

**Association MOUVABLE**  
**MObilité Urbaine Verte de l'Agglomération BordeLaisE**

Association support de l'organisation et du fonctionnement de la Conférence Permanente des Autorités Organisatrices des Transports de l'agglomération bordelaise

**Séminaire « Planification et mobilité :  
quelle articulation pour une ville durable dans les SCoT ? »**

**Actes**

**Mardi 25 mai 2010  
Conseil général de la Gironde  
Amphithéâtre Badinter  
Bordeaux**

## **Accueil**

### **Jean-Bernard Gilles – Journaliste – Sud-Ouest**

Le thème central aujourd'hui est : comment articuler la mobilité et la planification urbaine dans une aire métropolitaine en fort développement et que tout le monde souhaite durable ? Peut-on anticiper les évolutions qui se dessinent ? Quels sont les outils utilisables à disposition des acteurs élus ou techniciens ? Quelles relations, quelles contractualisations cela pose entre les territoires, entre l'agglomération bordelaise, peut être demain la Métropole, et les intercommunalités voisines ? Comment la politique « transport » du Conseil régional d'Aquitaine peut-elle influencer sur les aménagements du Conseil général de la Gironde et de la Communauté urbaine de Bordeaux, et les opérateurs de transports doivent-ils envisager d'autres relations de travail ?

## **Introduction**

### **Pierre Langrand - Président de Movable**

La question de la mobilité est au cœur des problématiques d'aménagement pour un certain nombre de raisons. Des questions qui touchent à l'étalement urbain et au mitage, notions que l'on brandit assez aisément dans les définir. Nous sommes dans un contexte où au niveau de l'agglomération bordelaise, il y a une forte croissance urbaine et une forte pression d'aménagement. Les réponses attendues, l'approche de la Communauté urbaine et des territoires hors-CUB, et leur propre analyse, sont des questions très intéressantes. Comment répondre aux besoins de déplacements ?

Le premier séminaire a montré des éléments de réponse sur la marche à pied, les déplacements de proximité, les déplacements de moyenne distance : comment les regrouper ? Il est intéressant de croiser ces notions avec l'aménagement urbain. Ce point est un composant de la notion de déplacement, mais c'est aussi des questions liées à la qualité de la vie, l'image et l'identité des territoires dans un mouvement de développement et de croissance qui est particulièrement un enjeu fort en terme d'aménagement. La dimension humaine est aussi à prendre en compte. Il y a une double contrainte : le temps individuel passé dans les déplacements : comment le valoriser ? En relation il y a la dimension sociale, car l'on sait que certaines classes sociales, pas forcément les plus favorisées partent loin de l'agglomération pour accéder au logement. Cela créer un champ de contrainte pour l'ensemble des maires et les agglomérations qui accueillent des habitants.

L'enjeu est de bien vivre ensemble. Comment les déplacements peuvent contribuer à cet aménagement pour une meilleure vie urbaine ? Que tirer en retour des expériences locales qui vont être présentées ? Quelles idées pouvons-nous avoir à long terme du couple mobilité – aménagement sachant que les villes que nous construisons ont une durée de vie de l'ordre du siècle ou plutôt du demi-siècle, configurent très largement le territoire alors que les politiques de déplacement, d'aménagement ont plusieurs évolutions dans le temps. Comme nous avons pu le voir au cours de ces dix dernières années, les espaces se structurent en fonctions de ces aménagements.

## Prise en compte des déplacements dans les SCoT, retour d'expérience

**Martine Meunier-Chabert - Certu**

Les déplacements et l'urbanisme constituent une interaction permanente, mais la mobilité est pas une fin en soit. Cette relation repose sur un triptyque : les transports, le territoire et l'individu. Ces trois éléments sont essentiels pour réfléchir à ces questions à toutes les échelles d'un territoire.

Comment travailler en partenariat avec les différents professionnels qui ont ces compétences entre les transports et l'urbanisme ? Ce n'est pas évident, mais il y a des outils plus ou moins opérationnels : les chartes transport et urbanisme, les contrats d'axes.

Les déplacements dans les SCoT ont pris l'angle du développement durable. Avec le Grenelle, le code de l'urbanisme a été adapté et suit une tendance qui a pris forme avec la loi sur l'air qui impose dans les plan de déplacement urbain une réduction de la circulation automobile. La loi SRU tend à une maîtrise des déplacements urbains et le Grenelle 2 définit des obligations de déplacements. C'est-à-dire, on prône les déplacements courte distance : organiser la ville de telle sorte que l'on n'ait pas besoin de faire de grand parcours. C'est important car ce document de planification est un projet social pour le territoire.

En termes d'objectifs, à chaque niveau de l'échelle géographique, il faut satisfaire la demande de déplacement, diminuer les obligations de déplacements et la circulation automobile. Ce n'est pas une baisse de la mobilité dont il s'agit mais bien une baisse des obligations déplacements. Ce deuxième objectif est déjà présent dans le code de l'urbanisme.

Est-ce qu'il est possible d'avoir dans le temps une réversibilité de la vitesse et des coûts d'usage de la voiture ? Comment arriver à réaménager les villes ?

Le SCoT de Bordeaux permet d'avoir une réflexion « grand territoire » qui transcende les frontières institutionnelles classique. Ce n'est pas toujours le cas !

Comment sont pris en compte les déplacements dans les SCoT ? Le volet structuration de l'espace via des infrastructures et le travail sur les courtes distances est souvent bien renseigné. Par contre, il y a très peu de choses sur le passage du SCoT aux documents opérationnels : du SCoT au PDU par exemple...

La question des infrastructures se situe au niveau des accompagnements. Elles doivent être pensées comme un support de quelque chose et non comme une fin. Par exemple un TCSP devrait se définir comme un axe d'urbanisation et non comme un moyen de transport. Il s'agit alors d'un outil sans objectif particulier.

Le SCoT de Savoie a pris le temps de transport comme base de travail, et a permis de structurer l'offre de transport : par rapport aux centres urbains, l'offre est cadencée avec une forte capacité à 20 minutes, au-delà les bus sont de petite capacité et sont utilisés pour du rabattement. Cette espace de 20 minutes donne l'enveloppe de la zone préférentielle de l'urbanisation.

A Nantes, le SCoT s'articule sur une double accessibilité : routière et ferroviaire.

A Montpellier, l'accent à été mis sur l'intensification urbaine : *«s'il est une modalité d'évolution de toute ville, le réinvestissement est, dans le cas de l'agglomération de Montpellier, un impératif économique. Plus l'urbanisation s'y étend, plus l'espace libre y devient rare donc cher.*

*Réinvestir la ville, construire plus à l'unité de surface est, ici plus qu'ailleurs, une réponse pertinente au « signal-prix » de l'augmentation des valeurs foncières »* extrait du document d'orientation général du SCoT de Montpellier Agglomération.

A Strasbourg, un travail de réflexion a été mené sur la définition de communes biens desservies associant la qualité de service (offre en heure de pointe, continuité sur la journée, temps de transport maximum de 40 minutes pour atteindre le centre de Strasbourg).

En conclusion, le Grenelle nous invite à faire des villes courtes distances, ce n'est plus un choix et il faut trouver des solutions pour répondre à cette question. Il est également nécessaire d'articuler transport, urbanisme et environnement et à renforcer le lien étroit entre densité et transport collectif. En parallèle, il est essentiel de concevoir des territoires accessibles à toutes les échelles où sont intégrées les politiques urbaines au sens de la charte de Leipzig.

### **Débat avec la salle**

#### **Pierre Ducout – Président de la Communauté de commune Cestas-Canéjan**

Les éléments que l'on partage : c'est développer les alternatives à la voiture. Les déplacements de proximité sont à regarder de près par rapport aux services que veulent nos concitoyens. Le meilleur service de proximités peut être l'achat par l'Internet et par conte quand vous parlez de densité, nous acceptons dans nos réunions, à l'association des maires de France, la volonté de prendre en compte cet élément de densification possible mais avec des diversités d'habitat qui ne sont pas forcément une injure.

#### **Martine Meunier-Chabert – Certu**

Montpellier le montre bien. Ils proposent différentes formes d'urbanisme et différents niveaux d'intensité urbaine.

#### **Serge Lamaison – Président du Sysdau – Syndicat du ScoT de l'agglomération bordelaise**

Dans cette salle, il y a un mois, Bernard Soulage est venu nous parler du transport de marchandise. Nous avons fait un débat et dans les AOT vous avez oublié un élément essentiel. C'est l'Etat, par ce qu'il est possible de retenir de cette réunion c'est qu'il faut des autoroutes, des contournements complémentaires, des contournements ferroviaires complémentaires mais que personne n'en voulait. Alors en tant que Président du Sysdau. Ces questions doivent trouver leurs solutions.

