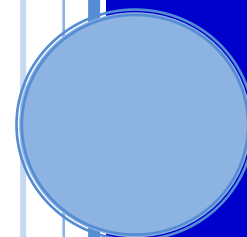


MOUVABLE

MOBILITE URBAINE VERTE DE L'AGGLOMERATION BORDELAISE

Rapport d'activité 2010

*Association support de la Conférence permanente des autorités
organisatrices de transports de l'agglomération bordelaise.*



SOMMAIRE

2010 : calendrier des activités	3
Fiche d'identité :	4
Composition des instances	5
Les missions de mouvable	6
Une organisation au service de l'intermodalité.....	7
Renforcer un partenariat durable	9
Synthèse des séminaires et rencontres 2010.....	11

2010 : CALENDRIER DES ACTIVITES

DECEMBRE 2009

- Assemblée générale constitutive
- Conseil d'administration : élection du Bureau

JANVIER 2010

- Conseil d'administration : programme d'action 2010
- Emménagement dans les locaux de Mériadeck

MARS 2010

- Conseil d'administration : recrutement du chargé de mission
- Lancement du partenariat avec le journal Sud-Ouest

AVRIL 2010

- Séminaire « Facteur 4 et l'après Kyoto : mobilité urbaine durable et réduction des gaz à effet de serre de 20 % d'ici 2020 » en partenariat avec l'Ademe

MAI 2010

- Conseil d'administration : accueil des nouveaux représentants du Conseil régional, information budgétaire semestrielle
- Séminaire « planification et mobilité : quelle articulation dans les SCoT ? » en partenariat avec le Sysdau

JUIN 2010

- Intervention au forum « tram-train » Alstom-SNCF (Valenciennes)
- Réunion technique « tram-train »
- Intervention à la 6^e rencontre du transport régional (Tours)

SEPTEMBRE 2010

- Réunion en partenariat avec le CAUE de la Gironde sur les déplacements de courte distance
- Intervention au Plan Climat Energie de la Communauté urbaine de Bordeaux
- Intervention au Plan Climat Energie du Pays de la Haute Gironde
- Intervention au lancement du Plan Climat Energie du Conseil général de la Gironde – table ronde transport

OCTOBRE 2010

- Conseil d'administration : fonctionnement de l'association
- Séminaire « articulation des réseaux de transports »
- Audition de Movable par la Commission « Intermodalité et périurbain » du GART

NOVEMBRE 2010

- Assemblée générale extraordinaire : vote du budget modificatif 2010, du budget prévisionnel 2011 et des cotisations 2011
- Séminaire « évolution des rythmes de vie et ses effets sur les pratiques de déplacements »
- Intervention au colloque du Gart « les nouveaux outils de l'intermodalité » (Chalon en Champagne)
- Intervention aux rencontres Champlain-Montaigne 2010 : le développement durable en action (Bordeaux)
- Publication du supplément Sud-Ouest sur les déplacements en Gironde

DECEMBRE 2010

- Préparation de la Conférence des autorités organisatrices des transports de

MOUVABLE

MOBILITE URBAINE VERTE DE L'AGGLOMERATION BORDELAISE

L'association Movable a été initiée par la signature d'un protocole du 9 avril 2009 pour répondre à l'exigence environnementale et aller vers un « droit à la mobilité » pour tous, entre le [Conseil régional d'Aquitaine](#), le [Conseil général de la Gironde](#) et la [Communauté urbaine de Bordeaux](#).

Les trois collectivités, se sont engagées dans le développement des transports collectifs par une [coopération active](#) depuis de nombreuses années mais [renforcée](#) par la [création d'une Conférence per-](#)

[manente des autorités organisatrices de transport de l'agglomération bordelaise](#). Il s'agit d'avoir une approche globale pour répondre à de nouveaux défis.

Movable a été créée le 10 décembre 2009, suite à l'Assemblée générale constitutive réunie le 8 décembre 2009. Le présent rapport constitue le premier rapport d'activité de l'association Movable.

