

Assises de la Mobilité : Intervention de Bordeaux Métropole

Introduction

Contexte

Le corpus législatif et réglementaire sur lequel est basée l'organisation des transports de personnes et de biens dans notre pays est désormais très ancien.

Par exemple :

- La loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), loi fondamentale d'organisation des services publics de transport en France, a été publiée le 30 décembre 1982, dans le cadre de la première vague de décentralisation. Elle a été recodifiée dans le code des transports en décembre 2010 ;
- La loi relative aux libertés et responsabilités locales, qui a, entre autres, engagé le transfert de la plus grande partie du réseau routier national et abouti à une nouvelle organisation des services routiers de l'Etat, date du 13 août 2004 ;
- La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains, couramment appelée loi SRU, qui fixe les conditions d'organisation des syndicats mixtes de transport, a été votée le 13 décembre 2000 ;

De fait, aucune de ces lois n'a pris en compte les évolutions dans l'organisation des mobilités intervenues ces dernières années. On peut entre autres citer :

- La mutation de politiques uniquement orientées vers les transports en politiques globales de mobilité, avec, en ce qui concerne Bordeaux Métropole, le Grenelle des mobilités et la stratégie métropolitaine des mobilités adoptée en janvier 2016 ;
- Les nouvelles étapes de décentralisation, avec notamment la création des Métropoles et celle des grandes Régions, qui ont récupéré la gestion des transports interurbains routiers mais pas la gestion des routes ;
- Les nouveaux modes de déplacement : le développement des nouveaux outils de mobilité : covoiturage, autopartage, l'essor croissant des modes doux (marche à pied et vélo) ainsi que l'explosion des outils et applications numériques ;
- La nécessité de développer des solutions de mobilité toujours plus efficaces et plus propres. Ainsi, la récente loi sur la transition énergétique et croissance verte impose aux autorités organisatrices de mobilité d'investir dans des flottes de véhicules 100% propre en 2025 ;
- Les préoccupations croissantes pour l'amélioration de la qualité de l'air, traduite au niveau local par les plans de prévention de l'atmosphère, et de lutte contre le bruit.

Les Assises de la mobilité

Lancées en septembre 2017 par le gouvernement, les assises nationales de la mobilité se déroulent jusqu'en décembre 2017. Cette grande consultation s'adresse à tous les acteurs du territoire et permettra de préparer une nouvelle loi d'orientation des mobilités, qui sera présentée au premier semestre 2018.

Réparties sur 3 mois, de septembre à décembre 2017, les assises nationales de la mobilité visent à identifier les besoins et les attentes prioritaires de tous les citoyens autour de la mobilité en accordant une attention particulière aux transports du quotidien. Les opérateurs, acteurs économiques et ONG de l'ensemble du territoire sont conviés à participer et à faire émerger de nouvelles solutions.

La consultation des assises de la mobilité s'organise en plusieurs étapes et propose plusieurs types d'ateliers répartis dans le temps. Elle prévoit :

- des ateliers territoriaux dans une quinzaine de lieux, qui organisés sous forme de réunions publiques, ont pour objectif d'approfondir les besoins et de faire émerger les idées et initiatives ; un atelier territorial a eu lieu à Bordeaux le 24 octobre dernier, et a été organisé en coordination entre l'Etat, Bordeaux Métropole, la Région Nouvelle Aquitaine, le Département de la Gironde et l'A'urba ;
- des ateliers thématiques et des ateliers de l'innovation centralisés à Paris.

Un conseil d'orientation des infrastructures est aussi mis en place afin de planifier les investissements à réaliser.

Les objectifs pour Bordeaux Métropole

En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité d'une des plus grandes Métropoles françaises, Bordeaux Métropole doit poursuivre deux grands objectifs dans le cadre des assises de la mobilité :

- obtenir l'engagement de l'Etat pour la poursuite ou le lancement des grands projets d'infrastructure dont notre Métropole a besoin et qui, relevant d'un cadre national (réseau routier national, réseau ferroviaire, grands équipements), ne peuvent voir le jour sans impulsion de l'Etat.
- Obtenir des propositions concrètes d'évolution de la législation et de la réglementation en matière de déplacements, facilitant la mise en œuvre, à l'échelle métropolitaine, des projets et des services de mobilité qui permettront l'atteinte des objectifs définis dans notre plan climat et dans notre stratégie métropolitaine des mobilités, avec, en premier lieu, les projets de mobilité du Schéma directeur opérationnel métropolitain (SDODM), axe central de cette stratégie mobilités (voir annexe).

Ces deux objectifs sont convergents : les propositions que formule aujourd'hui Bordeaux Métropole en matière d'évolution de la législation et de la réglementation sont de nature à faciliter le financement et donc la réalisation des grands projets d'infrastructures de transports dont notre Métropole a besoin, mais aussi à faciliter les déplacements du quotidien, qui doivent a minima être placés au même niveau que les questions de transport à l'échelle régionale et supra-régionale.

Partie I : Les Grands projets d'infrastructure de transports dont a besoin notre Métropole

NB : il s'agit dans l'ensemble de cette partie, d'évoquer les grandes infrastructures et grands équipements qui s'inscrivent dans des schémas directeurs nationaux, et qui ne peuvent être envisagés sans l'engagement de l'Etat. Les grands projets de transports urbains, qui relèvent de la compétence unique de Bordeaux Métropole sont évoqués dans la partie II.

L'amélioration des capacités d'écoulement de trafic de la rocade de Bordeaux

Comme l'ont encore démontré les nombreuses analyses que nous avons réalisées dans le cadre de l'expérimentation sur le pont de pierre, c'est l'état de la rocade qui donne le ton de la congestion sur l'ensemble de la Métropole.

La rocade, qui présente encore de trop nombreuses sections à 2x2 voies, est incapable d'absorber le trafic, en particulier celui des poids lourds en transit, alors que celui-ci augmente chaque année à un rythme élevé.

En conséquence, les habitants de l'agglomération bordelaise subissent quotidiennement des bouchons qui vont en s'accroissant : l'index Tom Tom de mesure de la congestion, publié chaque année, indique, entre 2015 et 2016, une augmentation de 4 points de la congestion à l'échelle de l'agglomération, pour un taux global de 31%. Les habitants de la Métropole perdent chaque année 144 heures dans les bouchons.

18 des 25 plus gros points noirs de circulation de l'agglomération étaient situés sur la rocade en 2016.

La rocade est donc la priorité n°1 de Bordeaux Métropole en termes de circulation.