#### **Martine Meunier-Chabert – Certu**

L'Etat est une autorité organisatrice qui était même le partenaire obligatoire quand on a créé les PDU par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. Maintenant il y a la Région et le Département et quand on parle de l'agglomération lyonnaise, il y a même une directive territoriale d'aménagement où l'Etat s'est engagé pour dire un certain nombre de choses et en particulier sur le grand contournement ouest de l'agglomération lyonnaise. Un travail très approfondi de superposition entre le système de transport routier et le système de transport ferroviaire a été effectué et l'Etat a présenté les lieux où il était préférable de développer l'urbanisme. Il y a des compétences qui sont données à des institutions et chacun a son document car chacun a sa réflexion. Le plus important réside dans le partenariat. Un partenariat qui en plus va durer. Ce qui importe, ce sont les modalités de la mise en œuvre de la politique foncière qui doit s'appuyer sur les axes de transport.

#### **Frédéric Danjon – Elu de la Communauté urbaine de Bordeaux**

Vous êtes un peu provocante en proposant le développement des routes avec une maîtrise foncière. Cela fait 40 ans que les documents vont en ce sens. Nous n'avons jamais réussi à le faire ! La périurbanisation continue et la seule chose qu'il est possible de faire c'est arrêter de

construire des autoroutes et de laisser se développer les bouchons car l'urbanisme est régulé par les bouchons.

**Martine Meunier-Chabert – Certu**

Le débat ne se situe pas sur faire ou ne pas faire des autoroutes. Il me semble que traiter la question de l'intermodalité et de voir là où sont les territoires qui ne pourront jamais être desservis par les transports en commun et voir quel service à la mobilité il est possible d'apporter. Pour du transport à la demande, il faut des infrastructures routières qui soient en état et cet ensemble se pense globalement et en interaction. Il y a un vrai besoin de service, il est visible avec le développement du vélo en libre service, du covoiturage... Quel cocktail de services la puissance publique peut apporter dans le territoire en fonction de leurs caractéristiques et de leur population.

## **Planification et mobilité : quelles articulations dans les ScoT – l'expérience de la Région urbaine grenobloise**

### **Marc Baietto – Président de Grenoble Alpes Métropole – Président de la région urbaine grenobloise**

Marc Baietto explique brièvement son parcours car il ne pense pas que se soit le Président de l'agglomération de Grenoble qui a été invité, mais plutôt le Président du SCoT. Il a également été jusqu'il y a peu le Président du syndicat mixte de transport en commun et le Vice-président en charge des déplacements de Grenoble Métropole.

Grenoble Alpes Métropole, c'est 27 communes, environ 405 000 habitants. Le SCoT, c'est 250 communes et 700 – 800 000 habitants soit le Sud de l'Isère.

Il vient ici sans exemple, mais avec beaucoup de modestie, pour nous faire part de l'expérience qui a conduit le SCoT de Grenoble. Nous avons un grand inconvénient et en même temps un grand avantage : Grenoble se situe dans les montagnes. Elle est dominée par des montagnes qui culminent à 1 000 – 2 000 mètres d'altitude. La ville est très contrainte et son développement qui s'est fait dans les vallées, donne une aire urbaine assez bizarre. Cet état nous a amené beaucoup d'interrogations.

**Première question : la lutte contre l'étalement urbain.** Pourquoi l'étalement urbain s'est développé, pourquoi nous n'arrivons pas à garder nos habitants dans nos villes ? C'est bien notre incapacité à fixer sur nos territoires ceux qui font la richesse qui est révélée par l'étalement urbain. Ils les trouvent assez attractifs pour y travailler tous les jours, y passer 2/3 de leur journée, mais pas assez attractif pour y résider. C'est un premier sujet qui nous interpelle sur nos formes urbaines, sur l'attractivité des villes. Qu'est-ce que nous n'avons pas su réaliser ?

**Deuxième question : la mobilité.** C'était à la mode, il y a 20-30 ans il était expliqué qu'une ville où l'on vivait bien c'était une ville où l'on bouge beaucoup. Maintenant le Grenelle vient de nous dire qu'il faut bouger que pour le stricte nécessaire. Il faut limiter l'obligation de déplacement nous dit-on. La mobilité devient suspecte. Ce qui est intéressant dans la mobilité, c'est comment il est possible de vivre les solidarités sociales, par ce que nous évoquons souvent la mobilité mais est-ce que la mobilité est la même pour les différentes catégories sociales ? Là-dessus, nous savons, sans faire de la sociologie de bazar que certains niveaux de la vie sociale sont mobiles et que l'enfermement peut guetter les catégories sociales les plus défavorisées. L'abandon de la mobilité pour certaines catégories sociales est un vrai sujet. Une deuxième chose qui rejoint la première interrogation. Comment nos concitoyens sont égaux devant l'offre de mobilité. Parce que c'est bien gentil de mettre des tramways, nous continuons de le faire à Grenoble, mais à un moment donné vous avez les habitants qui bénéficient du tramway en bas de chez eux et ceux qui ont la malchance de ne pas l'avoir. Les choix du syndicat font qu'ils n'en n'ont pas. Un vrai sujet d'équité de l'offre, d'égalité, de justice. Comment qualifier l'offre de transports ? Nous ne pouvons pas nous contenter d'une offre de transport qui consisterait à dire, là il y a beaucoup de monde, un axe lourd est réalisable et même temps se poser la question de l'offre de transport à toutes les échelles de territoires et à tout les niveaux ?

**Troisième question : l'investissement dans les transports collectifs.** Pour être un peu provocateur, nos politiques de transport sont quand même un bel échec. L'agglomération de Grenoble a dépensé dans les dix dernières années 1 500 millions d'euros en politique de déplacement : tramways, modes doux, pistes cyclables, vélos... La congestion est la même. En clair, nous avons mis 1 500 millions d'euros par la fenêtre. Si nous continuons sur le même rythme, certes on évite la thrombose, mais quand même à un moment donné il faut se poser

la question de ce que nous faisons. Nous investissons beaucoup pour que cela ne change rien. Il me semble que nos concitoyens sont sympathiques de nous faire confiance et crédit là-dessus.

**Quatrième question : l'habitat.** Nous avons beaucoup de parcours résidentiels d'un habitat inadapté, nous ne produisons pas assez de logement, le logement ne répondant pas aux besoins, à la fois car il est proposé beaucoup d'accession par rapport au locatif, à la fois parce que les visions patrimoniales du logement sont quelques peu obsolètes alors que nous sommes face à une population plus mobile qui n'inscrit pas son parcours de l'habitat dans un parcours patrimonial. Nous avons aussi une réflexion de la politique de logement : comment construire une ville durable dans un secteur donné sans servir aux différents âges de la vie ? Le Conseil général aide les communes périphériques à construire des écoles quand vous pensez que nous avons des écoles qui ferment en centre-ville dans une société qui se paye le luxe d'avoir des écoles ouvertes 120 jours par an. Là aussi nous pouvons nous poser la question sur la durabilité des investissements publics que nous opérons. Là-dessus ce n'est pas un sujet qui répond à une volonté puisque nous voulons nous inscrire dans une perspective de durabilité de nos engagements. Simplement, le propos est que nous ne sachons pas produire la ville que nos concitoyens ont besoin. Nous avons la loi X (sur le logement). Mais est-ce que cela répond à un besoin ? Quels sont les besoins sociaux dans la production de la ville ?

**Cinquième question : le fonctionnement de la vie économique.** Nous n'aidons pas beaucoup à la concentration d'activité. Dans le cadre du soutien à la recherche, investir dans un bâtiment nanotechnologie, le Conseil général et l'agglomération ont construit un bâtiment pour l'accueil des start-up : salle banche... Cela a bien marché, nous nous somme dit que quand elles vont grandir elles vont partir. Elles restent ! Pourquoi ? Parce que leur développement s'est fait à partir de leur propre démarche mais aussi parce qu'autour de la machine à café celui qui fait des biotechnologies rencontre celui qui fait de la physique, qui rencontre celui qui fait de la chimie... Ce carrefour des sciences renforce la créativité. Nous sommes dans une logique, que même nous faisons fait naître de nouvelles activités, ils veulent être là dans un petit périmètre. Il y a 340 centres de recherche à Grenoble.

**Sixième question : Comment lutter contre la fragmentation socio-spatiale.** Nous arrivons à avoir des secteurs, en termes de pauvreté et de richesse, qui se dessinent et qui deviennent monocouleur. Nous avons beaucoup de questions derrière ce constat. Dans mon canton, il y a une commune dans la montagne où le revenu moyen est au dessus du revenu médian. Le problème est que les habitants ont vieillis et ils ne trouvent personne pour faire de l'aide à domicile parce que à force de se protéger entre gens de même milieu, ils n'ont pas ceux dont ils auraient besoin. Cette question de fragmentation socio-spatiale est un problème qui devient crucial s'il on veut que nos villes soient durables.

