

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 « Facteur 4 et l'après Kyoto : mobilité urbaine durable et réduction des gaz à effet de serre de 20% d'ici 2020. Quelles ambitions locales et quelles mesures ? »

Actes

Mardi 13 avril 2010
Amphithéâtre Cap Sciences
Bordeaux

Introduction

Pierre Langrand – Président de Movable

Movable est le support de la conférence permanente des autorités organisatrices de transports de l'agglomération bordelaise. L'association a été créée au terme d'un processus d'une année à l'issue de laquelle les Présidents du Conseil régional d'Aquitaine, du Conseil général de la Gironde et de la Communauté urbaine ont signé un protocole d'accord pour avancer vers une approche coordonnée des besoins et des demandes de mobilité. Il s'agit de partager une vision prospective sur l'évolution des offres liées à l'évolution des besoins et des modes de vie. Chaque autorité organisatrice de transport (AOT) reste maître de son organisation et de sa politique de transport. L'objet est de porter à connaissance de l'ensemble des institutions concernées les principes et les enjeux des organisations de transports (structuration de réseau, optimisation, modes complémentaires...). Il s'agit d'une démarche innovante en France en termes de coopération et au-delà des échanges importants existants, elle est complétée par des apports d'expériences étrangères.

Chacune des AOT a des engagements à 3 – 5 ans. Notre travail se place dans un horizon de 20 – 30 ans. Il est proposé en partenariat avec l'agence d'urbanisme A'urba, un cycle de quatre séminaires pour réfléchir sur l'évolution du transport de voyageurs, du transport de marchandises...Offrir une vision exhaustive et partagée.

Respecter les objectifs de gaz à effet de serre (GES) c'est respecter la réduction de 20 % des émissions de GES à 20 ans. C'est à dire atteindre le niveau d'émission de 1990. C'est un objectif ambitieux. Est-ce crédible ? Comment y arriver ? Il y a beaucoup de pistes, c'est ce qui va être présenté entre les profils urbanisme - déplacement et l'évolution des modes de développement et leurs relations aux transports collectifs.

Grands éléments de cadrage

La part de la mobilité urbaine dans les émissions de gaz à effet de serre : tendances, effets de leviers, comparaisons avec d'autres agglomérations **Patricia Varnaison-Revolle – Chef du département déplacements durable – CERTU**

La présentation est téléchargeable sur le site de Movable.

Dans un premier temps, le regard est porté sur le poids des émissions de GES. Les transports représentent en 2005 : 27 % des émissions de GES (résidentiel 18 %, industrie et agriculture 55 %). La loi Grenelle 1 fixe l'objectif de retrouver le niveau d'émissions de GES de 1990 et le Facteur 4 fixe l'objectif de diviser par 4 le niveau d'émission de GES de 1990 en 2050. C'est ambitieux ! Des efforts très importants sont à faire dans l'amélioration des techniques (ce qui correspond à la moitié de l'effort) et d'agir sur les comportements d'autant plus que la dynamique démographique est croissante (l'autre moitié de l'effort).

Les émissions de GES se répartissent pour 74% par les voitures particulières (VP), pour 45% pour le transport de marchandise (23% véhicules utilitaires légers (VUL) et 37% poids lourds (PL)) et 1% pour les deux roues en 2005. En 1990, la répartition était pour 67% les VP, 18% VUL, 28% les PL et 0,5% pour les deux roues. L'impact des émissions liées au transport de marchandise a augmenté car les industriels ont davantage investi en recherche et développement sur les moteurs des voitures que sur ceux des camions.

Quels sont les enjeux pour les agglomérations ? En regardant le total des émissions, la mobilité urbaine représente 47% des émissions de GES et le transport de marchandise pèse de plus en plus lourdement dans ce bilan. Sur Lille entre 1998 et 2006, les émissions de GES ont augmenté de 5% (-1% transport de voyageur, +21% transport de marchandise). Il y a là un fort enjeu de travailler sur le transport de marchandise en ville, en particulier sur le dernier kilomètre parcouru. A partir des enquêtes ménages – déplacement (EMD) de Lille et de Lyon en 2006, il est possible de faire une typologie.

Déplacements	< à 3 kilomètres	Radiaux > 3 kilomètres	Périphériques > 3 kilomètres
Poids dans les déplacements	70%	18%	12%
Poids dans les kilomètres générés	28%	42%	30%

Les déplacements courts correspondent au domaine de la marche à pied et au vélo qui sont là les modes les plus pertinents. Il y a là un enjeu fort d'organisation de l'espace public.

Les déplacements radiaux ont une forte part de marché TC. Les réseaux de TC ont été construits par rapport au centre. On observe cependant une baisse de cette part de marché à partir de 5-6 kilomètres du centre. Il est nécessaire de poursuivre les investissements lourds sur ce marché, mais également d'investir dans les réseaux de bus pour ne pas décourager les nouveaux utilisateurs des TC par une saturation des réseaux.

Les déplacements périphériques sont le domaine des VP. Il y a là un enjeu de maillage des réseaux (lignes de rocade) et de densification des villes.