Les travaux indispensables sur la rocade sont les suivants :

- la fin de la mise à 2x3 voies de la partie ouest de la rocade, travaux inscrits au contrat de plan avec, pour la section qui reste encore à réaliser, un financement 50/50 entre l'Etat et Bordeaux Métropole, seule collectivité qui accompagne ce projet. Il est nécessaire que les programmations financières de l'Etat permettent la fin de ces travaux en 2022 au plus tard ;
- la fin du rétrécissement en amont du pont Mitterrand dans le sens extérieur, qui nécessite la suppression de l'actuelle piste cyclable. L'Etat et Bordeaux Métropole collaborent sur ce projet, et ce bouchon, le premier de l'agglomération bordelaise à ce jour, devrait disparaître d'ici la fin de l'année 2018 ;
- l'amélioration de la section entre les échangeurs 1 et 2 au droit de Lormont ;
- l'amélioration de l'échangeur 26 entre la rocade et la route nationale 89 ;
- la création de l'échangeur d'Hourcade afin de répondre au potentiel de développement de la zone.

Bordeaux Métropole propose des solutions afin de financer une partie de ces travaux sans argent public et d'accélérer leur réalisation (voir ci-dessous).

Enfin, notre établissement rappelle qu'il souhaite que les échangeurs de la rocade soient aménagés pour que la rocade puisse être traversée dans les meilleures conditions possibles à vélo. En particulier, les passerelles vélo des échangeurs 10 et 12 doivent être réalisées.

L'amélioration de capacités des autoroutes pénétrantes sur la rocade

La capacité des autoroutes A10, d'A63 et d'A62, à l'arrivée sur la rocade, sont insuffisantes. En particulier, l'autoroute A63 doit passer à 2x3 voies.

Afin de ne pas constituer un aspirateur à voitures et d'être cohérente avec la politique de logement de notre établissement qui souhaite freiner l'étalement urbain, cette amélioration de capacité doit se faire en priorité au profit des transports en commun et du développement du covoiturage, notamment en dédiant les nouvelles voies ainsi créées à ces modes de transport.

La réalisation du grand contournement

15% du trafic sur la rocade est dû aux poids lourds en transit : la rocade Bordeaux est située sur l'axe routier entre la péninsule ibérique et les grands ports de la Mer du Nord, axe qui présente la particularité majeure d'être gratuit sur 1/3 de sa longueur.

La solution de long terme est la réalisation d'un grand contournement. Après l'abandon des tracés par l'ouest étudiés dans les années 2000, trop coûteux, il est nécessaire que l'Etat relance les études d'une solution par l'est en se concentrant sur trois hypothèses :

- l'aménagement sur place des routes existantes, et dont la réalisation pourrait être échelonnée, en commençant par la réalisation de segments prioritaires, tels que la liaison A62/A63 par les territoires extérieurs aux Graves ;
- la réalisation d'un nouveau barreau autoroutier entre Langon et Mussidan ;
- la réalisation d'un nouveau barreau autoroutier entre Langon et Mussidan, mais uniquement dédié aux poids lourds, ce qui permettrait de réaliser une infrastructure d'un type nouveau (3 voies seulement avec une file dans chaque sens et une voie centrale de service, pas d'échangeur intermédiaire) limitant l'impact environnemental sur le territoire et les coûts de réalisation.

Dans les deux derniers cas, il est nécessaire que le financement de ces infrastructures soit réalisé via une mise en concession et qu'in fine, cette infrastructure soit payée par les camions qui l'emprunteront.

La réalisation du Grand projet ferroviaire du sud-ouest

Relier Bordeaux aux aires métropolitaines voisines, celle de Toulouse d'une part et celle du Pays Basque français et espagnol d'autre part, est une nécessité pour le développement de notre territoire.

Le projet GPSO doit donc être poursuivi.

En son sein, la réalisation des aménagements ferroviaires du sud de Bordeaux (AFSB), permettant la meilleure circulation des trains autour de Bordeaux est une priorité, avec comme objectif le développement des sillons pour les trains express régionaux.

La mise en œuvre d'un grand plan national pour le développement du ferroutage

Afin de diminuer le nombre de poids lourds sur nos routes, le ferroutage, aujourd'hui trop peu développé, doit faire l'objet d'un grand plan national porté par l'Etat. Des mécanismes d'incitations financières ou de fiscalité doivent être mis en place par l'Etat pour rendre attractif ce mode de transport aux dépens du transport routier.

En ce qui concerne Bordeaux Métropole, le développement du ferroutage est particulièrement lié à celui de la zone, et en particulier de la gare, d'Hourcade.

Bordeaux Métropole propose que l'Etat, la Région, la SNCF et Bordeaux Métropole tiennent une table ronde sur ce sujet à l'issue de ces assises.

Partie II : Les propositions concrètes de Bordeaux Métropole en termes d'évolution de la législation et de la réglementation

De nouveaux outils de financement des infrastructures de déplacement

La question du financement des infrastructures de transport est fondamentale, et ceci d'autant plus que les ressources se font de plus en plus rares alors que les besoins sont toujours aussi importants.

Pourtant, des solutions existent :

Le recours plus important à l'adossement pour développer la capacité des voies rapides urbaines et des autoroutes pénétrantes

En début de mandature, nous avons tenté d'obtenir de l'Etat une mise en concession de la rocade, qui aurait permis de réaliser les investissements nécessaires sans argent public. Il nous a été répondu que le droit européen faisait opposition à une telle solution. Nous nous sommes donc résignés à inscrire les travaux de la rocade ouest au contrat de plan.

Cette solution a trois inconvénients majeurs :

- elle nécessite un apport financier lourd de la part de Bordeaux Métropole, puisque nous aurons mobilisé en 10 ans de l'ordre de 100M€ ;
- le rythme d'avancement des travaux dépend des capacités de financement de l'Etat, ce qui a pour conséquence d'allonger le calendrier ; nous pourrions aller plus vite si un concessionnaire ou nous avions totalement la main sur ces travaux ;
- elle ne réglera pas tous les problèmes puisque plusieurs sections majeures ne seront pas traitées, notamment le débouché de l'autoroute A10 ou l'échangeur avec la route nationale (RN) 89. L'aménagement de l'échangeur d'Hourcade n'est pas lui non plus intégré dans le contrat de plan.

