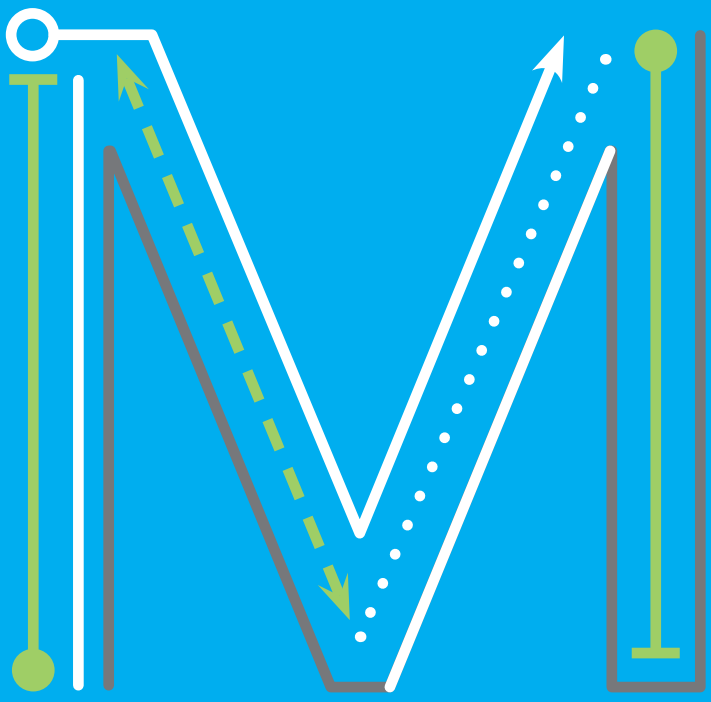

CHARTE DES MOBILITÉS DE L'AGGLOMÉRATION BORDELAISE

Pour une mobilité fluide, raisonnée et régulée

Nos territoires sont en mouvement. Au cœur de l'action publique, les politiques de déplacement doivent répondre aux enjeux majeurs d'une société désormais mobile : qualité de la vie, développement économique, transition énergétique, mutations spatiales…

Malgré toutes les démarches engagées ces dernières années par la communauté urbaine de Bordeaux (devenue Bordeaux Métropole au 1er janvier 2015), le département de la Gironde, la région Aquitaine et l'État, la situation des déplacements sur l'agglomération bordelaise et à proximité reste délicate. Aussi a-t-il été jugé judicieux d'initier une démarche originale de partage de diagnostics et d'élaboration de propositions. Mobilisant l'ensemble des acteurs de l'offre mais aussi de la demande de transport, le *Grenelle des mobilités* a remis ses propositions à l'automne 2012.

Nous faisons nôtres les principes formulés par le *Grenelle des mobilités*. Ils permettent de répondre aux difficultés de congestion vécues quotidiennement par les habitants et travailleurs de l'agglomération comme aux défis de plus long terme posés par l'évolution des conditions de déplacement. Ils accompagnent les stratégies territoriales déployées aux diverses échelles de compétences des collectivités : arc de développement durable de la ville-centre, projet d'« intensification » métropolitaine porté par Bordeaux Métropole, Inter-Scot promouvant le polycentrisme départemental, recherche de l'équilibre régional.

Nos signatures attestent de notre ambition partagée d'un changement du modèle de mobilité pour l'agglomération bordelaise au profit de la performance sociale, environnementale et économique. Nous répondons ainsi à l'attente de nos concitoyens tout en construisant un avantage comparatif majeur pour nos territoires.

Nous nous engageons à agir en cohérence avec les vingt principes de la Charte. Nous nous engageons également à participer, selon la répartition des responsabilités précisées, à la mise en œuvre des mesures partenariales concrétisant les principes qui fondent ce modèle de mobilité inédit : une mobilité fluide, raisonnée et régulée.

