 minutes d'accès à la gare St-Jean)

-  Transport périurbain
-  Tramway 1^e, 2^e phases
-  Extensions TCSP
-  Réseau ferroviaire voyageurs
-  Isochrone 40 minutes tram-train (60 km/h en vitesse commerciale)



■ Articuler le réseau urbain avec la constitution d'un réseau périurbain

Le territoire girondin bénéficie d'un réseau ferroviaire en étoile qui permet de relier Bordeaux à l'ensemble des grandes polarités urbaines. A l'heure du Grenelle de l'Environnement et tandis que les efforts financiers consentis par l'Etat et la Région se portent en priorité sur le mode ferroviaire (cadencement Ter, renforcement de l'offre, modernisation des gares), il devient pertinent d'étudier la faisabilité d'un transport régional périurbain.

Avec une vitesse commerciale moyenne de 60 km/h, un réseau périurbain, empruntant les axes ferroviaires actuels, pourrait couvrir un territoire de 40 km, à partir du centre de Bordeaux, ce qui correspond à un temps de parcours moyen de 40 minutes. En 40 minutes, de Biganos à Macau, de Langon à Libourne et St André de Cubzac, un nouveau territoire attractif se dessine.

Le réseau urbain Baia de la COBAS



3.2 | Le réseau urbain Baïa de la COBAS

Le réseau Baïa, mis en service en 2007, est le premier réseau de transport public urbain de la COBAS qui regroupe les communes d’Arcachon, La Teste de Buch, Gujan Mestras et Le Teich.

Forces

- Une bonne couverture du territoire urbanisé en reliant les 4 communes de la COBAS avec ces 5 lignes régulières et ces 2 lignes estivales;
- Une logique d’intermodalité performante avec le Ter (correspondances horaires et tarifaires avec un titre unique combiné bus-Ter);
- Une offre complémentaire de transport à la demande dans les secteurs moins denses et moins fréquentés, un service spécifique pour les personnes à mobilité réduite et un service gratuit de navettes électriques pour le centre d’Arcachon.

Faiblesses

- Un réseau victime de son succès qui ne répond pas toujours à la demande en termes de niveau de service (fréquence, régularité) et de desserte.

Les enjeux de développement du réseau de transports de la COBAS élargis au SYBARVAL



-  Renforcer l'offre du réseau de transport urbain Baïa de la Cobas
-  Créer un réseau de transport urbain d'agglomération Cobas-Coban
-  Étendre le réseau d'agglomération Cobas-Coban au Val de l'Eyre
-  Conforter le transport interurbain et le transport à la demande



⇒ Enjeux

Après une année de mise en service du réseau urbain Baia et dans un contexte territorial de forte attractivité du Bassin et du Val de l'Eyre, des enjeux de développement des réseaux de transports émergent, et ce à plus ou moins long terme :

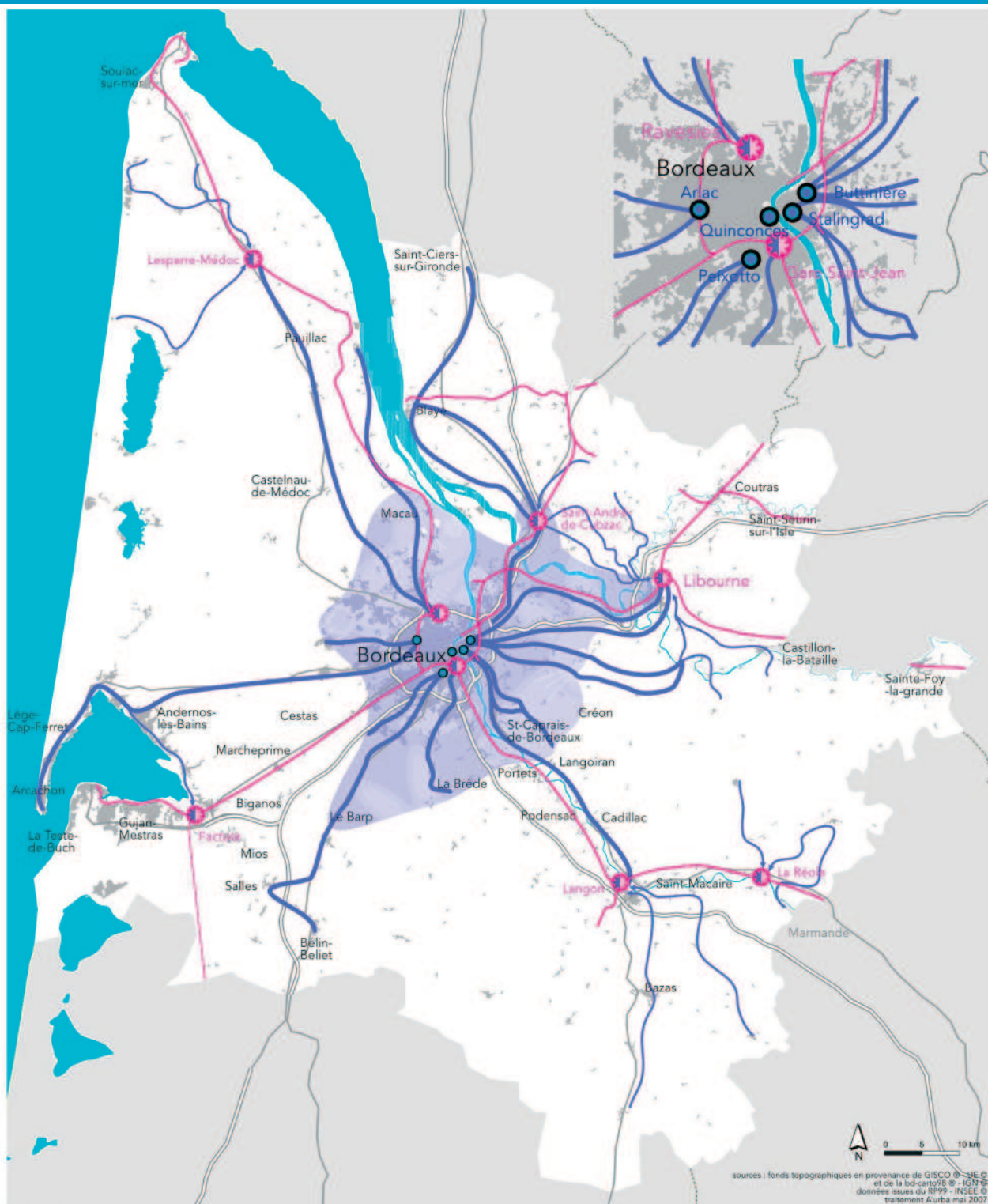
■ Développer le réseau urbain Baia de la COBAS :

- Renforcer l'offre du réseau Baia par la création de lignes supplémentaires en particulier pour la desserte de La Teste de Buch;
- Faire évoluer le transport à la demande en lignes régulières pour répondre à la demande croissante des secteurs moins denses ;
- Renforcer la performance du réseau urbain Baia en y intégrant les navettes électriques Eho.

■ A court ou moyen terme, mettre en place un réseau de transport urbain d'agglomération intégrant la COBAS et la COBAN sur un axe Lège - Arcachon ?

■ A plus long terme, étendre ce réseau d'agglomération au Val de Leyre en faveur d'un transport à la fois urbain et interurbain ?

L'organisation du réseau de cars interurbains selon le Conseil Général à l'horizon 2009



3.3 | Le réseau interurbain Trans’Gironde du Conseil Général

Le réseau interurbain du Conseil Général a fait l’objet d’une restructuration en septembre 2006 qui a permis d’adapter l’offre à la demande dans un territoire périurbain de 15-20 kilomètres à partir des pôles d’échanges tramway, de créer quelques lignes nouvelles dans ce périmètre et surtout de rabattre les lignes de cars sur les pôles d’échanges tramway en entrée d’agglomération.