Dans ces conditions, l'adossement de portions de la rocade et des autoroutes pénétrantes, s'il était autorisé, permettrait :

- d'intégrer à la concession des autoroutes du sud de la France (ASF), et ceci en échange d'un allongement de quelques mois de la durée de cette concession sans augmentation des tarifs de péages existants, la portion de la rocade située dans le prolongement de l'autoroute A10, soit entre les échangeurs 26 (rocade/RN 89) au sud et 2 (Lormont) au nord.

Dans le cadre de cet adossement, les ASF pourraient alors être chargées :

- de réaliser plusieurs travaux : la mise à 2X3 voies de la section entre les échangeurs 1 et 2 au débouché de l'A10 et l'amélioration de l'échangeur 26 entre la RN 89 et la rocade ;
 - de lancer des études puis des travaux afin de favoriser la mise en œuvre de voies réservées pour des lignes de car Express et/ou pour du covoiturage.
 - d'exploiter la section adossée sans création d'un nouveau péage
- d'intégrer à la concession d'Atlandes sur A63 la limite entre la rocade et le domaine aujourd'hui concédé. En échange d'une augmentation de péage de la partie dès aujourd'hui concédée, qui pourrait être ciblée sur les véhicules de poids lourds en transit, Atlandes pourrait :

- prendre en charge l'extension à 2x3 voies de l'autoroute A63 jusqu'à la rocade ;
- exploiter la section adossée qui resterait libre de tout péage.

Le cas de l'A62 pourrait lui aussi être étudié.

Le calendrier de l'ensemble de ces aménagements serait alors fortement accéléré, avec une échéance aux alentours de 2025 au lieu de 2030 au mieux aujourd'hui. Il permettrait en outre à l'Etat d'économiser d'importants budgets qui pourraient alors être consacrés à d'autres grands projets, comme GPSO.

Nous avons aujourd'hui des arguments forts qui nous laissent penser que de telles propositions sont totalement conformes au droit européen et en particulier à la législation sur les aides d'état :

- la portion d'autoroute concernée serait dans les deux cas relativement petite (moins de 15 km) ;
- du fait de leur caractère urbain, il n'est pas envisageable de lancer une mise en concurrence pour en faire une concession à part entière ;
- les importantes difficultés qui y sont constatées ont régulièrement des impacts sur la portion d'autoroute concédée, ce qui permet de justifier l'intérêt des ASF ou d'Atlandes d'y intervenir.

Afin de pouvoir présenter aux autorités de l'Etat un argumentaire juridique complet, Bordeaux Métropole s'adjoindra dans les prochaines semaines l'aide d'un cabinet spécialisé.

La création d'une surtaxe de péage pour les véhicules de PL en transit afin de financer les politiques de mobilités des collectivités territoriales et notamment des infrastructures de transport urbain à haut niveau de service inscrites au SDODM

Il est désormais établi que la principale cause de congestion de la Métropole bordelaise est l'augmentation incessante, à des niveaux élevés, du trafic de transit poids lourds sur la rocade bordelaise, sans compter l'impact de ces trafics sur la qualité de l'air et en termes de pollution sonore.

Dans ces conditions, il est regrettable que le projet d'éco-taxe ait été abandonné, privant ainsi les pouvoirs publics français du moyen de récupérer auprès de ces transporteurs, qui n'apportent aucune richesse au territoire métropolitain, des financements pour lutter contre la congestion dont ils sont responsables.

En conséquence, et sans remettre en place l'éco-taxe sous la forme sous laquelle elle avait été imaginée, Bordeaux Métropole propose que les Métropoles et les Régions frappées par des phénomènes de congestion liés au grand transit puissent mettre en œuvre un sur-péage sur ce type de trafic.

Concrètement, il s'agirait de taxer les PL franchissant dans un intervalle réduit de quelques heures, à la fois les barrières de péage de l'A10 et de l'A63 ou de l'A62, ou circulant sur les routes secondaires permettant d'éviter ces autoroutes, comme la route nationale 10 dans les Landes.

Cette taxe pourrait être partagée et versée :

- aux Métropoles pour le financement de leur politique de mobilités et en particulier les grands projets de transport urbain à haut niveau de service inscrits au SDODM, ainsi que le fonctionnement des réseaux existants ; la liste des projets inscrits au SDODM a été approuvée par le Conseil métropolitain de janvier 2016 lors du vote de la stratégie métropolitaine des mobilités (voir annexe) ;
- aux Régions pour le financement des politiques ferroviaire et de transport routier interurbain ;
- aux syndicats mixtes quand ils mettent en œuvre la compétence facultative qui leur permet de créer et de gérer des services de mobilité.

Alors que le montant des taxes poids lourds entre Anvers en Belgique et Bilbao est de l'ordre de 300€, l'application d'une taxe à 2%, de l'ordre de 6€/passage, permettrait, en taxant les 8 000 poids lourds en transit qui utilisent A63 quotidiennement, de récupérer de l'ordre de 12M€/an. C'est l'ordre de grandeur de ce que l'Etat et Bordeaux Métropole investissent chacun chaque année pour améliorer la capacité de la rocade de Bordeaux.

Cette taxe sera bien évidemment totalement cohérente avec la mise en œuvre d'un plan national pour le ferroutage que nous demandons à l'Etat de mettre en place.

La lutte contre la congestion

Pour lutter plus efficacement contre la congestion de l'agglomération bordelaise, Bordeaux Métropole propose à l'Etat la mise en œuvre de plusieurs solutions innovantes

Le recours plus important à l'adossement pour développer la capacité des voies rapides urbaines et des autoroutes pénétrantes

Voir ci-dessus

Le transfert à Bordeaux Métropole des portions de la rocade et des voies rapides urbaines qui ne seraient pas adossées

La rocade bordelaise est aujourd'hui gérée par la direction interdépartementale des routes Atlantique qui dépend du Ministère des transports.

Malgré l'implication forte des équipes, cette situation n'est ni optimale pour faire avancer les projets de développement du réseau ni pour en assurer la gestion. Alors que la rocade est cruciale pour l'ensemble de la circulation de la Métropole bordelaise, il est regrettable que les investissements et les budgets qui la concernent doivent chaque année faire l'objet d'arbitrages nationaux dans lesquels les élus de Bordeaux Métropole n'ont aucune part.

Aussi, et si l'Etat met en œuvre le recours plus important à l'adossement que nous lui proposons ci-dessous, Bordeaux Métropole pourrait entamer des discussions afin que lui soit transférées les autres portions de la rocade.

Ce transfert serait bien sûr accompagné d'une compensation financière calculée à sa juste valeur.

