

# Grenelle des mobilités

## Grenelle des mobilités

### Pour une mobilité fluide, raisonnée et régulée. Une synthèse : 20 principes d'action

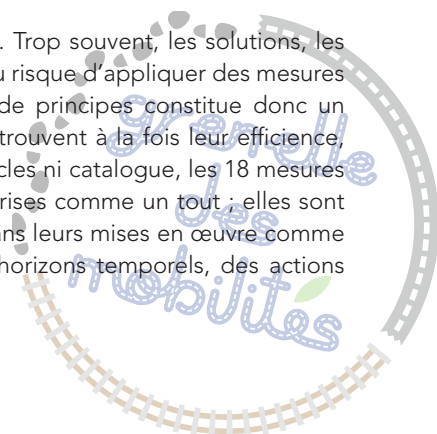
Après 6 mois de travail intense, Le Grenelle des mobilités remet aujourd'hui sa première copie, une note de synthèse présentant 20 principes d'action et 18 mesures, pour une mobilité fluide, raisonnée et régulée.

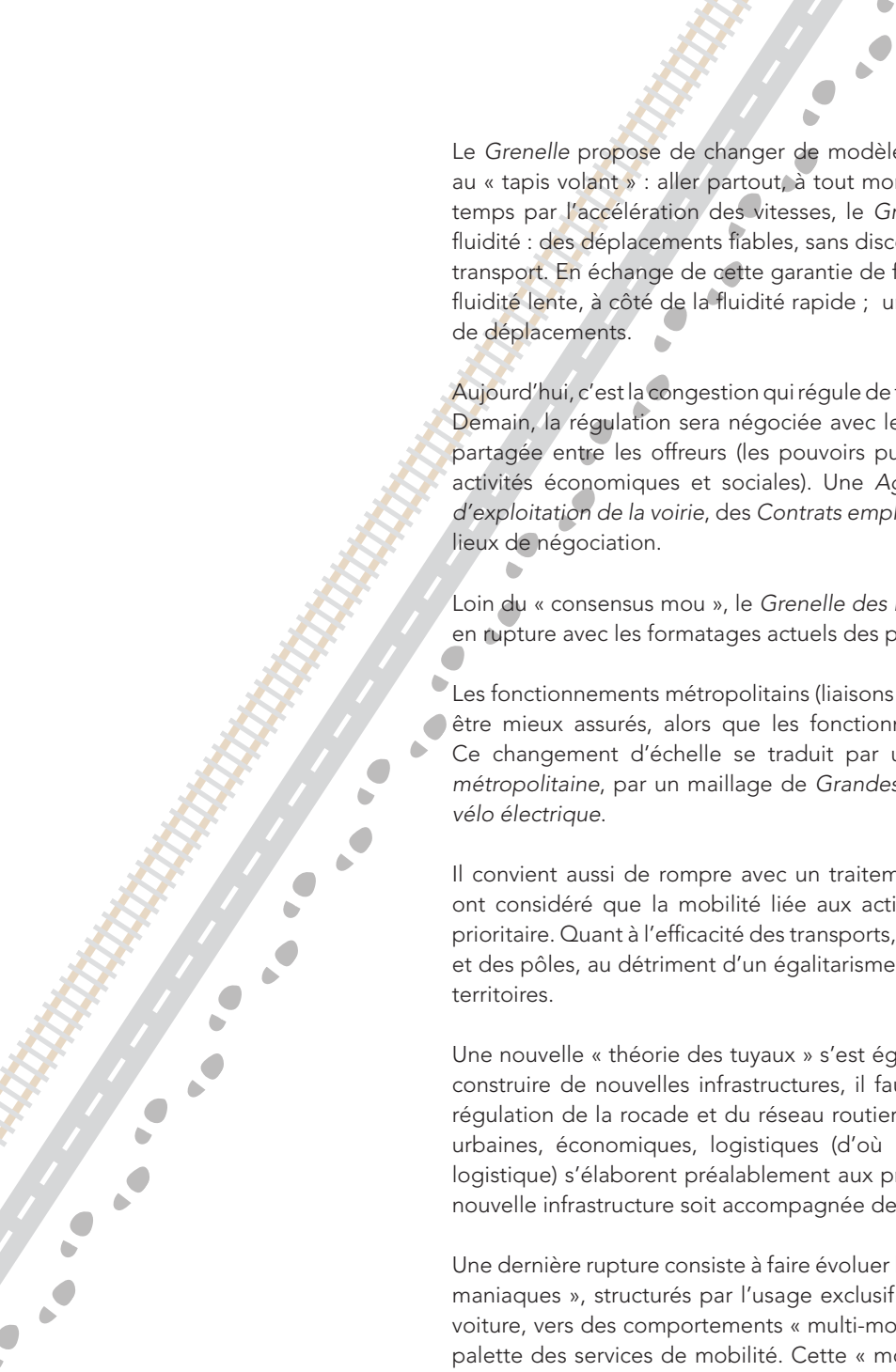
Le Grenelle des mobilités a été lancé officiellement lors de la Coopérative métropolitaine des 2 et 3 décembre 2011. Vincent Feltesse pour la Cub, Alain Juppé pour la Ville de Bordeaux, le Préfet Patrick Stefanini pour l'État, Alain Rousset pour la Région Aquitaine, Gilles Savary (représentant Philippe Madrelle) pour le Conseil Général de la Gironde, avaient alors souligné leur intérêt pour une démarche originale de « co-production » de réponses innovantes aux problèmes de transport dans l'agglomération et la région bordelaise.

Plus de 120 « grenellistes », plus de 30 réunions, plus de 3000 prises de parole, deux plénières, la mobilisation d'une vingtaine d'experts, autant de comptes rendus écrits... La « méthode » Grenelle a de l'avis des participants et des observateurs (Ausone conseil) été un succès, même si les difficultés n'ont pas manqué. Venant d'horizons très divers, les « grenellistes » ont su, parfois, dépasser leurs positionnements institutionnels ; plus souvent oublier leurs a priori ; toujours surmonter les contradictions, rechercher les convergences. Les Présidents et les rapporteurs des groupes ont en la matière joué un rôle clé. Responsables associatifs, syndicalistes, chefs d'entreprise, agents de l'État et des collectivités territoriales, universitaires, la diversité de leurs préoccupations a été fructueuse. L'a-urba, « cheville ouvrière » du Grenelle des mobilités, a pour sa part fait office de rapporteur général, afin de mettre progressivement de la cohérence dans les orientations et les propositions des « grenellistes » pour aboutir à l'énoncé d'une stratégie précise et lisible.