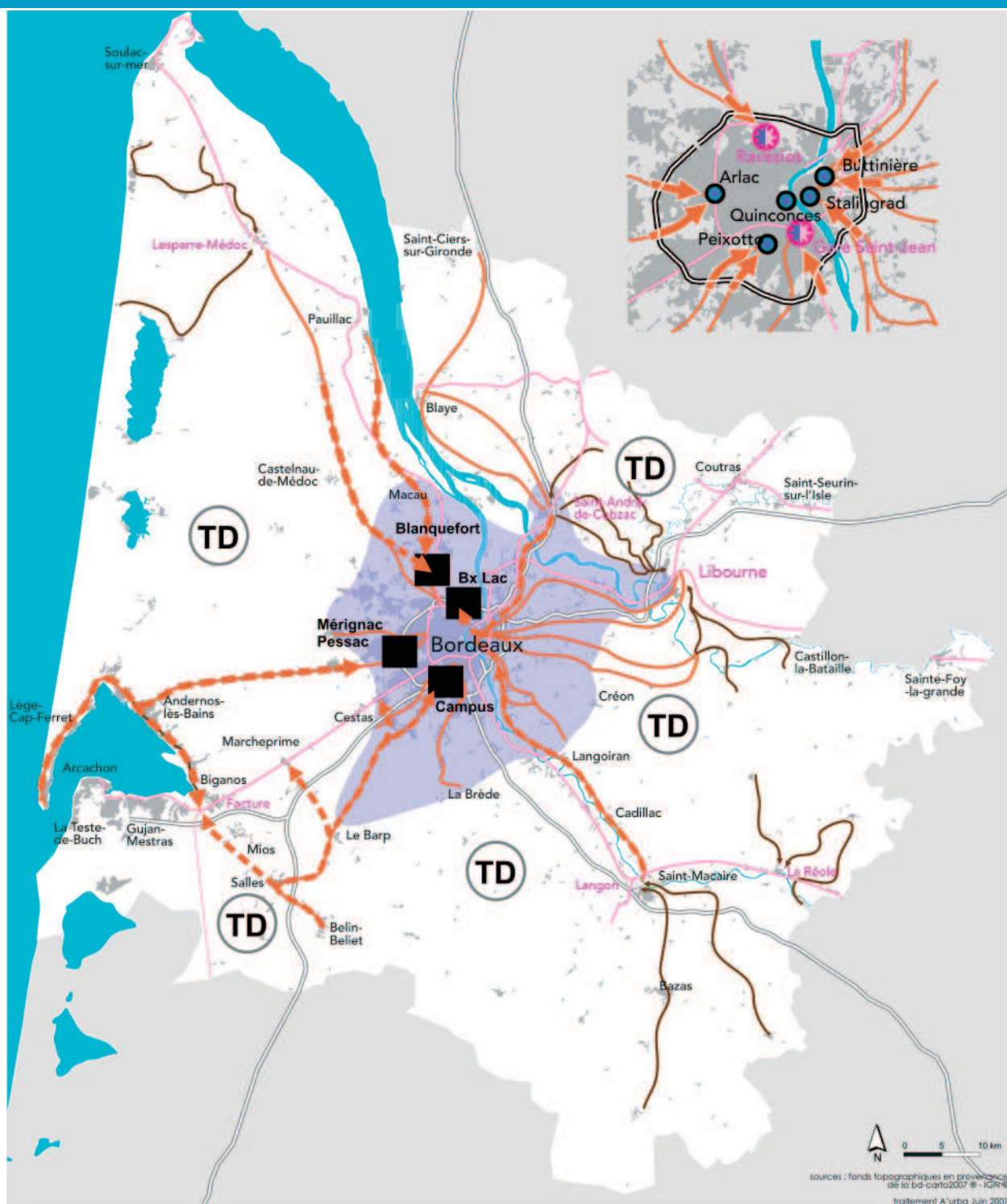
Forces

- Un réseau hiérarchisé ;
- Un réseau radial et multipolaire qui offre une bonne accessibilité à Bordeaux ;
- Une intermodalité urbaine et interurbaine organisée et lisible (rabattement des lignes sur les pôles d’échanges urbains, connections avec le Ter) ;
- Des lignes structurantes performantes dont la fréquence vient d’être renforcée (20-30 min) ;
- Des services adaptés à une demande spécifique (scolaire, marché, tourisme) ;
- Une offre complémentaire avec le Ter ;
- Une tarification combinée avec le réseau TBC (carte Modalis) pour les abonnements seulement ;
- Un Plan de Déplacement Proximité en partenariat avec les Communautés de Communes adapté à la desserte des territoires ruraux (transport à la demande, lignes de marché) ;
- Pôles d’échanges.

Faiblesses

- Un réseau très faiblement compétitif avec la voiture ;
- Absence de carte Modalis à l’unité ;
- Une tarification encore élevée;
- L’information institutionnelle inter AOT au niveau du Conseil Général sur la chaîne de déplacements.

Les enjeux du réseau de cars interurbains Trans Gironde



Légende

-  Territoire périurbain où l'offre et la demande sont les plus importantes
-  Territoires où l'offre est à renforcer
-  Voie ferrée
-  Renforcer l'offre de transport à la demande pour la desserte de proximité
-  Lignes structurantes de cars
-  Lignes de rabattement local sur les gares
-  Améliorer l'accessibilité aux pôles d'échanges tramway / bus par la mise en place de sites propres
-  Arrêt ferroviaire principal
-  Pôles de rabattement tramway/bus/cars/VP

⇒ Enjeux

■ **Compléter le réseau structurant par des liaisons à destination des territoires à forte demande** comme : Bordeaux Lac depuis St André de Cubzac, Blanquefort depuis le Médoc, les zones d'activités de Mérignac, le Campus de Pessac, Talence et Mérignac depuis le Nord et le Sud de l'agglomération, autour du Bassin d'Arcachon et dans le Val de l'Eyre, territoires très attractifs amenés à se développer dans les années à venir;

■ **Améliorer la performance du réseau structurant par une stratégie d'aménagement de sites propres** pour faciliter l'accès des cars aux pôles d'échanges de tramway tout en minimisant le nombre de ces pôles d'échanges sur lesquels les cars se rabattent. L'objectif est ainsi de maintenir une bonne lisibilité du réseau et veiller à une bonne connection au réseau TBC dans son ensemble pour ne pas trop multiplier les ruptures de charge (exemple du pôle d'échanges de Ravezies-les Aubiers : les cars se rabattent à Ravezies pour se connecter au tram mais aussi à la ligne de bus de ceinture N° 9);

■ **Renforcer l'offre de transport à la demande pour répondre aux besoins de déplacements de proximité** là où la configuration urbaine ne se prête pas au développement des lignes régulières;

■ **Développer le réseau girondin en fonction de différents critères dans le respect du droit au transport pour tous :**

- des projets urbains et d'aménagement défini par les territoires;
- du niveau de fragilité des territoires;
- du niveau d'équipements des territoires;

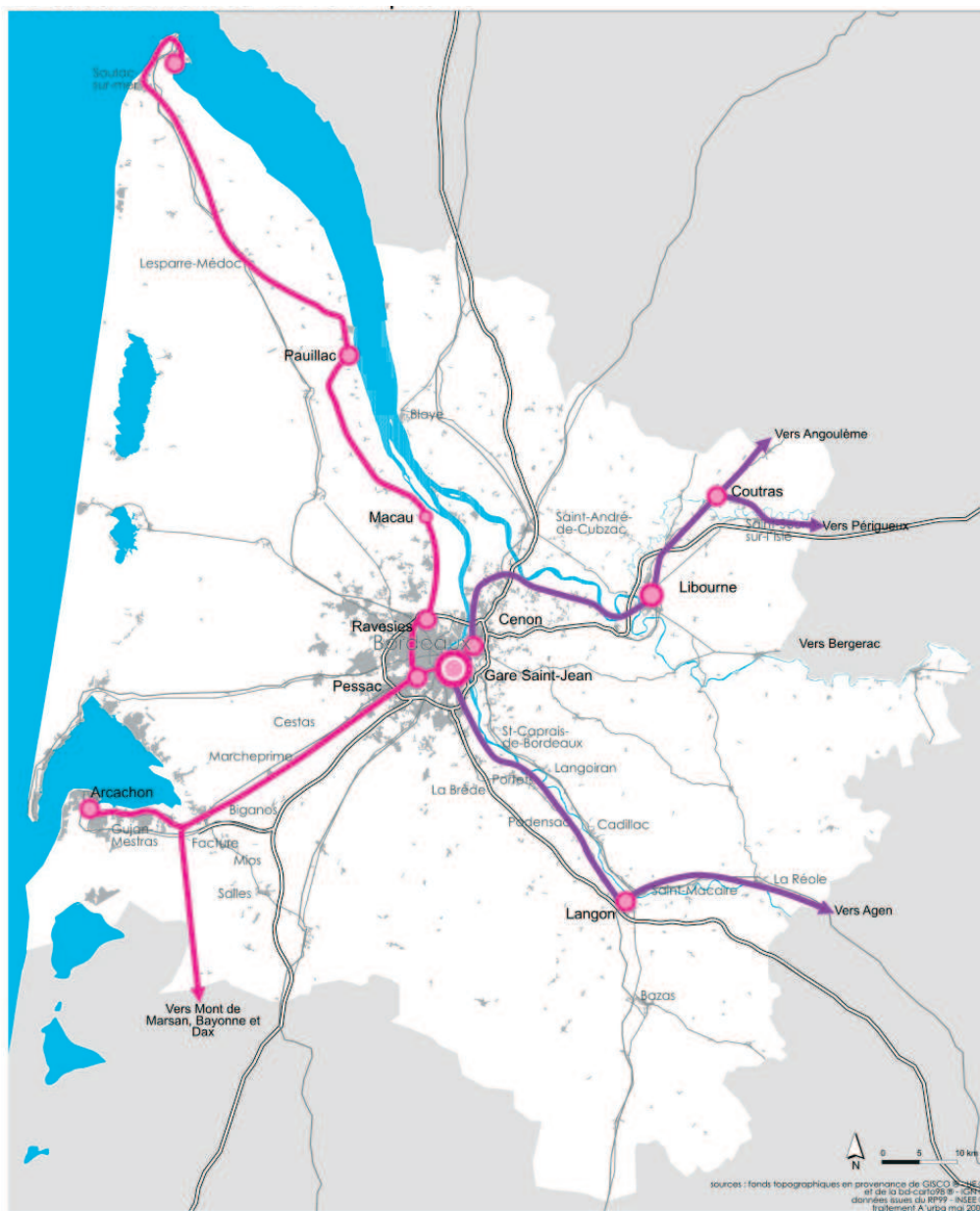
■ **Enfin, pour répondre aux besoins de desserte transversaux, de périphérie à périphérie**, une des pistes d'actions pourrait consister à étudier la faisabilité de se connecter sur des offres de ceinture urbaine (ceinture ferroviaire) ou périurbaine (rocade).

En matière de **déplacements doux**, au-delà des aménagements cyclables réalisés sous maîtrise d'ouvrage départementale le plus souvent dans les emprises d'anciennes voies ferrées, le Conseil Général souhaite, au travers du Plan Départemental des Déplacements à Vélo, affirmer son rôle moteur et fédérateur, en déplaçant la simple pratique touristique et de loisir vers un usage utilitaire du vélo sur l'ensemble de son territoire :

- Assurer la cohérence des politiques locales en faveur des déplacements à vélo ;
- Développer et renforcer l'image et l'usage du vélo ;
- Sécuriser la pratique du vélo ;
- Développer l'intermodalité.

D'ici là, outre la réalisation des pistes cyclables Roaillan - Bazas et Hostens - La Brède, la programmation 2008/2012 a pour objectif de moderniser le réseau existant en donnant la priorité aux pistes les plus utilisées ou les plus dégradées.

Le cadencement du TER en Aquitaine



Légende

- Cadencement du Ter dès 2008
- Cadencement du Ter dès 2010 avec la suppression du bouchon ferroviaire

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

3.4 | Le réseau régional Ter du Conseil Régional d'Aquitaine

Forces

- Un réseau en étoile avec 7 axes de desserte en Gironde qui converge vers Bordeaux Saint Jean ;
- Une intermodalité de mieux en mieux organisée : des connexions avec les réseaux de tramway et de bus (pôles multimodaux), une tarification intermodale, des horaires coordonnés ;
- Le développement des dessertes : la Région prévoit une augmentation de +30 % des dessertes entre 2002 et 2010, soit 100 dessertes supplémentaires sur l'ensemble du réseau ;
- Le cadencement de l'ensemble des dessertes Ter Aquitaine d'ici 2010 (à commencer par une offre cadencée à la journée, mi 2008, pour les lignes Le Verdon - Bordeaux, Arcachon - Bordeaux, Mont de Marsan - Bordeaux, Hendaye - Bordeaux et Pau - Bordeaux) ;
- Des fréquences cibles selon la typologie des dessertes pour 2020 ;
- Un plan de modernisation des gares pour la période 2002-2010 (1/3 des gares seront modernisées) ;
- La modernisation du matériel : l'ensemble du matériel sera neuf ou modernisé en 2010 ;
- Une modernisation des infrastructures prioritaires dans le CPER 2007-2013 ;
- Une augmentation de la fréquentation très forte, supérieure à l'augmentation des dessertes : alors que l'offre a augmenté de 20 %, la fréquentation des Ter Aquitaine a augmenté de 30 % entre 2003 et 2007.

