

### **Le « Grenelle des Mobilités » en mode participatif**

Lancé à l'initiative de M. Vincent Feltesse, président de la Communauté urbaine de Bordeaux, le « Grenelle des Mobilités » a permis de réunir ce vendredi 2 décembre, au FRAC Aquitaine, les principaux acteurs institutionnels concernés par ce dossier : MM. Alain Juppé, maire de Bordeaux, premier vice-président de la Cub, Alain Rousset, député de la Gironde, président du Conseil régional d'Aquitaine, Gilles Savary, vice-président du Conseil général de la Gironde, Patrick Stefanini, préfet d'Aquitaine. Cette table ronde s'est déroulée dans le cadre de la coopérative métropolitaine, lieu de mise en œuvre du projet métropolitain, adopté le 25 novembre dernier par le Conseil de Cub.

#### **Trouver des remèdes innovants à la congestion de l'agglomération bordelaise**

Trouver des solutions innovantes pour endiguer le phénomène de congestion de l'agglomération bordelaise et notamment de la rocade. Intégrer le contexte de l'urgence environnementale en réduisant la production de gaz à effet de serre. Interroger un système générateur de difficultés économiques et sociales. Repenser un modèle global de mobilité principalement fondé sur l'usage individuel de la voiture et des réponses publiques qui privilégient le développement des transports collectifs... Tels sont les principaux défis de ce chantier hors norme.

Le Grenelle des Mobilités représente une démarche assez exceptionnelle, sortant d'un quotidien de planification et d'organisation des transports des collectivités. Il propose en effet d'inventer une méthode de co-production de réponses inédites à une question politiquement urgente, en associant 6 collègues représentatifs : l'Etat, les collectivités locales, les employeurs, les salariés, le monde associatif et un dernier groupe composé d'experts, d'universitaires et d'acteurs techniques.

A ce mode de production original - une gouvernance collégiale - s'ajoute une manière inédite de reposer les problèmes, les ateliers de travail proposant de traiter en priorité la question de la demande de mobilité plutôt que celle de l'offre de transport. Six grandes thématiques sont ainsi particulièrement concernées : les grands déplacements (flux nord sud de personnes et de marchandises), les marchés de l'emploi (accès aux zones d'emplois, congestion de la rocade...), les rythmes urbains (diversité des pratiques, droit au transport...), la voiture autrement (tendre vers un mode d'utilisation plus durable et plus collectif...), partager les futurs (question des évolutions sociales...), et transport collectif et organisations territoriales.

Ce dispositif sera piloté par l'A'urba et prévoit le bouclage d'un plan d'actions à l'horizon de l'été 2012. Les premiers ateliers thématiques commenceront à se réunir à partir de la mi janvier.

## LES CHIFFRES CLES

### La circulation sur la rocade

Le trafic en 2010 se situe entre 84 et 89 000 véhicules par jour en moyenne sur la partie Ouest de la rocade (de l'échangeur 5 à l'intersection avec l'A 63) et entre 103 000 et 131 000 véhicules par jour sur la partie Est et Sud de la rocade, de l'intersection entre l'A 63 Bx-Bayonne et l'échangeur n°1. Après la forte baisse enregistrée en 2008, le volume de circulation quotidien est revenu à son niveau de 2007.