Le document **Pour une mobilité fluide, raisonnée et régulée. Une synthèse : 20 principes d'action** représente la substantifique moelle du projet. Il doit permettre débats et appropriation de la part des pouvoirs publics comme de l'ensemble des acteurs locaux. Le rapport final, préparé pour octobre 2012, rendra compte de l'ensemble de la démarche, accompagnant ainsi la note de synthèse d'argumentaires et d'illustrations qui devraient s'avérer importants dans la diffusion des principes et des mesures préconisés par le Grenelle. Il précisera également la teneur des actions envisagées et en formalisera les conditions de mise en œuvre (repérage des parties prenantes potentielles, scénarios de pilotage et de partage des responsabilités). Il sera remis officiellement par les « grenellistes », représentés par leurs Présidents et rapporteurs d'ateliers, à ses commanditaires lors de la *Coopérative métropolitaine* d'octobre 2012. Il pourra alors se transformer, à l'initiative des décideurs publics, en Charte de la mobilité et en Programme d'actions.

Le Grenelle des mobilités propose 20 principes d'action. Trop souvent, les solutions, les remèdes, sont prescrits sans vision stratégique globale, au risque d'appliquer des mesures inefficaces, fragmentaires voire antagonistes. L'énoncé de principes constitue donc un préalable indispensable, afin que les actions proposées trouvent à la fois leur efficacité, leur légitimité et leur complémentarité. Ni solutions miracles ni catalogue, les 18 mesures qui donnent chair aux principes doivent donc être comprises comme un tout : elles sont au service d'une même stratégie et elles se renforcent dans leurs mises en œuvre comme dans leurs effets. Ces mesures se déclinent à tous les horizons temporels, des actions immédiatement opérationnelles jusqu'au long terme.





Le Grenelle propose de changer de modèle de mobilité. Il n'est plus possible de croire au « tapis volant » : aller partout, à tout moment, à toute allure. A la quête des gains de temps par l'accélération des vitesses, le Grenelle des mobilités substitue l'ambition de fluidité : des déplacements fiables, sans discontinuité, avec une prédictibilité du temps de transport. En échange de cette garantie de fluidité, deux conditions sont à accepter : une fluidité lente, à côté de la fluidité rapide ; une régulation, qui oriente les comportements de déplacements.

Aujourd'hui, c'est la congestion qui régule de facto la mobilité, de manière aveugle et nocive. Demain, la régulation sera négociée avec les parties prenantes, dans une responsabilité partagée entre les offreurs (les pouvoirs publics) et les demandeurs (représentants des activités économiques et sociales). Une Agence du temps, une Autorité organisatrice d'exploitation de la voirie, des Contrats employeurs-salariés-collectivités, constitueront ces lieux de négociation.

Loin du « consensus mou », le Grenelle des mobilités met en avant des principes d'action en rupture avec les formatages actuels des politiques de transport et de mobilité.

Les fonctionnements métropolitains (liaisons entre grands pôles, bassin d'emplois) doivent être mieux assurés, alors que les fonctionnements locaux sont aujourd'hui privilégiés. Ce changement d'échelle se traduit par un Réseau de transport collectif pour l'aire métropolitaine, par un maillage de Grandes allées métropolitaines, par la promotion du vélo électrique.

Il convient aussi de rompre avec un traitement homogène des flux. Les « grenellistes » ont considéré que la mobilité liée aux activités économiques et à l'emploi devait être prioritaire. Quant à l'efficacité des transports, elle passe par une hiérarchisation des réseaux et des pôles, au détriment d'un égalitarisme spatial qui dégrade l'accessibilité de tous les territoires.

Une nouvelle « théorie des tuyaux » s'est également élaborée lors du Grenelle : avant de construire de nouvelles infrastructures, il faut d'abord optimiser l'existant (optimisation/régulation de la rocade et du réseau routier principal) ; il faut ensuite que des stratégies urbaines, économiques, logistiques (d'où l'idée d'un schéma directeur d'accessibilité logistique) s'élaborent préalablement aux projets d'infrastructure ; il faut enfin que toute nouvelle infrastructure soit accompagnée de l'installation de dispositifs de régulation.

Une dernière rupture consiste à faire évoluer les comportements de déplacements « monomaniaques », structurés par l'usage exclusif d'un moyen de transport, le plus souvent la voiture, vers des comportements « multi-modaux », qui jouent au quotidien avec toute la palette des services de mobilité. Cette « mobilité raisonnée » pourra s'appuyer, outre le futur réseau de transport collectif métropolitain, sur les mesures concernant la mobilité piétonne universelle, à l'école sans voiture et les systèmes de mobilité mutualisés dans les nouveaux quartiers.

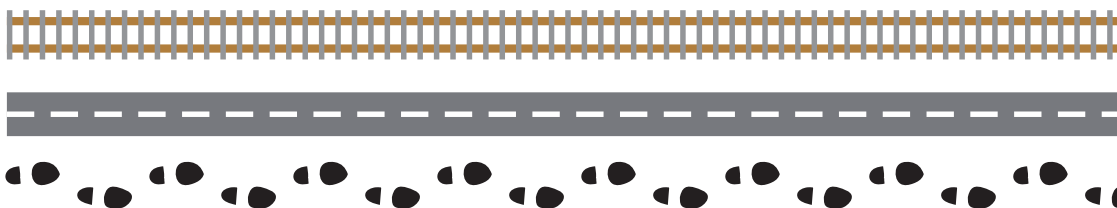
Le Grenelle des mobilités fournit ainsi les matériaux pour que Bordeaux et sa région inventent, les premiers peut-être, un modèle de mobilité inédit : une mobilité fluide, raisonnée et régulée, apte à répondre aux défis économiques, sociaux et environnementaux des mutations contemporaines.

# Grenelle des mobilités

Grenelle des mobilités

## POUR UNE MOBILITÉ FLUIDE, RAISONNÉE ET RÉGULÉE

Une synthèse : 20 principes d'action



Après six mois de travaux intenses, de janvier à juin 2012, le *Grenelle des mobilités* rend sa copie<sup>1</sup>. La « commande » passée par les responsables publics<sup>2</sup> reçoit sa réponse. Porte-parole des quelques 150 « producteurs » du *Grenelle des mobilités*, nous proposons des principes et des mesures.

Six ateliers thématiques, trente réunions des groupes de travail, deux séances plénières, une vingtaine d'experts auditionnés, plus de 3 000 prises de parole... la réflexion a mobilisé un matériau d'une qualité et d'une diversité rares. Fidèles à la « méthode Grenelle », nous avons été les garants d'un cheminement commun, au-delà des positionnements institutionnels et des préjugés. Notre hétérogénéité professionnelle et intellectuelle, reflet de la propre diversité des participants, n'a pas été la moindre des contributions au succès de cette démarche. Dans des milieux trop facilement enclins à l'introversion, l'hybridation culturelle est un vrai gage d'intelligence collective. L'expression paraît sans doute, déjà, galvaudée mais elle prend acte d'une double démarche : mieux éclairer les décideurs en valorisant la pluralité des expertises.