CHARTE

DES MOBILITÉS

DE L'AGGLOMÉRATION

BORDELAISE

charte des mobilités

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Préfet de la région Aquitaine,
Préfet de la Gironde
Michel Delpuech

–

Président du conseil régional d'Aquitaine
Alain Rousset

–

Président de Bordeaux Métropole,
Maire de Bordeaux
Alain Juppé

–

Président du conseil général de la Gironde
Philippe Madrelle

–

Directeur régional de l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie)
Jean-Louis Bergey

–

Directeur général
de l'EPA Bordeaux-Euratlantique
Stephan de Faÿ

–

Président de la chambre de commerce
et d'industrie de Bordeaux
Pierre Goguet

–

Déléguée régionale de La Poste
Agnès Grangé

–

Directeur EDF Commerce Sud-Ouest
Marc Kugler

–

Président de Mouvable
Pierre Langrand

–

Présidente de l'a-urba
Véronique Ferreira

Président du Sysdau (Syndicat du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise)
Michel Labardin

–

Président du Directoire de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac
Pascal Personne

–

Président de la chambre de métier et de l'artisanat de Gironde
Yves Petitjean

–

Président de la Certa (Cellule économique régionale des transports d'Aquitaine)
Jean-Claude Pouxviel

–

Directeur général de Keolis Bordeaux Métropole
Hervé Lefèvre

–

Président régional de la Fnaut (Fédération nationale des associations d'usagers des transports)
Christian Broucaret

–

Présidente du Pôle urbain des mobilités alternatives
Catherine Joanlanne

–

Présidente de Citiz Bordeaux
Constance de Peyrelongue

–

Président du CREPAQ (Centre ressource d'écologie pédagogique d'Aquitaine)
Dominique Nicolas

–

Président de Vélo-cité
Alain Guérineaud

–

Président de l'association Droits du piéton en Gironde
René Vernay

20 PRINCIPES D'ACTIONS

Les 20 principes d'actions pour une mobilité fluide, raisonnée et régulée

– 01 – Changer de modèle de mobilité, une ambition consensuelle

Le système de déplacement de l'agglomération bordelaise et de ses alentours trouve aujourd'hui ses limites : la congestion, ponctuelle mais récurrente, des principaux axes routiers gêne la vie quotidienne d'une partie des habitants et pénalise l'activité économique ; un emploi abusif de la voiture solo accentue l'empreinte écologique locale tout en produisant des nuisances peu compatibles avec les enjeux de santé publique (qualité de l'air en particulier) et de qualité de vie ; des coûts de déplacements en hausse aggravent les inégalités de mobilité ; un usage trop modeste des moyens de déplacement peu consommateurs en espaces viaires met à mal l'intensification urbaine réclamée par la croissance démographique et la maîtrise de l'étalement urbain.

La mise en œuvre d'un nouveau modèle de mobilité, décliné selon les spécificités territoriales, s'avère donc nécessaire. Sans nier les actions accomplies ces dernières années par les collectivités locales, particulièrement en matière de développement de l'offre de transport collectif, ce modèle veut rompre avec les principes, explicites ou implicites, qui règlent aujourd'hui l'évolution du système de mobilité.

– 02 – Des fonctionnements plus métropolitains au profit de la performance sociale et économique

Alors que les dynamiques métropolitaines encouragent une interdépendance accrue entre les territoires et une meilleure connexion à l'économie globalisée, des efforts importants sont à consentir pour mieux relier entre eux les principaux pôles économiques de l'aire métropolitaine (zones d'activité, grands équipements collectifs, centres de congrès, hôpitaux, établissements universitaires...) ainsi que pour valoriser régionalement et internationalement les « entrées » de Bordeaux : gare TGV, port, aéroport, autoroutes... Afin de profiter pleinement d'un vaste marché du travail, il convient aussi d'améliorer par la mobilité le fonctionnement du bassin d'emploi girondin, tant en matière d'économie résidentielle que d'économie productive.

– 03 – Une mobilisation partenariale pour un avantage comparatif majeur

Attractivité économique, confort urbain, vertu environnementale et équité sociale doivent donc se concilier dans un nouveau modèle de mobilité. Cette ambition, menée à bien, constituera un avantage comparatif déterminant pour l'agglomération, le département et la région. Elle mérite une mobilisation solennelle et pérenne, tant de la part des institutions publiques, responsables de l'offre de transport, que des parties prenantes de la demande de transport, employeurs et salariés tout particulièrement.

– 04 – Plus de fluidité par plus de régulation

Seule la mise en place de dispositifs inédits de régulation de la mobilité apparaît en mesure de garantir la fluidité des circulations. Ce *new deal* stratégique prend acte d'un accord, à faire partager par l'ensemble de la société locale, sur l'intérêt d'assurer à tous régularité des allures et fiabilité des temps de parcours (tant pour les personnes que pour les transporteurs de fret).

Le système de déplacement actuel est géré *de facto* par la congestion, régulation peu efficace, aveugle dans ses effets socio-économiques et néfaste du point de vue environnemental. Des instruments de régulation négociés et évalués créeront de nouveaux équilibres au sein du système des déplacements.