L'interdiction de circulation des poids lourds de transit sur la rocade aux heures de pointe

En complément de la surtaxe évoquée ci-dessus et de la relance du projet de grand contournement autoroutier, l'interdiction de circulation des poids lourds de transit sur la rocade aux heures de pointe doit être étudiée par l'Etat.

Les conséquences en termes de stockage des poids lourds en amont doivent être étudiées et si nécessaire, les parkings adéquats réalisés, en respectant bien évidemment le cadre de vie des communes concernées.

Le développement du covoiturage et de l'autopartage

L'Etat doit mettre en place un véritable plan de développement du covoiturage et de l'autopartage.

Parmi les actions nécessaires figurent :

- le développement d'infrastructures dédiées au covoiturage (voies réservées) sur le réseau routier national et sur les autoroutes concédées ; plus globalement, le code de la route doit être adapté aux nouvelles mobilités et prendre en compte le développement de l'usage de la voiture partagée (qui concerne aussi l'auto-partage) : en premier lieu, toute la signalétique doit être adaptée de manière simple et lisible ;
- le lancement d'une réflexion sur les avantages fiscaux dont peuvent disposer les covoitureurs et les entreprises qui inciterait leurs employés à covoiturer, ainsi que les citoyens qui décident de rentrer dans un dispositif d'autopartage, notamment en mettant à disposition leur véhicule quand il n'est pas utilisé ;
- la mise en œuvre d'un standard numérique permettant les échanges entre les bases de données des différents opérateurs de covoiturage, et ceci afin de permettre l'accès pour chacun au plus grand nombre de solutions possibles.

La poursuite du développement des réseaux de transports en commun à haut niveau de service par la réalisation du SDODM

De par son importance pour la Métropole bordelaise, le Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM) a été identifié comme axe central de la stratégie métropolitaine des mobilités.

Même si la poursuite du développement du réseau de transport urbain à haut niveau de service ne relève pas de l'Etat, celui peut agir afin, comme il l'a déjà fait par le passé avec succès, faciliter le financement et la réalisation de ces grandes opérations métropolitaines.

La mise en place d'un financement des grands projets de transport urbain par un taxe sur les PL en transit

Voir plus haut

La poursuite des subventions Grenelle

Depuis le Grenelle de l'environnement, l'Etat a participé pleinement à l'équipement des territoires métropolitains en lignes de transport à haut niveau de service, par le biais des appels à projets dits « Grenelle ».

Ce type de dispositif doit être poursuivi, en privilégiant bien évidemment les lignes à forte fréquentation, capables d'assurer un report modal maximal de la voiture vers les transports en commun.

La simplification de la réglementation pour baisser le coût du tramway

Les coûts au kilomètre du tramway sont particulièrement élevés en France. Ceci est dû en particulier à la réglementation particulièrement pointilleuse. L'Etat doit promouvoir les tramways à bas-coûts et donner les moyens aux collectivités de faire baisser le coût du tramway. Voir l'annexe pour quelques premières propositions concrètes en la matière.

Le développement du tram-train

L'Etat doit aider les collectivités à développer le tram-train. La simplification des procédures de déclassement et de transfert des infrastructures ferroviaires serait un minimum en la matière.

Le développement du bus électrique

En cohérence avec la loi de transition énergétique, l'Etat doit aider les Métropoles afin qu'elles puissent faire évoluer leur parc de matériel roulant vers des bus 100% électriques.

L'Etat doit intervenir sous forme d'appels à projets à la fois pour faciliter l'achat de bus électriques, mais aussi pour aider les métropoles à faire évoluer leurs dépôts de bus et développer les infrastructures de charge nécessaires.

Le retour à la TVA réduite pour les transports urbains

Depuis 10 ans, la TVA appliquée sur les transports urbains est passée d'un taux de 5,5% à 10%.

Bordeaux Métropole souhaite que cette TVA puisse être ramenée à un taux réduit, ce qui dégagera des ressources supplémentaires pour les collectivités afin de financer leur réseau et leurs investissements.

Des solutions de transports pour les zones périurbaines et rurales

Le développement de solutions de transports efficaces pour les habitants des zones périurbaines et rurales est une nécessité : aujourd'hui, les habitants de ces zones, faute de solutions de transports pertinentes, sont quasi systématiquement prisonniers de la voiture.

Cet état de fait n'est pas sans conséquence sur les habitants de ces territoires : ainsi, l'institut de sondage IPSOS et le cabinet de consultants BCG ont rendu public le 27 avril dernier une étude réalisée auprès de 10 000 citoyens européens issus de 10 pays différents (dont la France) et qui met en évidence l'impact important que le déficit de services de mobilités dans les zones péri-urbaines joue dans le sentiment de déclassement et d'abandon qu'éprouvent ces personnes. L'étude établit que 26 % des européens considèrent qu'ils sont « loin de tout » (sentiment qui monte à 32 % chez les 18-24 ans et à 29 % chez les personnes à faibles revenus). 42 % de ces personnes considèrent que les autorités font plus pour d'autres territoires qu'il n'est fait pour eux en matière de mobilités.

Cependant, des solutions existent :

Le développement des réseaux de Cars Express

Des Métropoles de plus en plus nombreuses se tournent aujourd'hui vers le développement de lignes de cars Express pour assurer à moindre coût et avec le maximum d'efficacité le déplacement entre les zones périurbaines et rurales et le cœur des Métropoles.

Ces lignes sont caractérisées par :

- une vitesse commerciale forte liée :
 - à la réalisation de voies réservées sur autoroutes, permettant à ces lignes de s'extraire des bouchons, comme c'est le cas par exemple à Grenoble sur l'A48 depuis 2007 ou encore à Marseille depuis 2013 ;
 - à la réalisation d'arrêts spécifiques sur autoroute (ligne Dourdan-Massy dans l'Essonne) ;
 - à la limitation du nombre d'arrêts (4 arrêts sur la ligne Dourdan Massy contre une cinquantaine d'arrêts sur les lignes existantes aujourd'hui sur Transgironde)
- une forte fréquence, de l'ordre de 5 minutes en heure de pointe (Grenoble, Massy, Aix-Marseille) et l'existence de retours tardifs permettant de répondre à tous les besoins ;
- une bonne connexion avec les points nodaux du réseau de transport urbain (connexion avec le RER B à Massy pour la ligne Dourdan-Massy, avec le métro à la gare Saint-Charles pour la ligne Aix-Marseille...)
- l'existence de parkings massifs de covoiturage/vélo aux extrémités permettant un rabattement en voiture ou en vélo ;
- la capacité grâce aux soutes d'embarquer des vélos facilitant par la suite le déplacement du dernier km.