Plus particulièrement, pour les déplacements domicile – travail, il est observé que ces déplacements sont plus longs que les autres déplacements et que les voitures sont

généralement occupées par une seule personne. Il y a des gains potentiels sur le covoiturage et les plans de déplacement entreprise (PDE), cela marche mais il y a surtout une démarche pédagogique à faire et à entretenir.

Les leviers d’actions pour les agglomérations. A court terme, il y a un travail important à faire sur le transport de marchandise (organisation, structuration, mutualisation). C’est un véritable challenge. Le transport de voyageur doit être mieux organisé et structuré sachant que l’on ne peut pas en faire partout. Il doit être complémentaire avec la marche à pied et le vélo. Sur les déplacements domicile – travail, l’enjeu se situe principalement sur la politique de stationnement et son contrôle. A long terme, il est nécessaire de faire jouer l’articulation transport et urbanisme. Des leviers sont à actionner en continu au niveau de la pédagogie et du conseil en mobilité.

Toutefois, le déplacement le plus vertueux du point de vue des émissions de GES est celui que l’on ne fait pas ! Les enjeux évoqués prennent en compte en priorité les émissions de GES. Certains enjeux seraient différents si on avait mis en avant les volets économiques et sociaux d’une politique de mobilité durable.

Localement, quels objectifs et quels leviers d’action locaux ?

Les effets de la mobilité sur les émissions de gaz à effet de serre Pierre Baillet – CETE du Sud Ouest

La présentation est téléchargeable sur le site de Movable.

Les émissions de GES représentent 10 millions de tonnes de CO² en Aquitaine, 4 millions de tonnes en Gironde et 2 millions de tonnes sur le territoire du SCoT de l’agglomération bordelaise (Sysdau). Sur le territoire du Sysdau, il y a 2,5 millions de déplacements par la route dont 89% en interne, 9% en échange, 2% en transit.

Répartition géographique des tonnes de CO² dans le périmètre du SYSDAU

Aire géographique	% d’émission de CO ²
Intra rocade	15%
Rocade	24%
Extra rocade rive gauche	40%
Extra rocade rive droite	21%

Répartition géographique des tonnes de CO² par type d’infrastructures dans le périmètre du SYSDAU

Type d’infrastructure	% d’émission de CO ²
Rocade	24%
Autoroutes	21%
Départementales	21%
Boulevards	3%
Autres voiries	31%

Quelques enjeux : 89% des déplacements sont internes au Sysdau, 9% en échange, 2% en transit. Les déplacements internes représentent 57% des émissions de CO² et les déplacements en échange ou en transit représentent 43 % des émissions de CO². Le poids de la route est prépondérant parmi différents modes de transport. L’enjeu se situe sur les mobilités locales (VP, VUL, PL) en particulier la logistique urbaine. Il y a également un enjeu sur le trafic d’échange et de transit. Chaque jour, près de 10 000VL et près de 8 000PL

traversent l'agglomération sur l'axe Nord Sud, Europe du Nord – Espagne. La superposition de différents trafics sur les voies (en particulier autoroutières) contribue à la congestion.

Quelles tendances en 2020 ? Les émissions du Sysdau représentent 1,8 millions de tonnes de CO² en 2006 soit 1,44 millions de tonnes en 2020 si on enlève -20% pour être fidèle à l'objectif Grenelle. Quelles hypothèses pour y parvenir ? Un travail de modélisation a été effectué. Au fil de l'eau, la tendance donne une progression de +7,5% des émissions. En enlevant les effets des projets actuels favorisant le report modal, et l'apport prévisible du progrès technologique, on obtient une hausse des émissions de +3,7%.

Notons qu'à mobilité constante (croissance zéro des déplacements), avec apport du progrès technologique on obtient une baisse de -12% des émissions de CO².

Des efforts importants sont donc à produire pour arriver à l'objectif de -20% d'émission de GES en 2020.

Le développement d'un réseau de transports collectifs et les émissions de GES **Etienne Lhomet – Directeur de la Mission Tramway – Communauté urbaine de Bordeaux**

La présentation est téléchargeable sur le site de Movable.

Un exercice de modélisation a été effectué par les services de la CUB mais il ne prend pas en compte les émissions émises par le transport de marchandise. L'agglomération bordelaise est très marquée par le phénomène de rurbanisation. Les rurbains représentent 30% de la population de l'agglomération (14% à Lyon). Cet éclatement de la ville est lié à son histoire et à sa géographie. En 2008, la dynamique urbaine représente 1 million d'habitants : 170 000 dans les boulevards, 350 000 entre les boulevards et la rocade, 180 000 entre la rocade et la limite de la communauté urbaine et 300 000 dans le reste de l'aire urbaine. On retrouve le phénomène de rurbanisation dans les taux de croissance de la population par zone.

L'exercice se veut volontariste et correspond à la politique globale de la CUB d'inciter la population à revenir au centre de l'agglomération. Au fil de l'eau, en gardant les proportions de part modale, on obtient une hausse de 24% du CO² lié à l'automobile par rapport à 1999. En 2008, les rurbains produisent 57% des émissions de CO². En intra-boulevard, les déplacements sont courts et majoritairement effectués en transports en commun, en vélo ou à pied. Pour parvenir à encourager le report modal, la CUB a une politique de transport ambitieuse : 3^e phase du tramway, restructuration du réseau de bus, un projet de tram-train... La seule politique de développement d'infrastructure ne permet pas d'atteindre l'objectif d'une diminution de -20% d'émission de CO² en 2020. Mais, avec le progrès technologique, on peut y arriver.

