**Le SDODM, la révolution douce de la CUB**

Une délibération votée à l’unanimité est quasiment passée inaperçue lors du dernier conseil du 29 Avril, le SDODM, le schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitain.

**Cet acte politique pourtant transformera nos habitudes et donne à l’agglomération une feuille de route ambitieuse.**

**Le contexte**

Le SDODM s’inscrit dans l’histoire de la planification des transports de l’agglomération avec le souci de concilier à la fois le développement des transports avec le développement urbain et d’optimiser le réseau actuel de transports en communs.

Il marque, en cela, un tournant dans l’approche des transports. Le schéma directeur des déplacements communautaires (SDDUC) de 1996 démontrait qu’il était possible d’insérer un transport performant de surface tout en permettant aux autres modes de déplacements de coexister.

Les 1ère et 2ème phases du tramway sont alors réalisées pour desservir les grands pôles générateurs de déplacements que sont la gare Saint-Jean, le Campus ou le CHU et soutenir les projets urbains développés dans les centres villes. Cette même logique anime les extensions du tramway.

Si le Tramway est un véritable succès, les enquêtes récentes ont démontré que la bataille de la mobilité durable n’était pas gagnée. La voiture solo à de beaux restes et notre agglomération à un taux d’utilisation de la voiture parmi les plus élevés des grandes agglomérations. Le réseau de bus est resté englué dans la circulation, le vélo progresse peu en dehors de Bordeaux centre de surcroit la voirie est peu accueillante pour le piéton. Pour rappel, malgré les 44 km de tramway, 50 % des déplacements en voiture le sont pour des parcours inférieur à 3 km, distance acceptable pourtant en Bus, à vélo ou en marchant selon le besoin.

Autre donnée incontournable, au-delà des enjeux liés à la pollution, à la qualité de l’air et à la réduction des gaz à effet de serre, c’est celle de la démographie liée au vieillissement de la population, 14 millions soit 22 % de la population actuelle et 33 % en 2050. Ce phénomène incontournable amène obligatoirement à réfléchir à la mobilité et aux besoins de report modal des séniors vers les transports collectifs si on veut garantir un droit à la mobilité à tous les âges. Autres données à mettre en perspective, si les 200 mille habitants supplémentaires prévus de notre future agglomération millionnaire en 2030 ont le même taux d’utilisation de la voiture, même électrique, nous connaîtrons un Bordeaux thrombose, à moins de repousser les murs et les façades du patrimoine de l’UNESCO !

C’est pourquoi le SDODM se propose de relire le réseau de transports au regard du développement urbain de l’agglomération pour parvenir à synchroniser les rythmes de construction avec le niveau de desserte dans une logique d’urbanisme négocié et de compléter le maillage du réseau de transport pour lui donner la possibilité de réduire la dépendance automobile.

**Passer de 10% à 25%**

Ce qui est d’une importance capitale, c’est l’ambition que c’est donnée la Communauté Urbaine : le scénario « plan climat ambitieux» qui correspond à un objectif de 25% de part modale en TCU en cohérence avec les objectifs internationaux de réduction des GES. Ce scénario vise à augmenter de 211% le nombre de déplacements/jour sur le réseau urbain et suppose un investissement estimé de 1 à 3 milliards d’euros d’ici 20 ans.

Cela signifie quoi concrètement ?

**Agir à chaque fois que c’est nécessaire et pas seulement quand c’est facile ou possible.**

Agir sans attendre sur le réseau, même avec des aménagements provisoires comme je le préconise sur la LIANE 3 vers Saint Médard, faire évoluer la priorité aux carrefours, supprimer du stationnement au profit des bus, doubler le nombre de kilomètres de couloirs réservés, se doter d’un système d’exploitation du réseau moderne sont des actions prioritaires et urgentes

.

Au delà des premières études votées pour la liaison vers l’aéroport ou CHU/ Gradignan, c’est une nouvelle révolution qui s’engage, notamment au cœur de la métropole.

Sous l’impulsion d’Euratlantique, les Boulevards muteront inexorablement pour faire de la place à un Transport en commun en site propre pour boucler la liaison avec les deux nouveaux Ponts, Bacalan Bastide et JJ BOSC et faire le lien avec la plaine rive droite. Les Cours se transformeront rapidement, puisque Cours d’Albret et Clémenceau accueillerons un site propre à court terme.