Le Président
Pierre Langrand

FICHE D'IDENTITE :

Nom : MObilité Urbaine Verte de d'Agglomération BordeLaisE

Créée le 8 décembre 2009 à Bordeaux

Enregistrement en préfecture n° : W332009645 en date du 10 décembre 2009

SIRET : 519 734 271 000 17

APE : 9499 Z

RIB : 13335 00301 08000319116 26

Téléphone et Fax : 05.56.24.43.93

Site Internet : www.movable.fr

Siège social et adresse postale:

Hôtel de la Communauté urbaine de Bordeaux

Esplanade Charles de Gaulle

33076 Bordeaux cedex

Locaux :

Tour Aquitaine

Rue du Corps Frans Pommiès

33000 Bordeaux

(en face de l'immeuble « Gironde » et adjacent à la bibliothèque Mériadeck)

COMPOSITION DES INSTANCES

Assemblée générale

Conseil régional d'Aquitaine¹

Philippe Buisson²

Henri Houdebert²

Jean-Louis Carrere (suppléant)²

Emmanuel Español (suppléant)²

Isabelle Boudineau*

Patrick Du Fau de Lamothe*

Conseil général de la Gironde

Michel Frouin*

Max Jean-Jean*

Gilles Savary (suppléant)

Communauté urbaine de Bordeaux

Gérard Chausset*

Jean-Marc Gaüzère*

Christophe Duprat (suppléant)

Michel Olivier (suppléant)

Personnes qualifiées

Christian Broucaret

Claude Kirchner

Pierre Langrand (Président)*

Jean-Marc Offner *

Conseil de Mobilité

Membres de l'Assemblée générale

Conseil régional d'Aquitaine

Conseil général de la Gironde

Communauté urbaine de Bordeaux

Personnes Qualifiées

Ademe

Aéroport de Bordeaux Mérignac

A'urba – Agence d'urbanisme de

Bordeaux

Arc en rêve

Cartrans

CETE du Sud-Ouest

Conseil de développement durable (CUB)

DDTM Gironde

DREAL Aquitaine

FNAUT Aquitaine

FNTV Nord Aquitaine

Grand port maritime de Bordeaux

Keolis Bordeaux

Réseau Ferré de France

SNCF

Sysdau

* Membre du Conseil d'administration

¹ Suite aux élections régionales du 14 et 21 mars 2010, il y a eu un renouvellement des représentants du Conseil régional d'Aquitaine.

² Jusqu'au 21 mars 2010

LES MISSIONS DE MOUVABLE

La mission principale de Movable est d'assurer le fonctionnement de la Conférence permanente des autorités organisatrices de transports de l'agglomération bordelaise.

Les collectivités concernées sont, en application de la loi d'orientation sur les transports intérieurs (1982), le Conseil régional d'Aquitaine, en charge du réseau Ter Aquitaine, le Conseil général de la Gironde, en charge du réseau TransGironde, et la Communauté urbaine de Bordeaux, en charge du réseau TBC.

L'objectif de Movable est de coordonner les politiques des trois collectivités dans le but d'établir un « droit à la mobilité » par la proposition d'une offre de transports et de services de mobilité globale et cohérente.

Pour ce faire, elle est un lieu de coordination des réflexions prospectives relatives à la mobilité, un centre de ressources et de débats, un lieu d'échanges sur les grands projets de déplacements, un lieu de diffusion d'une culture de la mobilité, un centre de veille sur les évolutions des pratiques et enfin un lieu d'analyse, d'expertise et de proposition en matière d'intermodalité.

UNE ORGANISATION AU SERVICE DE L'INTERMODALITE

Bien qu'ayant moins d'une année réelle de fonctionnement, Movable a montré que la démarche voulue par les trois exécutifs répondait à une vraie attente et suscitait l'intérêt.

Movable est le support de la conférence permanente des autorités organisatrices de transports de l'agglomération bordelaise.