Durant le *Grenelle des mobilités*, des diagnostics se sont précisés ; d'autres restent à affiner. Des compromis ont été élaborés ; des oppositions demeurent. Mais ce texte prend acte d'un consensus sur l'essentiel des orientations stratégiques et des programmes d'actions élaborés. C'est pourquoi nous le signons toutes et tous, présidents et rapporteurs des six groupes de travail. Cette signature n'engage certes pas nos organismes d'affiliation mais elle témoigne de la légitimité des messages du *Grenelle des mobilités*.

L'affaire est d'importance. Organiser la mobilité, ce n'est pas ajouter une politique sectorielle de plus aux compétences des institutions publiques. Parler de transport et de déplacement, c'est penser qualité de vie, progrès social, performance économique, ressources naturelles, mutations spatiales. Pas de lieux sans liens, pas d'espace sans flux. Les défis que Bordeaux et sa région s'assignent doivent aujourd'hui se compléter d'une nouvelle ambition, majeure : inventer, les premiers peut-être, un modèle de mobilité inédit ; une mobilité fluide, raisonnée et régulée. Pour ce faire, le Grenelle avance et justifie ses propositions. L'écoute et l'engagement des décideurs doivent être à la mesure des enjeux sociaux, économiques et environnementaux de nos vies et de nos territoires en mouvement.

## Les Présidents :

Marc Besnault  
Christian Broucaret  
Michel Duvette  
Michel Favory  
Pierre Langrand  
Nicole Pizzamiglia

## Les Rapporteurs :

Jean-Louis Bergey  
Alain Cougrand  
Sylvia Labèque  
François-Xavier Leuret  
Guillaume Pouyanne  
Julien Ruiz

### ■■■■■■■■

1 | Ce document constitue une première « copie » : il comprend une note de synthèse de 20 propositions et une liste de 18 mesures. Diffusé ainsi quelques jours seulement après la fin du Grenelle (l'atelier de synthèse final s'étant tenu le 26 juin), ce document représente la substantifique moelle du projet. Il permet débats et appropriation de la part des pouvoirs publics. Le rapport final, préparé pour octobre 2012, rendra compte de l'ensemble de la démarche, accompagnant ainsi la note de synthèse d'argumentaires et d'illustrations qui devraient s'avérer importants dans la diffusion des principes et des mesures préconisés par le Grenelle. Il précisera également la teneur des actions proposées et en formalisera les conditions de mise en œuvre (repérage des parties prenantes potentielles, scénarios de pilotage et de partage des responsabilités).

2 | Le *Grenelle des mobilités* a pour initiateurs : la Communauté urbaine de Bordeaux, la ville de Bordeaux, le Conseil général de Gironde, le Conseil régional d'Aquitaine et l'État (courrier de Vincent Feltesse, Président de la Cub et Président de l'a-urba, le 17 janvier 2012). Le lancement politique du *Grenelle des mobilités* s'est effectué dans le cadre de la Coopérative métropolitaine les 2 et 3 décembre 2011.

# POUR UNE MOBILITÉ FLUIDE, RAISONNÉE ET RÉGULÉE

## Une synthèse : 20 principes d'action

Cette note présente de manière concise la chaîne argumentaire de la réflexion collective qui amène les participants du *Grenelle des mobilités* à promouvoir l'idée d'une mobilité fluide, raisonnée et régulée. Ces 20 principes d'action se concrétisent dans 18 mesures principales, regroupées dans un schéma conclusif.

### 1. 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 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 régissent aujourd'hui l'évolution du système de mobilité.

### 2. 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.

### 3. 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.

### 4. 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.



## 5. Priorités 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. Le Grenelle a considéré que les mobilités liées au travail et aux activités économiques (déplacements domicile-travail, domicile-études, mobilité des travailleurs précaires, trajets professionnels, livraisons urbaines) devaient être prioritaires. Les règles de hiérarchisation sont à pondérer par la souplesse relative des déplacements concernés.

## 6. 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 (cette certitude des horaires contribue d'ailleurs au succès du tramway). 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.

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.

## 7. Promouvoir une mobilité « raisonnée »

Réfléchie, responsable et adaptée, la mobilité raisonnée formalise ce principe d'affectation aux différents moyens de transport (marche, vélo, deux-roues motorisé, transport collectif, automobile) 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. La mobilité raisonnée privilégie trois objets de régulation : les vitesses, les choix des moyens de transport, les distances.

## 8. Réduire les distances

La régulation des distances, entre proximité et éloignement, est prise en charge par les documents de planification (Scot, PLU) 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.

Par ailleurs, parfois présenté comme une panacée, le rapprochement entre le domicile et le travail peine à s'effectuer, dans une société de mobilité professionnelle et familiale forte mais de mobilité résidentielle faible. Une mobilisation adéquate du 1 % employeurs, la promotion de la mixité fonctionnelle, contribueraient néanmoins à réduire la dissémination des lieux d'habitat et d'emplois.

## 9. Péri-urbain : 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 (zones d'activité économique, centres commerciaux, campus, gares...), rabattements vers les stations de transport collectif à concevoir de façon diversifiée et évolutive, voirie « rurale » à adapter aux modes doux, liaisons de périphéries à périphéries en transport public à programmer, centres-bourgs à densifier, télé-travail 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. Les **contrats employeurs-salariés-collectivités** (généralisation et approfondissement des plans de déplacement d'entreprise et d'administration) auront à se saisir de ces questions, dans le cadre d'un dialogue social territorial à impulser.

Le chrono-aménagement vise à étendre les marges de manœuvre des tactiques individuelles et collectives de déplacement, tout en favorisant la mutualisation des services et des équipements. Les **nouveaux quartiers** représentent des terrains d'expérimentation judicieux pour développer des **systèmes de mobilité mutualisés** (livraisons, auto-partage...).

Une **Agence des temps**, à instaurer, 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)...

## 11. Les mutations quantitatives du système de mobilité

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

- 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),
- une réduction du nombre de véhicules x kilomètres (indicateur essentiel du volume des émissions de GES et des consommations énergétiques),
- un passage massif des petits déplacements motorisés vers la marche et le deux-roues,
- une diminution des distances moyennes,
- un transfert de la majorité des déplacements longs en voiture solo vers les transports collectifs et le covoiturage,
- 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.