**Dernière interrogation : l'échelle des territoires.** Quand nous lisons un territoire, quelle est la bonne échelle de lecture ? Nous avons la sphère politico-technique des responsables des collectivités. Nous voyons sur les plans de l'agglomération des grands traits d'aménagement. Nous réalisons des documents grenoblo-compatible, parfois peu compréhensibles. Notre SCoT est un SCoT Grenelle et il est axé sur la ville courte distance. C'est la vitesse qui donne une fausse image de la réalité urbaine. A minuit pour faire 40 kilomètres afin d'aller au centre de Grenoble, il faut 20 minutes, à 7 heures du matin, entre 1 heure et une heure et demi sont nécessaires pour faire ce parcours. Ce que nous avons comme image mentale, c'est bien la ville qui est proche parce qu'il y a une autoroute. Nous nous sommes dit qu'il fallait que nous cassions cette image. Nous avons donc lancé le concept de chrono-aménagement, fondé à la fois sur l'image de l'autoroute apaisé, où l'on roule à 70 km/h. La ville des courtes distances, c'est la ville des organisations urbaines qui essaient de mettre à proximité l'ensemble des services et cela suppose que nous pensions la ville pas seulement autour du centre. Certes il faut un centre. C'est parce qu'il y a un centre qu'il y a un CHU, une université, des

fonctions dites métropolitaines... Mais il y a d'autres villes. Il faut que nous ayons un réseau de villes, de bourgs, de proximités qui fait que chacun peut trouver à côté de chez lui les services du quotidien. Cela nous a permis de prendre des positions dures sur les grandes surfaces. Aujourd'hui le SCoT en CDAC refuse toutes surfaces commerciales supérieures à 1000 m<sup>2</sup>. Sur l'ensemble du périmètre, nous refusons les grandes surfaces. Au-delà des achats occasionnels (meubles...), nous pensons qu'il faut ramener les commerces dans les centres des villages, dans les centres-bourgs, les centres villes. Il faut se battre pour faire des villes compactes, denses, pour que tout le panel de la population permettant à cette ville de vivre, pour qu'elle puisse se renouveler sur le plan des générations. Cela veut dire aussi que nous devons travailler sur l'offre de transport. Si la vitesse est réduite en voiture, il faut aller doucement en train ou en car, car l'étalement urbain se fait aussi avec le train qui amène vite et loin de la ville centre. L'étalement urbain est alors peu favorisé. C'est toute une nouvelle cartographie des territoires qu'il faut repenser par des autorisations de construire, des interdictions, doublées d'une charte urbanisme – transport. Par exemple pour le développement d'une ligne de tramway, nous investissons à partir de 45 000 voyageurs. Ceci signifie un certain type de densité urbaine. Par exemple, quand mes collègues concernés par une nouvelle ligne de tramway ont fait le PLH sur l'agglomération, les communes concernées par la nouvelle ligne ont fait + 20 % par rapport à la proposition du PLH en s'appuyant sur un contrat d'axe. Le contrat d'axe correspond dans la zone des 400 mètres autour d'un axe de tramway à une certaine densité. C'est un engagement que prend la commune à densifier autour du corridor de transport en commun créé. C'est la justification de l'investissement public qui demande que la collectivité fasse un effort et constitue un échange de bonnes pratiques. Nous ne souhaitons pas construire de tramway s'il n'y a pas une volonté affirmée de densification.

### **Débat avec la salle**

#### **Jean-Marc Gaüzère – Vice-président de la CUB**

Je dois vous féliciter d'avoir fait preuve de votre expérience avec pragmatisme. Il y a un élément important que vous avez bien voulu nous dire aujourd'hui : le transport coûte extrêmement cher et que pour que ça coûte moins cher, il faut procéder à des chartes. Il faut adapter le contenant au contenu. Ici dans la CUB, nous avons un système bien adapté. Nous avons essayé de le rénover. Aujourd'hui c'est un déficit quotidien de 273 000 €.

#### **Marc Baietto**

A Grenoble, le déficit annuel est de 80 millions financé à 50 % par l'agglomération et à 50 % par le Département.

#### **Jean-Marc Gaüzère – Vice-président de la CUB**

Il ne faut pas oublier que la plus petite collectivité c'est soit l'entreprise soit le contribuable. Aménager les villes autour de réseau de transport. J'imagine la CUB comme l'Atomium de Bruxelles, une ville centre avec des villes de périphérie reliées par des liaisons, la covalence. Voilà ce que l'on peut imaginer. Le véritable étalement urbain, vous l'avez dit, on a accusé la voiture, mais le véritable étalement urbain c'est le désir de mobilité. Il y a trente ans sur les bords de l'Adour au Boucaut, tout le monde réclamait de travailler au pays, avoir les forges de l'Adour et de fixer l'emploi localement. Les problèmes sont extrêmement complexes mais il faut avoir en ligne de mire un équilibre d'organisation spatiale et sociale d'une communauté urbaine. Ce n'est pas en faisant du tramway à tout prix, du TGV partout que l'on va améliorer les choses.

#### **Monsieur Marie-Anne – Fédération des syndicats de quartier de Pessac**

Je suis inquiet d'entendre que l'on oublie la pollution de l'air. Par exemple, près de la rocade, elle est très dangereuse. Nous souhaitons une liaison entre la gare de l'Alouette et l'aéroport.



### **Marc Baietto**

Deux éléments. Quand on prend sa voiture on accepte de payer 80 % des coûts de déplacement, les 20 % restants étant payés par la collectivité (éclairage, entretien de la voirie...). Lorsque l'on est dans les transports en commun, il est trouvé scandaleux de payer que 15 à 20 % du coût du transport. Personnellement, mettre des transports en commun partout en tant que responsable cela ne me gêne pas, mais acceptons d'en payer le prix comme usager. Ne demandons pas dès lors que c'est collectif de ne pas payer. Il y a là un vrai sujet de réflexion sur lequel si l'on veut lutter contre la pollution de l'air, il faut mettre plus d'argent dans les transports soit augmenter les impôts.

Deuxième remarque sur les infrastructures. J'ai eu à m'occuper du Lyon – Turin (voie nouvelle mixte TGV – Fret). Nous avons eu des petits problèmes car il y a 5/6 autorités organisatrices concernées, mais on n'a pas su où l'on faisait passer la ligne. Nous avons tellement mité le territoire que dès que l'on veut tirer une ligne droite d'un TGV, à chaque fois il y avait un hameau, un lotissement, un maire qui rallait. On a mis six ans pour trouver un tracé plus ou moins consensuel.

### **Dominique Roland – Président de l'association « Vivement le tram »**

La caricature qui dit que l'on claqué un milliard d'euros en dix ans pour un tramway et quelques pistes cyclables et finalement rien n'a changé. Oui, il est possible de voir les choses comme ça, rien n'a changé certes, mais est-ce que vous vous êtes posé la question de combien d'argent est passé dans les routes et le mode routier au cours de la même période ? Je suis convaincu que c'est dix fois plus.

### **Marc Baietto**

Sur ce point le Département de l'Isère est le premier département de France qui a mis une fois et demi ce qui est dépensé pour les routes dans le transport public. Au budget 2010, il y a 100 millions d'euros sont prévu pour les routes et 157 millions d'euros pour les transports collectifs.

### **Dominique Roland – Président de l'association « Vivement le tram »**

Deuxième remarque, vous nous avez sensibilisés au critère de la densité et vous en faite presque le principal critère de détermination des axes de transport. Vous avez évoqué le contrat d'axe. Je pense malgré tout que ce n'est pas le seul critère. Il faut prendre en compte les autres : l'offre et le maillage. Il est très clair que si l'on ne propose pas une offre importante, les gens vont rester dans leur voiture. Ils ne viendront pas au transport collectif. C'est bien le tramway qui a signé le retour des gens en province dans les transports collectifs. Auparavant, ceux qui prenaient le bus, c'était une population très captive. Un maillage assure la performance du réseau de tramway. A Bordeaux, nous avons un réseau de trois lignes radiales. Dès qu'il y a un pépin à un endroit, c'est une catastrophe. Faire en sorte que le réseau soit maillé et qu'il ait des solutions de contournement quand il y a des difficultés est une solution possible.

### **Pierre Langrand**

Vous avez expliqué ces notions de coût et de chrono-aménagement. Est-ce que pour vous aujourd'hui cela commence à être compris ? Est-ce que les gens adaptent leurs comportements par le chono-aménagement ? Il est rappelé les coûts d'aménagement de la route. En regardant les ordres de grandeur : 2/3 des budgets consacrés aux routes dans le budget de la Communauté urbaine sont consacrés à réduire la capacité des voies, mais les gens n'en n'ont pas la perception et continuent à fonctionner comme si un aménagement de voirie allait améliorer mon temps de trajet. Vous avez inversé la situation et est-il possible de savoir si cela a changer quelque chose au niveau des comportements ?

## **Marc Baietto**

La courbe débit-vitesse montre que sur un axe donné, le maximum est atteint lorsque l'on roule à 60-70 km/h. La réduction de la vitesse n'est pas la réduction de la capacité. Le chrono-aménagement est une idée plus ou moins partagée à tel point que le cadre augmente la capacité de projet routier. La DIR Centre-Est a évoqué la possibilité d'aménagements suivant le concept d'autoroute apaisée. C'est quelque chose qui entre peu à peu dans les mœurs. Au niveau des comportements, le préfet de l'Isère a porté la vitesse des voiries urbaines à 90 km/h et il n'est pas hostile pour la baisser ultérieurement à 70 km. Voilà où nous en sommes.