– 05 – Priorité aux activités économiques

La maîtrise des vitesses, comme les équilibres entre moyens de transport, supposent une hiérarchisation de l'utilité socio-économique des différents déplacements. Les mobilités liées au travail et aux activités économiques (déplacements domicile-travail, domicile-études, mobilité des travailleurs précaires, trajets professionnels, livraisons urbaines) doivent être prioritaires.

– 06 – Un double tempo urbain : fluidité lente, fluidité rapide

L'objectif de fluidité implique de relativiser le critère de la vitesse de circulation en le complétant par celui de la prédictibilité du temps de transport. Certaines activités et certains acteurs ont certes besoin d'aller vite, de « gagner du temps ». D'autres peuvent s'accommoder d'un rythme moins soutenu : le moment du déplacement devient alors une ressource (non plus un temps « perdu » mais un temps d'activités).

Le compromis entre vitesse et lenteur passe par une coexistence, dans le temps ou dans l'espace, entre allures lentes et rapides ; compromis acceptable et accepté, dès lors que la fluidité est préservée dans toutes les situations. L'obtention de cette fluidité implique une optimisation collective de l'usage des moyens de déplacement, transports individuels et transports collectifs.

– 07 – Promouvoir une mobilité « raisonnée »

Réfléchie, responsable et adaptée, la mobilité raisonnée formalise ce principe d'affectation aux différents moyens de transport d'univers de pertinence, selon les temps, les territoires et les motifs du déplacement. La mobilité raisonnée propose une vision multimodale du déplacement, qui joue avec l'ensemble de la panoplie des transports disponibles au quotidien.

Les « bouquets de services de mobilité » répondent également mieux à la diversité des besoins. Le développement des services numériques d'information favorise à la fois cette adaptation aux demandes et cette adaptabilité des comportements, favorables à une mobilité plus choisie. Ce faisant, la dépendance automobile est réduite.

– 08 – Réduire les distances

La régulation des distances, entre proximité et éloignement, est prise en charge par les documents de planification et par la programmation des équipements de proximité. Elle vise à distinguer une double échelle d'organisation territoriale, en améliorant les fonctionnements de voisinage (proximité du logement mais aussi du travail et des lieux d'échanges) sans pénaliser pour autant les fonctionnements de niveau métropolitain (bassin d'emplois, pôles économiques principaux, grands équipements collectifs). La réduction des distances passe par la promotion de la proximité, affaire des pouvoirs publics mais aussi des employeurs et des gestionnaires de services collectifs. La mise en place de « tiers-lieux » (télé-centres) peut également contribuer à cet objectif de diminution des longueurs de déplacements.

– 09 – Périurbain : pour de nouvelles urbanités et de nouvelles pratiques automobiles

Les nécessaires opérations de densification à mener dans les décennies à venir doivent s'accompagner de démarches d'organisation des territoires périphériques et périurbains, qui resteront en partie soumis à la dépendance automobile. La mobilité raisonnée périurbaine se traduit de manière spécifique : fonction de « hubs » multimodaux à conférer aux grands pôles périphériques, rabattements vers les stations de transport collectif à concevoir de façon diversifiée et évolutive, voirie « rurbaine » à adapter aux modes doux, liaisons de périphéries à périphéries en transport public à étudier, centres-bourgs à densifier, télétravail et usages collectifs de l'automobile à encourager.

– 10 – Partager les temps

L'organisation des rythmes urbains, en dialogue avec les « producteurs de temporalités », facilite l'écrêtement des pointes de trafic ou l'harmonisation des horaires. Un dialogue social territorial à impulser permettra la généralisation et l'approfondissement des plans de déplacement d'entreprise et d'administration.

Une instance *ad hoc* devra prendre en considération la diversité des attentes liées à la gestion des temporalités : plus grande efficacité du système de transport mais aussi qualité des temps familiaux, des services collectifs, de la vie nocturne (festive et laborieuse), mutualisation des équipements.

– 11 – Les mutations quantitatives du système de mobilité

À moyen terme, l'économie générale du système de mobilité doit trouver un nouvel équilibre global fondé sur :

Deux postulats :
• un niveau de mobilité (nombre de déplacements quotidiens par personne) constant ;
• la poursuite de l'« intensification des programmes d'activités » (mobilité + usage du temps de déplacement + télé-services).