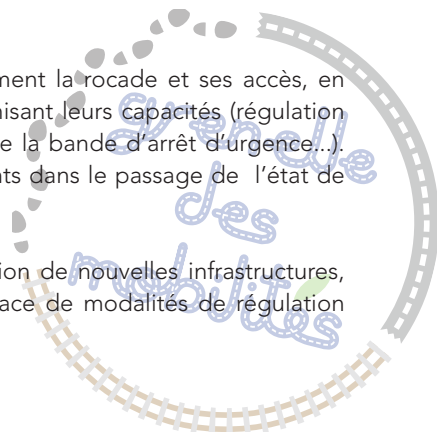
Il ne s'agit ni de solutions miracles ni de catalogues mais d'actions « faisant système » car se renforçant mutuellement dans leur mise en œuvre et leurs effets.

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

L'analogie de la dynamique des fluides est traditionnellement utilisée pour débattre des questions de transport. L'exemple des télécommunications est désormais plus pertinent : un usage plus intense des réseaux existants avant le déploiement de nouveaux tuyaux.

Il convient d'abord de mieux faire fonctionner les infrastructures en place, singulièrement la rocade et ses accès, en éliminant les « points noirs ». Il faut aussi mieux rentabiliser les axes routiers, en optimisant leurs capacités (régulation dynamique des vitesses, sens de circulation, taux d'occupation des véhicules, usage de la bande d'arrêt d'urgence...). 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 modalités de régulation





inédites. Il est en effet impératif de contrôler « l'appel d'air » provoqué par un accroissement de capacité afin de tenir l'objectif de fluidité. Pour ce faire, l'expérimentation d'un système de régulation d'accès (pass électronique, péage...) à la rocade et à ses liaisons autoroutières associées permettra d'établir ce régime de double fluidité lente et rapide (**optimisation/régulation de la rocade**).

Il convient aussi de mieux hiérarchiser le réseau de voirie existant, par transformation des fonctionnalités des voiries existantes et 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 : de **grandes allées métropolitaines**. La conception de ces allées devra favoriser la cohabitation des modes de locomotion et des vitesses.

## 14. Des réseaux à l'échelle de l'aire métropolitaine

Les grandes allées métropolitaines répondent à la nécessité d'un « saut d'échelle » qui 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 pour l'aire métropolitaine**. Or les interdépendances croissantes entre les territoires girondins ainsi qu'entre la Cub 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. Les travaux du Sysdau, de Movable, de l'Interscot et du Livre blanc des mobilités girondines permettent de préfigurer ce réseau de transport collectif supra-local, d'un point de vue fonctionnel. Ce sera un système hybride (TER + cars et bus à haut niveau de service + tram-trains). Non tranchée à ce jour, la question des capacités ferroviaires est néanmoins un préalable (étude sur l'étoile ferroviaire de Bordeaux, GPSO sud). Du point de vue de la gouvernance, l'intérêt technique et financier d'un syndicat mixte (type loi SRU) reste à évaluer.

La promotion du **vélo 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 électrique permet une extension conséquente des zones d'attraction des stations du futur transport collectif de l'aire métropolitaine. Un Réseau Express Vélo (REV) est à envisager. Le développement du vélo électrique pourra s'intégrer à une plate-forme collaborative de promotion de l'électro-mobilité.

## 15. Grand contournement routier et transit international : un préalable prospectif

Le projet de grand contournement routier n'a pas vocation à régler les problèmes de déplacement dans l'aire urbaine bordelaise, compte tenu de la faible part des trafics de transit sur la rocade en heure de pointe et des possibilités de contrôle de ces trafics.

La priorité à accorder au trafic local apparaît compatible avec la nécessaire continuité des trafics nationaux. Il convient néanmoins de préserver l'avenir, au regard de la probable croissance à moyen terme du trafic routier de marchandise entre le nord et le sud de l'Europe. Cela implique d'imaginer des solutions intermodales innovantes.

Au débat conflictuel sur une solution potentielle (le grand contournement) à des problèmes insuffisamment précisés, il semble préférable de substituer un travail prospectif partenarial sur les ambitions économiques locales et leurs incidences en termes de transport.

## 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 (plate-formes intermodales). L'élaboration d'un **schéma directeur d'accessibilité logistique**, incluant un schéma d'approvisionnement (rôle possible du fleuve), permettra cet exercice.



## 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 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 efficacité : 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. L'importance des « détails » est à souligner dans la promotion de l'intermodalité (qualité des lieux d'échange, confort des espaces, etc.). La promotion d'un temps-ressource ou d'un temps-plaisir dans les TC mérite également intérêt. Enfin, oublié, le dossier du **financement des transports collectifs** doit être ouvert sans tabou.

## 18. Des espaces publics de qualité pour tous et pour tous les territoires

La fluidité rapide sera la qualité première du réseau de transport collectif de l'aire métropolitaine. La double fluidité, rapide et lente, concerne quant à elle la rocade et ses accès, les grandes allées métropolitaines, le deux-roues électrique. La fluidité lente appartient au tramway, au vélo et à la marche à pied. Le piéton doit être considéré comme la « cellule-souche » de la mobilité urbaine (**mobilité piétonne universelle**). 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 (**à l'école sans voiture**), dans les zones résidentielles, dans les centres-bourgs, dans les nouveaux quartiers, des espaces collectifs à haute qualité environnementale (zones 30, zones de rencontre) sont à concevoir, mêlant sociabilité, absence de nuisances et facilités de déplacement, y compris pour 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. Cette préoccupation de transversalité des démarches s'accorde aujourd'hui mal avec les organisations administratives au sein des services techniques.

## 19. Des instances de gouvernance inédites

L'élaboration d'une offre évolutive et négociée avec les représentants de la « demande » de transport exige la création d'instances *ad hoc*, à l'instar de l'agence des temps : **autorité organisatrice d'exploitation de la voirie** (ayant la responsabilité de l'observation des trafics, de la coordination des systèmes d'information, de la régulation des vitesses...), organes de validation des contrats employeurs - salariés - collectivités, etc. Leurs modes de faire devront privilégier les démarches contractuelles, qui formalisent les engagements autour d'objectifs chiffrés. Le *Grenelle des mobilités* est d'ailleurs prêt à participer au suivi de ses propositions.

L'inventivité organisationnelle doit être également mise au service de réflexions sur les financements (accélération de la mise en service de la 3<sup>e</sup> voie de la rocade, budget d'investissement et d'exploitation des transports collectifs, réorientation des budgets de voirie...). Enfin, bon nombre des propositions formulées nécessitent un recours à l'expérimentation (qui peut impliquer réversibilité), tant juridique que technique, impliquant acteurs publics, partenaires privés et monde de la recherche.

Le pragmatisme commande de ne pas multiplier les nouvelles entités. Des organismes existants peuvent élargir ou renforcer leurs compétences. Des dispositifs légers savent être efficaces. Mais les ruptures passent aussi, parfois, par des cadres institutionnels originaux.