Faiblesses

- L'état vétuste du réseau ferroviaire qui pose des problèmes d'efficacité, de capacité, d'évolution de l'offre ;
- Une information intermodale parcellaire et insuffisante ;
- Des arrêts périurbains souvent accessibles qu'en voiture faute d'un support urbain suffisamment développé autour des gares.

Enjeux

- **Améliorer l'état du réseau** (Plan de renouvellement du réseau ferré, financements CPER) ;
- **Développer le niveau de l'offre** ;
- **Urbaniser de manière prioritaire les principaux arrêts ferroviaires** et pôles intermodaux pour constituer un support de clientèle pour le Ter et offrir une accessibilité territoriale élevée.
Le contrat d'axe, engagement réciproque entre les autorités compétentes en urbanisme et les autorités organisatrices de transports pour favoriser la concentration urbaine dans les corridors de transports collectifs, constitue un outil de référence ;
- **Développer l'intermodalité** en poursuivant l'aménagement de pôles d'intermodalité urbains et périurbains, en améliorant l'information,

3.5 | Un cadre de référence en Aquitaine : le Schéma Régional des Infrastructures des Transports de l'Intermodalité du Conseil Régional (SRIT)

Le Conseil Régional d'Aquitaine élabore le SRIT avec pour objectif principal de définir les grandes orientations en matière de transports de personnes et de marchandises afin de répondre aux enjeux de développement et de mobilité en Aquitaine à l'horizon 2020-2025.

Cette démarche prospective s'inscrit parfaitement dans notre démarche stratégique des transports grâce à sa logique de transversalité : elle met l'accent sur la nécessaire interface des transports régionaux avec l'environnement, l'urbanisme, l'économie, la cohésion sociale et territoriale ... A ce propos, la stratégie transports 2020 sera présentée lors de la conférence territoriale de la Gironde, dans le cadre des conférences organisées par le SRIT pour l'ensemble des départements d'Aquitaine.

⇒ Principaux enjeux

- Les enjeux environnementaux
 - Réduire la croissance du nombre de poids lourds en transit (report modal du fret).
 - Réduire la consommation des produits pétroliers et des émissions de gaz à effet de serre.
 - Préserver les équilibres naturels, la biodiversité, le cadre de vie.
 - Favoriser les démarches d'écocitoyenneté.
- Les enjeux d'accessibilité
 - Offrir des services ferroviaires performants.
 - Améliorer les relations inter régionales et intégrer l'Aquitaine dans la Grande Vitesse Ferroviaire Sud Europe Atlantique.
 - Coordonner l'offre aérienne.
 - Améliorer les relations maritimes.
 - Assurer une accessibilité durable des lieux touristiques et de loisirs.
 - Réorganiser le secteur de la logistique et de la circulation des marchandises.
 - Permettre le développement économique des territoires ruraux.
 - Stopper la croissance de la congestion urbaine et préserver l'accessibilité des centres économiques et des grands équipements.

■ Les enjeux de cohésion sociale

- Assurer un droit au transport pour tous.
- Réduire la part du transport dans le budget des ménages.
- Offrir les conditions de déplacements pour les personnes à mobilité réduite.
- Adapter l'offre de transport public aux nouveaux rythmes de vie.

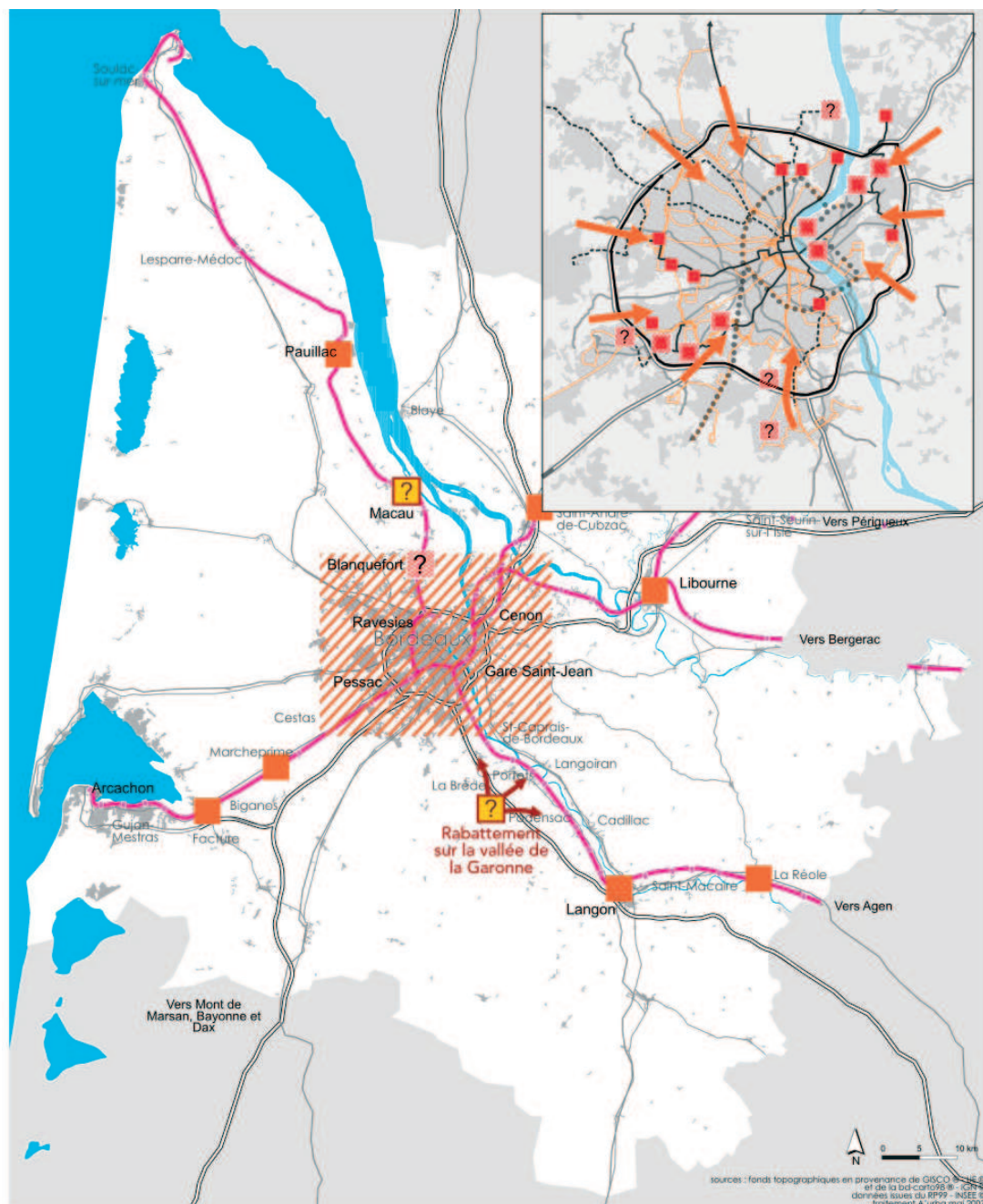
■ Les enjeux de gouvernance territoriale

- Instaurer un mode de gouvernance partenarial pour l'organisation des transports.
- Mieux articuler les politiques de transports et d'urbanisme en organisant la mise en cohérence des schémas de transports (PDU, SRIT) et des schémas d'aménagement (PLU, SCOT).
- Assurer une offre de transport lisible et performante pour tous en renforçant l'intermodalité.
- Mobiliser le financement des 2 LGV et du réseau existant.
- Favoriser les Plans de Déplacements des Entreprises.

Au regard de ces enjeux, 4 grandes priorités émergent :

- Articulation transports et urbanisme.
- Prise en compte des considérations environnementales.
- Prise en compte des aspects démographiques.
- Améliorer la compétitivité et l'attractivité de l'Aquitaine.

Les enjeux de l'intermodalité



Légende

- Existant**
 - Parcs relais urbains
 - Parcs relais périurbains
- Enjeux**
 - Étendre les parcs relais existants ?
 - ? Faire de nouveaux parcs relais urbains ?
 - ? Faire de nouveaux parcs relais périurbains ?
 - ➔ Aménager des sites propres en rabattement sur les parcs relais pour les cars interurbains ?

3.6 | Les enjeux de l'intermodalité

La question de l'intermodalité fait aujourd'hui véritablement partie des enjeux partagés par les différentes Autorités Organisatrices de Transports. Elle se situe à 2 niveaux d'échelle:

A l'échelle de la Communauté Urbaine de Bordeaux, par le renforcement de l'offre intermodale autour du tramway. Quelle stratégie mener ?