Ces modifications seront moins spectaculaires que le Tramway mais seront peut être plus profondes et agiront de façon déterminantes sur les comportements d’autant plus car elles seront accompagnées d’une politique globale et complémentaire en faveur des vélos, de la marche à pied et d’un usage citoyen de la voiture ou l’ « auto-solisme» lâchera prise au profit d’une utilisation plus coopérative comme l’auto partage et le covoiturage.

Les mentalités ont évolué fortement ces 5 dernières années, grâce au Tramway, grâce à la prise de conscience environnementale, grâce au succès du nouveau réseau TBC qui met le bus au cœur de la stratégie de la mobilité en promouvant un réseau unique TRAM BUS VCUB, grâce également à la remise en cause de l’automobile comme marqueur social.

**La révolution douce entre dans le dur, elle a pour objectif de vraiment réduire la part de la voiture dans les déplacements. Pour cela, nous devrons agir sur tous les leviers, y compris le stationnement de surface y compris sur le lieu de travail. Que l’ « homo-automobilicus » se rassure, avec 50 à 60 % de part des déplacements en 2030, la voiture sera encore présente mais son usage aura fortement évolué.**

**Gérard CHAUSSET, Vice Président de la CUB aux transports de Demain.**

**ANNEXE**

**La méthodologie**

Le diagnostic des déplacements sur l’agglomération et des besoins futurs de desserte a été élaboré sur la base de 3 sources de données :

* résultats de l’enquête ménages déplacements ;
* comptages routiers ;
* demandes de desserte exprimées par les élus ;

Ces 3 sources de données ont permis d’identifier 54 axes de desserte potentiels en TCSP.

Pour la classification de ces axes, il a été retenu 3 critères :

* **l’intensité urbaine** : il s’agit d’un cumul de population, d'emplois et d'élèves de l'enseignement secondaire et supérieur estimés en 2025-2030 et rapportés à un hectare, cette intensité urbaine est révélatrice d'un potentiel de voyageurs en TCSP, Le critère d'intensité urbaine prend donc en compte le poids d'emplois que représentent les commerces et les grands équipements d'agglomération. Cette méthode de calcul représente une fourchette haute du potentiel de voyageurs dans la mesure où les doubles-compte ne sont pas déduits de la somme totale.
* **l’EMD 2009** : il s’agit de la représentation de la demande de déplacements 2010 tous modes tous motifs de déplacements (vers le travail, pour les achats, les loisirs,...).
* **Le trafic automobile journalier** : il s’agit des résultats des données de trafic moyen journalier automobile recensés sur l’agglomération (comptages routiers).

**Les résultats**

**Le croisement des 3 critères de hiérarchisation permet d’identifier 7 catégories d’axes de desserte :**

**Le croisement des 3 critères de hiérarchisation permet d’identifier 7 catégories d’axes de desserte :**

**Type A** : Les axes les plus attractifs parce qu'ils répondent à une très forte intensité urbaine en 2025 (> à 100 en pop. + emplois + scolaires à l'hectare), synonyme d'un potentiel de voyageurs > à 30 000 voyageurs par jour).

ceinture des cours et axes intra cours;

certains tronçons de la ceinture des boulevards;

Secteur Bordeaux la Tule / secteur Bvds Barrière du Médoc;

Secteur Le Bouscat / secteur Bvds Barrière du Médoc;

Secteur Mérignac la forêt / secteur Bordeaux Pins Françs - secteur Bvds Barrière Saint Médard / Intra-Boulevards;

Secteur Talence / secteur Bvds Barrière Saint Genés;

Secteur gare Saint Jean / secteur Bègles Grand Port;

Secteur Cenon et Lormont côte des 4 pavillons / secteur Bordeaux Stalingrad.

**Type B** : Les axes attractifs qui répondent à une forte intensité urbaine en 2025 (> à 60 en pop. + emplois + scolaires à l'hectare), synonyme d'un potentiel de voyageurs > à 20 000 voyageurs par jour) et qui répondent actuellement (en 2009) à une très forte demande de déplacements en 2009 (> à 10 000 déplacements (EMD).

Secteur Bordeaux Nord / secteur Bacalan;

Secteur Mérignac centre – secteur Mérignac la forêt;

Secteur Caudéran / Cité Administrative / Intra-Boulevards;

Secteur Mérignac Aéroport / Secteur Mérignac Chemin Long;

Secteur Pessac les Echoppes / secteur Bvds Barrière de Pessac / Intra- Boulevards Saint Genès;

Secteur Gradignan / secteur Talence;

Secteur Mérignac Aéroport – av. JF Kennedy.