Il est d'accord sur le maillage. Le problème est de quelle sollicitation nous avons des finances publiques ? Le chiffre de la dernière ligne mise en service est de 47 000 passagers par jour. Elle demande un financement public de 3,5 millions d'euros par an. Plus nous développons le réseau, c'est ce qui attire, effectivement, sauf que si nous ne changeons pas le modèle économique du transport public, nous serons obligés de limiter les investissements pour que nous puissions atteindre les équilibres économiques. Il faudrait que la participation de l'utilisateur soit triplée pour que à l'équilibre de gestion de nos infrastructures de transport soit aujourd'hui atteint. C'est le seul problème. Si nous sommes capables de porter collectivement ce message et pas comme ceux qui vantent la fraude ou la gratuité, si nous savons faire cela, nous pourrions continuer de développer nos réseaux, sinon demain, nous serons obligés de faire des coupes sombres dans les réseaux actuels.

Il nous invite à lire les travaux de Bruno Faivre d'Arcier, chercheur au Laboratoire d'économie des transports de Lyon sur l'évolution des transports public.

A Grenoble, le titre unitaire de transport est à 1,40 euros.

## **Jean-Marc Offner – Directeur générale de l'agence d'urbanisme de Bordeaux – A'urba**

Première remarque des chercheurs qui ont travaillé sur l'urbanisme, on dit que le cumul des mandats est un bon moyen pour coordonner les actions.

Remarque sur l'action de proximité : il faut faire la ville de proximité sous trois réserves :

- 1- Il ne faut pas avoir les mêmes désillusions qu'avec les tramways, c'est qu'une bonne proximité ne garantit pas que les habitants consommeront sur place. De plus en plus, il y a du zapping territorial. Les pratiques sont très diversifiées. Plusieurs magasins sont visités pour trouver différentes choses. D'ailleurs les habitants des centres villes qui ont un fort capital culturel, bougent beaucoup. Ils ne vivent pas seulement dans leur micro-territoire et bougent beaucoup. Ce sont eux qui utilisent le plus l'offre urbaine.
- 2- Il ne faut pas réduire la notion de proximité à la distance en tout dire les hollandais. Suivant le type de tissu urbain, la proximité c'est la marche à pied, dans d'autres cas ça peut être le vélo électrique, dans d'autres cas, il ne faut pas s'interdire de penser que la voiture qui fait trois kilomètres avec quatre personnes est plus sympathique qu'une voiture qui fait vingt kilomètres avec une personne dedans. La proximité, c'est parfois la proximité en voiture.
- 3- La question de l'emploi. Vous avez dit que la ville de proximité c'est la ville des services du quotidien. Est-ce la ville de l'emploi ? Personnellement, je ne le crois pas. Je pense que le slogan du travail à côté de son domicile est un slogan contre productif car il peut y avoir une fragmentation des emplois car évidemment personne ne trouvera un emploi à proximité de son domicile. L'intérêt d'une métropole, au sens économique du terme, c'est d'avoir un bassin d'emploi large qui fonctionne bien. Donc je pense qu'il peut y avoir des quiproquos dangereux si nous appliquons la proximité sur la question de l'emploi d'autant si nous fragmentons l'emploi dès lors que l'habitat est défragmenté. Ce qui est intéressant est perdu : la cafétéria de Minatech, mais également

ce qui est intéressant pour massifier les flux donc pour que les gens puissent prendre les transports en commun plutôt que la voiture.

### **Marc Baietto**

Il partage complètement cette analyse sur l'emploi. La partie de l'emploi que nous pouvons desserrer est l'emploi résidentiel et cela représente une part non négligeable. La DATAR avait travaillé sur l'impact de l'emploi public sur la richesse des territoires. La notion de territoire pour moi n'est pas une question univoque. Je pense que c'est l'un des aspects de la vie d'aujourd'hui, Grenoble est une ville poly-multi-territoriale. Selon nos activités, nous ne vivons pas dans les mêmes espaces donc du coup la proximité ne peut être singularisée dans un seul périmètre.

Le groupe Effage a lancé une réflexion que la ville sans carbone, et Marc Baietto nous invite à lire comment ils envisagent la ville de demain. Le groupe a acheté des sociétés d'énergie et est en train de constituer des volants d'activités urbaines : la ville sans carbone est la ville des courtes distances. Il s'agit de celle du Grenelle. Elle n'est pas exhaustive de mouvements, simplement, au lieu que le mouvement touche tout l'espace en même temps, il ne touche que certains lieux prédéterminés où la mobilité est admise. C'est des grands axes de transport, à l'intérieur des petits périmètres de proximité il est envisagé des déplacements pédestres ou en deux roues ou en véhicules électriques pour les personnes à mobilité réduite. C'est autour de ça qu'il y a une double réflexion sur les échelles des territoires. Il faut penser à une hiérarchie dans nos territoires, il y a des lieux qui sont des attracteurs et d'autres qui ne le sont pas.

### **Pierre Ducout – Président de la Communauté de communes Cestas – Canéjan**

La complémentarité de centralité que vous évoquez, une centralité de 2 000 habitants permet l'ouverture d'une pharmacie, c'est un premier niveau pour développer les déplacements doux. Il faut toujours indiquer qu'il y a des niveaux de centralité. Sans dire cela on les oppose les unes aux autres. Il n'y a pas de raison que Pessac soit l'égale de Bordeaux. Les différentes centralités sont complémentaires.

### **Pierre Langrand**

Sur la ville de courte distance, au précédent séminaire, nous avons bien vu que là où les gens font le moins de courtes distances c'est dans les petites communes. Aujourd'hui c'est cela qui nous interroge. Dans les petites communes, là où la distance est courte la majorité des déplacements sont faits en voiture alors qu'en ville ils sont faits plutôt à pied. C'est une question collective.

### **Martine Meunier-Chabert – Certu**

La notion de courte distance est relative. Dans l'absolu, il n'y a pas de courte distance. C'est dans chaque territoire qu'il va falloir l'apprécier. Quand vous parlez de l'offre, faire de l'offre ne pose pas de problème, c'est du service dont il faut parler, plus particulièrement du niveau de service : maillage des réseaux, fréquence, prix... Les densités, c'est aussi de la mixité, la mixité des fonctions. Nous n'arriverons pas à faire que l'emploi soit proche du lieu d'habitat. Nous sommes préoccupés par le logement et l'habitat locatif, or lorsque l'on crée des pôles d'emploi, ils sont déconnectés de l'habitat. Les gens vont quand même habiter à proximité, très proche. Paradoxalement, les urbains veulent aller à la campagne, de plus en plus loin.

### **Etienne Lhomet – Directeur de la mission tramway - CUB**

Il revient sur l'efficacité financière car 1 500 millions d'euros ont été investis et il est dit que cela ne sert à rien.

A Lyon, après la mise en service de la ligne D du métro qui avait coûté 1 milliard de francs, il avait été remarqué dans l'enquête ménage-déplacement que la part transport en commun avait baissé. C'était tellement scandaleux que la diffusion des résultats a été très restreinte.

Ensuite ils ont mis le tramway à la fin des années 90 et quand on regardait l'impact sur les parts de marché, c'était presque rien. Le chiffre passait de 9 à 10 %.

A Bordeaux, nous avons dépensé 1 300 millions (phase 1 et 2 du tramway), la part de marché des transports collectifs est passée de 9 à 10 %. Effectivement, il serait possible de dire qu'il s'agisse d'une gabegie énorme. Il me semble que non. Ce qui coûte cher c'est le réarmement d'une pompe vertueuse des transports collectifs. Contrairement à la loi économique bien connue sur la planification et les déplacements, après avoir investi sur un socle solide, la densité se fait plus ou moins spontanément, il est observable qu'il y a des synergies avec les Ter et que les déficits commencent à se résorber, mais c'est la mise de fond initiale qui est très chère, ensuite le coût marginal est décroissant.

### **Une élue d'une commune frontalière à la CUB présente dans le SCoT**

Elle aimerait aborder le point des parkings de rabattement par rapport aux transports collectifs. A Grenoble, vous avez mis en place des parkings ?

### **Marc Baietto**

Nous les développons mais avec des défauts. La question est de définir leur bon positionnement par rapport à l'accès au centre. Trop près du centre, le parcours est poursuivi en voiture, s'ils sont placés trop loin, le temps de transport est rédhibitoire. Il s'agit là d'un vrai sujet d'autant que ça marche bien le long des axes lourds : train ou tram. Ce qui marche c'est une série de petits parkings plutôt que le grand parking.