Comme a pu le constater la délégation de Bordeaux Métropole qui s'est rendue en visite le 27 septembre dernier sur la ligne Dourdan Massy, le succès de ce mode de transport est indéniable :

- à Madrid, où l'ensemble des axes autoroutiers pénétrants sont dotés de telles lignes connectées au métro, la part modale des transports en commun sur l'ensemble de la région métropolitaine est de 50%, alors qu'elle n'est que de 30% sur le même périmètre à Paris ;
- dans les Bouches-du-Rhône, la ligne de car Aix-Marseille accueille 10 000 voyages/jour sur la ligne de car Aix-Marseille, soit 50% de plus que la ligne TER sur la même destination (cette ligne TER, très ancienne, souffre d'une infrastructure très dégradée, et nécessiterait un budget de 400 M€ pour être rénovée, et cela pour seulement 7 000 voyageurs/jour) ;
- à Grenoble, la ligne Voiron-Grenoble-Crolles accueille chaque jour 5 000 voyageurs ;
- la ligne Dourdan-Massy accueille 3 000 voyageurs/jour.

En comparaison, les principales lignes Transgironde, malgré la hausse de fréquentation rencontrée ces dernières années, n'atteignent que 1000 voyages/jour pour les plus utilisées.

En outre, ce type de services est très économe sur le plan financier :

- les coûts d'investissement sont relativement faibles (6 M€ pour le premier tronçon de voie réservée sur l'A48 à Grenoble en 2007, malgré un important dispositif de sécurisation afin de permettre aux cars de rouler sur la bande d'arrêt d'urgence) ;
- les coûts de fonctionnement sont très faibles, de l'ordre de 2 à 3€/km parcouru, contre 20€/km parcouru pour le TER.

En outre, il est à noter qu'il serait très favorable pour la baisse de la pollution de l'air (1 car plein permet de faire baisser les émissions d'un niveau équivalent à celles de 35 voitures) et pour la sécurité routière (l'accidentologie des cars est particulièrement basse).

La mise en œuvre de ces services relève désormais des compétences des Régions ou d'éventuels syndicats mixtes de transport, mais l'Etat peut jouer un rôle important pour leur développement :

- en imposant aux concessionnaires autoroutiers et en s'imposant à lui-même en ce qui concerne le réseau routier national, la réalisation d'aménagements favorables : voies réservées (pour éventuellement être aussi utilisées pour le covoiturage), réalisation d'arrêts sur autoroute ;
- en insistant sur cette solution dans le cadre de la future loi d'orientation pour les transports ;
- en aidant au financement de nouveaux projets par le biais d'appels à projets spécifiques d'accompagnement, par exemple pour le financement de parkings de covoiturage ou d'aménagements sur les voiries métropolitaines ou départementales.

La mise en œuvre de réseaux ferroviaires d'agglomération

Si le TER reste un formidable outil de transports pour les habitants des zones périurbaines et rurales, le réseau ferroviaire est aujourd'hui, comme le démontrent les études que nous réalisons actuellement avec la Région, très pénalisé par les très importants travaux de remise à niveau qu'il serait nécessaire de réaliser, dans un contexte où la dette associée au réseau ferroviaire est d'ores et déjà de plusieurs dizaines de milliards d'euros au plan national.

Dans ces conditions, des choix clairs doivent être réalisés et l'Etat, dans sa loi d'orientation, doit absolument fixer aux Régions comme priorité le développement des réseaux ferroviaires d'agglomération (sur des distances comprises entre 10 et 40 km maximum) par rapport aux liaisons d'intérêt régional plus longues et dont le potentiel est beaucoup moins important.

L'Etat doit aussi favoriser le développement de nouvelles haltes ferroviaires au sein et dans les zones proches des agglomérations. Pour Bordeaux Métropole, il s'agit par exemple de ne pas retarder l'ouverture du pôle du Bouscat et de permettre la réouverture de la gare de Talence-Médoquine dans les meilleurs délais, ou encore de se donner les moyens de développer l'offre dans des gares stratégiques pour la desserte de l'ouest de la Métropole comme celle de Pessac-Alouette-France.

Le renforcement de l'outil de coopération entre autorités organisatrices des mobilités que constitue le syndicat mixte

La difficulté que notre agglomération rencontre pour voir créer un syndicat mixte de transports efficace, capable de porter de réels projets de services de transports, est symptomatique de la complexité de la législation en la matière et de l'inadéquation des outils juridiques proposés.

L'Etat doit agir sur ce sujet en :

- rendant obligatoire la levée du versement transport additionnel (VTA) par les syndicats mixtes et en simplifiant les règles relatives à ce VTA ;
- en recentrant les territoires de compétence des syndicats mixtes sur les bassins de mobilité, l'étendue des territoires des nouvelles Régions complexifiant inutilement la gestion des syndicats mixtes s'ils sont conçus à l'échelon régional ;
- réintégrant les Départements et leur compétence routière au sein des syndicats mixtes dont ils sont aujourd'hui exclus depuis leur perte de compétence sur le transport interurbain de voyageurs ;
- ne limitant pas les compétences obligatoires des syndicats mixtes aux seules thématiques d'information, de coordination et de billettique, mais en intégrant la gestion de nouveaux services de transports pour les zones péri-urbaines et rurales ;

L'évolution vers des mobilités plus propres

La poursuite de la « prime à la casse » écologique

L'Etat a annoncé début juillet la mise en œuvre d'une nouvelle « prime à la casse » écologique pour les anciens véhicules, les plus polluants en termes d'émissions de particuliers ou d'oxyde d'azote, les deux principaux gaz nocifs pour la santé publique.

Cette prime est ambitieuse, puisqu'elle prévoit, à partir du 1^{er} janvier 2018 :

- pour tous, prime de 500 à 1000€ pour le remplacement d'un véhicule essence avant 1997 (non classé du point de vue de la classification Crit'air) et diesel avant 2001 (Crit'Air 5, non classé Crit'air) par un véhicule d'occasion plus récent Crit'Air 1 ou 2 ;
- pour les non imposables, prime de 2000€ pour le remplacement d'un diesel avant 2006 (Crit'Air 4, 5, non classé) par un véhicule d'occasion plus récent Crit'Air 1 ou 2.