D'un point de vue méthodologique, il faut regarder ici le changement de mode de déplacement, quel que soit le lieu d'habitation, il est vrai que ça biaise un peu le modèle.

L'état de la mobilité en 2009 : présentation des résultats de l'enquête ménages – déplacements 2009

Jean-Christophe Chadanson – Directeur d'étude – A'urba

La présentation est téléchargeable sur le site de Movable.

Deux enquêtes ont été réalisées en Gironde. La première, une Enquête Ménages – Déplacements (EMD) sur le périmètre du Sysdau élargi à quelques communes et la seconde, une Enquête « Grand Territoire » (EGT), à l'échelle du Département de la Gironde. Elles

représentent une photographie de la mobilité, et suivent la méthodologie proposée par le CERTU.

Pour comparer les EMD entre deux villes, il faut faire attention aux périmètres qui ne sont pas toujours comparables d'une ville à l'autre.

L'EMD montre que le déplacement marginal est égal à 4. C'est-à-dire qu'une personne supplémentaire est équivalente à 4 déplacements. C'est le facteur 4 inversé ! En 2009, il y a eu 3,2 millions de déplacements soit une augmentation de +11% par rapport à 1998. On observe également que les déplacements se font majoritairement à pied à l'intérieur des boulevards et en voiture au-delà. On observe une rupture de tendance car la part modale VP, bien que majoritaire est en décroissance (sur la CUB -5%, sur l'EMD -4%). Cette rupture de tendance est également observée dans les villes qui ont mis en place des transports lourds. Néanmoins l'accroissement démographique contraste cette dynamique de baisse de la part modale VP par un volume des trajets automobiles toujours en croissance.

La part modale des déplacements selon leur longueur sur l'agglomération est contrastée. La marche à pied domine les déplacements de moins de 1 km et s'effondre entre 1 et 3 kilomètres. Il y a ici un enjeu d'aménagement urbain pour favoriser ce mode doux. Un kilomètre représente ¼ d'heure de marche. La part modale des vélos est très faible jusqu'à 5 kilomètres et inexistante au-delà. La part modale des automobiles « explose » dès 1 à 2 kilomètres. Comment dissuader l'usage de la voiture sur les trajets courts ?

La marche et le vélo représentent un potentiel d'usage en comparaison avec des villes de taille équivalente. Les atouts de ces modes doux sont patents, mais restent à traduire en stratégies d'actions.

Sur le plan des comportements, on assiste à un fort développement des déplacements secondaires. Ceux sont des déplacements complexes qui relèvent à la fois la capacité d'évolution des comportements et qui nécessitent une adaptation des modes de conception et de gestion du système de déplacement.

L'intermodalité est en forte augmentation, en particulier dans l'Est de l'agglomération (peut être liée aux difficultés de traverser le fleuve). Mais il ne faut pas tout attendre d'un rabattement VP vers les TC. Par ailleurs, cela pose le positionnement des parkings relais. Il est peut être judicieux de traduire ces places de stationnement créées en places économisées au centre ville de l'agglomération.

Pour conclure, la question de la mobilité durable se pose de façon cruciale puisque 78% des kilomètres parcourus sont effectués en voiture. Or ce mode de transport constitue le premier consommateur d'énergie et le principal producteur de GES.

Table ronde n°1 : Quels objectifs et quels leviers d'actions ?

Introduction sur les objectifs quantitatifs et les leviers de la mobilité par territoire

Caroline Martin – Chargée d'étude – A'urba

La présentation est téléchargeable sur le site de Movable.

L'objet de cette présentation est d'identifier des leviers d'actions en fonction des territoires qui composent l'agglomération bordelaise. Les chiffres de références sont issus des EMD des villes concernées et sont présentés comme des objectifs potentiels. Ces derniers restent à définir sur le territoire bordelais.

Les territoires sont :

- Le centre ville – intra boulevard ;
- L'intra rocade ;
- Le reste de la Communauté urbaine de Bordeaux ;
- L'aire urbaine de Bordeaux.

Le plan climat de la Communauté urbaine de Bordeaux

Julien Cottin – Chargé de mission Agenda 21 - CUB

La présentation est téléchargeable sur le site de Movable.

L'exposé présente la méthode et la démarche entreprise par la CUB pour réaliser son plan climat-énergie.

Le Livre Vert Plan climat – énergie girondin et la question des transports et de la planification urbaine

Jean-Yves Boutet – Chargé de mission – Conseil général de la Gironde

La présentation est téléchargeable sur le site de Movable.