Il serait bon d'ajouter une réflexion personnelle qui est en gestation à Grenoble. Si nous souhaitons que les parkings relais fonctionnent mieux, il faudrait qu'ils soient en association avec d'autres services que du stationnement. Si nous arrivons à créer des parkings relais multiservices peut être qu'il y aurait un intérêt à trouver. Nous devons travailler avec les grandes surfaces. Qu'est ce que cela coûte à une grande enseigne à qui il est autorisé une extension de parking si sur les 2/3 de l'extension un parking relais est prévu ? Il me semble que l'attractivité du parking relais serait renforcée si la galerie commerciale est attractive. Dans notre pays, nous avons une terrible habitude que dès que nous parlons de transport, non seulement, nous demandons aux gens de ne pas payer, mais en plus nous les mettons dans des conditions déplorables. Il faut vraiment les aimer pour attendre au bord d'un arrêt d'une route départementale de l'Isère. Il y fait froid, il pleut, il neige. Pour le parking relais, c'est le même constat en plus vous devez faire quelques centaines de mètres à pieds pour attendre un bus hypothétique. Le niveau de service, si nous voulons des transports collectifs attractifs, il y a quelques règles sur les quelles nous devons travailler. Nous devons également avoir des bus plus sympathiques, accueillants. Comme pour les parkings relais, il faut mener une réflexion sur le matériel roulant, les points d'arrêts, les cheminements et les zones d'attente. Nous avons réussi à le faire avec les tramways, maintenant il faut le réaliser avec les bus et les cars. C'est l'une des raisons du succès.

Pour terminer sur la remarque de l'investissement. Ma commune est coupée en deux par une voie ferrée et une autoroute et les voitures y circulent pour éviter les bouchons de l'autoroute en cherchant des itinéraires de substitution. Pour ceux qui pensent qu'il faut des transports collectifs partout : ils se trompent. Il y a une limite : celle de nos finances. Quand vous évoquer le nombre de déplacement, il faudrait vérifier que nous n'avons pas créé une fracture dans nos villes entre la petite bien desservie, celle qui est sur l'axe, et les autres. Simplement, nous ne devons pas faire croire à nos concitoyens que le développement des transports collectif sera la seule réponse possible aux besoins de mobilité et de circulation dans nos villes, à un moment cela ne peut pas marcher, à la fois pour des raisons de financement et même techniquement car le nombre de personnes à transporter n'est pas à la hauteur des moyens à mettre en œuvre.

### **Martine Meunier-Chabert**

Il faut ajouter qu'à Grenoble, la politique de stationnement appliquée est très rigoureuse en centre ville et les pôles relais qui sont de vrais pôles d'échanges. Il s'agit d'une vraie politique d'agglomération pour le stationnement.

## **Disque de valorisation des axes de transports**

**Céline Depiere – Chargée de missions – Communauté urbaine de Lille**

La présentation est téléchargeable sur le site Internet de Movable.

Les Disques de valorisation des axes de transport (Divat) sont des réponses de la Communauté urbaine de Lille pour l'organisation de ses territoires en lien avec ses transports collectifs.

L'armature du réseau de transport s'appuie sur les lignes de métro et de tramway, depuis 2000 également sur les lignes de bus à haut niveau de service (BHNS – coût de construction +/- 10 millions par kilomètres). Le contexte politique est favorable pour engager la métropole dans la mobilité du XXI<sup>e</sup> siècle (débat cadre voté en 2009).

Il s'agit d'une politique urbaine qui définit la ville intense pour la CULM (Communauté urbaine Lille Métropole). Les Divat sont inscrits dans la dynamique liée au Grenelle de l'environnement et de la dynamique générée par la révision des documents d'urbanisme engagés en 2008 : SCoT et PDU. La CULM est multipolaire avec Lille, Roubaix, Tourcoing, Armentières et Ville-neuve d'Ascq.

La révision du PDU a soulevé une réflexion de fond avec en particulier une articulation transport et urbanisme. C'est un des axes du projet de PDU en 2010. Les Divat sont des cercles de 500 mètres de rayon et représentent 78 hectares. L'ensemble des Divat représente 18 % du territoire et 37 % de la population (40 000 habitants).

Les 120 Divat sont hiérarchisés en trois catégories en fonction de leur desserte en transport en commun. L'un des gros enjeux se situe sur le foncier mobilisable en fonction de temporalité. Il s'agit de regarder comment il est possible de valoriser les investissements en transport collectif et leur usage au sein de l'agglomération. Une réflexion est en cours pour valider la densité réglementaire à inscrire dans le PLU. L'une des leçons du diagnostic, c'est qu'actuellement, nous construisons moins densément que dans le passé. La consommation de l'espace est différente selon les promoteurs immobiliers.

Les propositions d'actions dans les Divat sont présentées dans la présentation téléchargeable.

## **Table ronde locale**

**Isabelle Boudineau – Vice-présidente du Conseil régional d'Aquitaine**

**Michel Frouin – Vice-président du Conseil général de la Gironde**

**Michel Duchène – Vice-président de la Communauté urbaine de Bordeaux**

**Serge Lamaison – Président du Sysdau**

**Serge Lamaison – Président du Sysdau**

Nous sommes dans une période où les problèmes de mobilité est abordé et c'est bien là où se situe le principal levier commun de l'ensemble de nos politiques. Les enjeux de mobilité sont des sujets de discussions permanent. Au Sysdau, nous avons terminé le travail du PADD nous allons débiter en septembre la concertation.

Il remercie que Movable puisse permettre ce temps d'échange car le cadre de Movable permet de parler globalement de la mobilité sur l'agglomération. Il entend qu'au niveau des élus, les dialogues se passent bien, mais qu'il y a des difficultés d'échanges entre les services des différentes collectivités. Au niveau du Scot nous retrouvons ces mêmes difficultés. En tant qu'élus nous devons y travailler. Il remercie le Président de l'agglomération de Grenoble pour la qualité de sa présentation. Le Certu a apporté beaucoup d'éléments, c'est dans ce cadre d'échange que nous pourrions aussi trouver des bases pour réfléchir à un certain nombre de projets que nous pourrions souhaiter.

L'association de ce séminaire complète celui qui a eu pour thème le transport de marchandise de transit où Bernard Soulage nous présenta la problématique de la liaison nord-sud et du contournement de Lyon. A Bordeaux, nous avons la même problématique et il est souhaitable d'y apporter une réponse. Nous pensons aujourd'hui un centre d'agglomération à 700 000 habitants, il est projeté à horizon de 10 – 15 ans de le porter à 1 million d'habitants. C'est un bel objectif, mais quelles réponses allons-nous y apporter en termes de déplacements. Nous recherchons des territoires équilibrés et de qualité passant par une politique de déplacement forte et cohérente.

Depuis quelques années, nous avons fait des efforts importants, le tramway, le développement du Ter et du TransGironde. Les déplacements ont augmenté de 12 % pour atteindre 3,2 millions de déplacements quotidiens. Cette proportion est importante et cela va augmenter car nous projetons une augmentation de la population de 30 à 40 %. Il restera la question de l'emploi. Nous savons que les personnes reviennent pour leurs enfants, l'emploi à la personne, mais nous n'avons pas d'arrière banc industriel. Peut-être que simplement le service suffira ? Dans ce territoire, les déplacements en transports collectifs sont particulièrement important (300 000 voyages quotidiens). Le tramway est une réussite magnifique. Sa longueur fait déjà 44 kilomètres et la phase 3 va développer le réseau. La question financière qui a été posée : la phase 3 c'est 550 millions d'euros. Quand vous prenez le tramway, peu de personnes valident, cela ne peut pas être gratuit.

**Jean-Bernard Gilles**

Est-ce qu'il faut densifier autour des axes de transports ?

**Serge Lamaison – Président du Sysdau**

C'est déjà le cas en matière d'urbanisme. La mairie de Bordeaux en a fait sa priorité. A Mérignac, des structurations fortes ont été renforcées. Sur la future ligne D, il y a des programmes non négligeables, ce ne sera pas la densification prévue au centre-ville, il faut des solutions adaptées à chaque contexte.

La problématique des usagers non résidents et leurs non participation aux financements des infrastructures via la fiscalité locale est développée.

L'offre de transport en commun est quelque fois peu adaptée, en particulier de périphérie à périphérie. Il y a quelques possibilités non négligeables autour de l'agglomération. C'est l'enjeu de l'articulation des réseaux de transport et des politiques d'aménagement du territoire qui est posé. Nous devons y travailler, en particulier au Sysdau. Nous devons configurer une offre globale de déplacement en transport collectif. Avec les objectifs démographiques faut-il une rocade à 3 ou 4 voies ? Echapperons t-nous à un minimum de contournement ? Nous en discutons, il y a un mois, sur le sujet des transports de marchandise. Le débat reste ouvert. Lorsqu'il y a des bouchons les camions sortent de l'autoroute et circulent sur le réseau secondaire. Or ce dernier n'est pas adapté à un tel trafic. Nous avons un besoin d'un minimum de contournement, nous ne sommes pas tous d'accord nous en discutons.

### **Jean-Bernard Gilles**

Michel Frouin, comment le Conseil général voit ces liaisons de périphérie à périphérie ? Prenez-vous en compte l'étalement urbain et comment vous organisez vos stratégies d'aménagement du territoire et de transport collectif au regard de cet étalement urbain croissant, grandissant ?

### **Michel Frouin – Vice-président du Conseil Général de la Gironde en charge des transports**

Le département est compétent sur tout le territoire de la Gironde à l'exception des agglomérations de Bordeaux, Libourne et du Bassin d'Arcachon Sud. Le phénomène de l'étalement urbain est important. Notre participation au niveau des transports peut se voir comme une participation au niveau de l'intermodalité. Ainsi Movable a un rôle à jouer et ces réunions sont importantes car elles regroupent tous les acteurs. Nous avons 9 lignes structurantes sur les 44 lignes du réseau TransGironde. Avec le transport scolaire, cela représente 600 lignes. Il s'agit d'un travail lourd et il faut comprendre qu'il ne peut donner satisfaction à tous. Ainsi, nous travaillons pour améliorer le réseau et lui donner toutes les qualités que les usagers sont en droit d'attendre. En parallèle, le schéma directeur d'accessibilité est en cours de réalisation. Nous pensons améliorer nos objectifs politiques en gérant l'offre de transport dans une logique prospective, comme une alternative à la voiture, pour une réduction des gaz à effet de serre en intégrant les problématiques de l'agenda 21 et les problématiques du développement durable dans la procédure du plan départemental des transports. Les leviers d'actions sont les fréquences que nous souhaitons rendre plus attractives, travailler sur les fonctionnalités des lignes, la vitesse commerciale, les correspondances pour limiter les ruptures de charge liées à l'intermodalité. Nous voulons renforcer l'accessibilité de l'agglomération bordelaise en lien avec le réseau Tbc. C'est aussi une tarification attractive. Une connexion aux gares sera également étudiée et mise en œuvre quand cela sera pertinent pour l'utilisateur. Il y a aussi des conventions avec les Communautés de communes pour le transport de personnes à mobilité réduite et des lignes de marchés.

### **Jean-Bernard Gilles**

Comment la Communauté urbaine de Bordeaux va faire pour densifier autour des axes de tramway et pour accueillir de nouveaux habitants ? Quels outils ? Quelles contractualisations ?

### **Michel Duchène – Vice-président de la Communauté urbaine de Bordeaux**

Devons-nous encore penser que la société actuelle est la même que la société des 30 glorieuses ? Devons-nous inventer une nouvelle forme de société ? Les actions que nous prenons aujourd'hui nous inscrivent dans les logiques d'actions pour les 10 à 15 prochaines années. C'est loin d'être neutre. Il y a un enjeu fort sur l'agglomération, sur l'étalement urbain. Une agglomération d'un million d'habitants ou une ville-centre à 300 000 habitants, nous nous plaçons dans des logiques de densité, des logiques d'une société plus équilibrée, moins consommatrice d'espace. La consommation d'espace dans ce département et au niveau national est assez inquiétante. Aujourd'hui, on consomme l'équivalent d'un département en France



tout les dix ans. Cette course sur l'espace va de paire avec le plus de logement, le plus d'emploi ou d'activité économique... Le coût du foncier étant tellement peu cher qu'il est consommé sans véritablement se poser la question de la densité. La ville millionnaire est une volonté de rénover la ville sur elle-même. Il s'agit d'une volonté de compacité, une volonté de dire aussi que la ville est vivable. L'un des enjeux de la nouvelle ville est de dire aux habitants qu'ils peuvent y vivre dans de bonnes conditions de vie ; c'est-à-dire des transports en commun fiables, de bonnes conditions de logement (et il faut s'interroger sur les formes d'habitabilité), des espaces verts... Dans cette ville, dans cette agglomération, les habitants n'aiment pas les hauteurs, l'un des enjeux au sein de la Cub est de développer de nouvelles formes urbaines qui ne riment pas toutes avec tours très hautes mais peut être avec une organisation de l'espace, avec des bâtiments qui permettent une bonne densité au m<sup>2</sup> et une vie équilibrée.

Pour les transports en commun cela passe par du tramway, par des modes confortables et efficaces, ou tout simplement par des voies en site propre. C'est souvent peu accepté par les commerçants, les riverains, mais les couloirs de bus sont essentiels pour la vitesse commerciale. Cela peut être des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ou d'autres modes de transport qui peuvent se développer comme le vélo. L'agglomération est devenue une des premières villes cyclables de France. Dans l'EMD, les taux d'utilisation sont de 8 à 5 % sur la ville-centre et un peu moins en périphérie. Avec le développement du V-Cub [vélos en libre service] il est possible d'espérer que l'utilisation du vélo démarrera. Nous pouvons également penser à une navette fluviale.

Cette volonté de compacité signifie que nous voulons une ville renouvelée sur elle-même et qui évite l'étalement urbain. Nous donnons même des orientations sur le végétal : créer une ceinture verte autour de l'agglomération pour donner une limite à cette ville, une limite presque physique, visuelle. Nous devons également réfléchir à une agriculture de proximité. Vincent Feltesse et Alain Juppé ont échangé pour réserver dans l'agglomération des espaces naturels majeurs qui pourraient servir à une agriculture de proximité. Il s'agit d'une rupture culturelle face au modèle de développement de villes issues des 30 glorieuses. C'est une révolution face à l'adaptation de la ville à la voiture. Cette rupture culturelle, nous l'avons vécu avec l'arrivée d'Alain Juppé à la Mairie de Bordeaux en 1995.

### **Jean-Bernard Gilles**

Où met-on ces 300 000 nouveaux habitants dans Bordeaux ? Est-ce que la Cub pourrait se servir d'outils « contrat d'axe » pour organiser, pour contractualiser, le développement des transports en commun lié au développement de l'habitat et de l'emploi ? Est-ce envisageable à l'échelle de la Communauté urbaine ?

### **Michèle Duchène – Vice-président de la Communauté urbaine de Bordeaux**

Il s'agit du vrai sens que nous donnons à la politique. Quand le Président de la Cub et le maire de la ville – centre ont affiché leur volonté de développer une ville de 1 million d'habitants, ceci donne des orientations dans lesquelles vont s'inspirer les intervenants de cette politique. Au niveau de la localisation, heureusement nous possédons de nombreuses friches industrielles, militaires, portuaires. Par exemple, sur l'axe qui va de Bruges à Floirac par les berges du lac, les bassins à flots, la Bastide, c'est des milliers d'habitants qui peuvent s'installer. Nous ne sommes pas dans de la prospective, nous sommes dans de l'opérationnel et de nombreux chantiers sont déjà lancés.

Nous nous interrogeons sur l'étalement urbain lié au développement des transports en commun. Il est nécessaire que l'on donne des limites au réseau, de telle manière qu'il ne soit pas seulement en étoile, mais également il est nécessaire que les lignes soient reliées entre elles. Il faut réfléchir à des lignes circulaires. Il faudra penser également à des outils réglementaires. Devons nous observer impassiblement un étalement urbain qui irait de Libourne à Arcachon ? Si nous devons réaliser des transports en commun dans ce secteur, il faut le faire

de telle façon pour favoriser la densité et les discontinuités entre les villes. Ainsi nous n'aurons pas des constructions tout au long de la voie ferrée d'Arcachon.

### **Jean-Bernard Gilles**

Le rôle central des Transports Express Régionaux (Ter) dans l'urbanisme : est-ce que vous pouvez dire comment les gares et haltes Ter peuvent être utilisées comme des leviers pour l'urbanisme et l'aménagement ?

### **Isabelle Boudineau – Vice-présidente du Conseil régional d'Aquitaine**

Le document cadre du Conseil régional qui fixe ces questions a été publié fin 2009. Il s'agit du Schéma Régional des Infrastructures, des Transport et de l'intermodalité (SRIT). Ce document parle des contrats d'axe. Nous avons appris que l'agglomération souhaitait utiliser cet outil. D'ailleurs nous nous sommes inspirés de projets d'autres agglomérations. Nous souhaitons mettre en place des contrats d'axe pour nos lignes Ter : discuter en amont avec les collectivités locales avant que le cadencement soit mis en place et qu'elles puissent prendre en compte l'évolution que cela peut représenter. Ces dernières années, l'expérience du cadencement sur les lignes de l'axe Bordeaux – Espagne a montré une progression de + 40 % d'utilisation. La décentralisation de ce point de vue a été très efficace, et il s'agit vraiment d'un changement de politique et une structuration du territoire qui n'est pas celle de l'étalement mais d'une polarisation. C'est bien sur ces sujets que nous voulons travailler et avancer. Avec le Ter et ses réflexions sur les gares, nous devons nous munir de documents d'urbanisme pour les développer de façon coordonnée.

Il y a de vraies contradictions. Quand l'Etat réalise son Grenelle de l'environnement, il avait précédemment coupé les crédits aux Ter. Sur l'habitat, il y a le prêt à taux zéro, la loi Scellier, la loi Robien qui favorisent l'augmentation du prix du foncier et rendent difficiles les opérations des bailleurs sociaux. De la part de ces contradictions gouvernementales, il y a des contradictions et des choses fondamentales comme le ferroviaire qui devrait être beaucoup plus pris en charge. C'est une fonction de l'Etat.

### **Pierre Langrand**

La nouvelle position affichée en renforçant son poids en population permet en quelque sorte de libérer pour les communes périphériques de l'accueil de populations issues de la Cub. Comment peuvent-ils faire des politiques de qualité pour renforcer leur centralité ?

### **Un maire**

Pour répondre sur la question du logement autour des gares et des arrêts, la grande difficulté réside dans la disponibilité du foncier. Si nous souhaitons amener des populations qui répondent du logement social, le bon moyen d'action réside dans la politique foncière et en particulier si nous souhaitons avoir de la mixité sociale.

Effectivement, il faut arriver à ce que l'accroissement démographique soit effectif dans l'agglomération centrale, en particulier dans l'intra-rocade. Cette situation sera bénéfique pour les communes périphériques, car ces territoires subissent une forte pression pas toujours voulue. Il y a un besoin de densifier la Communauté urbaine. Des normes pourraient être prises dans le Scot et relayées dans les PLU.

Ensuite, il faut quand même que les populations habitant en périphérie puissent y vivre. Comment introduire des transports collectifs efficaces qui ne soit pas un métro, ni un tramway ? Le RER peut être une bonne solution.

### **Jean-Bernard Gilles**

Monsieur Ducout, un RER à Cestas, c'est possible ?

### **Isabelle Boudineau – Vice-présidente du Conseil régional d'Aquitaine**

Avec le cadencement, sur la ligne d'Arcachon, la fréquence des trains est importante et se rapproche de celle d'un RER.

### **Pierre Ducout – Président de la Communauté de communes de Cestas-Canéjan**

Les objectifs de la Cub et de la ville de Bordeaux sont de bons objectifs qui vont dans le sens de ce que l'Etat préconisait quand le Sysdau a été créé. Aujourd'hui, les habitations sont construites au-delà des limites de ce syndicat. Pour arriver à loger dans des conditions financières abordable, il y a une grosse action sur le périurbain à poursuivre en complémentarité avec les questions de transport.

Ce qui a été présenté sur les Divat semble intéressant. Il est possible de faire du logement individuel dans un bon urbanisme avec 30 à 50 logements à l'hectare. C'est des éléments qu'il est possible d'avoir en tête pour ne pas faire peur à nos concitoyens.

Le problème est qu'à une certaine période, l'attractivité de la Cub a été assez faible. Les maires n'ont pas été au maximum des possibilités que donne le PLU. L'aménagement doit être fait avec intelligence et ne pas faire peur.

Sur la question des déplacements, il est clair que l'on va vers une thrombose routière. Nous passons de trajets domicile-travail d'une durée de 20 minutes vers plus d'une heure. Cette situation implique de repenser la question du lieu du logement et regarder les possibilités d'une relocalisation vers le lieu d'emploi. Il y a 35 ans dans le premier schéma d'agglomération, nous avons prévu de faire que des projets d'infrastructures routières. Les projets étaient bien plus nombreux que les infrastructures que nous empruntons aujourd'hui. Il est logique que chaque maire ait refusé des infrastructures nouvelles qui auraient pu dégrader la qualité de vie. Nous ne voyons pas la possibilité de construire de nouvelles infrastructures aujourd'hui. Il est donc nécessaire de réfléchir à comment l'existant peut fonctionner.

### **Jean-Marc Gaüzère – Vice-président de la Cub**

Quand le problème du transport et de l'urbanisme est abordé, c'est un peu comme quand on discute de la poule et de l'œuf. Notre modèle de développement est à l'image de la conquête de l'Ouest américain, tirer une ligne de chemin de fer et de temps en temps installer une gare. Elle est devenue une ville, parfois une très grande ville. Le schéma que l'on souhaite élaborer à la suite de tout ce qui a été dit : emploi, le développement durable (qui est une règle obligatoire), nous impose de revenir à la géographie : où s'arrête l'agglomération ? Bien évidemment le Bassin d'Arcachon est attractif, souhaitons-nous une conurbation ? Une ville, ça se dessine, pas d'un coup de crayon, c'est quelque chose de vivant.

Sur les transports, il faut analyser. Il faut faire la révolution des taxis. Certaines villes comme Londres ou en Suède, en Norvège, ont intégré les taxis dans l'offre de transport en commun. Ils sont complémentaires. A Londres, tous les taxis peuvent accueillir des personnes à mobilité réduite.

### **Isabelle Boudineau – Vice-présidente du Conseil régional d'Aquitaine**

Au contraire, une ligne Ter avec ses gares et haltes permet de structurer le territoire avec des discontinuités qui permettent justement d'éviter d'avoir un habitat pavillonnaire à perte de vue comme cela est malheureusement en train de ce faire entre Arcachon, Bordeaux et Libourne. Si cela avait été structuré par la voie ferroviaire, nous en serions peut être pas à ce degré de mitage.

### **Jean-Marc Offner – Directeur général de l'A'urba**

Pour continuer sur ces histoires de financement et de transport en commun, Isabelle Boudineau disait qu'il y a 5 – 6 ans l'Etat a arrêté de financer. C'est de bonne guerre. En même temps, s'il était hypocrite à l'époque car il avait besoin d'argent, son résonnement était que si

les collectivités locales n'utilisaient pas les leviers qu'elles avaient à leur disposition pour réduire le trafic automobile, pour quelles raisons l'Etat aurait du contribuer à leurs projets locaux de transports collectifs ? Nous refaisons la même erreur avec le Grenelle de l'environnement. L'Etat va financer les tramways au nom des politiques de mobilité durable. Ce qui est très différent, c'est que pour avoir des gens dans le tramway, on peut avoir des solutions très simples. Il est possible de réguler fortement le stationnement. A l'époque l'Etat avait contractualisé avec les agglomérations. Or nous savons très bien aujourd'hui qu'en voiture, y compris en Île-de-France, les trajets en voitures sont plus rapides qu'en transports en commun. Il n'est pas possible de reprocher à l'automobiliste de prendre sa voiture quand le stationnement est quasi gratuit. L'urbain est un homo œconomicus : quand il va plus vite à vélo qu'en tramway, il va prendre son vélo. Il est important de le dire et c'est peut être cela qui explique le sentiment d'échec relatif des politiques d'offre de transport en commun en France.

Pôle ou axe ? Au-delà des mots, c'est fondamental. Est-ce que nous nous situons sur de l'intensification sur les axes et là c'est l'agglomération au sens de la ville étalée et l'offre est constituée comme du cabotage ou bien il est possible de passer à des transports qui vont plus vite et on parle de connectivité. Ceci marque rupture franche entre les agglomérations. C'est pour cela que finalement, le terme de contrat d'axe pour la Région est assez paradoxal car c'est plutôt des contrats de pôles, les contrats d'axes sont plus appropriés pour les agglomérations.

L'agence d'urbanisme est un peu jalouse de Lille avec ses Divat, des contrats d'axes de Grenoble, alors nous avons inventé CorInTHE : Corridor d'Intensification Transport Habitat Emploi.

#### **Hans Kremers – Architecte – Paysagiste**

En matière de dépense d'argent public pour les déplacements, Marc Baietto, soulignait à juste titre que jamais nous pourrions arriver à transporter tout le monde. C'est vrai et très important car actuellement, les investissements sont concentrés sur les réseaux collectifs, bien sûr en essayant de les remplir au mieux. Dans mon pays d'origine, l'approche est inversée. En France, les premiers investissements reposent sur des investissements lourds et ensuite on réalise ceux qui sont moins chers. Au Pays-Bas, nous sommes radins par nature alors nous commençons par ceux qui sont les moins chers. C'est pour cela que les espaces piétonniers et cyclables sont de très bonne qualité. Ainsi le constat moyen de l'usage des vélos se situe entre 25 à 27 % de part modale selon les villes, en comparaison, ici nous avons 10 % au centre de la ville de Bordeaux. Ce n'est pas un objectif, Bordeaux n'y arrivera peut être pas, mais ce résultat permet de reconsidérer les dépenses d'argent public : mieux et moins cher.

#### **Martine Noverraz – Directrice du syndicat mixte Pays Médoc.**

Cet après midi, il a été question de la ville, de la métropole, donc de l'urbain, une ville resserrée sur elle-même, une ville densifiée, une ville de 1 million d'habitant. Le Pays Médoc est un territoire adossé à la métropole et vit de ses flux, donc pour nous c'est une bonne chose d'avoir une métropole d'1 million d'habitant.