La conférence permanente des AOT est composée des 3 présidents, en présence des Vice-présidents transports et des membres du CA de Movable.

Elle se réunit au moins une fois par an pour examiner le rapport annuel des actions menées en faveur de l'intermodalité, et des objectifs prioritaires à atteindre. Elle oriente les choix des dossiers d'intermodalité. Elle donne ainsi un cadre au programme d'activité de Movable.

Le Conseil d'Administration de Movable, au-delà des questions relatives à l'administration de l'association, se réunit pour évoquer les dossiers d'intermodalité présentés par les AOT. Cet examen facultatif, ne se substitue pas aux comités propres à chaque AOT.

Cet examen intervient à l'initiative de l'AOT lorsque les dossiers arrivent de préférence en phase « validation et approbation ».

L'examen ne porte que sur les aspects d'interrelations entre les réseaux, l'intermodalité et le « droit à la mobilité ». Il est consultatif et ne déroge pas au respect des prérogatives et maîtrise d'ouvrage propres à chaque AOT, et de leur libre administration.

Les AOT saisissent Movable des dossiers qu'elles souhaitent présenter.

Les dossiers sont étudiés avant présentation au CA, en CRT.

Le conseil de mobilité qui réunit les acteurs des transports et les élus membres des commissions transports et déplacements des AOT est une instance d'information, et de diffusion de la culture de la mobilité. Les AO y présentent les dossiers validés et les projets au fur et à mesure de leur avancement approuvé.

L'exercice 2010, marqué par la création en décembre 2009 et l'installation de l'association, Movable a trouvé un rythme de fonctionnement actif et productif.

L'Assemblée générale constitutive du 8 décembre 2009 a traduit la volonté d'assurer un fonctionnement quotidien de la conférence permanente des autorités organisatrices de transports de l'agglomération bordelaise.

Une Assemblée générale extraordinaire, le 10 novembre 2010, programmée lors de l'Assemblée constitutive a permis de faire état du fonctionnement de l'association après 9 mois de fonctionnement.

En parallèle, six Conseil d'administration ont été convoqués.

Un Conseil de Mobilité a eu lieu le 10 mars 2010. Il avait pour thème l'urbanisme et les enquête déplacement. En raison des séminaires, le Conseil de mobilité n'a été convoqué qu'une seule fois en 2010.

RENFORCER UN PARTENARIAT DURABLE

L'année 2010, année de mise en route, a vu des réalisations non négligeables.

L'initiative locale de Movable représente une nouvelle forme de coopération entre collectivités locales. Cette forme, inédite dans le secteur des transports, a retenu l'attention du GART avec lequel un solide partenariat a été construit. Movable participe à leur Commission Intermodalité et Périurbain. Par ailleurs, d'autres partenariats ont été noués avec le Certu et l'association des villes cyclables notamment.

Localement, Movable a poursuivi la réflexion sur l'interconnexion des réseaux de transports de l'agglomération bordelaise. Pour ce faire, un partenariat avec l'A'urba, l'Ademe, le Sysdau et le journal Sud-ouest a été noué pour débattre des initiatives locales, nationales ou étrangères, de stratégies de long terme sur l'évolution des réseaux et des attentes des mobilités face aux défis et aux orientations affichées. Cette réflexion a donné lieu à quatre séminaires. Les documents relatifs à ces manifestations sont disponibles sur le site Internet de l'association.

Cette réflexion sur l'articulation des réseaux de transport sera poursuivie en 2011 et viendra s'articuler sur la poursuite des réflexions élaborées par le Schéma régional des infrastructures, des transports et de l'intermodalité (SRIT), le Livre Blanc transports et urbanisme du Conseil général et le Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM) de la Communauté urbaine.

Elle se concrétisera par un document « Principe d'interconnexion des réseaux de transport de l'agglomération bordelaise » réalisé en partenariat avec l'A'urba. Il s'établit dans une vision prospective de long terme au-delà de 2030.