Les Plans Climat-Energie (PCE) ont été institués par la loi Grenelle 1 et sont obligatoire pour les collectivités de plus de 50 000 habitants. En Gironde, cela concerne le Conseil régional d'Aquitaine, le Conseil général, la Communauté urbaine de Bordeaux, la Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Sud, les villes de Bordeaux, Mérignac et de Pessac. D'autres collectivités se sont mobilisées et ont souhaité réaliser un PCE. Il s'agit du Pays de Haute Gironde et les villes de Bègles et de Talence. La loi Grenelle 2 va permettre de définir un peu mieux les objectifs d'un PCE au travers d'objectifs stratégiques pour atténuer les émissions de GES et s'adapter, de l'établissement de programme d'action, du suivi et de l'évaluation. Par ailleurs, les PCE sont des documents publics qui doivent être révisés tout les cinq ans.

En Gironde, la méthodologie employée s'inspire de la gouvernance européenne : un livre vert de concertation et un livre blanc de programmation. Ce livre blanc associera l'ensemble des partenaires consultés.

Les grandes actions se concentrent sur la lutte contre le réchauffement climatique, la réduction des GES, l'efficacité énergétique et l'objectif d'avoir 20% d'énergie renouvelable.

Actuellement, l'avancée de ce document se situe à la fin de la période de concertation.

Des technologies au service de l'environnement

Alain Besançon – Chargé de mission – ADEME

En 2050, est-ce que l'avancée des technologies permettra-elle d'atteindre l'objectif du facteur 4 ? Globalement, le développement technologique permettra d'atteindre le facteur 2 en 2025. Il s'agit ici des résultats d'une analyse comparative faite par le Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon (LET). Le facteur 4 pourrait être atteint mais avec, en plus des avancées technologiques, de plus fortes contraintes économiques et réglementaires (par une limitation des déplacements). Ainsi, on peut s'attendre à un renforcement des réglementations au niveau national et local avec de plus fortes contraintes sociales.

Le développement de technologies nouvelles ne peut se faire que sous la contrainte réglementaire au travers de deux axes. Le premier concerne la réduction de la demande énergétique des véhicules. Par ailleurs, le rapport personnel à l'automobile doit changer. On observe déjà ce changement de comportement chez les jeunes générations notamment. Le second tend à agir sur l'offre d'énergie.

La voiture électrique ne réglera pas l'importance de l'impact de l'automobile en ville. Elle s'affranchira de l'argument sur les émissions de CO². Quid des aménagements nécessaires pour obtenir une réduction des automobiles en ville.

Il faut rester prudent car les investissements à réaliser sont très lourds en termes de recherche et développement et les aménagements urbains importants (en particulier les espaces de recharge des véhicules électriques). Le bilan des biocarburants est plutôt favorable mais il y a des réserves sur l'utilisation des sols (produire pour se nourrir ou produire pour être mobile). Le développement de la voiture électrique pose le problème de l'approvisionnement en électricité (le principal frein à son développement).

Patricia Varnaison-Revolle complète l'exposé en précisant que les constructeurs automobiles développent des solutions technologiques à bord des véhicules (GPS, climatisation, essuie glace automatique...). Car ils ont bien conscience du changement qui va s'opérer.

Le rôle de la planification

Marie Récalde – Directrice du Sysdau – Syndicat mixte du schéma de cohérence territoriale de l'agglomération bordelaise

Le Scot de Bordeaux a été retenu comme un SCoT « Grenelle ». La prise en compte du facteur 4 pose beaucoup de questionnements pour sa prise en compte dans un document prospectif d'urbanisme. Dans un document de planification, il y a des contraintes réglementaires à écrire. Le code de l'urbanisme est assez clair dans les objectifs d'un développement durable des espaces et d'une réduction des énergies fossiles. Le SCoT va s'imposer aux documents d'échelon inférieur et permettra d'atteindre les objectifs de Kyoto. Par contre, nous ne savons pas comment aujourd'hui nous prendrons en compte les plans climat-énergie. Il y a là un problème d'emboîtement des différentes collectivités qui doivent réaliser un tel plan. Est-ce qu'il faut ce type de plan à l'échelle du SCoT, l'équation devient difficile ! Or, nous devons prendre en compte les trois piliers du développement durable : le développement environnemental, le développement économique et le développement social.

Actuellement le SCoT est en révision. Quelques pistes sont en réflexion (présentées ici sans ordre de priorité). La question du logement est importante. Comment augmenter l'efficacité énergétique des bâtiments ? La question des déplacements : le Grenelle nous permettra-t-il d'ouvrir de nouvelles zones constructibles sachant qu'elles généreront de nouveaux déplacements ? Du coup, doit-on organiser les villes sous l'angle de la densité ? Ce sont de vraies politiques de territoires.

La dichotomie intra – extra rocade n'est pas une bonne formule. Il faut faire un diagnostic juste et partir sur des pistes qui présentent les besoins exprimés. Il est important de prendre en compte l'extrême attractivité du territoire (+15 000 habitants par an). Or nous savons qu'un habitant supplémentaire correspond à 4 déplacements supplémentaires, il y a là matière à réfléchir sur les transports de demain. D'autant plus que nous avons des ambitions fortes de développement démographique d'où des déplacements supplémentaires. Aujourd'hui nous n'avons pas de réponse à cette question.

Pierre Langrand complète le propos en soulevant la question d'une ambition favorisant un développement urbain compatible à la réalisation de villes durables.