**Type C** : Les axes attractifs qui répondent à une forte intensité urbaine en 2025 (> à 60 en pop. + emplois + scolaires à l'hectare), synonyme d'un potentiel de voyageurs > à 20 000 voyageurs par jour) et qui répondent actuellement (en 2009) à un forte demande de déplacements en 2009 (> à 5 000 déplacements (EMD).

Secteur Mérignac Chemin Long / sect. Bordeaux Pellegrin;

Secteur Talence / secteur Bordeaux Pellegrin;

Secteur Bègles le Dorat / secteur Talence;

Secteur Croix de Leysotte / secteur BX barrière de Toulouse;

Secteur Bassens / secteur Lormont / secteur haut Cenon / secteur haut Floirac.

**Type D** : Les axes attractifs qui répondent à une forte intensité urbaine en 2025 (> à 60 en pop. + emplois + scolaires à l'hectare), synonyme d'un potentiel de voyageurs > à 20 000 voyageurs par jour) mais pour lesquels ne sont identifiés de forte demande de déplacement actuelle parce qu'il s'agit de territoires peu développés mais qui font fortement se développer à l'horizon 2025.

Secteur Bordeaux Stalingrad / secteur Bouliac Centre commercial;

Secteur Bordeaux Stalingrad / secteur Bordeaux Grands Moulins;

Sect. Bx barrière de Toulouse / gare Saint Jean / pont Saint Jean / Thiers Gallin / Pont Bacalan Bastide / sect. bas Lormont / Secteur bas Carbon Blanc.

**Type E** : Les axes moins attractifs qui répondent à une faible intensité urbaine en 2025 (< à 60 à l'hectare) mais qui répondent malgré tout à une très forte demande de déplacements en 2009 (> à 10 000 déplacements (EMD).

Secteur St. Médard-en-Jalles Hastignan / secteur St. Médard-en-Jalles centre;

Secteur Parempuyre -Blanquefort / secteur Eysines extra rocade / secteur le Bouscat;

Secteur St. Médard-en-Jalles centre / secteur Eysines la forêt;

rocade nord ouest;

Secteur Pessac Toctoucau / secteur Pessac Alouette;

Secteur Pessac Alouette / Secteur Pessac les Echoppes;

Secteur Villenave d’Ornon / secteur Pont de la Maye;

Secteur Pont de la Maye / secteur Bègles A Labro;

Secteur Bègles A Labro / Croix de Leysotte.

**Type F** : Les axes moins attractifs qui répondent à une faible intensité urbaine en 2025 (< à 60 à l'hectare) mais qui connaissent une forte demande de déplacements en 2009 (> à 5 000 déplacements (EMD).

Secteur Bruges Campilleau et centre / secteur Bx Lac;

Secteur St. Médard-en-Jalles centre / sect. Taillan Médoc;

rocade sud ouest;

Secteur Gradignan / secteur Canéjan;

Secteur Villenave d'ornon bourg / secteur V d'O Terrefort;

Secteur V d'O / Bègles Rives d'Arcins / secteur Bègles le Dorat;

Secteur gare Saint Jean / secteur Bègles Grand Port;

Secteur Haut Floirac / secteur Entre Deux Mers Sud;

Secteur Carbon Blanc / secteur Ambarès;

Secteur Ambarès / secteur Saint Vincent de Paul;

Secteur Ambarès / secteur Saint Loubès;

Secteur Floirac Dravemont / secteur Bas Floirac.

**Type G :** Les axes moins attractifs qui répondent à une faible intensité urbaine en 2025 (< à 60 à l'hectare) et qui ne connaissent pas de demande de déplacement forte identifiée en 2009 par l'Enquête Ménage Déplacement en dépit du fort trafic VP constaté sur leur réseau de voirie (en raison de l'importance du trafic d'origine externe à l'agglomération).

Secteur Taillan Médoc / Eysines ;

D 936;

Voie Eymet (coté rocade);

Secteur Le Haillan (av. Magudas) / secteur Mérignac;

Sect. Mérignac activités (av. Dassault) / sect. Mérignac;

Secteur Mérignac Aéroport Sud – avenue de la Somme et de l'Argonne;

Secteur échangeur 12 – déviation de Beutre;

Sect. Mérignac Aéro. Av. de Beaudésert – Mérignac Aéro.