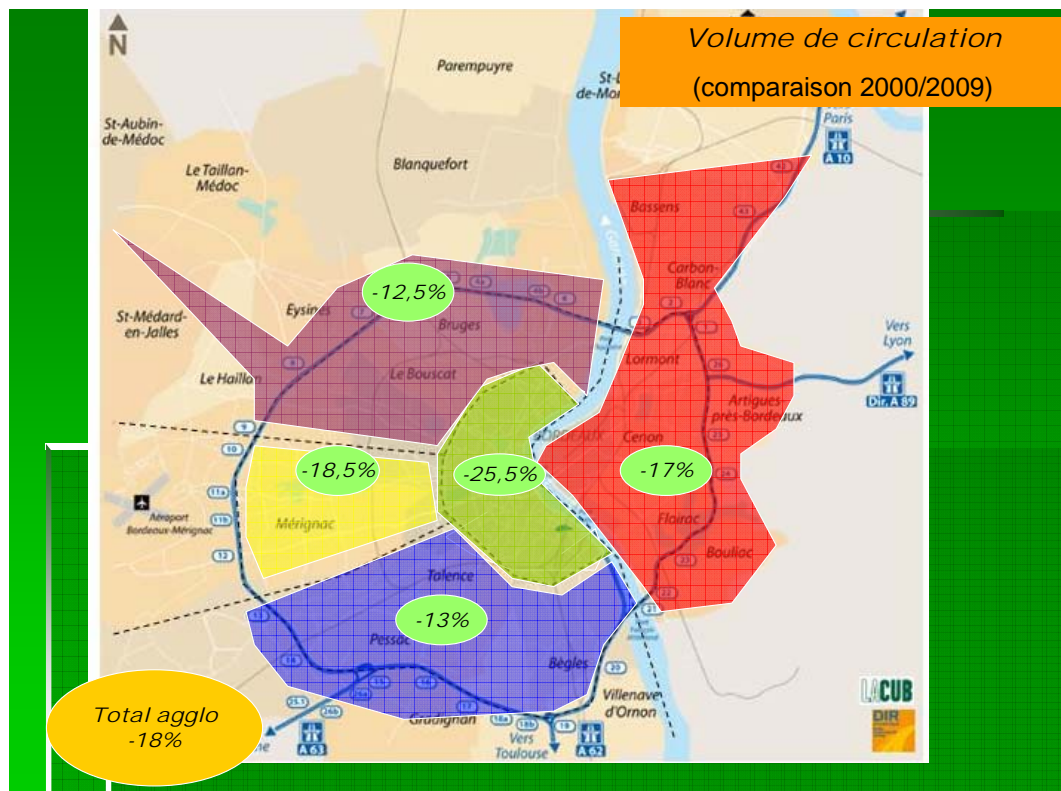
### Les usages de la rocade

- les poids lourds représentent 8 % des véhicules : une présence relativement faible, dont une petite moitié en transit et l'autre moitié concerne des flux internes à l'agglomération.
- 64 % des déplacements sont internes à l'agglomération.
- 41 % (en journée moyenne) et 65 % (en heure de pointe du matin) des déplacements empruntent la rocade pour des trajets domicile – travail.
- Les déplacements sur la rocade sont majoritairement radio concentriques. L'infrastructure sert surtout à mettre en lien le centre de l'agglomération avec les autres territoires de la métropole

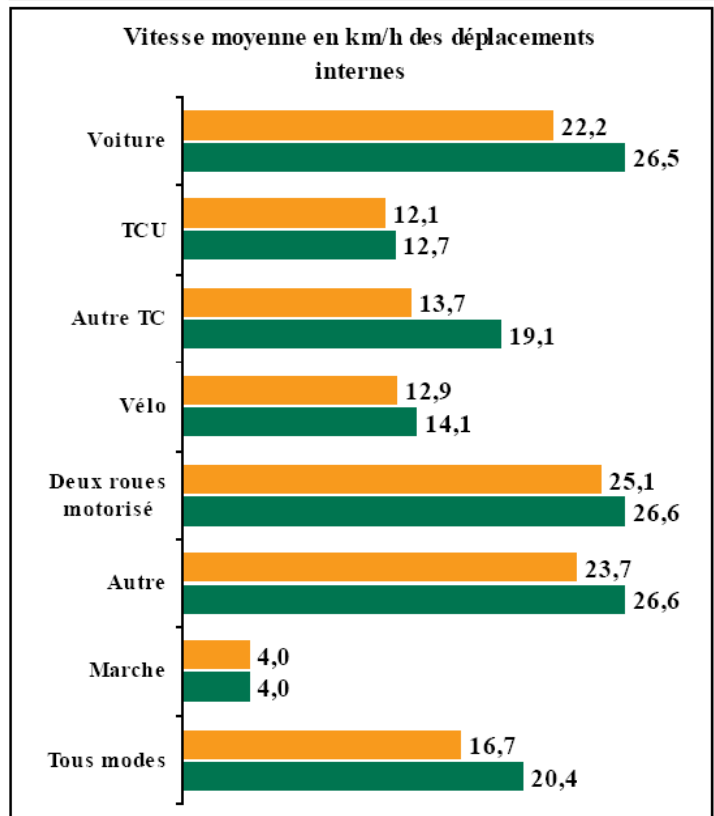
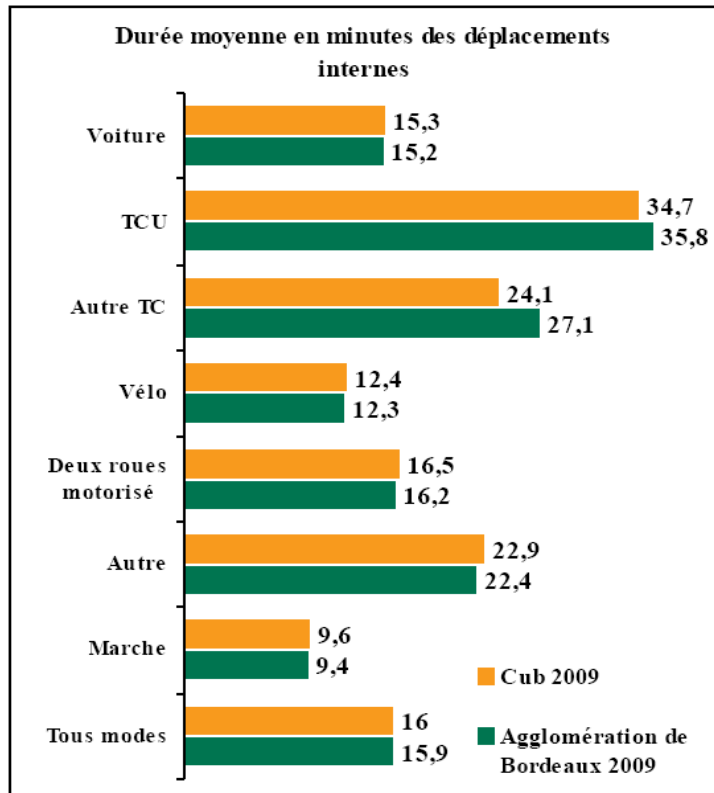
### L'évolution de la circulation dans l'agglomération bordelaise (hors rocade)