Un objectif central :
• une réduction du nombre de véhicules x kilomètres (indicateur essentiel du volume des émissions de gaz à effet de serre, des polluants locaux et des consommations énergétiques).

Trois objectifs intermédiaires :
• un passage massif des petits déplacements motorisés vers la marche et le deux-roues ;
• une diminution des distances moyennes ;
• un transfert d'une part significative des déplacements longs en voiture solo vers les transports collectifs et le covoiturage.

Une résultante :
• une légère augmentation des budgets-temps-transport (rendue acceptable par la valorisation positive de certains temps de transport et un nouveau compromis entre durée et régularité du déplacement).

– 12 – Une indispensable cohérence d'action, de nécessaires ruptures

La concrétisation de ces logiques régulatrices suppose un contrôle vigilant de la cohérence des actions mises en œuvre, encourageant les effets de synergie entre types d'intervention et les changements de « braquet » (masses critiques). Trois catégories de mesures sont proposées : des programmes partenariaux stratégiques, constitutifs du noyau dur de la politique de mobilité ; des innovations de rupture, aptes à déclencher des changements de comportements forts par effets d'entraînement tout en créant une visibilité des actions engagées ; des plans coordonnés des autorités publiques, chargés de la complémentarité entre les orientations sectorielles des différentes collectivités.

– 13 – Une nouvelle « théorie des tuyaux » pour un réseau de voirie optimisé

Un usage plus intense des réseaux existants, avant le déploiement de nouveaux « tuyaux », est à encourager. Il convient d'abord de mieux faire fonctionner les infrastructures en place, singulièrement la rocade et ses accès. Il faut aussi mieux rentabiliser les axes routiers, en optimisant leurs capacités. Il convient également de réguler certains volumes de trafic marginaux mais déterminants dans le passage de l'état de fluidité à l'état de congestion.

Dans cette logique d'intensification de l'usage des réseaux de transport, la construction de nouvelles infrastructures, programmée ou proposée, ne doit être envisagée que sous condition de mise en place de nouvelles modalités de régulation. Il est en effet impératif de contrôler « l'appel d'air » provoqué par un accroissement de capacité afin de tenir l'objectif de fluidité.

Il s'agit enfin de mieux hiérarchiser le réseau de voirie, par transformation des fonctionnalités des voiries existantes ou par construction de nouvelles voiries, afin de combler les lacunes du maillage. Entre les rues et les routes, il manque à l'agglomération bordelaise et sa périphérie un réseau intermédiaire.

– 14 – Des réseaux à l'échelle de l'aire métropolitaine

Le « saut d'échelle » est aussi à effectuer en matière de transport collectif. La répartition des compétences des autorités organisatrices de transport par niveau géographique rend difficile l'émergence d'un réseau de transport collectif à l'échelle de l'aire métropolitaine. Or, les interdépendances croissantes entre les territoires girondins, ainsi qu'entre Bordeaux Métropole et ses périphéries, commandent la prise en considération de cette échelle. Le réseau de tramway, service de cabotage, n'a pas vocation à jouer ce rôle.

Il convient donc à la fois de faciliter l'intermodalité et d'étudier des liaisons rapides entre grands pôles métropolitains. Reste posée la question de la capacité du réseau ferroviaire.

La promotion du vélo à assistance électrique contribuera également au changement de « métrique » du système de déplacements, tout en renforçant le succès actuel du deux-roues. Outre sa capacité à élargir la clientèle du deux-roues léger, le vélo à assistance électrique permet une extension conséquente des zones d'attraction des stations du futur transport collectif à l'échelle de l'aire métropolitaine.

– 15 – Grand contournement routier et transit international : un préalable prospectif

Les besoins des trafics locaux et régionaux apparaissent compatibles avec la nécessaire continuité des trafics nationaux et internationaux. Il convient néanmoins d'anticiper et de préserver l'avenir, au regard de la probable croissance à moyen terme du trafic routier de marchandises entre le nord et le sud de l'Europe et au regard des grands projets structurants du territoire. Cela implique d'imaginer des solutions intermodales innovantes. Un travail prospectif partenarial sur les ambitions économiques locales et leurs incidences est à mener afin d'analyser le besoin en nouvelles offres de services et d'infrastructures.