Marie Récalde conclut en soulignant que l'on n'a pas réglé le trafic de transit sur l'aire métropolitaine. Nous avons une obligation de répondre à cette problématique.

Des actions sur la mobilité urbaine communautaire

Pierre Brebinaud – Direction des déplacements urbains – CUB

La position de la Communauté urbaine de Bordeaux sur les déplacements urbains se situe à une période charnière dans l'évolution de la mise en œuvre des politiques au regard des problématiques soulevées par ce séminaire. Le positionnement sur une diminution de la part modale des VP a été répondu par une politique ambitieuse qui s'est traduite par la mise en œuvre du tramway. Les premiers effets ont été confirmés par les résultats de l'EMD. La première génération de réponses est passée par des investissements importants. C'est une réponse lourde et relativement couteuse. Face à de nouveaux objectifs, il faut passer à une vitesse supérieure. Aujourd'hui, il y a une convergence réglementaire des politiques publiques à travers la révision du SCoT, du PLU et du PDU. L'un des enjeux futurs est une coordination des politiques publiques. La CUB souhaite accueillir de nouveaux habitants. La gestion de l'urbanisme va être une donnée clef fondamentale pour atteindre les objectifs. Quand on analyse l'ensemble des politiques transports menées par la communauté urbaine, le volet transport de marchandises a été peu développé, comme a priori au niveau national, il faut mettre des outils en place pour de la logistique urbaine. C'est un des enjeux fondamentaux pour atteindre l'objectif du facteur 4. La question des libertés va se poser car il s'agit d'agir sur la contrainte. Globalement, il s'agit d'agir sur l'acceptabilité d'une nouvelle politique de déplacements, en offrant des alternatives crédibles à la voiture sans remettre en cause la liberté de mobilité. Il y a une dimension d'accompagnement, de comportement à structurer (communication, sensibilisation) pour éviter de tomber dans un rejet de ces politiques. En parallèle, il ne faut pas négliger la politique traditionnelle d'investissement : 3^e phase du tramway, restructuration du réseau de bus, couloirs de bus...

La Communauté urbaine a développé son territoire par des infrastructures routières. Aujourd'hui on est dans une politique d'investissement routier qui vise à une réduction de la vitesse automobile et le développement des deux roues pour offrir un maillage cohérent, lisible et structurant comme une alternative à l'automobile. Il y a également un enjeu sur le stationnement, et se pose de vraies questions en termes d'équilibre des opérations d'urbanisme : quelle place dans nos villes et quelles réponses au stationnement ? Il y a là le besoin d'une mobilisation et d'une sensibilisation des mentalités. Les réponses seront adaptées à chaque territoire selon le type de déplacement, le type de public. Les réponses seront diversifiées et différenciées.

Des actions sur la mobilité départementale

Jean Fanchon – Directeur des transports – Conseil général de la Gironde

Le réseau départemental couvre l'ensemble de la Gironde sauf le territoire de la Communauté urbaine, soit une bonne partie de l'aire urbaine de Bordeaux. Notre réseau a des caractéristiques qui intègrent les valeurs de l'équité territoriale, de service public sur

l'ensemble du territoire girondin. L'Enquête Ménage Grand Territoire (EMGT) montre que 80% des déplacements sont internes aux territoires et que 20% des déplacements sont en relation avec la Communauté urbaine.

Le débat d'aujourd'hui a des échéances lointaines, mais nous travaillons également sur des échéances brèves : reconventionnement de la délégation de service public du réseau en 2010, restructuration du plan départemental transport... Nous intégrons dans les cahiers des charges du reconventionnement des clauses sur le développement des transports en commun pour prendre des parts de marché à la voiture.

Tout en mettant en avant l'équité territoriale qui présente un équilibre fondamental du département, on peut avoir une hausse du niveau de service par des fréquences importantes sur la partie périurbaine des lignes structurantes. Nous l'avons déjà fait dans le plan transport de 2005 en proposant des fréquences à 20-30 minutes jusqu'à 20-30 kilomètres de la Communauté urbaine. La vitesse commerciale est à améliorer, mais on peut imaginer des lignes plus rapides. Aujourd'hui la vitesse commerciale est en moyenne de 40 Km/h. Le problème des ruptures de charge est également une problématique importante, il faudrait les limiter à 2, car au-delà cela devient dissuasif. La vitesse commerciale peut être améliorée sur les axes structurants (couloirs de bus, site propre, circulation sur autoroute...). Les connexions avec le réseau urbain sont également à examiner. Depuis le tram, on ne passe plus les ponts et le réseau est en connexion avec le tram aux pôles d'échanges. Il s'agit d'une construction liée à l'arrivée du tramway que l'on doit retravailler avec la CUB. Par exemple pourquoi ne pas refranchir les ponts ?

Pierre Langrand précise qu'il est très important de limiter le nombre de correspondance à 2. Mais qu'il faut examiner comment il est possible d'avoir un réseau rapide pour assurer un meilleur maillage entre les réseaux et dans tout les cas avec un temps de parcours garanti.

Jean Fanchon poursuit sur la politique tarifaire souhaitée par le Conseil général. Il est proposé de mettre en place une tarification attractive pour favoriser le report modal. Une étude a simulé les effets d'une tarification unique à 2 euros. Il est projeté une augmentation de 40% des usagers.