## 20. Une vision plurielle du monde

Les propositions ici formulées par le *Grenelle des mobilités* ne sont pas partisans. 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... Le marcheur participe de la « foule solitaire ». C'est aussi pour cela que cette mobilité fluide, raisonnée et régulée conduit à passer d'une politique d'offre de transport indistincte (« boîte noire républicaine ») à des politiques d'interaction offre/demande différenciées. A la diversité des besoins et des attentes répond une diversité des réponses : technique, sociale et territoriale.



# 18 MESURES

## pour une mobilité fluide, raisonnée et régulée

Les 20 principes d'action se concrétisent par un programme de 18 mesures.

Trois catégories de mesures sont proposées :

### Six programmes partenariaux stratégiques,

constitutifs du noyau dur de la politique de mobilité :

- Contrats employeurs-salariés-collectivités
- Optimisation/régulation de la rocade et du réseau routier rapide
- Réseau de transport collectif de l'aire métropolitaine
- Grandes allées métropolitaines
- Mobilité piétonne universelle
- Schéma directeur d'accessibilité logistique

### Six innovations de rupture,

aptes à déclencher des changements de comportements forts par effets d'entraînement tout en créant une visibilité des actions engagées :

- Agence des temps
- Autorité organisatrice d'exploitation de la voirie
- À l'école sans voiture
- Vélos électriques
- Systèmes de mobilité mutualisés dans les nouveaux quartiers
- Dispositif de financement du transport collectif

### Six plans coordonnés des autorités publiques,

chargés de la complémentarité entre les orientations sectorielles des différentes collectivités :

- Plan covoiturage
- Plan stationnement
- Plan vélos
- Livraisons urbaines
- Promotion renouvelée des transports collectifs
- Contractualisation urbanisme-déplacements

Ces mesures se déclinent en actions immédiates, de court terme, de moyen terme et de long terme. Les modalités de leur pilotage devront faire l'objet d'engagements partenariaux.

# Grenelle des mobilités

## Mode d'emploi

Le Grenelle des mobilités représente une démarche originale, sortant du quotidien de la planification et de l'organisation des transports par les collectivités locales. Il s'agit en effet de mener ensemble, représentants de l'État et des collectivités territoriales, employeurs, salariés, experts et associations d'usagers, une démarche de co-production qui précisera les conditions et les projets partenariaux nécessaires à une rupture sociétale dans les manières de pratiquer, d'organiser et de financer la mobilité au sein de l'agglomération bordelaise. Ce processus aboutira à la production d'un rapport d'orientations et d'actions.

### Pourquoi ?

#### • Un modèle de mobilité à repenser

Malgré tout ce que les différents acteurs institutionnels ont réalisé en matière de développement de l'offre de transports collectifs - ce qui s'est traduit par une forte augmentation de la fréquentation des transports en commun - la perception d'une dégradation des conditions de déplacements dans et vers l'agglomération bordelaise perdure, comme en témoigne le problème central de la congestion actuelle de la rocade.

Il est donc nécessaire de trouver des solutions innovantes, à court et moyen termes pour répondre à ce phénomène de congestion alors que la croissance démographique girondine implique un accroissement des déplacements.

Actuellement, le modèle de mobilité ne répond ni aux exigences de environnementales, la mobilité étant le principal émetteur de Gaz à Effet de Serre, ni aux ambitions sociales et économiques. Les difficultés de circulation pénalisent le bon fonctionnement du bassin d'emploi métropolitain. Parallèlement, le transport de fret Nord-Sud européen continue à se développer sans modification majeure des parts modales. Enfin, on assiste à une raréfaction de l'argent public qui impose de nouvelles contraintes.

Le modèle global de mobilité est donc à repenser. Il ne pourra pas reposer sur le seul développement des offres en transports collectifs (différentes phases du tramway, bus et cars à haut niveau de service, cadencement ferroviaire, etc.). La prégnance de la question de la congestion automobile oblige à envisager une rupture du point de vue de la longueur des déplacements pratiqués, des usages individuels de la voiture, de la promotion des modes actifs, du maillage de transports collectifs urbains, etc.

#### • Un complément aux schémas des collectivités

Les différents acteurs institutionnels que sont la Région Aquitaine, le Département de la Gironde et la communauté urbaine de Bordeaux, disposent tous les trois de procédures et de documents de référence portant sur l'organisation territoriale ou/et sur celle de la mobilité.

Ces documents peuvent être récents (comme le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports de la Région Aquitaine, le Plan-Climat et le Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains de la communauté urbaine de Bordeaux) ou en cours (le Schéma de cohérence territoriale, le Plan Local d'Urbanisme et le Plan de Déplacements de la Cub).

S'ils font preuve d'ambition, ces documents présentent un attachement à des échelles spatiales et temporelles spécifiques de ces collectivités et, si la dimension partenariale et complémentaire des actions est clairement affirmée, les documents actuels laissent entrevoir des marges de progrès pour promouvoir la co-définition de projets ou/et de modalités partenariales avec toutes les parties prenantes (en particulier celles qui impliquent des partenariats poussés avec des acteurs non institutionnels), au-delà des apports de l'association Movable en matière d'articulation de réseaux de transports collectifs de la communauté urbaine de Bordeaux, du Département de la Gironde et de la Région Aquitaine.

## Quels apports espérer, pour quels contenus ?

### • Une démarche d'exception

#### **Un mode de production original : une gouvernance à six collèges**

Le principe même de cette gouvernance est de mettre autour de la table, tout au long du processus de réflexion et de production, tous les acteurs concernés par la problématique abordée. Ces derniers sont regroupés autour de 6 collèges représentatifs :

- les collectivités territoriales ;
- l'État ;
- les employeurs ;
- les acteurs de la demande de déplacements, représentés à la fois par des syndicats et par des associations chargées d'une manière générale de la vie sociale ;
- les associations d'usagers de la mobilité et les associations environnementales ;
- un sixième collège d'experts composé à la fois d'universitaires, d'acteurs techniques reconnus et d'institutions.

#### **Un temps limité : six mois de travail, de janvier à juin 2012 ;**

#### **La co-production d'un rapport par six ateliers thématiques présidés chacun par un membre de chaque collège**

- les grands déplacements : trafic fret nord sud, logistique, transit touristique ;
- mobilité et emploi : accès aux zones d'emplois, organisation économique, congestion de la rocade ;
- les rythmes urbains : emploi, école, loisirs, diversité des pratiques, droit au transport, temporalités ;
- la voiture autrement : souplesse d'utilisation, dépendance, congestion, distance, nouveaux usages ;
- le partage des futurs : visions du futur de chaque acteur, cumul des projets des uns et des autres, obstacles à dépasser ?
- les transports collectifs et l'organisation territoriale : cohérence transport – urbanisme, choix de développement urbain, optimisation des différents réseaux de transports collectifs, parcs de rabattement, parcs relais.  
(c.f. Annexe / cahier des charges des ateliers)

#### **Des analyses et des propositions intégrant les procédures en cours, alimentées par les apports des participants et des auditions ;**

#### **Des règles du jeu favorisant la créativité et l'intelligence collective.**

### • Quels apports espérer du Grenelle des mobilités ?

- des problèmes posés sans formatage préconçu, un élargissement de l'éventail des solutions ;
- des diagnostics fondamentaux partagés, afin d'évacuer les faux problèmes ;
- des propositions à la fois pour le court terme et le long terme, en pensant les modalités de transition ;
- l'expression de la « demande » de mobilité, grâce à la participation des salariés, des employeurs, des usagers (en considérant les acteurs de la vie économique et sociale comme des partenaires des politiques de déplacement) pour faciliter ainsi l'élaboration de solutions autres que la seule transformation de l'offre de transport.