La circulation routière a baissé sur les territoires situés à l'intérieur de la rocade entre 2000 et 2009 mais a augmenté à l'extérieur (1,20 déplacement par jour dans l'hyper centre contre 4,78 dans le Sud Médoc par jour). Cette baisse de trafic a été compensée par les réductions de capacité des voies induites par la réalisation du tramway, de couloirs bus et d'aménagements cyclables.

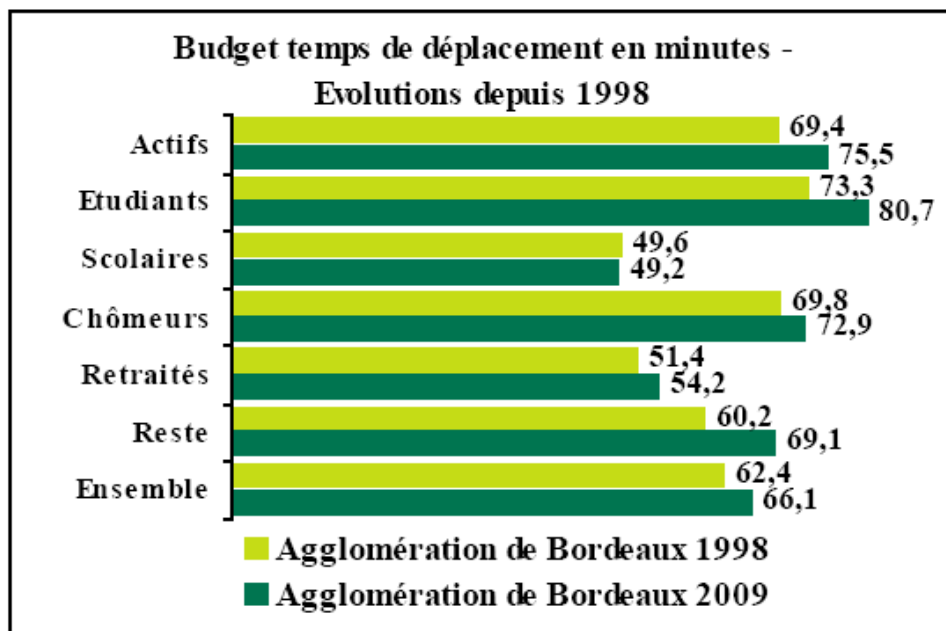
66% des déplacements de 1 à 2 km internes à l'agglomération sont effectués en voiture (source : enquête ménage déplacement 2009) et son utilisation reste largement prééminente.