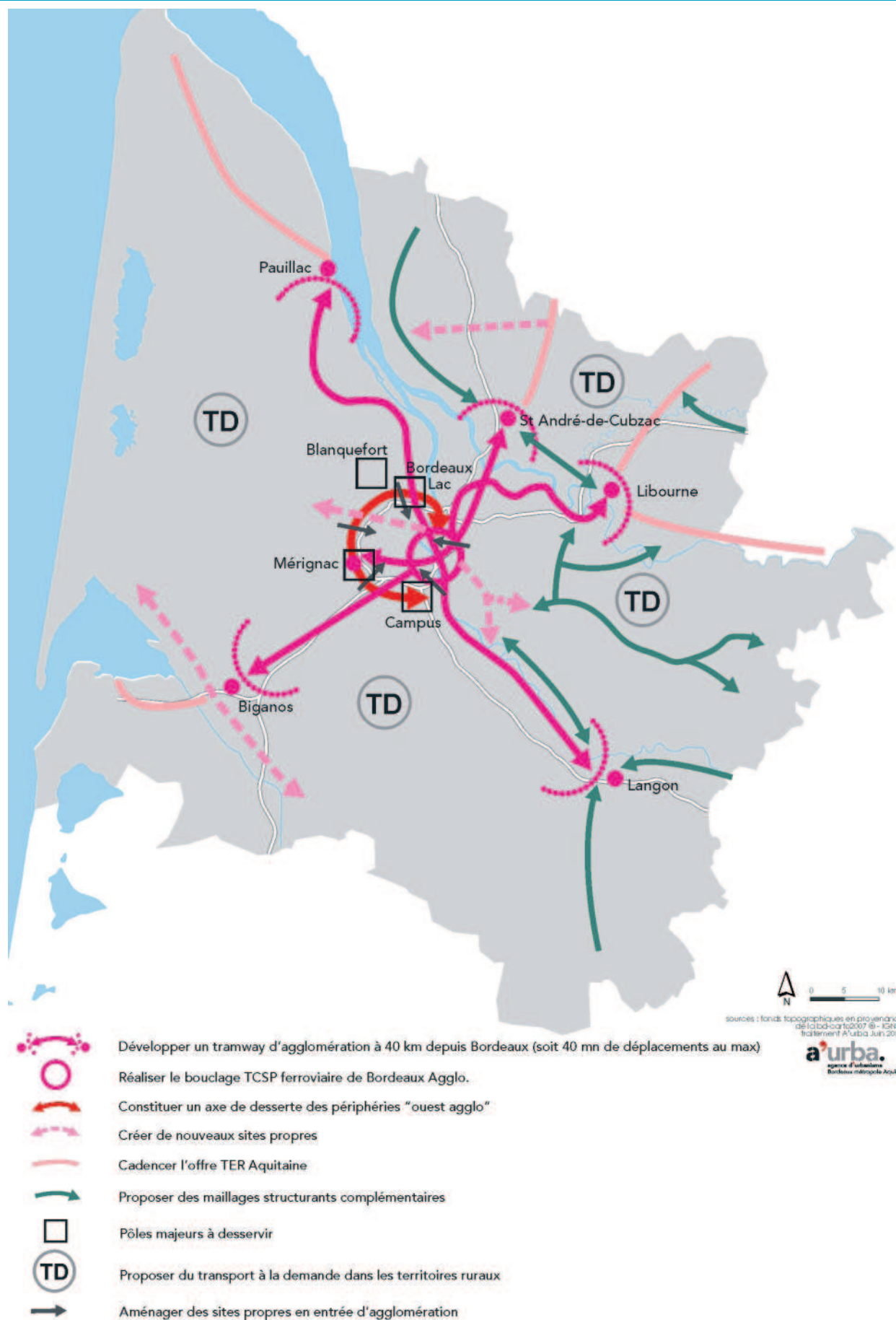
- Des parcs relais existants victimes de leur succès : l'extension in situ de parcs relais existants ?
- Avec la mise en place de la 3ème phase TCSP, la construction de nouveaux parcs relais en limite des extensions de lignes de tramway et à proximité directe de la rocade ? Lesquels ?
- La participation de toutes les AOT au financement des parcs relais ?
- Améliorer l'accessibilité des cars interurbains qui se rabattent vers les pôles d'échanges tramway (Ravezies, Buttinières, Stalingrad, Gare St Jean, Peixotto) par l'aménagement de sites propres en entrée d'agglomération ?

A l'échelle de la Gironde, considérer la voie ferrée comme l'épine dorsale de l'intermodalité et favoriser le rabattement des transports urbains et interurbains vers les gares ferroviaires ? Vers quelles gares et quels territoires ?

- Dans le Médoc, à l'occasion du renforcement de l'offre Ter jusqu'à Macau, de la mise en place du cadencement du Ter et du projet de tram train à terme, en particulier vers la gare de Blanquefort, pôle émetteur et récepteur de déplacements important;
- Dans la vallée de la Garonne, identifier un ou plusieurs pôles de rabattement ?
- Autour du Bassin d'Arcachon (gares de la COBAS et de Fature Biganos) et dans le Val de l'Eyre (gare de Marcheprime), territoires très attractifs amenés à connaître à terme un développement urbain significatif, améliorer l'intermodalité ?

Mettre en place une information multimodale des voyageurs et poursuivre la politique d'harmonisation tarifaire entre AOT (en particulier cars-train avec la mise en place d'une gamme tarifaire unique en Gironde) ?

Cumul des enjeux en transports collectifs vu par les acteurs transports



3.7 | Cumul des enjeux

Le cumul des principaux enjeux évoqués par chaque réseau de transports donne les principes suivants:

■ **Dans l'agglomération de Bordeaux :**

- la nécessité de réaliser le bouclage de la ceinture ferroviaire et de la rendre attractive en terme d'offre ;
- répondre à la demande de déplacements de périphérie, en extra rocade, dans tout le croissant ouest entre les grands générateurs de déplacements (Bordeaux-Lac, Mérignac, campus,) ;
- aménager des sites propres en entrée d'agglomération pour améliorer la performance de l'offre TC (bus, cars).

■ **Dans les territoires desservis par un TCSP :**

- optimiser le réseau ferroviaire existant en mettant en place un transport périurbain dans un rayon de 40 km pour permettre à la fois la desserte des chapelets urbains le long de l'axe et de favoriser une urbanisation prioritaire autour des gares ;
- offrir la complémentarité de l'offre cadencée du Ter, généralisée sur l'Aquitaine.

■ **Dans les territoires ruraux / sans axes lourds de TCSP :**

- envisager de nouvelles dessertes ferroviaires ;
- renforcer et développer l'offre du transport à la demande à la fois pour les déplacements quotidiens domicile / travail et les déplacements de proximité (tous motifs), qui concernent une part non négligable de populations captives.

■ **Favoriser l'interconnexion entre les réseaux :**

- Quels que soient les territoires, favoriser le rabattement des tous les modes vers les gares ferroviaires et les pôles d'échanges urbains (Cobas, Cub)



4 | Les stratégies urbaines

Étalement urbain, congestion des réseaux, impacts sur l'environnement, aggravation des disparités socio-spatiales, précarisation des ménages. Le constat est alarmant mais les actions sont possibles. Plusieurs stratégies d'actions sont à proposer :

- Axe 1** | S'accorder sur un réseau structurant des déplacements
- Axe 2** | Partager une armature territoriale girondine à conforter et desservir.
- Axe 3** | Peser sur les mobilités touristiques, liées à l'emploi et scolaires.

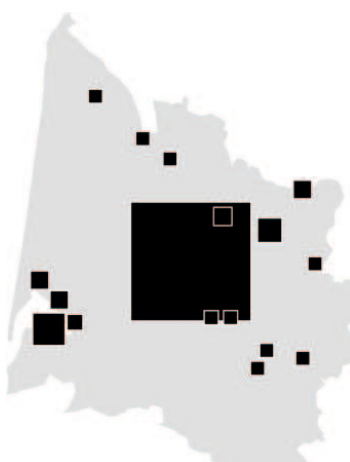
4.1 | Axe 1 | S'accorder sur un réseau structurant

Une fois les enjeux routiers et les enjeux de transports collectifs partagés, il faudrait s'accorder sur la représentation:

- **d'un réseau structurant de transports collectifs en Gironde;**
- **d'un réseau structurant de déplacements routiers en Gironde.**

4.2 | Axe 2 | Partager une armature girondine à conforter et à desservir

4.2.1 | La nécessité d'un débat sur l'armature urbaine souhaitée



La mise en place d'un réseau structurant global des déplacements collectifs et individuels est nécessaire pour optimiser l'organisation des réseaux. Elle ne peut être toutefois suffisante.

Trois types de réponses peuvent être apportés à la demande de mobilité dont les effets sur l'organisation urbaine du territoire sont contrastés :

- Satisfaire la demande de mobilité interurbaine en raison du développement des principales centralités de la Gironde ;

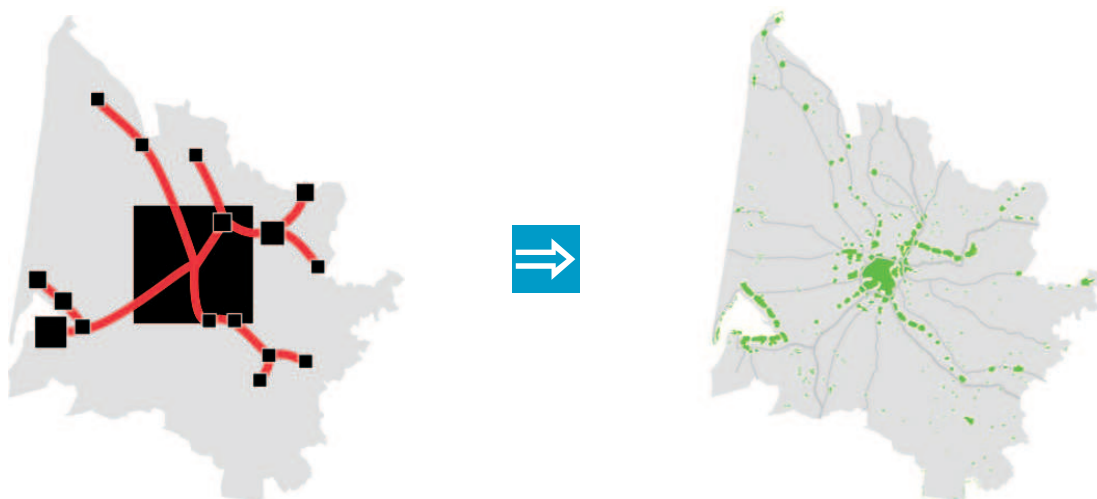


- Satisfaire la demande de mobilité périurbaine là où les territoires ont connu la plus forte croissance (Val de Leyre + 3ème couronne de l'agglomération de Bordeaux) ;



- Satisfaire la demande de mobilité dans les territoires ruraux qui connaissent aujourd'hui les plus fortes croissances démographiques et résidentielles.

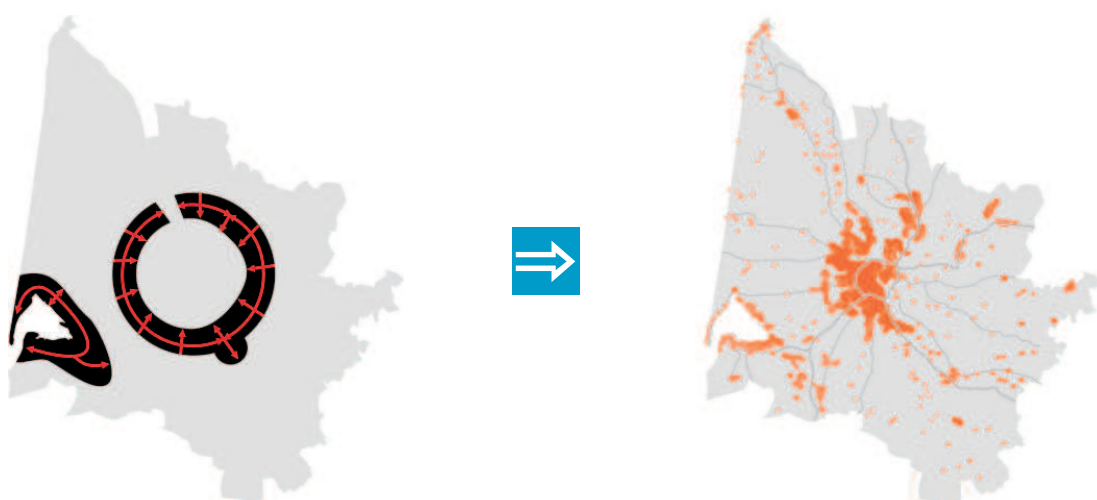
Satisfaire la demande de mobilité interurbaine



Le développement de réseaux de déplacements qu'ils soient routiers ou ferroviaires doit faire l'objet d'un débat pour répondre à la demande de mobilité interurbaine.

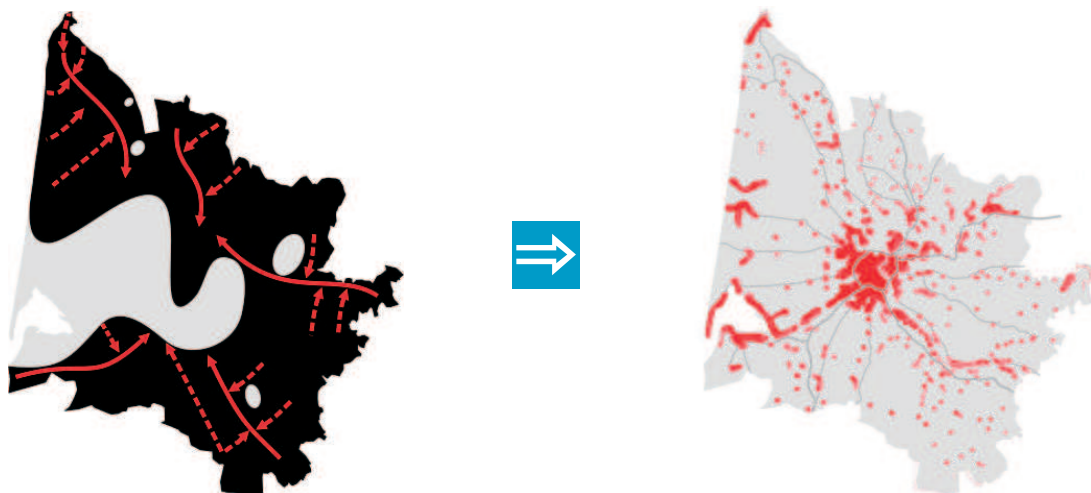
L'impact du choix ferroviaire pourrait être fort sur l'armature urbaine en favorisant un principe de recentrage urbain autour des gares ferroviaires et pôles intermodaux, le long des corridors de transport. L'armature urbaine prônée serait favorable au « développement durable ». Elle serait proche de la ville en chapelet telle qu'elle existe en Suisse ou en Europe du Nord.

Satisfaire la demande de mobilité périurbaine



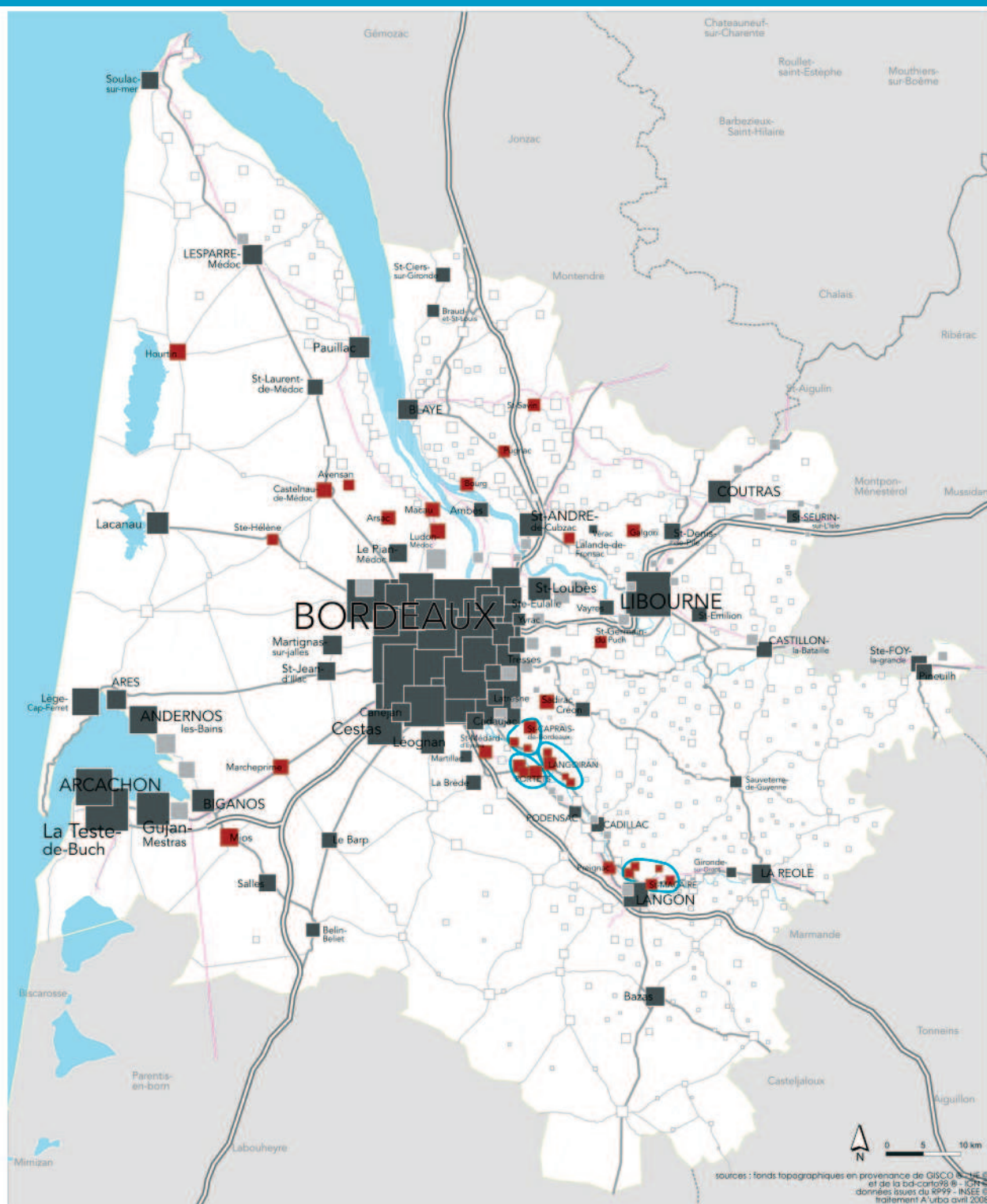
Si des réseaux routiers ou de transports collectifs sont développés le long des secondes et troisièmes couronnes urbaines en plein développement urbain, le risque de voir apparaître une armature urbaine étalée devient important.

Satisfaire la demande de mobilité dans les territoires ruraux



Les développements démographiques et urbains récents concernent l'ensemble des territoires de la Gironde et notamment les territoires ruraux. La carte représente le secteur des plus bas revenus fiscaux girondins. Dans ce territoire, le coût du pétrole a très largement fragilisé les ménages. La question est donc celle de savoir s'il faut continuer à développer l'accessibilité routière à ces territoires éloignés ou développer un réseau de transports à faible efficacité. Dans ce territoire, l'absence d'articulation entre les politiques urbaines et les politiques de transport signifie à terme une évolution vers un éclatement territorial dramatique pour la Gironde.

L'armature urbaine en Gironde : les centralités (population et emplois)



- centralité économique
- commune attenante à une centralité économique
- commune résidentielle
- communes rurales

a. urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

4.2.2 | Construire ensemble une vision partagée de l'armature urbaine girondine

Trois possibilités sont ici évoquées pour construire cette vision d'ensemble :

Les centralités

Il est intéressant de décrire les principales polarités urbaines de la Gironde en cumulant les emplois et les résidents. Ces polarités, organisées selon la typologie suivante, sont génératrices de nombreuses migrations alternantes :

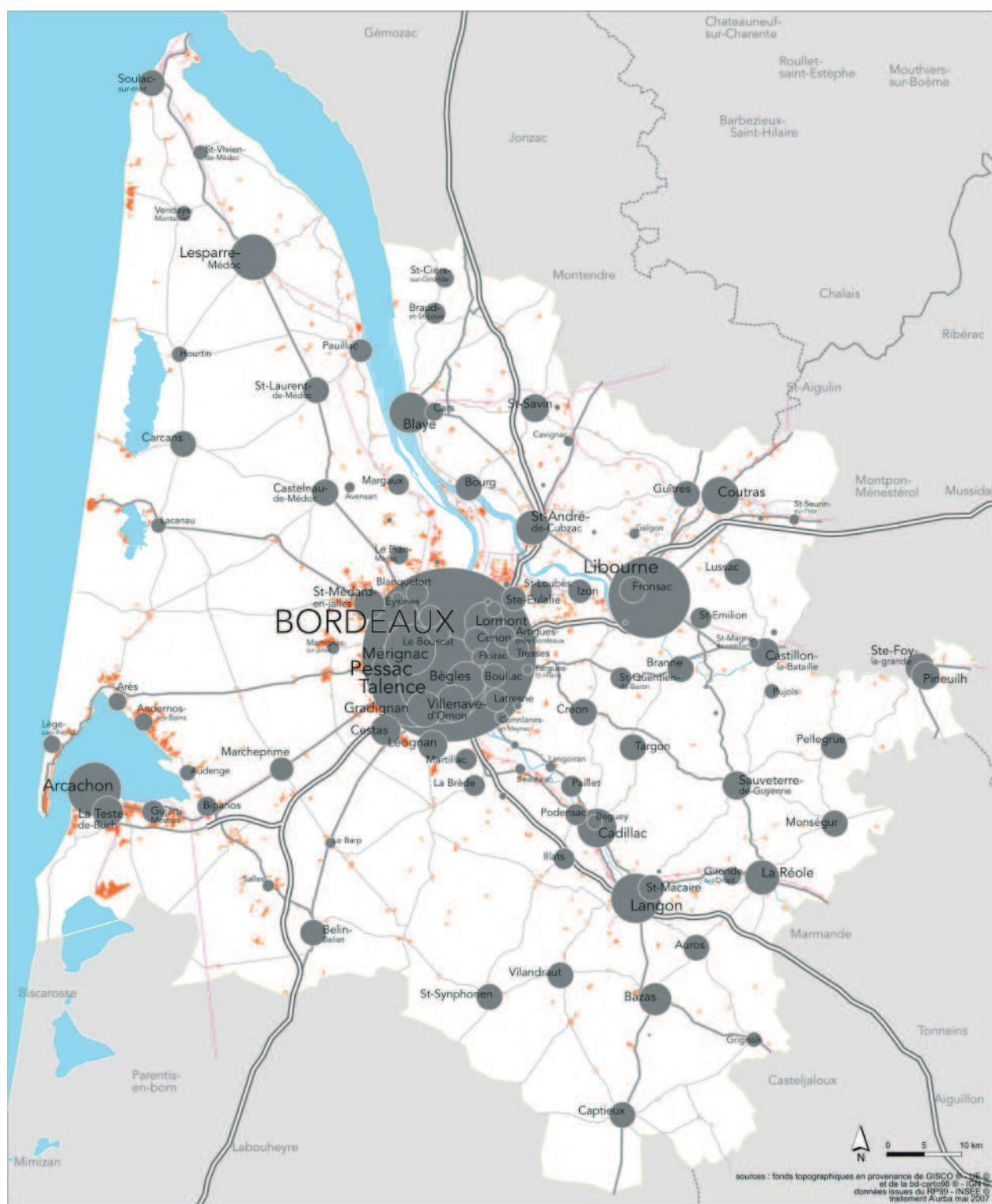
- **Les centralités économiques** : elles constituent l'ossature économique du département et ont une influence sur le reste du territoire, en particulier sur les communes dites « résidentielles ». Elles comprennent d'une part des systèmes urbains de plus de 2 000 habitants composés de plusieurs communes et organisés à partir de pôles économiques; d'autre part, des pôles d'emplois isolés présentant plus de 800 emplois.
- **Les communes résidentielles** : elles ne disposent pas d'un poids d'emplois suffisant et restent des communes émettrices de déplacements.
- **Les communes dites « rurales »** : présentant moins de 800 emplois et moins de 2 000 habitants, il s'agit de communes essentiellement émettrices de déplacements.

Cette carte montre la forte polarisation de l'agglomération de Bordeaux en termes de récepteurs de déplacements, suivi de Libourne et de l'ensemble du Bassin d'Arcachon (le Sud Bassin et Andernos en particulier). Elle permet de mettre en exergue les grands territoires récepteurs de déplacements quotidiens, les communes à forte majorité résidentielle dépendantes des grands pôles d'emplois et les communes rurales, très disséminées en particulier dans toute la partie Est du département et dans le Médoc.

Sont exposés ici les enjeux de mise en relation de l'ensemble de ces grandes polarités dont les niveaux d'offre et de desserte en transports collectifs sont aujourd'hui très inégaux.

Les communes rurales émiettées et reculées aux confins du département, émettrices de déplacements, soulèvent, elles, la question du mode de transport à privilégier (transport à la demande), du principe de rabattement sur les gares et de la hiérarchisation des centralités du point de vue fonctionnel.

L'armature urbaine en Gironde : les grands équipements



Les équipements : les grands générateurs de déplacements

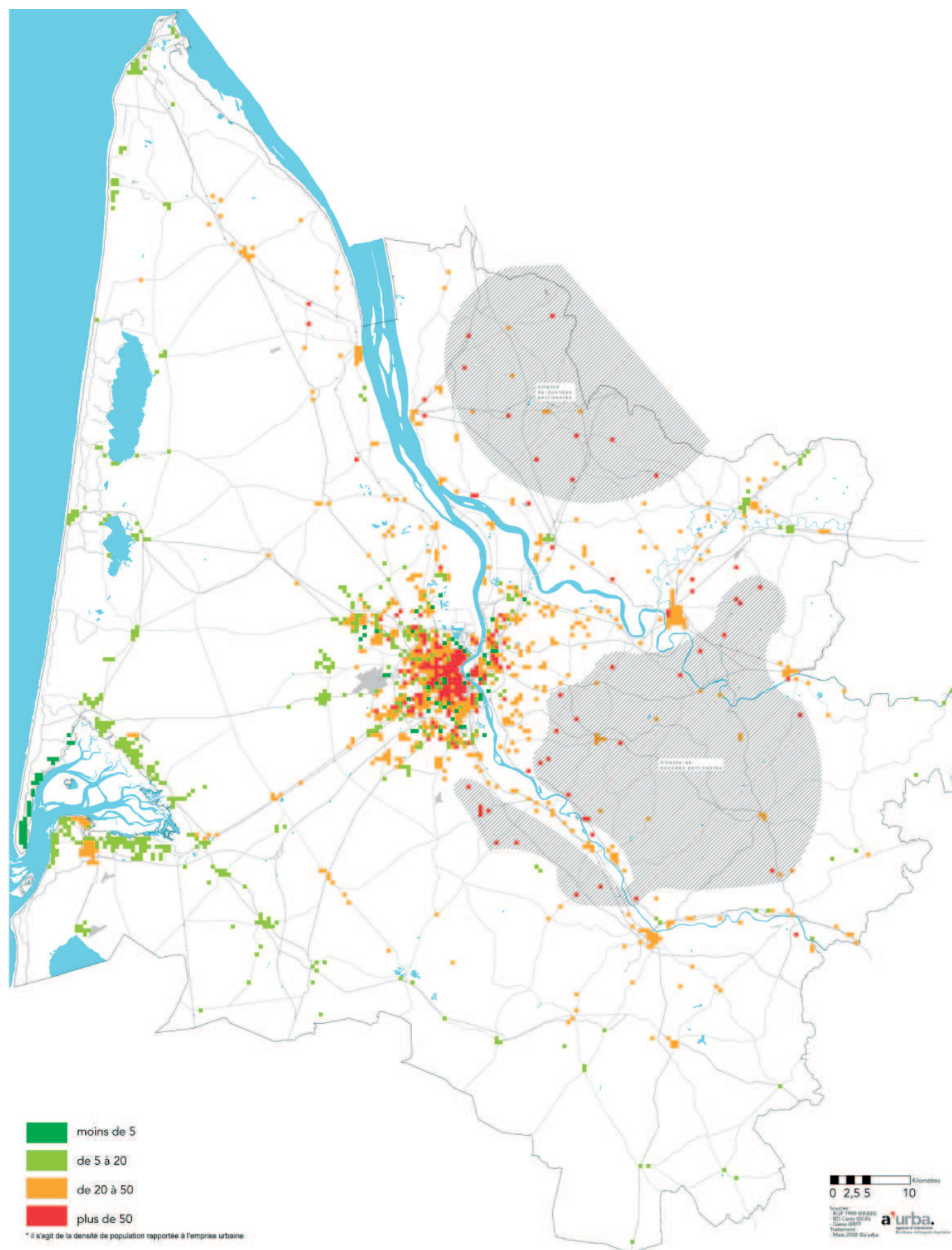
La répartition des grands équipements sur la Gironde, générateurs de nombreux déplacements, est faite selon un classement communal qui se mesure à partir des indicateurs suivants :

- **la gouvernance territoriale** : différents niveaux d'administration des territoires (préfecture, sous préfecture, communauté urbaine, canton...) ;
- **la santé** : nombre de lits hospitaliers, publics et privés, dont le milieu hospitalier universitaire ;
- **l'éducation** : effectifs dans les collèges, lycées et formations post-baccalauréat ;
- **le commerce** : grandes et moyennes surfaces et leur rayonnement (régional, local, touristique, spécialisé, rural...).

Cette classification donne une bonne vision du niveau de multifonctionnalité des territoires et de leur capacité à être émetteurs ou récepteurs de déplacements. Les pôles ainsi identifiés présentent un rayonnement, une identité, et des besoins en déplacements de quantité et de nature variables. Les solutions de transports, ainsi hiérarchisées, devront dès lors être adaptées et articulées au projet d'accueil des territoires (habitat).

Stratégie transport 2020 : densité relative* en 1999

(nombre d'habitants par hectare)



La densité

L'analyse de la densité urbaine est essentielle pour permettre l'identification des territoires à desservir. La carte ci contre présente la densité de population par hectare ramenée à l'emprise urbaine (source INSEE BD carto).

Bien que datant du dernier recensement de la population de 1999, cette représentation est restée très valable au regard de la lenteur d'évolution de l'armature territoriale. Il est difficile en revanche d'appliquer cette méthode aux territoires de l'Entre Deux Mers et de la Haute Gironde en raison d'un émiettement urbain important.

Les variations d'intensité de la densité permettent d'opposer les territoires dont les solutions de transports à envisager seront des systèmes « lourds » aux territoires moins denses nécessitant des systèmes de transports probablement plus légers. La carte met également en exergue l'éparpillement des territoires urbanisés et la difficulté à les relier entre eux.

Vers un schéma directeur des déplacements girondins



4.2.3 | Le résultat obtenu : vers un schéma directeur des déplacements girondins

L'utilisation des trois manières différentes de représenter l'armature urbaine de la Gironde permet de révéler la structure du territoire girondin marqué par les corridors suivants :

■ Des corridors hydrographiques, produits de l'histoire girondine et du rapport des hommes au fleuve et à la mer :

- le corridor Blaye - St-André de Cubzac - Libourne - Ste-Foy la Grande, émerge en tant que lien à renforcer entre les centralités existantes (corridor « Dordogne ») ;
- le corridor double Latresne - Cadillac - Langon et Bègles - Podensac - Langon, support ferroviaire ou routier et lien entre de multiples centralités urbaines (corridor « Garonne ») ;
- le corridor Arès - Biganos - Belin Beliet (« corridor de Leyre ») organisé en croix avec le corridor Arcachon - Marcheprime.

■ Le corridor médocain Soulac - Lesparre - Pauillac - St-Laurent - Castelnau - Macau - Blanquefort. Les centralités urbaines principales du Médoc ont toutes en commun une géographie de localisation qui marque la limite entre le Médoc viticole et le Médoc intérieur forestier.

Le fleuve n'est pas l'organisateur principal de cette distribution des centralités urbaines du Médoc, c'est plutôt le lien, la limite entre la vigne et la forêt qui donne du sens à ce territoire.

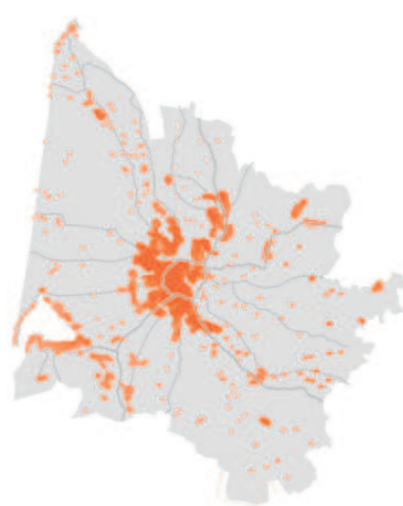
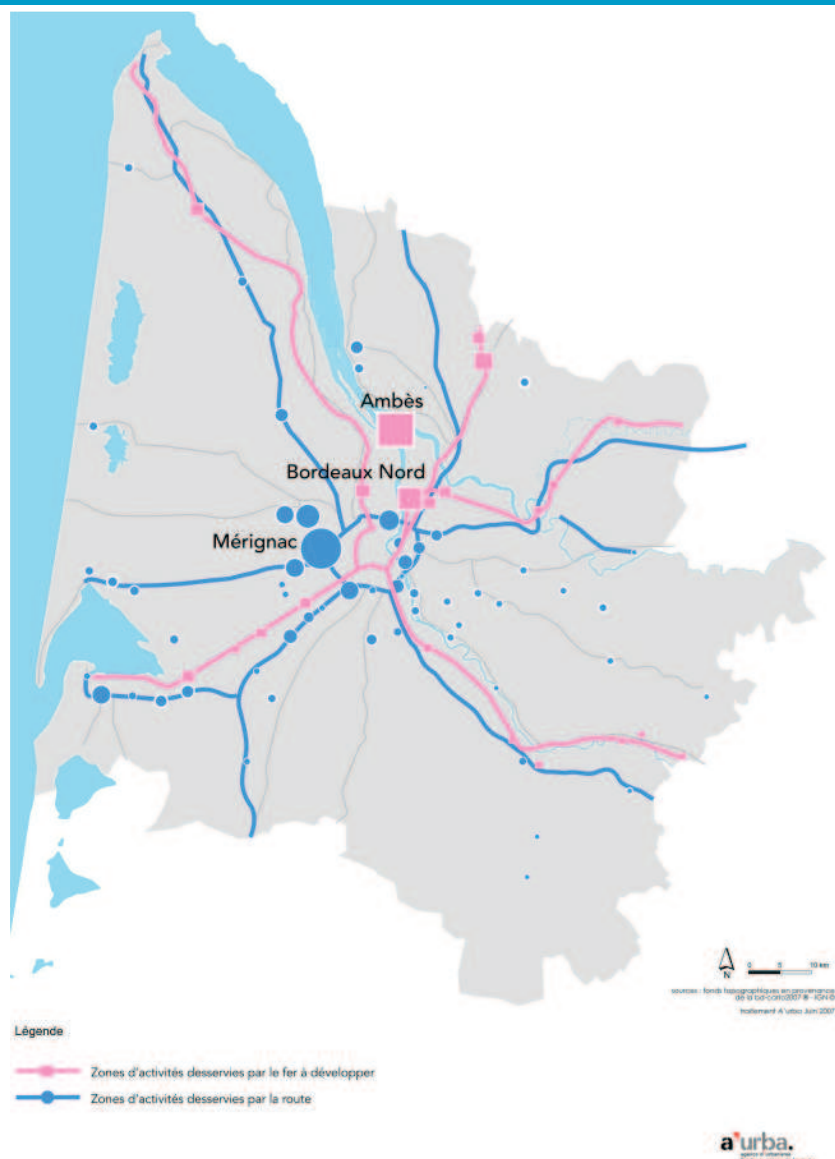
■ Les corridors urbains et périurbains situés à moins de 20 km du cœur d'agglomération. L'analyse de la densité démographique et des centralités permet de faire émerger les structures suivantes :

- En rive gauche : une organisation en « iris » avec des radiales articulées aux bouclages autoroutiers, ferroviaires et à la double ceinture des boulevards et des cours et des couronnes de périphérie à périphérie qui s'élargissent progressivement comme une onde : la rocade rive gauche Bordeaux-Lac – Mérignac – rives d'Arcins, puis l'axe St-Médard - Aéroport - Pessac Alouette, rive d'Arcins forment des corridors à structurer.
- En rive droite : une organisation en trident pour laquelle les axes rive droite - St-André de Cubzac, rive droite Yvrac convergent vers Canon - Pont Rouge et le pont de Pierre.

Cette structure girondine pourrait constituer la référence territoriale pour les différentes stratégies urbaines de planification et les actions d'organisation des réseaux de déplacements collectifs.



Les enjeux de desserte des zones d'activités



4.3 | Axe 3 | Peser sur les mobilités touristiques, liées à l'emploi et scolaires

4.3.1 | Les enjeux de desserte des sites économiques

La répartition des grands sites économiques girondins est un produit de l'histoire toujours à la recherche de proximité avec les grands axes de transport, autrefois fluviaux, hier ferroviaires, aujourd'hui routiers. Un pôle économique majeur, celui de la CUB composé notamment de Mérignac et Ambès, se démarque nettement par rapport au reste de la Gironde. Il est suivi de plusieurs axes de développement économique et d'un semis de zones d'activités réparties dans l'ensemble du département, le long des voies routières. Cette géographie de l'emploi est, en accompagnement d'une géographie résidentielle très éclatée, génératrice de déplacements quotidiens massifs réalisés en automobile.

Face à ce constat, il s'agit aujourd'hui de favoriser une urbanisation économe en espace, concentrée autour des axes desservis par les transports collectifs en privilégiant les implantations commerciales et industrielles à proximité de la voie ferroviaire et en extension des polarités urbaines principales.

A cet effet, les projets de Ligne à Grande Vitesse Tours – Bordeaux (2015) et Bordeaux – Irun (2020) seront l'occasion d'une part de mettre en place un réseau de gares tertiaires avec Bordeaux comme porte de l'Aquitaine et de la péninsule ibérique, et d'autre part de développer la filière logistique dans des territoires stratégiques qui restent à définir.

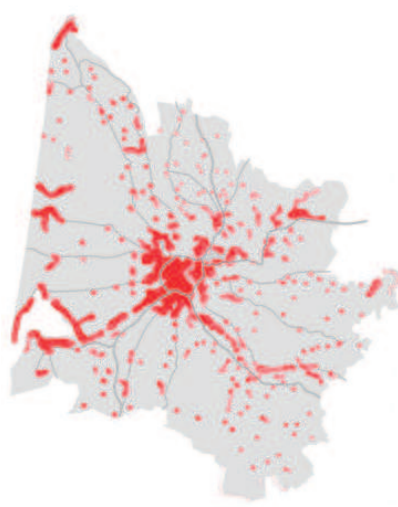
En ce qui concerne les projets d'infrastructures structurants comme l'A65 Langon-Pau, le risque serait d'assister à une multiplication d'implantations de nouvelles zones d'activités dont les effets sur les trafics et l'urbanisation seraient désastreux, en l'absence d'une politique foncière rigoureuse.



Les enjeux de desserte touristique TC



Les enjeux de desserte touristique VP



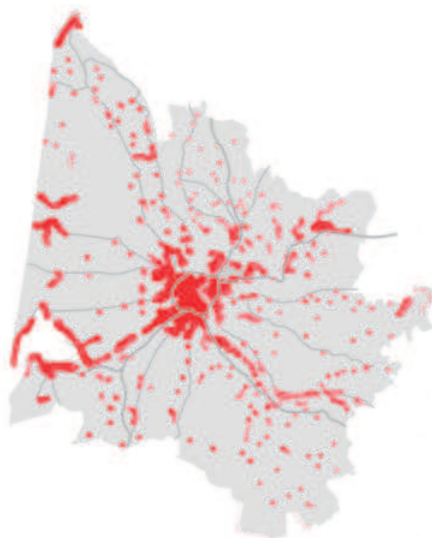
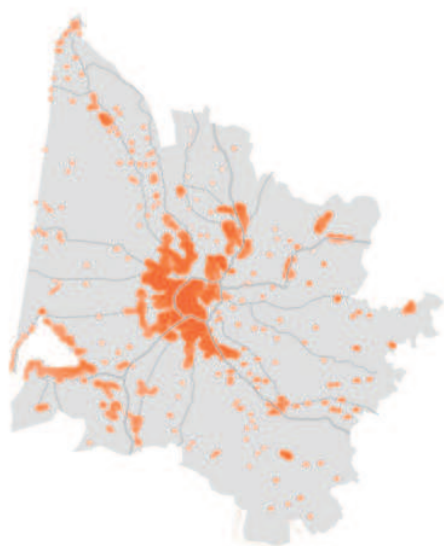
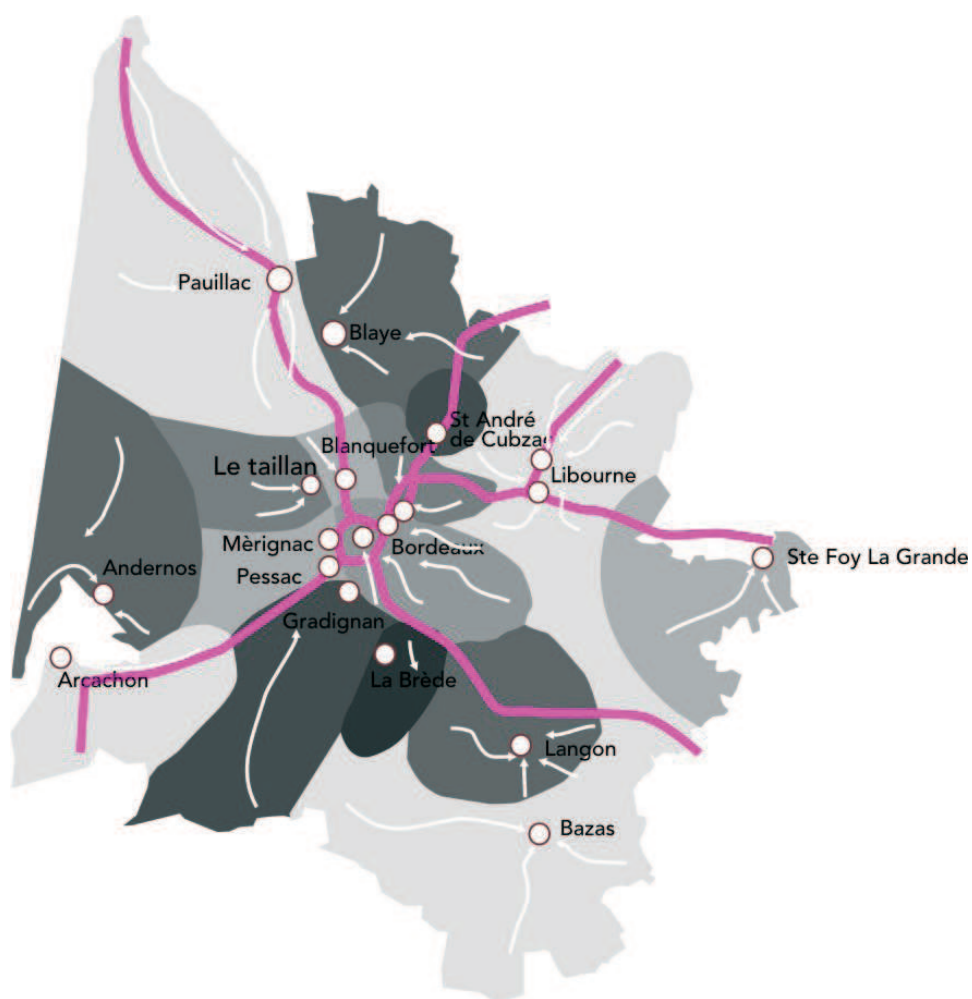
4.3.2 | Les enjeux de desserte des sites touristiques

La question des déplacements vers les lieux touristiques et de loisirs est déterminante à fortiori dans l'un des départements français les plus attractifs lors de la période estivale. La problématique se pose dès lors de manière prioritaire sur l'ensemble de la bande littorale, autour du Bassin d'Arcachon et dans les vignobles (St Emilion, Médoc). Or, aujourd'hui le littoral, à l'exception du Sud Bassin, ne bénéficie pas de desserte en transports collectifs mais jouit d'une offre routière développée.

Les enjeux de desserte des sites touristiques se pose donc en ces termes :

- Quelle stratégie de développement des réseaux de déplacements mener ?
- Faut-il poursuivre le maillage routier avec des risques majeurs d'étalement urbain ? Ou bien promouvoir un réseau nouveau et performant de transports collectifs pour la desserte des principaux sites touristiques complété par une politique de création de nouveaux produits touristiques (exemples de Pauillac, Saint Macaire,...) ?
- Pour les sites touristiques déjà desservis par des réseaux de transports collectifs, améliorer la performance de l'offre, l'adapter aux fluctuations de la demande à la fois saisonnière et de week end ;
- Pour les sites touristiques desservis uniquement par le réseau routier, développer de nouveaux réseaux de transports collectifs, adaptés à la demande (TCSP ou autres modes plus légers).

Les enjeux de desserte scolaire





4.3.3 | Les enjeux de desserte scolaire

Les déplacements liés au motif scolaire, qu'ils soient réalisés par le transport scolaire Transgironde, en voiture particulière ou en tramway dans l'urbain, sont des déplacements nombreux, quotidiens et pendulaires. Les lycées sont souvent positionnés à proximité des axes routiers structurants, ce qui soulève une question fondamentale quant à la stratégie de localisation et de desserte de ces équipements:

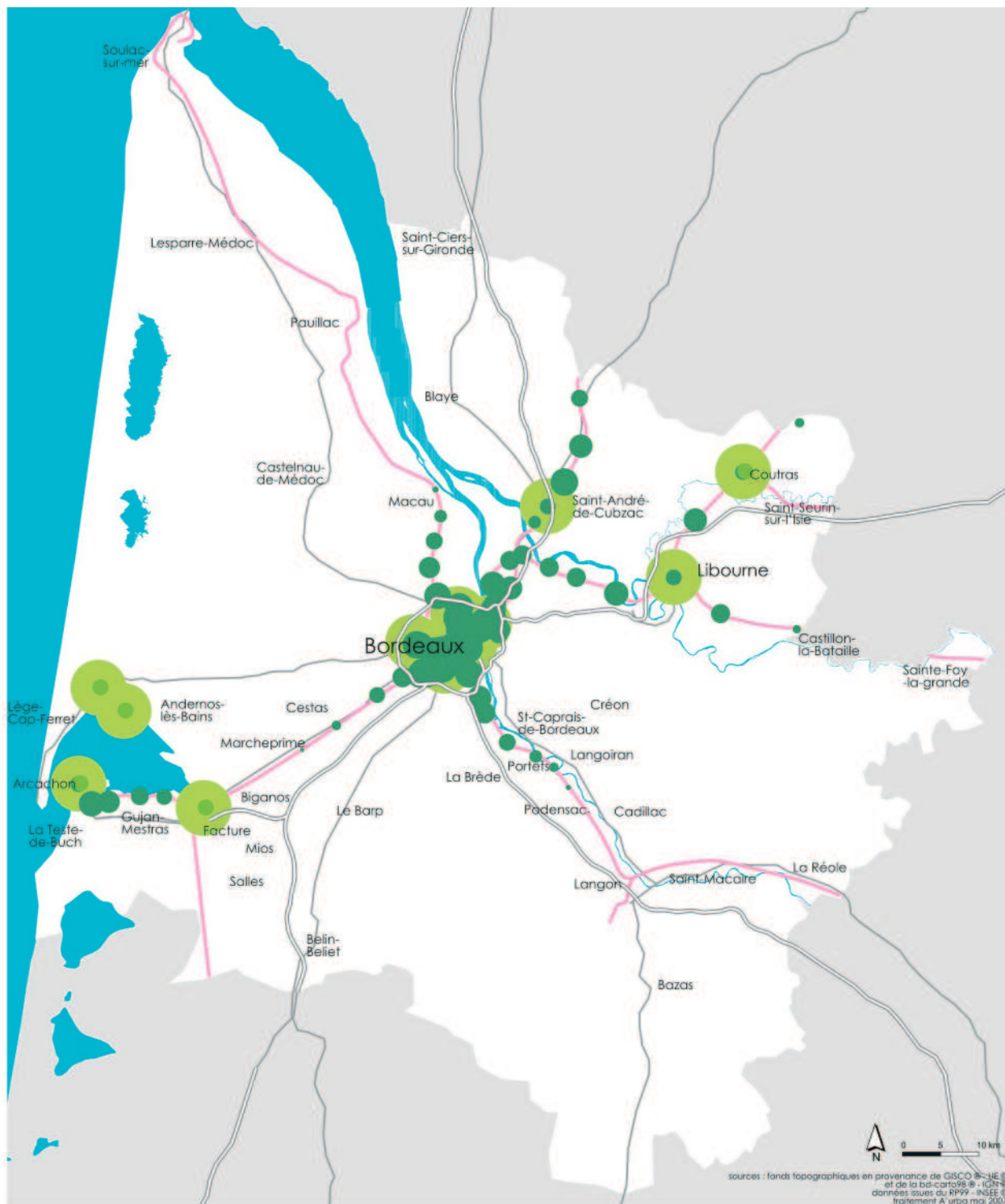
- Faut-il poursuivre une stratégie d'implantation des lycées déconnectée des axes lourds de transports collectifs ?
- Ou bien faut-il favoriser la localisation des établissements scolaires dans les territoires desservis par les transports collectifs (corridors ferroviaires, corridors tramway, ...) ?

L'armature urbaine à venir découlera de la stratégie de localisation des grands équipements générateurs de déplacements dont les lycées font partie : une urbanisation recentrée autour des centralités et le long des axes de transports, ou bien au contraire, une urbanisation étalée consommatrice d'espace.



Annexes

Territoires girondins accessibles à partir de toutes les unités urbaines de plus de 10 000 habitants en 45 minutes dans une chaîne de déplacements de 15 minutes à pied ou en vélo vers un arrêt train ou tramway puis un déplacement de 30 minutes sur le réseau tramway ou ferrée en 2008



- 15 minutes à vélo à 14 km/h
- 15 minutes à pied à 4 km/h
- 30 minutes en transports collectifs en site propre (grille horaire TER Aquitaine et TBC*)

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

(*) Arcachon Libourne, Biganos, Coutras, Andernos, Arès et Bordeaux à partir des Quinconces, Canon Gare, Ravezies, Peixotto, Gare Saint-Jean et Mérignac 4 Chemins



La « vraie ville de proximité » : les territoires de la Gironde aujourd'hui accessibles en moins de 45 minutes en modes doux + TCSP

A partir des points d'origine suivants, à savoir, la station Ravezies, les Quatre-Chemins, Peixotto, Cenon-Gare ou la gare St-Jean, pratiquement tout le territoire de l'intra-rocade est accessible en modes doux (c'est à dire dans une chaîne de déplacements de 45 mn au total dont 15mn à vélo ou marche à pied plus 30mn en tramway plus marche à pied).

Le TER Aquitaine permet d'étendre ces limites territoriales jusqu'aux gares de Macau, Aubie-StAntoine, Vayres, Podensac et Croix d'Hins, définissant ainsi un territoire situé le long du réseau ferré distant de 20 km du centre de l'agglomération. Dans ce territoire, les habitants disposent d'un accès à moins de 45 mn en mode doux + TC aux principaux centres d'emplois de la métropole girondine.

Sur le territoire du Bassin, l'accessibilité en modes doux est beaucoup plus restreinte : la gare de Facture constitue la limite du territoire accessible en 30 mn dans un déplacement multimodal. Arès et Andernos ne disposant pas de réseau de transport en site propre, le réseau Trans gironde ne permet pas d'atteindre la CUB en 30 mn.

A partir des gares de Libourne et de St André de Cubzac, le TER permet d'atteindre la CUB aux gares de Bassens et de Cenon et de sortir du département.

Tous ces territoires ainsi identifiés pourraient permettre de définir à priori les territoires à urbaniser ou à densifier en priorité le long des réseaux de transports en commun en site propre.

A partir du pôle intermodal de Cenon-Gare, le fait de disposer d'une double offre de transport en site propre et de pouvoir effectuer des déplacements tramway + train et vice versa permet d'atteindre de nombreux territoires :

- un déplacement de 30 mn en TER permet d'atteindre les gares Aubié, Vayres ;
- un déplacement en tramway permet d'atteindre le CHR, Paul Doumer, la gare St-Jean ;
- un déplacement tramway + TER , la gare de Pessac Alouette et de Cadaujac.

Au départ du pôle intermodal de la gare St-Jean :

- un déplacement de 30 mn en tramway permet d'accéder aux stations Ravezies, Béthanie, Cenon Pont Rouge, Grand Parc, Bergonié ;
- un déplacement de 30 mn en TER permet d'atteindre les gares de Cubzac les Ponts, St-Sulpice - Izon, Podensac, Croix d'Hins.



Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine
Hangar G2 - Bassin à flot n°1 BP 71 - F-33041 Bordeaux Cedex
tél.: 33 (0)5 56 99 86 33 | fax : 33 (0)5 56 99 89 22
contact@aurba.org | www.aurba.com

© aurba | octobre 2008