### • Quels « produits » du Grenelle des mobilités ?

**Un rapport final**, expression des travaux et des conclusions des groupes de travail, susceptible d'intégrer plusieurs formalismes :

- une charte des mobilités, doctrine collective fondée sur une analyse consensuelle de la situation et des principes structurants d'un modèle de mobilité à 20 ans (cet « horizon partagé » facilite la convergence des actions des divers partenaires) ;
- des orientations ou des chantiers à transférer dans les documents de planification ou procédures de chaque institution ;
- des engagements multilatéraux ;
- des programmes d'action partenariaux.

Du fait des objectifs de cette démarche et de l'étendue des questions posées, il sera nécessaire pour les participants du Grenelle de veiller à l'aspect pragmatique, opérationnel et réaliste des propositions faites. Le caractère exceptionnel de ce Grenelle doit permettre d'enclencher des actions qui permettent un changement fort et concret des mobilités métropolitaines.

## Quelques précisions sur la démarche

### • La nécessité d'un constat partagé : la « mallette du grenelliste »

La collecte des éléments de diagnostic existants s'appuiera sur les données actualisées en matière de mobilité. Ces éléments constitueront la base commune des participants et doivent permettre une mise à plat d'entrée de jeu des constats et des raisons des difficultés actuelles. Il est en effet nécessaire de partager les diagnostics sur les causes de congestion de la rocade, sur la situation des transports collectifs, avant de passer à la phase de proposition. Une « mallette du grenelliste » sera remise dès la plénière d'ouverture. Elle contiendra les grands éléments synthétiques d'information, les constats, les analyses et les questions ouvertes qui en découlent.

### • Le rôle de chacun

#### La charte éthique du participant

- La promotion d'une intelligence collective : chaque personne désignée s'engage à dépasser la simple défense des intérêts et des visions de la structure qu'il représente.
- Une participation active : chaque personne désignée ne pouvant être remplacée au cours des différentes réunions.

Le Grenelle ne représente en aucune manière un processus de concertation sur un projet ou un document pré-établi. Il est plutôt l'occasion de construire collectivement des actions innovantes ou/et nécessitant des partenariats. Il s'agit de décrire comme de partager les chemins permettant d'atteindre des objectifs ambitieux.

#### Une participation équilibrée de chaque collège

- un nombre équivalent de représentants de chaque collège dans chaque atelier thématique, soit 2 à 5 personnes, pour un total d'environ 20 à 30 personnes par atelier thématique ;
- chaque collège disposera de la présidence d'un des ateliers thématiques ;
- chaque collège disposera d'un rapporteur dans l'un des ateliers thématiques.

**Une autonomie propositionnelle et organisationnelle de chaque atelier thématique** qui s'organise autour d'un président et des rapporteurs aux fonctions distinctes :

- le président définit l'ordre du jour, anime et distribue la parole, définit les modalités de validation des propositions émises et peut faire appel à des experts ou acteurs extérieurs portant témoignage ou analyse ;
- le rapporteur est le garant de la synthèse des avis, des remarques, des suggestions et du relevé des décisions prises sous la direction du président.

#### La production de chaque atelier thématique

- notes, avis, réflexions, orientations partagées, actions proposées ;
- un relevé des expressions ;
- une recherche de consensus mais un respect des avis divergents ;
- la possibilité de collecter des avis de personnes extérieures aux collèges

#### L'ordre du jour des ateliers :

- première séance : les constats / enjeux ; débats / synthèse des accords / identification des besoins d'intervention d'experts ;
- deuxième séance : les orientations, les axes stratégiques ;
- troisième séance : les pistes d'actions ;
- quatrième séance : les moyens, les modes de réalisation ;

#### Le dispositif d'information :

- un espace dédié au grand public sur le site web [www.participation.lacub.fr](http://www.participation.lacub.fr) pour :
  - communiquer les comptes rendus des réunions ;
  - déposer des contributions internes ou externes ;
  - une information progressive au public de certaines avancées de la démarche ;
  - en fin de démarche, un temps de présentation au public.
- une assistance logistique assurée par l'a-urba : invitations, information, mobilisation d'expertise ou d'experts, assistance aux présidents et rapporteurs dans l'animation des groupes de travail, mise en forme et envoi des comptes rendus et rapport.



## Le calendrier

**2/3 décembre 2011** : lancement de la démarche dans le cadre de la coopérative métropolitaine

**26 janvier 2012** : plénière d'ouverture des travaux :

- présentation de la démarche
- composition des ateliers thématiques et fonctionnement
- calendrier
- premiers débats
- présentation des présidents et des rapporteurs
- confirmation de la localisation de chaque participant dans les ateliers

**De janvier à mai 2012** : ateliers thématiques (4 à 5), avec une plénière à mi-parcours :

- février : première réunion de chaque atelier (8/9/10 ou 15/16/17 février)
- mi-mars : deuxième réunion de chaque atelier (14/15/16 ou 21/22/23 mars)
- début avril : plénière à mi-parcours
- mi-avril : troisième réunion de chaque atelier
- mi-mai : quatrième réunion de chaque atelier
- fin mai : cinquième réunion de chaque atelier

**juin 2012** : plénière finale

**juin – juillet 2012** : rendu du rapport final

**juillet 2012** : possibilité de débats d'orientation dans les différentes collectivités locales et chez les autres acteurs institutionnels, techniques, sociaux.

# annexe : le cahier des charges des ateliers

## Atelier n°1 / Les grands déplacements

**Président : Nicole Pizzamiglia** / présidente de la Cellule Économique Régionale des Transports d'Aquitaine  
**Rapporteur : Guillaume Pouyane** / maître de conférence en Sciences Economiques (Gretha)

### Les faits

En raison de sa position géographique européenne, la Gironde est traversée par des flux de transit de marchandise et de personnes qui sont motivés à la fois par des raisons économiques (flux de transit nord-sud ou/et relations d'échanges avec les zones d'activités de la métropole bordelaise), mais aussi par des raisons touristiques (l'accès au littoral et à la péninsule Ibérique). La réalisation de ces déplacements de transit, notamment de fret, se heurte à la difficulté de traverser l'agglomération bordelaise, les périodes de congestion de la rocade étant fréquentes.