Movable participe également à des groupes de travail pilotés par les collectivités en particulier celui sur les données des enquêtes ménages-déplacements (EMD et Grand Territoire (EGT) et celui sur le deuxième appel à projet suite au Grenelle de l'environnement.

Techniquement, une rencontre sur la notion de tram-train a permis de s'approprier un sujet complexe qui peut être une solution envisageable pour l'agglomération. Elle constitue une réponse singulière et pourrait correspondre à certains enjeux urbains et périurbains. Néanmoins, la situation de l'agglomération bordelaise au cœur d'une étoile ferroviaire Grandes Lignes internationale TGV et fret limite le champ d'action de cette solution. Les documents supports de cette réunion sont consultables sur le site Internet de Movable.

Accompagnant les collectivités locales, Movable a été sollicité pour son expertise en transport dans différents travaux prospectifs tels que les Plans Climat-Energie (CUB, CG33, Haute Gironde), et lors de différentes manifestations comme les Rencontres Champlain-Montaigne et Bordeaux Métropole 3.0.

Movable a été également à l'initiative, en collaboration avec le CAUE de la Gironde, d'une réunion technique sur les déplacements de proximité, de courte distance. Il s'agissait de soulever une réflexion sur les formes urbaines permettant la réalisation des déplacements de proximité en modes doux.

La pérennité du partenariat entre les trois collectivités pendant cette première année de fonctionnement de Movable se renforce et participe au développement coordonné des offres de transports.

SYNTHESE DES SEMINAIRES ET RENCONTRES 2010

Les rencontres réalisées en 2010 constituent un point départ pour la rédaction d'un document présentant des principes d'interconnexion des réseaux de transports de l'agglomération bordelaise. Ce travail a pour objectif d'appréhender les frontières des documents prospectifs que sont le Schéma régional des infrastructures, des transports et de l'intermodalité (SRIT), le Livre blanc des mobilités départemental, et le Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM). Il sera réalisé dans le cadre des contrats partenariaux entre l'A'urba et les collectivités locales.

Quatre séminaires ont engagé ce travail de réflexion. Ils avaient pour thème l'environnement, l'urbanisme, les transports et la société. Ces quatre clefs d'entrée ont permis de soulever des idées qui devront être affinées en vue de proposer un champ de solutions possibles. Ces idées peuvent être regroupées à travers trois ensembles thématiques.

- L'organisation des déplacements doit se concevoir comme un ensemble de solutions hiérarchisées et organisées spatialement. Ce constat répond à la logique environnementale et à la performance des différents réseaux de transports ;
 - Les contrats multipartenariaux liés à des projets (pôles, gares, axe) peuvent apporter une réponse fonctionnelle au développement des réseaux de transports en lien avec l'aménagement et le développement local ;
 - La chaîne de déplacement doit être pensée en tant que telle, de manière à faciliter le choix des usagers et les guider dans leur choix de déplacement. Il s'agit d'adapter les transports aux rythmes de vie de la population.
- **Le premier séminaire, en partenariat avec l'ADEME, « facteur 4 et l'après Kyoto » qui s'est déroulé le 13 avril 2010 a mis en évidence que les objectifs de réductions de gaz à effet de serre sont très ambitieux mais cependant atteignables, même si dans le contexte bordelais, ces objectifs seront plus difficiles à mettre en œuvre dans la mesure où l'attractivité de la Gironde se traduit par une croissance démographique importante.**

Cette croissance démographique est génératrice de trafics supplémentaires contributeurs d'émissions de gaz à effet de serre, ce qui ne permet pas de constater dans les enquêtes déplacements de baisse significative des circulations automobiles.

Une réflexion doit être menée pour que soient intégrés dans les statistiques non seulement le nombre de déplacements effectués mais également les kilomètres parcourus. Le débat a rappelé que le développement durable est à prendre en compte dans ses trois dimensions : sociale, économique et environnementale. Cette prise en compte environnementale dans les

transports en commun souligne un changement de regard apporté à la mobilité et aux déplacements.