– 16 – Accessibilités logistiques : une stratégie économique à construire

La nécessaire réflexion sur l'amélioration des dessertes routières et ferroviaires régionales doit pouvoir s'appuyer sur des orientations fortes de développement économique. La formalisation de stratégies communautaires, départementales et régionales en matière industrielle et logistique (logistique endogène ou exogène) représente un préalable indispensable à l'évaluation de projets de transport. Les acteurs économiques et politiques ont en particulier à préciser leur intérêt et leur capacité à capter localement une plus-value du trafic de transit (plates-formes intermodales).

– 17 – Des transports publics plus performants

Les efforts conséquents des autorités organisatrices de transport et des exploitants ont certes notablement accru la clientèle des transports collectifs (TC) mais n'ont fait que peu progresser leur part modale, compte tenu de la croissance démographique. Le développement des TC doit désormais se penser avec efficience : des coûts d'investissement et d'exploitation moindres pour des performances accrues. Cela passe par une hiérarchisation assumée du réseau, au détriment d'un principe d'égalitarisme territorial, évolution acceptable dès lors que le service s'améliorera pour tous. Cela implique aussi d'augmenter la vitesse commerciale des transports collectifs sans recourir à des aménagements de voirie coûteux.

– 18 – Des espaces publics de qualité pour tous et pour tous les territoires

Le piéton doit être considéré comme la « cellule-souche » de la mobilité urbaine. La marche facilite la perméabilité entre les territoires, permet l'apprentissage de l'urbanité et contribue à plusieurs objectifs de santé publique.

Les espaces publics de qualité, hauts lieux de l'urbanité, ne doivent plus être l'apanage des seuls centres villes. Autour des établissements d'enseignement, dans les zones résidentielles, dans les centres-bourgs, dans les nouveaux quartiers, des espaces collectifs à haute qualité environnementale sont à concevoir. Ils mêleront sociabilité, absence de nuisances, présence de l'eau et de la nature. Ils faciliteront les déplacements à pied pour tous, y compris les personnes fragiles : enfants, personnes âgées, handicapés.

Les territoires en phase d'urbanisation ou de densification doivent s'équiper d'espaces viaires et d'espaces publics à la mesure de leur développement. Les questions cruciales du stationnement et des livraisons trouvent leur place dans cette approche intégrée de l'espace public, qui suppose en préalable le respect des réglementations.

– 19 – Des instances de gouvernance inédites

L'élaboration d'une offre évolutive et négociée avec les représentants de la « demande » de transport suppose la mutation d'institutions existantes ou la création de dispositifs organisationnels *ad hoc*: agence des temps ; centrale de mobilité ; instance responsable de l'observation des trafics, de la coordination des systèmes d'information, de la régulation des vitesses. Leurs modes de faire privilégieront les démarches contractuelles, qui formalisent les engagements autour d'objectifs chiffrés.

L'inventivité organisationnelle doit être également mise au service de réflexions sur les financements. Enfin, bon nombre des propositions formulées nécessitent un recours à l'expérimentation (qui peut impliquer réversibilité), tant juridique que technique, associant acteurs publics, partenaires privés et monde de la recherche.

– 20 – Une vision plurielle du monde

Les propositions ici formulées ne sont pas partisanes. Elles permettent la cohabitation de valeurs sociétales parfois présentées comme concurrentes mais plus souvent intrinsèques à des identités désormais plurielles. Entre individualisme et démarches collectives, les frontières se brouillent. Un transport public peut être individuel ; un véhicule individuel peut être mutualisé... À la diversité des besoins et des attentes répond une diversité des réponses : technique, sociale et territoriale.

17 MESURES

Six programmes partenariaux stratégiques structurent la mise en œuvre des principes.
Ils marquent le renouvellement du modèle de mobilité.
Cinq innovations de rupture visent à déclencher des changements de comportements forts par effets d'entraînement tout en créant une visibilité des actions engagées.
Six plans coordonnés des autorités publiques sont chargés d'établir la complémentarité entre les orientations sectorielles des différentes collectivités.

Les « partenaires » sont co-responsables de l'élaboration et de la mise en œuvre des mesures.
Le « chef de file » a pour mission, quant à lui, d'initier, d'organiser et d'animer le partenariat.
Les « acteurs associés » apportent leur concours en tant que de besoin.

Les périmètres d'analyse et d'intervention sont à géométrie variable. Chaque mesure se déploie sur un territoire de pertinence spécifique, déterminé par les partenaires.