Bordeaux Métropole soutient cette mesure et souhaite que l'Etat puisse en confirmer la mise en œuvre le plus longtemps possible.

Le développement du transport fluvial

L'Etat doit soutenir le développement du transport fluvial, et prendre pour cela les mesures nécessaires (incitation financières, réalisation des équipements nécessaires).

La gestion des grands équipements

La régionalisation du grand port maritime de Bordeaux (GPMB)

En France métropolitaine, les grands ports maritimes sont sous la responsabilité de l'Etat par le biais d'établissements publics locaux. Ils sont au nombre de sept dont celui de Bordeaux (Dunkerque, le Havre, Rouen, Nantes Saint-Nazaire, La Rochelle et Marseille). Tous les autres ports sont également publics, soit concédés ou délégués. Ils relèvent principalement des régions mais aussi des départements ou de syndicats mixtes pour les ports de commerce ; des départements pour les ports de pêche et des communes pour les ports de plaisance : leur gestion est en règle générale concédée aux Chambres de Commerce et d'Industrie.

Le grand port maritime de Bordeaux (GPMB) est un acteur et partenaire clé dans le développement de Bordeaux Métropole tant sur les aspects liés à la mobilité, qu'économiques, environnementaux ou plus largement en termes d'attractivité du territoire et de son ouverture. En ce qui concerne le domaine de la mobilité le projet de Terminal à conteneurs du sud-ouest (TCSO) peut être cité en exemple. Ce projet, qui s'inscrit dans la stratégie 2015-2020 du GPMB, vise à centraliser les trafics de conteneurs sur un seul site au Verdon-sur-Mer et à y développer ces activités. Au-delà de l'impact de ce projet sur le niveau d'activités et sur le trafic du terminal de Bassens qui traite une partie de l'activité Conteneurs à ce jour, le projet prévoit la mise en place d'une liaison avec le port à sec de Bruges ce qui impactera à terme le niveau des flux et leur organisation dans ce secteur, et plus particulièrement sur la rocade.

Ainsi les modalités de partenariat entre le GPMB et Bordeaux Métropole sont essentielles pour mener de façon cohérente et efficace les projets stratégiques identifiés et engagés de part et d'autre, qui impactent notre territoire.

L'objectif du Président de Bordeaux Métropole, tel que rappelé lors du conseil métropolitain de septembre 2017, est d'engager sous l'impulsion de la Région Nouvelle-Aquitaine une réflexion autour de la question de la régionalisation du GPMB avec l'Etat.

La gouvernance des aéroports régionaux

Bordeaux Métropole s'oppose à ce que, comme cela a été le cas pour d'autres aéroports régionaux, le capital de l'aéroport de Bordeaux puisse être transféré à des fonds d'investissements sans lien aucun avec le territoire.

Notre établissement demande donc que la majorité des voix au conseil de surveillance de l'aéroport puisse être donnée aux collectivités et à la chambre de commerce et d'industrie de la Gironde.

Le stationnement

La décentralisation/dépénalisation du stationnement gênant

Le 1^{er} janvier 2018 entrera en vigueur la dépénalisation du stationnement sur voirie, qui est en réalité une réforme de décentralisation au profit des collectivités territoriales, et en particulier des communes et des Métropoles.

Cette réforme, très attendue, devrait très vite apporter d'importants bénéfices, avec l'augmentation du taux de respect du stationnement par les usagers (seulement 50% aujourd'hui sur Bordeaux) et la capacité pour les communes de la Métropole de déployer plus de moyens pour le contrôle.

Néanmoins, cette réforme n'est pas tout à fait aboutie puisque le stationnement gênant (i.e le fait de se garer en dehors des places prévues à cet effet) ne sera pas dépénalisé. De ce fait, la lutte contre ces incivilités ne pourra pas être renforcée, les prestataires choisis par les communes pour faire contrôler le stationnement payant ne pouvant légalement pas intervenir en matière de stationnement gênant.

Il est donc nécessaire que l'Etat prévoie l'extension de la dépénalisation pour y intégrer le stationnement gênant.

La modification de la loi afin de permettre une tarification solidaire du stationnement résident

Comme l'a rappelé récemment la cour de cassation, il n'est pas possible pour une commune de mettre en œuvre une tarification solidaire du stationnement basée sur le revenu.

Cette situation est absurde.

Bordeaux Métropole demande donc que la loi soit modifiée afin de permettre la mise en œuvre de tels dispositifs.

L'autorisation de stationner devant les dépressions charretières

Depuis un an désormais, la ville de Bordeaux teste, sous forme d'expérimentation, l'autorisation pour les propriétaires de pouvoir se garer devant leur propre dépression charretière, à la condition expresse qu'un tel stationnement ne soit pas gênant pour les usagers.

Ce dispositif a rencontré un grand succès et a permis de créer 150 places de stationnement à coût nul pour la collectivité, soit une économie globale comprise entre 1 et 2M€ (réalisation de places dans des parkings de proximité ou en ouvrage).

Cependant, le code de la route interdit toujours une telle disposition, alors même qu'elle est permise dans de nombreux pays voisins, notamment en Belgique.

Bordeaux Métropole demande donc que l'Etat fasse évoluer le code de la route sur ce point.

L'incitation au développement de l'auto-partage dans les projets de logement

Afin de réduire les coûts des logements et de mieux maîtriser les déplacements, l'Etat doit demander aux bailleurs et aménageurs de mettre en œuvre des outils susceptibles de favoriser les solutions d'auto-partage entre copropriétaires.

L'Etat doit aussi favoriser une meilleure utilisation des places de parking prévues dans les projets de logement sociaux.

L'incitation au développement du vélo

Le lancement d'un plan national pour le développement de l'usage du vélo

Les avantages du vélo, en termes de décongestion, d'impact positif sur la santé, de lutte contre la pollution de l'air, ou encore en termes purement socio-économique (la ville de Copenhague a ainsi calculé, sur la base d'une méthode rigoureuse, qu'un kilomètre parcouru à vélo rapporte à la société, d'un point de vue socio-économique, 0,20c€ - soit 225 M€/an de gains pour Copenhague - alors qu'un kilomètre en voiture coûte 0,75c€) justifient pleinement qu'un grand plan national soit lancé pour développer l'usage du vélo.