Diverses interventions ont mis en avant certaines données fortes, dont le débat a souligné l'importance et qui ont été posées comme futurs axes de travail et de réflexion:

- Les déplacements de moins de 3 kilomètres représentent 70 % des déplacements et représentent 28 % des kilomètres parcourus. Reconquérir ces déplacements par des modes doux (marche, vélo), particulièrement en périphérie urbaine est un enjeu fort.
- Les déplacements radiaux (centre <-> périphérie) représentent 18 % des déplacements et 42 % des kilomètres parcourus. Quelle offre de mobilité doit être proposée (transports en commun, covoiturage...) pour répondre aux besoins ?
- Les déplacements périphériques (de périphérie à périphérie) représentent 12 % des déplacements et 30 % des kilomètres parcourus. Ils sont essentiellement effectués en voiture. Quelle forme d'organisation des transports en commun peut-elle permettre une baisse de l'usage de la voiture ? Comment limiter le nombre de correspondances nécessaires ? Comment améliorer le maillage et la complémentarité des réseaux ?

➤ **Le second séminaire, en partenariat avec le Sysdau, « planification et mobilité » du 25 mai 2010 a confirmé que la ville concentre beaucoup de déplacements, or nombreux sont ceux qui pourraient être effectués par des modes doux.**

Le concept de « ville de courte distance » a été développé. Cette « ville de courte distance » qui nécessite en particulier dans le périurbain, que soient réalisés des aménagements urbains favorables au vélo et à la marche à pied. C'est une exigence pour faire des villes des villes durables.

Le débat a également souligné que la contractualisation entre les acteurs est une des conditions de réussite. La contractualisation peut revêtir plusieurs formes : contrats d'axe, contrats de pôle, engagements réciproques... Elle permet de définir et de partager les enjeux d'aménagement et ainsi de coordonner le développement des politiques transports avec les politiques urbaines, par exemple, la préservation des coulées vertes, l'aménagement des centres-bourgs, la production de logements, d'équipements et de services, le développement économique et commercial.

Les échanges ont insisté sur la nécessité l'analyse et l'application globale et concertée de solutions diverses perçues dès lors non comme des solutions antagonistes ou concurrentielles mais comme des éléments complémentaires participants à une offre globale de la mobilité. Il s'agit d'avoir une lecture transversale du projet. L'accent a également été mis sur le rôle des gares et des arrêts sur les réseaux express dont l'aménagement permet de promouvoir un maillage territorial par un réseau de villes et ainsi de contribuer à mettre fin au mitage urbain par le renforcement et l'affirmation de polarités. En ce sens la volonté d'accueillir sur la CUB une grande part de la croissance urbaine avec l'offre d'habitat diversi-

fié correspondante est à regarder comme une opportunité pour permettre aux villes périphériques de mieux maîtriser leur développement.

Marc Baietto (Président de Grenoble Alpes Métropole) concluait ainsi en soulignant qu'une convergence des outils de planification est nécessaire. Enfin il poursuivait en précisant que la notion de contrat est un avantage car il permet le dialogue entre les élus qui est un élément de la richesse du débat politique.

- **Le troisième séminaire « articulation des réseaux de transport : quels dispositifs d'intégration ? » du 15 octobre 2010 a confirmé que les réseaux de transport au sein d'une agglomération doivent se concevoir globalement, l'utilisateur adaptant sa pratique à l'offre globale.**

Les objectifs de l'intermodalité permettent d'offrir un ensemble de solutions sans distinction entre les modes pour permettre le trajet le plus avantageux au travers d'une organisation des flux dans l'espace et le temps.

Les systèmes d'information multimodales, la billettique et l'harmonisation tarifaire contribuent à cette fluidité entre réseaux et de simplification pour l'utilisateur.