Un dernier levier est le transport de proximité. Le Conseil général met en place avec les Communautés de communes qui le souhaitent un service de transport à la demande.

Des pistes de réflexion sont en cours sur le rabattement des lignes sur les pôles d'échanges. Un rabattement est souhaitable quand cela apporte un avantage à l'usager. Le transport départemental peut être également un levier pour le développement de l'armature urbaine départementale.

Pour conclure, Movable est une synergie, cela permet d'avoir un point de vue plus important et en quelque sorte c'est un accélérateur de projet.

Des actions sur la mobilité régionale

Fabienne Cala – Directrice du transport de voyageur – Conseil régional d'Aquitaine

La région a la compétence des Trains Express Régionaux (Ter) sur l'ensemble de l'Aquitaine et l'exposé sera concentré sur les enjeux à venir sur le périurbain et sur l'aire périurbaine de Bordeaux. Le cadencement a été engagé en 2002 et mis en œuvre en 2008. C'est une réussite. Le cadencement ne concerne actuellement qu'une partie du réseau : la voie qui va à Arcachon et les Landes et la voie du Médoc. Il montre une grande capacité de report modal. La fréquentation a bondi de +42% et l'offre de +27%, soit +35 000 voyageurs supplémentaires. La SNCF imagine une fréquentation quatre fois supérieure des Ter en 2020, cela donne les enjeux du report modal qui est le notre.

Pierre Langrand souligne qu'aujourd'hui l'ensemble du trafic Ter représente 10% du trafic urbain.

Fabienne Cala poursuit sur la politique imaginée pour les 10 ans à venir. A terme, le Conseil régional souhaite une offre indifférenciée entre la période scolaire et les vacances, assurer un trafic identique du lundi au dimanche avec une amplitude horaire plus grande sur l'ensemble de la journée. Il y a beaucoup de travail encore à faire et en particulier dans le domaine du périurbain. La mise en œuvre du cadencement généralisé aura lieu fin 2011 sur l'ensemble du réseau pour offrir une offre coordonnée avec les autres offres de transports en commun. Il va être créé 40 trains nouveaux par jour avec pour moitié des intercitys et pour moitié de l'offre périurbaine.

Le 2^e grand enjeu, à l'horizon 2016, est l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) et du développement de l'offre périurbaine vers Coutras. Cette offre sera permise par la libéralisation de sillons sur la voie classique, les TGV emprunteront la voie nouvelle. L'objectif est d'avoir un train au ¼ d'heure ou à la ½ heure en heure de pointe. Le dernier rendez-vous attendu, et qui va obliger à une refonte de l'offre Ter à l'horizon 2018, est l'arrivée de la LGV vers Bayonne et Toulouse. Là encore, un redéploiement des Ter sur les lignes existantes va être opéré et la création d'un service dit SRGV (Ter empruntant les LGV). Soit sur la période, on assurera la création d'une centaine de trains nouveaux (60% périurbain, 40% intercity).

En parallèle, le matériel roulant va être renouvelé, et il a un impact sur les gaz à effet de serre. A l'horizon 2015, le parc de véhicule électrique sera intégralement renouvelé soit un investissement de 400 millions d'euros.

Le rôle du Ter dans les parties périurbaines est le déficit majeur des prochaines années. Ainsi on profite des capacités résiduelles des lignes classiques pour pouvoir offrir une desserte périurbaine ferrée. Des travaux vont être menés avec les collectivités concernées pour voir si il est possible d'offrir un Ter au ¼ d'heure ou à la ½ heure, en particulier confronter les offres pour évaluer le mode le plus pertinent. Les débats sont ouverts et nous y travaillons. En particulier, nous pouvons citer l'exemple du tram-train du Médoc. La région s'est engagée sur les études de réouverture du triangle des échoppes pour une liaison Pessac – Médoc.

Il faut également travailler sur l'intermodalité avec les bus et les cars sur les aspects tarification en s'appuyant sur Modalis. L'ambition de la région est de développer Modalis dans les autres agglomérations d'Aquitaine. La condition est qu'il faut revoir les conditions d'interopérabilité pour pouvoir proposer des titres de transport compatibles entre 3 ou 4 AOT et ainsi d'offrir un même titre sur l'ensemble de la chaîne de déplacement.

Un autre chantier en cours concerne l'information multimodale. Des réflexions locales sur la création de haltes sont également présentes. La halte d'Arlac va ouvrir en 2010. En suite on va renforcer Pessac Alouette avec l'arrivée du tramway. La gare Saint Louis va également être recomposée avec la mise en service du tram-train du Médoc.

Table ronde n°2 : quelles réponses pour quels territoires

Les actions communautaires

Gérard Chausset – Vice président de la Communauté urbaine de Bordeaux en charge des transports de demain

Nous avons aujourd'hui un ensemble de solutions possibles. Ce qui manque c'est la mise en place de ces mesures simultanément et massifiée. Après on parle des contraintes et là il y a trois mesures : réduire l'usage de la voiture, réduire l'usage de la voiture et réduire l'usage de la voiture. Il va en falloir passer par là et il est nécessaire de stopper les investissements principaux de la route car c'est 97% des émissions de CO². Donc si on investit toujours dans les routes, on ne va pas réduire les CO². Pour réduire les CO², il faut réduire les investissements et mettre plus de contraintes. Cela est à mon sens la base de la politique.