Dans ces conditions, comment les infrastructures, notamment routières, peuvent-elles conserver un bon niveau de service en termes de fluidité et de lisibilité alors qu'elles accueillent des flux répondant à des fonctions différentes (transit / échange / flux locaux) ?

### Les questions

- Comment les flux économiques de transit peuvent-ils retrouver une capacité à traverser aisément l'agglomération en évitant les conflits d'usages avec les flux locaux de déplacements ?
- Comment diminuer l'incidence des poids lourds sur la rocade ? (en congestion, en gêne)
- Comment réduire la dangerosité, les accidents ?
- Qu'attendre des NTIC ?
- Quels modes de régulation et d'optimisation des infrastructures ?
- Quels sont les points durs ?
- Les obstacles à lever ?
- Les opportunités à saisir ?
- Les exemples locaux ou externes à reproduire ?
- Les leviers d'actions immédiats à très court terme ... pour quelles perspectives à long terme ?
- Avec quel niveau de co-participation / co-élaboration des différents acteurs ?
- Par quoi commencer ?

### Les mots clés

- transit / échange / flux locaux
- autoroute ferroviaire
- impacts des poids lourds sur la rocade





## Atelier n°2 / La mobilité et l'emploi

**Président : Michel Favory** / enseignant-chercheur à Sciences Po Bordeaux

**Rapporteur : Alain Cougrand** / chef d'entreprise, élu CCI

### Les faits

Les difficultés globales de circulation sur l'ensemble des réseaux, et notamment sur la rocade posent problème pour le bon fonctionnement économique et social du bassin d'emploi métropolitain. En heure de pointe, les déplacements contraints de type domicile-travail chargent fortement ces réseaux. Les usagers sont-ils « responsables » ou « victimes » de cette situation ? Les difficultés s'expriment également en termes de coupure entre les deux rives du fleuve. Les déplacements de salariés entre zones d'emploi, ou dans le cadre de leurs activités professionnelles sont impactés par ces difficultés quotidiennes.

L'approvisionnement et la livraison des marchandises en ville sont deux activités concernées quotidiennement par ces difficultés.

C'est pourquoi, il est nécessaire d'associer employeurs et salariés à l'ensemble de ces questions afin d'identifier de nouveaux leviers d'actions permettant de répondre aux difficultés de déplacements dans le cadre des différentes activités économiques.

### Les questions

- Comment améliorer l'accessibilité des salariés aux sites d'emplois, aux entreprises ?
- Quelles organisations promouvoir dans les déplacements quotidiens des salariés ?
- Quelles organisations promouvoir dans les déplacements quotidiens entre entreprises ?
- Comment améliorer le transport, la livraison et la gestion des marchandises en ville ?
- Quels modes de régulation et d'optimisation des infrastructures ?
- Comment mieux coordonner l'entretien / l'exploitation des infrastructures routières entre les différents acteurs responsables ?
- Qu'attendre du télétravail ?
- Quel niveau et type de congestion peut-on collectivement supporter ?
- Tous les types d'activités et d'emplois sont-ils bien localisés ?
- Quels sont les points durs ?
- Les leviers d'actions immédiats à très court terme ... pour quelles perspectives à long terme ?
- Avec quel niveau de co-participation / co-élaboration des différents acteurs ?
- Par quoi commencer ?

### Les mots clés

- marché de l'emploi / zones d'emplois
- déplacement domicile-travail / travail-travail
- transport et livraison de marchandises

## Atelier°3 / Les rythmes urbains

**Président : Christian Broucaret** / président de l'Association des Usagers Transports de la Région Aquitaine (AUTRA) - FNAUT Aquitaine

**Rapporteur : Sylvia Labèque** / directrice du Sysdau

### Les faits

Les pratiques de déplacements varient au sein d'une même journée comme tout au long de la semaine en fonction des motifs de déplacements. Mais, ces variations dépendent beaucoup des usagers et de leurs différentes caractéristiques en termes de niveau d'activité (actif / chômeur), de possession d'une voiture, de sexe ... et plus secondairement de niveau d'études. Enfin, les comportements sont liés aux valeurs sociales que chacun attribue à la mobilité.

Tout en respectant un droit général à la mobilité, il convient de prendre en compte les différents types d'usagers, de la diversité de leurs attentes pour retrouver des marges de manœuvre à la fois en termes d'offre de service mais surtout en matière de nouvelles pratiques, de modifications comportementales.

### Les questions

- Comment prendre en compte la diversité des pratiques et des publics ? Même en heure de pointe ?
- Quels sont les leviers d'actions des acteurs publics et des acteurs privés (entreprises, administrations, collectivités, individus en tant que tels) permettant de modifier les pratiques, de favoriser une plus grande durabilité des déplacements réalisés, d'offrir des alternatives aux situations de blocage, en somme de favoriser de nouveaux arbitrages individuels ?
- Peut-on prendre en compte les différentes temporalités dans les pratiques pour organiser les infrastructures, les offres de mobilités, les offres de service en conséquence ?
- Que peuvent apporter les Technologies d'Information et de la Communication ? Le Web ? Quelles actions ont fait leurs preuves ?
- Quelles valeurs associer à la mobilité ? Par quelles actions concrètes répondre à ces valeurs, par quels services, comportements, organisations ?
- Les leviers d'actions immédiats à très court terme ... pour quelles perspectives à long terme ?
- Avec quel niveau de co-participation / co-élaboration des différents acteurs ?
- Par quoi commencer ?

### Les mots clés

- valeurs sociales
- écomobilité / dépendance automobile
- publics contraints / publics fragiles
- hyper mobiles / immobiles
- temporalités / TIC



## Atelier n°4 / La voiture autrement

**Président : Pierre Langrand** / président de l'association Movable

**Rapporteur : Julien Ruiz** / CGT

### Les faits

Le développement réussi des différents transports collectifs ne sera pas en mesure, à lui seul, de réduire le volume prédominant de déplacements individuels pour les déplacements de personnes et les déplacements de marchandises. La souplesse d'utilisation de l'automobile favorise un spectre très large d'utilisation, des courtes distances aux longues distances. La dépendance à ce mode semble perdurer en fonction du territoire d'appartenance (la situation est différente entre le centre d'agglomération et le péri urbain) mais aussi du profil des usagers, même lorsqu'ils sont dans certaines situations de contrainte.

Comment prendre en compte la pratique automobile dominante pour modifier l'usage de la voiture vers plus de durabilité, des pratiques moins individuelles, moins de consommation d'espace circulant ?