L'organisation de l'aménagement de l'espace doit se faire en étroite relation avec les réseaux de transport. Ils constituent une interaction forte et ces deux sujets ne peuvent être traités l'un sans l'autre, en parallèle des questions foncières et financières. Cette conjonction ne peut écarter la question du stationnement et du positionnement des parkings. Le positionnement des services à proximité des pôles de transports a un impact sur le fonctionnement urbain et le lien social.

La hiérarchisation des réseaux (réseau rapide et réseau de proximité) doit permettre la perméabilité des frontières institutionnelles. Les réseaux doivent être plus fluides (temps de transport, accessibilité) afin de proposer un schéma cohérent aux usagers. La question de l'affichage du réseau est ainsi soulevée, comment offrir une réponse claire et identifiable ?

La réponse institutionnelle doit être un outil au service de projets. Elle doit s'adapter mais n'est pas un préalable à la réalisation de ces derniers.

- **Le quatrième séminaire « Evolution des modes de vie et ses effets sur les pratiques de déplacement » du 15 novembre 2010 a montré l'importance du passage de la notion de transport à celle de mobilité.**

La succession des temps qui rythmaient traditionnellement la journée se substitue de plus en plus à la notion du « vivre mobile » dans laquelle le temps de déplacement se vit dans une complexité de fonctions. Le rythme de la ville et le rythme de vie doivent battre au diapason.

Le panel des pratiques de transport permet d'offrir une variation de solutions de mobilité à partir d'un seul mode. Ainsi la voiture permet, certes le transport privé, mais également le covoiturage, l'autopartage, la location, le taxi.

La marche est déclinée au travers des pédibus pour aller à l'école, de la marche santé, des promenades... Quant au vélo, les mobilités évoluent à travers le vélo ou les vélos personnels, la location de vélo, les vélos en libre service, vélibus...

Ces ensembles de pratiques possibles sont des outils pour les évolutions des politiques publiques qui se diversifient dans les offres de transports. Ces politiques encouragent l'usage de modes alternatifs et les transports en commun et dans le même temps elles nécessitent de contrarier la voiture (voies, stationnement...). Cette contrainte sur l'usage des voitures pose parfois la question de l'acceptabilité de mesures par les populations. Mais l'usager a besoin d'être guidé, accompagné dans son cheminement entre ces modes de mobilité qui doivent s'adapter à sa demande immédiate.

Ces nouvelles formes de mobilité atténuent la frontière entre les champs d'intervention de la puissance publique et l'initiative privée.

Le séminaire a également mis en avant l'importance du partage de l'espace dédié au transport afin de rendre attractif les transports en commun et les nouvelles formes de mobilité (site propre, voie dédiée...) qui doivent être simples et attractives.

Le besoin de mieux comprendre les phénomènes est apparu à nouveau comme important (cf. séminaire 1), tout comme de parler le même langage. Ceci rend nécessaire de disposer d'outils statistiques et une coordination des données des réseaux.

➤ **La rencontre « tram-train » du 15 juin 2010 a permis de faire une comparaison entre les différents systèmes de tram-train possibles et d'acquérir un vocabulaire commun.**

La comparaison des différents systèmes de transport ferrés en milieu urbain montre que les trams et les Ter qui ont des capacités de transports différentes et évoluent dans un contexte différent : stations/gares, marche à vue/cantonnement, cadencement, vitesse peuvent néanmoins en heure de pointe avoir des capacités presque équivalente.

Le tram-train apparaît comme une solution intéressante particulièrement aux approches des gares et en périurbain, mais pour être mis en œuvre, il faut des conditions acceptables et lever encore de nombreux obstacles réglementaires, de formation, d'autorités organisatrices et techniques.

Les différents réseaux de trams-trains européens ont été présentés. Il a été mis en évidence l'importance des décisions à prendre dès la création d'un réseau de tram pour pouvoir le compléter ultérieurement avec des trams-trains. Ce constat a été mis en avant par les exemples de Karlsruhe et de Mulhouse. Daniel Leggeri (Vice-président en charge des transports – Mulhouse Alsace Agglomération) concluait sur les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre du tram-train à Mulhouse.