Dans le cadre de ce plan national, l'Etat devrait, a minima :

- lancer de grandes campagnes de communication pour valoriser l'usage du vélo et s'attacher à valoriser ces nombreux avantages, notamment sur la fiabilité des temps de parcours, la santé ou encore d'amélioration du pouvoir d'achat ;

- inscrire au budget du Ministère des Transports des crédits pour le soutien des projets d'aménagements vélos des collectivités territoriales, sous la forme d'appels à projets (voir ci-dessous) ;
- simplifier la doctrine et le code de la route afin de permettre les aménagements les plus efficaces et les moins coûteux possibles ; la France doit s'inspirer de ce qui se fait de mieux en la matière, en regardant notamment du côté des pays du nord de l'Europe ;
- soutenir le développement des vélos à assistance électrique, notamment dans les zones excentrées ou périurbaines ;
- renforcer l'éducation à l'usage du vélo dans les établissements scolaires.

Dans le cadre de ce plan national pour le développement pour l'usage du vélo, la mise en place d'appels à projet « Grenelle » pour la création d'autoroutes du vélo

Bordeaux Métropole demande à l'Etat que, sur le modèle des subventions « Grenelle » pour le développement des réseaux de transport à haut niveau de service, soit lancé un appel à projets pour le développement du vélo, et en particulier d'autoroutes du vélo permettant les déplacements à vélo en toute sécurité sur des distances de 5 à 20 km, ou encore pour la réalisation d'aménagements permettant de favoriser l'intermodalité avec les autres modes par la création de parkings massifs dans les gares ou dans les pôles d'échanges multimodaux, l'équipements du matériel roulant, la création de tarification adaptée etc... : vélo/TER, vélo/transports urbains, vélo/Car Express.

Il est rappelé que tous les calculs de bilan socio-économique réalisés sur de tels investissements, notamment dans les pays nordiques, mettent en évidence des taux de retour sur investissement excellents, supérieurs à 10%.

La poursuite du dispositif d'aide à l'achat de vélos à assistance électrique

L'utilisation du vélo électrique est aujourd'hui en forte croissance. En 2016, l'Etat a mis en place une prime à l'achat de 200€, qui a permis à 250 000 français d'acquérir un vélo électrique et de se déplacer de manière plus efficace et plus propre.

Contrairement aux annonces faites par le gouvernement, Bordeaux Métropole demande à l'Etat que cette prime soit maintenue au-delà de février 2018.

La réglementation des systèmes de vélo en libre service sans bornes

Ces dernières semaines, plusieurs opérateurs de vélo en libre service sans bornes ont décidé de s'implanter en France, comme c'est le cas à Lille et Paris. Bordeaux a d'ores et déjà été contactée par plusieurs opérateurs qui ont l'intention d'ouvrir leur service dans notre Métropole dans les prochaines semaines.

Le vélo en libre service sans bornes représente sans conteste une formidable opportunité d'améliorer encore la part modale du vélo dans notre Métropole, en présentant les avantages de systèmes comme Vcub sans les inconvénients (coût très réduit pour la puissance publique là où Vcub coûte 1,5M€ en fonctionnement et 1M€ en investissement

chaque année, capacité pour les usagers de prendre et laisser leur vélo au plus près de leur point de départ et de destination, taux de disponibilité amélioré etc...).

Ce type de service s'organise aujourd'hui dans un flou juridique total, aucune réglementation n'étant adaptée.

Il est donc nécessaire que le législateur se saisisse au plus vite de ce sujet. Notre établissement insiste particulièrement sur les points suivants :

- La nécessité de garder une grande souplesse dans l'organisation du service, permettant aux opérateurs de se livrer une saine concurrence, de mettre en place et d'adapter leurs services dans des délais très courts ;
- La nécessité de rendre bien claire l'obligation pour les opérateurs de payer une redevance pour l'occupation du domaine public, avec un mode de calcul permettant que la puissance publique se fasse financer les moyens qu'elle devrait mettre en œuvre pour aider au développement de ses services (dialogue avec les opérateurs) et les contrôler, voire en corriger les abus ;
- La nécessité de donner aux Métropoles et aux communes les moyens de pénaliser voire d'interdire les opérateurs qui développeraient leur service sans tenir compte des impératifs de la collectivité (pas de contrôle sur le stationnement sauvage indésirable, pas de récupération des vélos usagés, pas d'incitation au civisme des utilisateurs etc...).

Améliorer la gestion de la logistique à l'échelle de la métropole et des intercommunalités périphériques

Bordeaux Métropole est confrontée à une problématique d'organisation et de gestion des activités logistiques. Cela s'explique à la fois par la croissance de l'agglomération et de la région aquitaine, renforçant le souhait d'opérateurs nationaux de s'implanter sur notre territoire, et par la réalisation des projets urbains mixtes qui accélèrent un processus d'éviction de cette typologie d'activités (exemples : acheminement de colis postaux, négoce de matériaux et de BTP, etc.).

L'objectif de Bordeaux Métropole est donc d'élaborer une stratégie en matière de logistique, et de la partager avec l'ensemble des intercommunalités sur lesquelles des sites à enjeux ont été identifiés et ainsi de travailler à l'accueil de ces entreprises.

Cela fait notamment suite à l'étude Samarcande, commandée par la DDTM et rendue en mai 2017, qui portait sur l'élaboration d'une stratégie logistique commune à l'échelle de la Gironde et dont les collectivités concernées doivent maintenant s'en emparer.

Pour cela un travail d'identification au PLU est à mener pour répondre aux besoins, en fonction des orientations retenues par la puissance publique. Aujourd'hui, les sites logistiques à privilégier sont ceux où les entreprises auront des flux répondant aux besoins de la Métropole, soit la logistique urbaine. Par ailleurs des thématiques logistiques seront à définir en fonction des besoins, des flux et des périmètres opérationnels (ex : OIM Aéroport – logistique en lien avec la filière Aéronautique-Spatial-Défense, et autres selon dessertes, le MIN – logistique alimentaire...).

Ce sujet est majeur dans le domaine du développement économique et de gestion de l'approvisionnement de l'agglomération mais également en matière de mobilité (gestion des flux, développement durable, etc...).

L'Etat doit pleinement participer à cette démarche.

Le développement de normes et d'outils ouverts dans le domaine du numérique

Aujourd'hui, le développement des outils numériques pour la mobilité est avant tout le fait du secteur privé, et il ne paraît ni réaliste ni réellement souhaitable qu'il en soit autrement à l'avenir.

Afin de préserver les intérêts des citoyens et des collectivités, l'Etat doit réguler ce développement en accentuant son effort de normalisation et en favorisant la création de standards et d'outils ouverts, permettant que les grands industriels du monde numérique ne puissent pas exercer de rôle monopolistique en la matière.