### Les questions

- Quels sont localement les paramètres permettant de modifier les pratiques : le coût, la durée du déplacement ?
- Parmi les différents leviers d'actions à mobiliser, quelle place donner aux actions portant sur le stationnement ?
- Comment dépasser le stade des expérimentations et multiplier des pratiques durables mais minoritaires ?
- Comment favoriser le développement de la capacité d'auto-organisation des citoyens et des entreprises en dehors des cadres institutionnels ?
- Les leviers d'actions immédiats à très court terme ... pour quelles perspectives à long terme ?
- Avec quel niveau de co-participation / co-élaboration des différents acteurs ?
- Par quoi commencer ?

### Les mots clés

- dépendance / autonomie / liberté / accessibilité
- stationnement
- individuel / collectifs
- valeurs sociales de la mobilité
- émissions de gaz à effet de serre
- vitesse

## Atelier n°5 / Le partage des futurs

**Président : Marc Besnault** / secrétaire de l'Union Régionale de la CFDT

**Rapporteur : Jean-Louis Bergey** / directeur régional Aquitaine de l'Ademe

### Les faits

En 10 ans, la mise en place du tramway a permis aux transports collectifs de gagner 1 point de part modale (11%). Exprimé en nombre de déplacements réalisés journalièrement en transports collectifs, ce gain est élevé. Exprimé en part absolue, il paraît décevant. Au même moment, la compilation des projets et des objectifs des uns et des autres en matière de mobilité interpelle à la fois sur la faisabilité des actions à engager en matière de nouvelles offres à développer, sur l'évolution nécessaire de l'organisation territoriale et sur la part des changements comportementaux dans l'atteinte des objectifs fixés.

Les différents documents stratégiques et opérationnels produits par les acteurs locaux (Plan climat, PDU, Livre blanc des mobilités, SCoT, SDODM etc.) se basent sur des prévisions, des projections ou des scénarios prospectifs qui décrivent les situations urbaines à atteindre et les niveaux d'attractivité et de développement de chaque mode de déplacement.

Une question simple se pose : les objectifs énoncés sont-ils atteignables localement ? Au prix de quelles ruptures de tendance ?

### La question

- Comment gérer / penser / utiliser la croissance démographique attendue ?
- Quel est le poids de chaque variable (nouvelle offre, évolution comportementale, organisation territoriale) dans les objectifs à atteindre ?
- Les visions cumulées du futur entre les différents acteurs sont-elles cohérentes ? En quoi nous engagent-elles ?
- Quelles sont les évolutions, les hybridations à apporter aux modes actuels de déplacements ?
- Quelles sont les nouvelles valeurs sociétales à promouvoir ?
- quels sont les champs d'innovation locale, notamment en termes de technologie et de numérique, qui peuvent être développés à profit ?
- Les leviers d'actions immédiats à très court terme ... pour quelles perspectives à long terme ?
- Avec quel niveau de co-participation / co-élaboration des différents acteurs ?
- Nos modes de fonctionnement, d'organisation sont-ils adaptés ?
- Par quoi commencer ?

### Les mots clés

- cohérence des politiques publiques / capacité à atteindre les objectifs fixés
- rapport entre les coûts et l'efficacité des actions
- modèles de mobilité



## Atelier n°6 / Les transports collectifs et l'organisation territoriale

**Président : Michel Duvette** / directeur de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Gironde

**Rapporteur : François Xavier Leuret** / président de l'Union Départementale des Associations Familiales de la Gironde

### Les faits

Qu'il s'agisse du fer, des cars, des bus ou des tramways, tous les acteurs institutionnels font preuve d'ambition dans la mise en place d'une offre structurante en transports collectifs urbains, périurbains et interurbains. Pour autant, les effets sur l'urbanisation, l'organisation territoriale et la génération de nouveaux déplacements ne sont pas toujours bien pris en compte. Aujourd'hui, rien ne garantit que le développement des réseaux de transports collectifs performants ne continue pas à favoriser la dynamique actuelle favorable à l'éclatement / étalement urbain.

Ne faut-il pas dépasser aujourd'hui la seule inscription d'orientations dans les différents documents cadres car la réalité des processus d'urbanisation et de développement économique est souvent déconnectée des projets d'organisation de la mobilité des personnes et des marchandises ?

### Les questions

- Vers quel type de réseaux de transports collectifs aller au regard des projets d'urbanisation des territoires ?
- Comment organiser le rabattement et les parcs relais ?
- Les potentialités d'urbanisation autour des réseaux de transports collectifs, à proximité des gares, des points de rabattement, des points d'intermodalité font-ils l'objet de projets et de contractualisation au niveau d'ambition adapté et suffisant ?
- Le niveau et la qualité des offres intermodales est-il à la hauteur des enjeux ?
- La multimodalité est-elle un objectif à atteindre chez chaque usager ?
- Les leviers d'actions immédiats à très court terme ... pour quelles perspectives à long terme ?
- Avec quel niveau de co-participation / co-élaboration des différents acteurs ?
- Nos modes de fonctionnement, d'organisation sont-ils adaptés ?
- Par quoi commencer ?

### Les mots clés

- éclatement urbain
- cohérence transport / urbanisme
- incantations / orientations
- actions pragmatiques
- métropole / multipolarité

# Grenelle des mobilités

## Grenelle des mobilités

### Les points forts et les points faibles de la démarche

La vision d'Ausone Conseil (l'expertise de Sciences Po Bordeaux)

#### Analyse par le positionnement des acteurs

- Le positionnement des acteurs est dépendant de variables individuelles et collectives, qui constituent un frein à leur capacité à débattre et à construire un consensus. La défense d'intérêts sectoriels et personnels par les grenellistes ainsi que l'asymétrie des débats sont des points cruciaux.
- La construction du consensus par accumulation d'idées reflète les difficultés et les rapports de forces à l'œuvre dans ce Grenelle des Mobilités.
- Le nombre élevé de participants, l'hétérogénéité et l'attitude des acteurs ont été transformés en atouts par les grenellistes, qui ont su faire évoluer leur positionnement. Malgré le maintien de leurs positions en général, ils se sont progressivement impliqués dans le Grenelle et se sont de plus en plus attachés à trouver un accord.

#### Analyse par la méthode

- Alliant ouverture, échanges et débats, la méthode du Grenelle est profondément novatrice. L'organisation de débats fondés sur la transversalité, la délibération et la recherche de solutions à la fois originales et innovantes a permis de produire de l'intelligence collective et du débat.
- L'asymétrie et la dispersion des débats a révélé les limites de la méthode du Grenelle.
- En proposant un suivi adapté et évolutif de chaque atelier, et en orientant les débats, l'arbitraire a su surmonter en partie certaines de ces difficultés.