## Analyse du temps passé dans les transports sur l'agglomération bordelaise



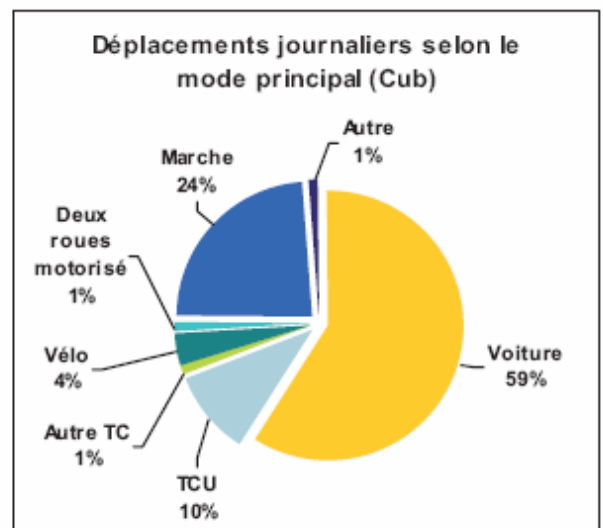
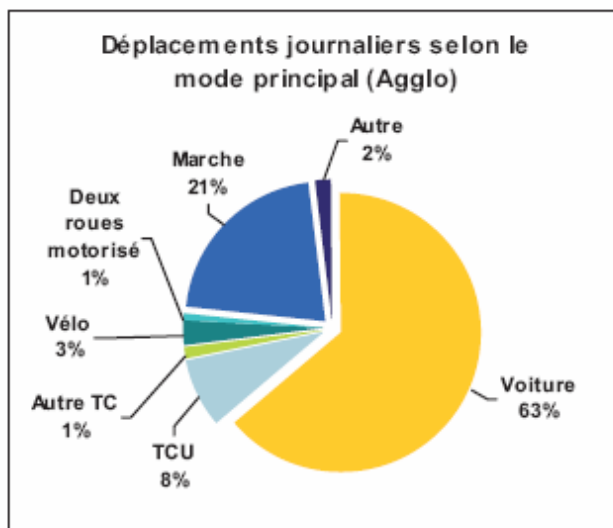
→ Temps moyen de déplacement :



*A noter*

Une augmentation sensible du temps de déplacement sur l'agglomération entre 1998 et 2009, mais globalement, cette durée est relativement stable depuis plusieurs décennies.

→ Répartition modale entre les différents moyens de transports :



*A noter*

Le développement des transports en commun sur la Cub a marqué un changement de comportement significatif mais toutefois insuffisant pour réduire le volume des trajets automobiles.

**Déplacements quotidiens selon le mode principal : comparaisons avec les aires urbaines d'autres grandes agglomérations**

	<b>Agglomération Bordeaux 2009</b>	<b>Lille 2006</b>	<b>Lyon 2006</b>	<b>Toulouse 2003</b>
<b>Voiture</b>	63%	56%	49%	64%
<b>TCU</b>	8%	8%	14%	7%
<b>Autre TC</b>	1%	1%	1%	2%
<b>Vélo</b>	3%	2%	2%	3%
<b>Deux roues motorisés</b>	1%	1%	1%	2%
<b>Marche</b>	21%	31%	32%	21%
<b>Autre</b>	2%	1%	1%	1%

**Une mobilité globalement similaire aux autres agglomérations françaises**

- ✓ Nombre de déplacements par personne pour :
  - Lille 3,98 (1998) → 3,76 (2006)
  - Strasbourg 4,24 (1997) → 3,64 (2009)
  - Rennes 3,59 (2000) → 3,79 (2007)
  - Bordeaux 3,57 (1998) → 3,68 (2009)
  
- ✓ Une baisse de l'utilisation de la voiture, même si elle reste importante sur Bordeaux :
  - Lille 2,39 (1998), soit 60 % → 2,10 (2006), soit 56 %
  - Strasbourg 2,22 (1997), soit 52% → 1,64 (2009), soit 45 %
  - Rennes 2,07 (2000), soit 38% → 2,03 (2007), soit 54 %
  - Bordeaux 2,41 (1998), soit 68% → 2,34 (2009), soit 64 %