6 programmes partenariaux stratégiques

PP1 Contrats employeurs – salariés – collectivités

Confrontées aux difficultés de transport de leurs salariés, des entreprises et des administrations développent des actions de management de la mobilité. La procédure formalisée de contractualisation entre employeurs, salariés et collectivités territoriales propose d'approfondir et d'étendre ces démarches de plans de déplacements d'entreprises ou d'administrations.

Partenaires : Ademe, CG 33, Bordeaux Métropole, CCIB
Chef de file : club de la mobilité (Ademe – CCIB – Bordeaux Métropole)
Acteurs associés : Aéroport de Bordeaux, EDF, La Poste, Puma

PP2 Optimisation / Régulation de la rocade et du réseau routier principal

Retrouver la fluidité du réseau principal de voirie et de la rocade aux heures de pointe implique de mobiliser différents dispositifs de régulation. Il s'agit d'intervenir sur les heures d'accès, les taux de remplissage des voitures particulières, les capacités des infrastructures. Les outils pour ce faire concernent les systèmes d'information, les réglementations, les vitesses de déplacement, les aménagements de voirie, les dispositifs d'accès… Une concertation est nécessaire entre les différents gestionnaires de voirie.

Partenaires : Bordeaux Métropole, CG 33, CRA, État (dispositif Aliénor)
Chef de file : État
Acteur associé : CCIB

PP3 Réseau de transport collectif de l'aire métropolitaine

Un saut d'échelle est à opérer par la création d'un réseau performant de transports collectifs à maille large, offrant une qualité de services élevée (vitesse, fréquence, fiabilité, capacité) pour les territoires périphériques comme pour les liaisons entre grands pôles d'agglomération. Ce réseau est à constituer à la fois par amélioration des interconnexions entre réseaux urbains, départementaux et régionaux et par création de nouvelles lignes. L'efficacité du réseau bénéficie au report modal et facilite l'organisation du développement urbain.

Partenaires : Bordeaux Métropole, CG 33, CRA, CCIB, État, Fnaut
Chef de file : Mouvable

PP4 Grandes allées métropolitaines

Il manque aujourd'hui un réseau de voirie de niveau intermédiaire entre les rues et les routes. Ce réseau permettra de fluidifier les trafics par la coexistence de circulations rapides et lentes. Il assurera aux quartiers traversés une qualité urbaine des aménagements réalisés, sans toutefois détériorer l'accessibilité aux grands pôles d'agglomération. Ce réseau établira une répartition équilibrée de l'espace public entre chacun des modes de déplacements. Il implique hiérarchisation du réseau viaire, aménagement de voiries existantes et, éventuellement, construction de nouveaux tronçons.

Partenaires : Bordeaux Métropole, CG 33, ville de Bordeaux
Chef de file : a'urba (études de faisabilité)
Acteurs associés : CCIB, État, Puma

PP5 Mobilité piétonne universelle

La marche à pied est à la fois un mode de déplacement efficace et une pratique de la ville irremplaçable. C'est aussi un vecteur de sociabilité, d'urbanité et de citoyenneté. Promouvoir la marche à pied permet une diminution des nombreux petits déplacements motorisés. Le piéton est aussi un allié précieux du transport collectif et de la santé publique. Un espace public adapté au piéton (dans les quartiers centraux comme dans les territoires périurbains) est un gage de confort et d'animation pour l'organisation urbaine. Il permet également de repenser la localisation du stationnement. La marche doit être considérée comme la « cellule-souche » de la mobilité urbaine, les autres modes de transport ne constituant qu'une pause dans le cheminement du piéton.

Partenaires : Bordeaux Métropole, Droits du Piéton en Gironde
Chef de file : Bordeaux Métropole
Acteurs associés : ville de Bordeaux et autres communes

PP6 Schéma directeur d'accessibilité logistique

La position géographique particulière de Bordeaux explique l'importance des enjeux logistiques européens, régionaux, départementaux, métropolitains et locaux qui traversent ce territoire. S'accorder sur une stratégie économique, un diagnostic, des objectifs, est un préalable à l'engagement d'une phase de définition de nouvelles offres de services et d'infrastructures pour le transport de fret.

Partenaires : État, CRA, CCIB, CG 33, Bordeaux Métropole
Chef de file : Certa (CCIB, État, CRA)

5 innovations de rupture

IR1 Agence des temps

Les « producteurs de temps » que sont les employeurs, les établissements d'enseignement, les commerces… contribuent à l'organisation des programmes d'activités. La bonne connaissance des pratiques temporelles d'un territoire est à mettre au service d'une plus grande efficacité des transports (problème des heures de pointe) mais aussi d'une meilleure qualité des temps familiaux, des services et de la vie nocturne. La prise en compte des rythmes urbains est aussi nécessaire pour développer des projets de mutualisation des espaces et des équipements.