Comment s'organiser un peu différemment ? Il est observable que le Conseil général, la Communauté urbaine qui ont des compétences transports qui s'arrêtent à des frontières. Il faut à terme envisager une structure quel que soit la forme : un syndicat mixte, une délégation de compétence, une structure qui gère l'ensemble des déplacements et des transports et de la mobilité sur l'ensemble du département de la Gironde. Aujourd'hui, il y a des instruments juridiques qui sont possibles, il faut y penser. On aura alors une véritable chaîne de déplacement. Le transport en Gironde va à 90% sur la CUB. C'est une proposition qui est mise au débat et il faut une politique plus volontariste.

Les actions départementales

Max Jean-Jean – Président de la commission transport – Conseiller général de la Gironde

La Métropole risque d'amputer le Conseil général d'une partie des transports de l'aire bordelaise, peut être qu'une structure comme l'évoque Monsieur Chausset est une solution mais elle pose des problèmes d'organisation.

Ne plus investir sur les routes c'est bien, mais il faut inviter à limiter l'étalement urbain, actuellement des gens quittent Bordeaux et viennent habiter dans le bourgeois, le blayais car ils ne trouvent pas de logement dans l'agglomération. Au Conseil général, on souhaite intervenir en proposant des solutions de transport pour mailler le territoire.

Mouvable peut améliorer la coordination entre les autorités organisatrices de transport.

Les actions régionales

Daniel Province – Directeur des infrastructures et des transports durables – Conseil régional d'Aquitaine

Mouvable pour la Région, nous y croyons. C'était d'ailleurs un des points forts du Schéma régional d'infrastructures, des transports et de l'intermodalité (SRIT). Actuellement nous essayons de créer une conférence des AOT d'Aquitaine. D'autres agglomérations ont la même démarche : plateforme de la mobilité à Bayonne, PDU à Périgueux.

Le problème du réseau ferroviaire, c'est qu'il est un outil peu facile à manier. Il a fallu se l'approprier à l'issue de la décentralisation. En décembre, Alain Rousset a fait voter un Plan Rail pour investir sur les infrastructures de proximité. Ce Plan Rail est de 146 millions d'euros auxquels ont été ajoutés 85 millions d'euros supplémentaires pour lancer un complément qui permettra de refaire quelques lignes en Aquitaine (contrat de projet État – Région).

L'objectif 2020, c'est 500 millions d'euros d'investissement. Réseau Ferré de France (RFF) effectue en parallèle des travaux sur l'axe Bordeaux – Hendaye. Ce paquet ferroviaire est inscrit dans un contexte peu favorable du Bouchon ferroviaire de Bordeaux, les travaux de la LGV Bordeaux – Tours qui commencent et le projet Bordeaux – Espagne / Bordeaux – Toulouse. Cela nous donne des perspectives pour avoir un réseau plus structurant. L'objectif c'est de pouvoir avoir les possibilités de relier toutes les villes d'Aquitaine toutes les heures en une heure. Du matériel est en cours d'acquisition. Nous allons créer des circulations supplémentaires, pour autant, on ne va pas démultiplier sur tous les corridors. Le déficit d'exploitation correspond déjà à 100 millions d'euros. Cette articulation va progressivement se structurer sur le cadencement. Nous constatons que cela organise un peu mieux les choses : la régularité est meilleure sur les lignes cadencées.

La problématique soulevée du syndicat mixte concerne peu la Région. Elle peut y aller sauf que les trains ne peuvent pas être isolés dans un syndicat mixte. Le réseau ne le permet pas sur les grands axes Paris – Madrid et Paris – Bordeaux – Toulouse. Ensuite il peut y avoir des lignes dédiées en particulier la ligne de ceinture.

Movable constitue un bon départ.

Max Jean-Jean revient sur le sujet du syndicat mixte. Il précise que c'est bien le Conseil Général qui rabat sur les gares via des lignes régulières. Nous apportons du transport à la demande avec les Communautés de communes dont nous partageons à part égale le déficit d'exploitation.

Pierre Langrand synthétise. On est bien ici dans ce qui est évoqué et en particulier dans le réseau maillé. Cela veut dire que sur le réseau structurant, un certain nombre de points est en correspondance lourde, multimodale. Ces points sont de plus en plus nombreux et devraient avec la résorption du bouchon ferroviaire offrir des opportunités plus importantes de desserte. Par exemple, une personne venant de Libourne pour aller à Bordeaux Mériadeck descendra à la gare de Cenon plutôt qu'à la gare Saint Jean. Tout ce schéma d'organisation permettra à terme d'aller d'un point A à un point B le plus rapidement possible, d'autant plus si l'on souhaite atteindre l'objectif d'offrir un nombre de correspondance limité et un temps de transport garanti. Chaque réseau doit être articulé avec les autres réseaux à plusieurs reprises.