C'est par exemple le cas dans le domaine de la billettique, où le manque de normalisation des outils fait cruellement défaut et rend très compliquée l'évolutivité des systèmes existants.

Les simplifications de la réglementation

Il existe à ce jour de nombreuses pistes de simplifications de la réglementation. Bordeaux Métropole en propose plusieurs, qui sont répertoriées en annexe au présent document.

La maîtrise de la demande de déplacements

Alors que la mobilité individuelle ne cesse d'augmenter, l'Etat a un rôle à jouer dans le développement des outils permettant de maîtriser la demande de déplacements :

L'encouragement au télétravail :

L'Etat doit mettre en place un plan national pour le développement du télétravail et réfléchir à la mise en place de toutes les mesures positives en la matière :

- incitations fiscales ;
- aides au développement de tiers-lieux ;
- promotion du télé travail dans les services publics et au sein des entreprises ;
- etc....

Le péage positif

Le péage positif est aujourd'hui expérimenté dans certains pays européens, comme par exemple aux Pays-Bas. L'Etat doit développer les outils permettant aux collectivités de réaliser des expérimentations en la matière, par exemple en permettant de récompenser financièrement les personnes qui ne circuleraient pas aux heures de pointe sur les axes les plus chargés.

Les horaires décalés

L'Etat doit aider ses propres administrations, les établissements publics et les collectivités territoriales dans la réalisation de réflexion sur les horaires des services publics.

Elle doit aussi encourager les entreprises à mener des réflexions similaires.

Le droit à l'expérimentation

Devant les lourdeurs du système législatif et réglementaire français, Bordeaux Métropole demande que soit institutionnalisé un droit à l'expérimentation pour les collectivités, leur permettant de tester de nouveaux dispositifs, même s'ils ne s'inscrivent pas dans le corpus juridique en vigueur.

Annexe : Liste de simplifications de la réglementation proposées par Bordeaux Métropole

Stationnement

- Modification du code de la route pour permettre le stationnement des propriétaires devant leur propre dépression charretière.
- Simplification de la signalisation du stationnement payant pour en limiter le coût de mise en œuvre et de maintenance et pour en accélérer le déploiement. Les collectivités territoriales devaient être autonomes sur ce point.
- Allègement de la signalisation des places de stationnement réservées au PMR : la signalisation horizontale pourrait suffire.
- Simplification des procédures d'urbanisme en vue de favoriser le foisonnement du stationnement (aujourd'hui la place amodiée en parking public doit être identifiée).

Simplification des procédures liées aux infrastructures de transport à haut niveau de service

- Simplification de l'instruction des dossiers tram par les services de l'Etat. Cette instruction est aujourd'hui très longue et complique la réalisation des infrastructures neuves, ou encore bloque les améliorations d'infrastructures existantes.

En outre, l'Etat doit laisser plus d'initiatives aux collectivités territoriales en la matière. Bien que soutenus par le CEREMA, nous nous heurtons au STRMTG (service des transports sur rails, de montagne et transports guidés) quand nous voulons supprimer les carrefours à feux au droit du tramway pour les remplacer par des giratoires, permettant ainsi de limiter les accidents graves entre les voitures, ou entre les poids lourds et les vélos.

- Simplification des procédures de déclassement et de transfert des infrastructures ferroviaires.
- Simplification des normes d'homologation des véhicules de transport urbain de type BHNS (position des barres de préhension, obligation du bouton d'appel même dans le cas où les arrêts en station sont systématiques).
- Simplification du dispositif d'acquisition foncière dans le cas d'opérations déclarées d'utilité publique.
- Simplification des processus de mise à jour légère des Plans de sauvegarde et de mise en valeur.

- Révision des Eurocodes de conception pour limiter les coûts de construction. Exemple d'économie : contrairement aux règles de l'art jusqu'alors en vigueur, les Eurocodes ne tiennent pas compte de la butée, ce qui conduit à surdimensionner des massifs béton (3 fois plus de béton pour la troisième phase du tramway de Bordeaux par rapport aux 2 précédentes alors qu'aucun désordre n'avait été constaté). Le ferrailage des ouvrages d'art a également considérablement augmenté

Logistique

- La possibilité de délivrer des autorisations d'occupation du domaine public aux fonctions logistiques (individuelles ou partagées) comme c'est le cas pour l'autopartage par exemple, afin d'avoir des outils de meilleure gestion des aires de livraisons qui aujourd'hui, sont clairement inefficaces.
- La possibilité de réglementer la circulation sur critères « hors » code de la route, sur la base de labels associatifs ou labels locaux à créer. Par exemple sur les livraisons de nuit, la capacité à réglementer en prenant en compte le bruit émis par les poids lourds : on ne peut aujourd'hui réglementer en exigeant ce critère, d'où le fait qu'aucune ville n'ait pu réellement pérenniser les expérimentations livraisons de nuit autrement que par la poursuite d'un système « dérogatoire ».

L'idée serait de pouvoir par exemple délibérer sur un label « local », et réglementer en le mettant comme critère. Les vignettes crit'air sont un bon début mais ne s'appliquent qu'aux émissions de polluants.

Développement des modes doux

- Instauration de la notion de trottoir partagé (piéton/vélo) pour favoriser la pratique du vélo sans investissement lourd lorsque les volumes de piétons et de cyclistes sont compatibles ;
- clarification de la doctrine en matière d'obstacle sur chaussée. Les collectivités sont, par exemple, parfois amenées à mettre un petit îlot devant des arceaux vélo par simple crainte du recours.

Développement des services de véhicules de transport avec chauffeur (VTC)

- Assouplissement des règles imposées aux services VTC, réduction de la puissance minimale du véhicule notamment.

Travaux de voirie et d'infrastructures routières

- Simplification des procédures internes à l'Etat de validation technique des projets routier sur le réseau routier national : depuis la circulaire de 2008 et les évolutions ultérieures qui lui ont fait suite, les processus de sont largement complexifiés, limitant la réactivité des services routiers de l'Etat.
- Des règles d'intervention en univers amianté dans le cas des travaux routiers, aujourd'hui causes de nombreux retards dans la réalisation de travaux outils à la performance des transports publics ou au développement des modes doux.

Circulation

- Création d'une signalisation « voie réservée aux poids lourds ». Permettrait à moindre coût de très sensiblement améliorer le fonctionnement du pont d'Aquitaine