Le problème, comme le soulignait Marc Baietto est de savoir quelle est la cause de l'étalement urbain. Si nous en Médoc, nous avons accueilli 12 000 habitants supplémentaires alors que n'était pas prévu, nous avons fait de l'étalement urbain. C'était facile à faire, nous avions de l'espace disponible ou a priori disponible. Ces populations travaillent dans la Cub et font chaque jour le trajet pendulaire. Elles sont venues car l'offre de logement au sein de la Cub était insuffisante.

Quand vous parlez d'une agglomération d'1 million d'habitant : c'est pour quel type de revenu ? Pour quel niveau de logement ?

Ce qui a été présenté aujourd'hui représente la cité idéale. La société a besoin de s'équilibrer entre l'ordre et le désordre. Si vous avez tout penser : planification, logement, mobilité, le désordre va s'installer ailleurs et pas forcément en Médoc. Nous allons continuer à accueillir des personnes qui ne veulent pas habiter sur la Cub car l'offre de logement sera importante mais ne correspondra pas à leur niveau de revenu. Or dans le Médoc, nous n'avons pas la possibilité de créer de nouvelles zones d'emploi pourtant il serait préférable que ces nouveaux habitants puissent travailler sur place.

#### **Serge Lamaison – Président du Sysdau**

Le Sysdau a sanctuarisé le vignoble du Médoc sous réserve de l'accord des maires et des syndicats viticoles.

#### **Michèle Duchène – Vice-président de la Communauté urbaine de Bordeaux**

Surtout pas la cité idéale ! Cela serait effrayant de tout penser, sans expérimentation. Surtout pas de lutte entre le centre et la périphérie qui prévaut notre discours et oriente notre politique. Quand nous parlions des 30 glorieuses, c'était pour donner une perspective par rapport au présent, et cette période a permis d'avoir le niveau de vie que nous connaissons actuellement. Bien sûr des personnes sont parties habiter en périphérie car les conditions de vie devenaient impossibles pour eux en ville. La ville s'était dégradée au fil du temps.

L'un des enjeux des transports urbains, c'est de redonner une nouvelle qualité de vie, l'autre aspect est qu'il y a un mythe de la maison individuelle qui existe peu ou pas dans d'autres pays européens. Aujourd'hui nous essayons de redonner au gens l'envie de vivre en ville pour des raisons de proximité, de santé, des raisons culturelles. L'enjeu est de produire du logement de qualité et proposer des prix intéressants. Il faut développer des villes multi fonctionnelles. Aujourd'hui nous vivons avec un pétrole peu cher. Demain, si le pétrole repart à la hausse, comment les habitants des ces secteurs périphériques pourront se déplacer ? Un des enjeux pour nous élus est de dresser des perspectives pour la fin du pétrole, la fin d'un certain type de développement économique et d'un certain mode de vie. La ville dense et les transports collectifs sont peut être des alternatives à la fin du pétrole, les pollutions et les embouteillages.

#### **Un intervenant**

La densité va de paire avec la marche à pied et le vélo et nous allons être obligés d'augmenter le nombre de voie sur la rocade. Ce genre d'équipement freine la lancée du cercle vertueux dont parlait Monsieur Lhomet. Nous aurons une ville plus agréable, c'est observable aujourd'hui dans le centre de Bordeaux, en enlevant les voitures. Nous sommes persuadés que le vélo n'est pas pris à sa juste valeur. Comme le disait Hans Kremers, il y a de grandes marges d'évolution.

#### **Serge Lamaison – Président du Sysdau**

En posant simplement la question, le problème de déplacement est un problème d'emploi et de développement économique. Quelle économie voulons-nous ? Il y a des modalités de développement économique qui sont complètement inédites. C'est vrai que cela peut changer. Le point de vue de Michel Duchène est partagé car il peut y avoir des bouleversements plus profonds, mais nous ne les maîtrisons pas.

#### **Jean-Christophe Chadanson – Directeur d'études – A'urba**

Actuellement nous sommes en train d'analyser les résultats de l'enquête ménage-déplacement et de l'enquête Grand Territoire qui donne une description pratique des déplacements en Gironde

Nous constatons des évolutions. Quand on regarde la quantité des déplacements, il y a beaucoup de déplacements de proximité, de courte distance et ce constat ne se résume pas aux territoires urbains. C'est observable sur l'ensemble du département. Par exemple dans le Mé-

doc, 80 % des déplacements sont des déplacements internes au territoire et de courte distance. Il serait possible de dire que la ville de proximité et le rural de proximité recherchés existent, sauf qu'ils sont pratiqués majoritairement en voiture.

Il y a là un besoin de rechercher comment il est possible d'organiser dans les différents territoires, dans l'urbain et le rural, les différents modes de proximité. Cela ne règle pas le problème des longues distances à traiter mais de pondérer un peu les choses. Beaucoup de leviers d'actions sont possibles.

## Conclusions

### Pierre Langrand – Président de Movable

La ville courte distance présente un enjeu car les déplacements inférieurs à 3 kilomètres sont nombreux. L'enjeu est d'aménager les villes pour que ces déplacements se fassent majoritairement à pied, en vélo... Il y a là un enjeu urbain, un enjeu économique, un enjeu social, un enjeu de qualité de vie. Il y a un travail intéressant à faire qui répondra aux enjeux du développement durable, d'équité et de vie sociale.

Aujourd'hui la contractualisation devient une étape indispensable : contrat d'axe, Divat, contrat de pôle, de territoire... Ainsi lors de la construction ou la revitalisation d'infrastructures lourdes, un contrat peut être conclu pour engager les parties prenantes : autorités organisatrices de transports, communautés de communes, départements, région... Ce contrat précise le financement de l'aménagement, l'offre nouvelle proposée, les aménagements à réaliser et des engagements en termes d'urbanisme et d'environnement. Il a été peu évoqué, mais ça a le principe de cadrer les choses et de donner des frontières. Il serait possible d'imaginer que la Cub passe un contrat avec le Département et une commune périphérique pour s'engager sur une ligne de transport en contre partie d'aménagements en faveur du développement durable (mini parkings relais de proximité par exemple, construction de logement favorisant une intensité urbaine, arrêt des lotissements...). Quand le contrat est conclu, une politique est ainsi affirmée. Les contrats permettent de gagner des marges de manœuvre dans les systèmes de transports. Il est possible de décider de ne pas faire de transport sans contrat. Les tramways ne pourront aller partout. Il y a une dimension de choix dans le dimensionnement de l'offre et de réflexions d'aménagement social, d'une politique sociale.

Les parkings relais (P+R), beaucoup évoqués, représentent des éléments de limite de frontières. C'est une solution, mais il faut avoir de tout : covoiturage, taxi... Une politique de mobilité n'est pas seulement constituée des transports en commun ferrés, il s'agit d'une politique qui mixte tout les modes disponibles. Nous pourrions imaginer un chapelet de mini aires de stationnement dans les centres-bourgs reliées entre elles par une ligne départementale, plutôt que de grands parkings relais dont nous savons que ceux-ci saturent. Par ailleurs, lorsque 80 % du trajet a été fait en voiture (pour se rendre au P+R) les 20 % restant sont effectués en voiture en fonction de la politique de stationnement.

### Marc Baietto – Président de Grenoble Alpes Métropole –Président de la région urbaine grenobloise

**La nécessaire coopération des acteurs.** En particulier ici devant Movable, devant l'ensemble des représentations, mais également pour avoir conduit cette politique à Grenoble, elle peut avoir une chance de gagner si tout le monde travail ensemble et de dire que ce n'est jamais fini.

**La ville de demain.** Nous la réussirons si nous acceptons de construire du logement là où il y en a besoin. Ceci constitue un vrai sujet de débats. Il faut que chacun accepte sa part de logement. Lorsqu'un maire se bat pour défendre son école, peut être que sa commune est confrontée au vieillissement de sa population ? Quand le dossier est étudié, le constat est fait qu'il n'y a pas que ce problème. Il y a un besoin de concentration de logement dans les centres-villes pour avoir des villes durables Si l'on reste dans cette idée, étant élu d'une petite commune périphérique (9 500 habitants) de celle de Grenoble, il n'est pas possible de jouer dans la cours des grands si sa propre commune ne se situe pas au cœur du dispositif aggloméré. La ville doit se construire à partir de la ville. La ville centre et sa première couronne doivent prendre la responsabilité du logement. Il me semble que les solutions entendues aujourd'hui vont dans ce sens.

**La notion de contrat.** L'avantage du contrat permet de repousser les règles de l'urbanisme, et permet de dialoguer entre élus locaux. Personnellement, la Métropole n'est peut être pas une bonne solution. Le dialogue entre élus est préférable même s'il est parfois vif à la décision d'un Président bien qu'appuyé par ses services excellents et un cabinet dévoué. Globalement, nous arrivons à nous construire quelque chose. Ceci est la richesse du travail politique. Movable est à l'image de cette richesse. Il faut que nous sachions tous la garder dans nos discussions politiques pour éviter que l'on arrive à des solutions qui tendraient à penser la cité idéale. S'il nous arrive de penser des bêtises, c'est justement ces bêtises qui au final rendent la vie agréable.