Le rôle de la gare Saint Jean est d'assurer les correspondances avec le réseau Grandes Lignes (TGV, Teoz, Trains de nuit). Les correspondances Ter intercity, Ter périurbain se feront en maillage. La formule du cadencement « toutes les heures un train pour aller quelque part » est intéressante car vous n'avez plus besoin de connaître les horaires.

Débat avec le public

Jean Marieu demande si une enquête ménage est réalisée sur l'ensemble du territoire de la Gironde. Il souhaite savoir s'il y a une analyse de la mobilité selon les clivages sociaux. Enfin il s'interroge sur les chiffres mentionnés : tarification à 2 euros, 500 millions d'investissement, est-ce que les collectivités se placent sous la forte contrainte budgétaire dans laquelle nous sommes ?

Jean-Christophe Chadanson précise que le volet départemental de l'EMD s'appelle l'Enquête Grand Territoire. Elle porte sur l'ensemble du territoire girondin à l'exclusion du territoire couvert par l'EMD. Nous sommes actuellement dans la validation statistique du rapprochement de ces deux enquêtes.

Etienne Lhommet précise les choix de la CUB. Le financement de la 3^e phase est acté. La CUB a la capacité de la financer à condition d'avoir l'assurance de garder des recettes

fiscales. Sur le réseau TBC, le délégataire s'est engagé sur les recettes par une fréquentation annuelle de 34 millions de voyageurs. Pour y parvenir, la CUB s'est engagée à améliorer le réseau de bus. La part de marché tramway représente 62% et celle des bus 48%, avec le nouveau réseau la part de marché se situerait à 59%, mais cela reste à confirmer. Il est clair que cela pose la problématique du financement global du système de transport. Une organisation plus large permettrait d'avoir une assiette fiscale plus large du Versement Transport (VT), car l'assiette actuelle porte uniquement sur les entreprises présentes sur le territoire de la CUB.

Pierre Langrand précise que Movable n'a pas vocation à parler des enjeux financiers des réseaux de transport. Par contre, on mesure les difficultés actuelles des réseaux car les enjeux d'investissement portent sur des durées longues (60-100 ans). Movable est le cadre d'une proposition d'une vision de long terme, ensuite les acteurs concernés (collectivités et acteurs économiques) peuvent en déduire leurs axes de contribution.

Pierre Ducout – Maire de Cestas – Président de la Communauté de commune de Cestas – Canéjan – précise qu'il n'a pas de raison actuellement d'élargir l'assiette du VT car l'offre de transport dans la partie périurbaine est faible. Il serait difficile de justifier la mise en place du VT par l'offre actuelle. Par contre, il propose la piste du covoiturage. Il se félicite que les parkings relais fonctionnent bien. Une discussion va être menée avec la CUB et le Département autour de la réorganisation des transports en lien avec la 3^e phase du tramway.

Gérard Chausset informe que le VT additionnel dans un syndicat mixte est de 0,5%. C'est une possibilité qui pourrait permettre d'abonder le financement de parkings relais. Il confirme son intérêt et qu'il s'agit bien là d'une forme d'engagement politique qui peut être pris. Il précise que dans ce département il y a beaucoup de structures dans beaucoup de domaines mais peu sont à l'échelle du département.

Max Jean-Jean complète le propos en soulignant que le livre blanc en gestation permettra d'avoir une vision complète des déplacements à l'échelle du département. Il se dit favorable à la mise en place d'une structure coordinatrice.

Conclusion

Pierre Langrand – Président de Movable

Respecter les objectifs du Grenelle est un objectif ambitieux. Dans le contexte de la situation locale, cet objectif est d'autant plus ambitieux que le département est attractif démographiquement et que les agglomérations sont en croissance urbaine. Cet apport d'une nouvelle population nous impose un effort, une ambition supplémentaire à avoir pour respecter les objectifs visant à une diminution des émissions de gaz à effet de serre.

Le débat de ce jour porte sur les émissions de GES, mais il faut prendre en compte les dimensions sociales et économiques. C'est aux politiques d'arbitrer.

Il est nécessaire que l'on se constitue un corpus de quelques indicateurs communs pour analyser et parler conjointement avec les mêmes termes sur ce sujet. Ce travail peut être fait dans le cadre de Movable.

Le regard environnemental des GES et des transports collectifs change. Nous passons d'une vision statique à une vision dynamique. Par exemple, il est plus important de constater les kilomètres parcourus que la vision classique du nombre de déplacement.

Il y a une certaine urgence à traiter de façon différenciée les déplacements selon une typologie kilométrique :

- Les déplacements de moins de 1 kilomètre ;
- Les déplacements de 1 à 5 kilomètres ;
- Les déplacements de 5 à 20 kilomètres.

Ces déplacements ne sont pas réglés de la même façon et les réponses à apporter sont différentes en particulier en termes d'offre de transport.

Le transport de marchandise, les PDU et les PDE sont également des enjeux importants.

L'évolution des réseaux est aussi essentielle pour trouver un équilibre à travers la simplicité de l'usage (cadencement, coût, tarification, confort, temps, vitesse...) pour être compétitif et performant face à la voiture. En même temps, il faut mettre quelques freins vis-à-vis de la voiture, essentiellement en ville.