Partenaires : Bordeaux Métropole, CG 33, CCIB, chambre de métiers et de l'artisanat, La Poste

Chef de file : Bordeaux Métropole

Acteurs associés : Ademe, CRA, EDF, État, Puma, ville de Bordeaux et autres communes

IR2 À l'école sans voiture

L'accompagnement des enfants et des collégiens par leurs parents renforce la dépendance automobile de l'ensemble des membres de la famille. Le transfert du mode « voiture accompagné » vers la marche ou le vélo (en pratique individuelle ou collective) participe à l'apaisement du trafic aux abords des établissements, permet la familiarisation progressive des enfants à un univers multi-modal, rompt la chaîne des déplacements motorisés parentale. Des actions localisées adaptées à chaque établissement modifieront les comportements en faisant de l'école le lieu de l'exemplarité.

Partenaires : Bordeaux Métropole, CG 33, ville de Bordeaux et autres communes, Puma, CREPAQ

Chef de file : CREPAQ

Acteur associé : Ademe

IR3 Vélos à assistance électrique

Le vélo à assistance électrique permet d'élargir la clientèle de la bicyclette vers des publics plus diversifiés, au regard de l'aptitude physique, des motifs de déplacement et des distances parcourues. Il peut également améliorer la fréquentation du transport collectif en dilatant les aires de chalandise. C'est un deux-roues à l'échelle métropolitaine.

Partenaires : Bordeaux Métropole, CG 33, Puma
Chef de file : EDF (études préalables)
Acteur associé : Keolis Bordeaux Métropole

IR4 Systèmes de mobilité mutualisés dans les nouveaux quartiers

C'est souvent à l'occasion d'un déménagement (habitat ou emploi) que l'on modifie ses comportements : mobilité, consommation, pratiques urbaines. La construction de nouveaux quartiers permet d'anticiper la programmation des équipements et services nécessaires à des habitants « aptes » au changement. Il s'agit de mettre en œuvre des services favorisant la mutualisation des équipements, des espaces et des véhicules (stationnement, autopartage, vélo libre service, livraison).

Partenaires : ville de Bordeaux, Bordeaux Métropole, CCIB, EPA Bordeaux Euratlantique, La Poste, Citiz Bordeaux
Chef de file : EPA Bordeaux-Euratlantique
Acteur associé : Puma

IR5 Dispositif de financement de la mobilité

Comment retrouver des marges de financement de la mobilité et notamment des transports collectifs alors que la recette du versement transport a atteint son rendement maximal et peine à couvrir seule les déficits d'exploitation ? Il convient de passer d'un stade d'alerte à un processus de recherche appliquée à un territoire. L'identification des différentes innovations possibles en matière de financement de la mobilité constitue une phase préalable à d'éventuelles expérimentations.

Partenaires : Bordeaux Métropole, CG 33, CRA, CCIB, Fnaut
Chef de file : a'urba

6 plans coordonnés des autorités publiques

PC1 Plan coordonné de covoiturage

L'augmentation du taux d'occupation des véhicules individuels a des effets bénéfiques tant du point de vue environnemental (réduction de la production de $C0_2$ par individu) qu'urbanistique (moindre consommation d'espace de voirie circulée). Toutefois, il convient de coordonner les offres et les services existants afin de rendre ce type de mobilité plus facile à mobiliser par l'ensemble des usagers.

Partenaires : club de la mobilité (Ademe – CCIB – Bordeaux Métropole), CG 33, Bordeaux Métropole

Chef de file : CG 33

Acteur associé : Puma

PC2 Politique de stationnement

L'aire métropolitaine bordelaise est caractérisée par son faible niveau de contrainte en matière de stationnement comparativement aux autres agglomérations françaises. Pourtant, le stationnement constitue un levier puissant d'encouragement de certaines pratiques. Pour ce faire, la coordination et la cohérence des politiques de stationnement entre tous les acteurs en responsabilité sont nécessaires.

Partenaires : Bordeaux Métropole, CG 33

Chef de file : Bordeaux Métropole

Acteurs Associés : CCIB et chambre de métiers et de l'artisanat

PC3 Plan coordonné vélos

Si les initiatives et les acteurs mobilisés pour la promotion du vélo ne font pas défaut, un déficit de coordination demeure. Des synergies sont à trouver entre les différents plans vélos, qu'il s'agisse des moyens mobilisés ou des dispositifs de communication, de jalonnement et d'aménagement.

Partenaires : Bordeaux Métropole, CG 33, ville de Bordeaux, Association Vélo-cité

Chef de file : Bordeaux Métropole

Acteur associé : La Poste

PC4 Livraisons urbaines

Avec le développement du e-commerce et des livraisons à domicile, la logistique urbaine fait l'objet d'une demande croissante alors qu'elle représente d'ores et déjà une part importante du trafic et de l'occupation de l'espace viaire. L'agglomération ne peut plus faire l'économie de projets originaux préalablement expérimentés en lien avec tous les acteurs concernés. Le développement du réseau de transport collectif (réduisant l'espace de voirie disponible) et l'aspiration des habitants à moins de nuisances circulatoires sont à concilier avec un impératif d'efficacité de la structure économique locale.

Partenaires : CCIB, chambre de métiers et de l'artisanat, Bordeaux Métropole, La Poste

Chef de file : CCIB

Acteur associé : EDF

PC5 Promotion renouvelée des transports collectifs

Si les différentes autorités organisatrices de déplacement n'ont de cesse d'améliorer leurs offres en transports collectifs et de développer l'intermodalité, il reste encore beaucoup de progrès à réaliser pour que l'usager ait le sentiment de bénéficier d'un service complet de mobilité simple, lisible, facile d'accès, tant pour ses trajets quotidiens que pour ses parcours inhabituels. Il s'agit de développer le confort d'usage des transports collectifs ainsi que leur attractivité globale, en renouvelant les méthodes et en développant les innovations.

Partenaires : Bordeaux Métropole, CG 33, CRA, Fnaut

Chef de file : Mouvable

PC6 Contractualisation transports collectifs/urbanisme

Contrats d'axes, contrats de pôles, contrats AOT – bailleurs, études urbaines spécifiques, la diversité des actions déjà engagées ou à engager, à articuler, à rendre lisible, est conséquente. Des formes inédites de contractualisation entre les acteurs de l'urbanisme et de la mobilité sont à élaborer.

Partenaires : CG 33, Bordeaux Métropole, CRA, État

Chef de file : a'urba (études)

Acteur associé : Fnaut

Un suivi partenarial

Le caractère partenarial des 17 mesures confère à leur suivi des caractéristiques spécifiques.

Une « revue des mesures du Grenelle » se tiendra annuellement. Cette instance de dialogue réunira l'ensemble des partenaires et les « grenellistes ».

Les chefs de file rendront compte de l'avancement de la mise en œuvre de chacune des mesures.

Un bilan des mesures du Grenelle sera effectué tous les trois ans à partir de la date de signature. Ce bilan permettra une mise à jour du plan d'actions, notamment du point de vue des acteurs mobilisés.

Liste des institutions signataires (abréviations)

- Aéroport de Bordeaux-Mérignac
- Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe)
- Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine (a'urba)
- Association Les droits du piéton en Gironde
- Association Mouvable (support de la conférence permanente des autorités organisatrices de transports de l'agglomération bordelaise)
- Association Vélo-Cité
- Bordeaux Métropole
- Cellule économique régionale des transports d'Aquitaine (Certa)
- Centre ressource d'écologie pédagogique d'Aquitaine (CREPAQ) qui intègre l'ancien réseau Mille-Pattes
- Chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux (CCIB)
- Chambre de métiers et de l'artisanat de Gironde
- Citiz Bordeaux (anciennement Autocool)
- Conseil général de la Gironde (CG 33)
- Conseil régional d'Aquitaine (CRA)
- Électricité de France (EDF)
- Établissement public d'aménagement (EPA) Bordeaux-Euratlantique
- État
- Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut)
- Keolis Bordeaux Métropole
- La Poste
- Pôle urbain des mobilités alternatives (Puma)
- Syndicat du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise (Sysdau)

Design graphique : Benjamin Ribeau (www.kubik.fr)
Dépôt légal : janvier 2015

Nous nous engageons à agir en cohérence avec les vingt principes de la Charte.

Nous nous engageons également à participer, selon la répartition des responsabilités précisées, à la mise en œuvre des mesures partenariales concrétisant les principes qui fondent ce modèle de mobilité inédit : une mobilité fluide, raisonnée et régulée.

charte des mobilités

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine