



3 novembre 2015

## La thrombose automobile

Gérard Chausset

L'agglomération Bordelaise est réputée pour sa circulation difficile, avec une rocade très encombrée voir saturée le matin et le soir à partir de 16 h 30<sup>1</sup>. Malgré les 60 km de Tramway en service et les nombreuses améliorations tant sur l'offre de bus que sur le TER et le développement d'une mobilité alternative, la part modale de la voiture est toujours aux alentours de 60 %, alors qu'elle est de 50 % à Nantes par exemple.

Si le centre ville de Bordeaux est moins sous l'emprise de la voiture, ce n'est pas le cas pour la première couronne et la périphérie. La voiture reste encore dominante, puisque 50 % des déplacements inférieurs à 3 km se font encore en voiture.

Est-ce qu'il y a une spécificité bordelaise ? Le girondin serait-il plus accroché à sa voiture ? Les choix faits par les élus sont-ils cohérents ? Le tramway était-il un bon choix ?

Les causes et les réponses de plusieurs ordres, forcément.

Dans ce débat récurrent, il est utile d'avoir un regard et une analyse avec un point de vue écologiste : Quels impacts environnementaux notre mode de vie entraîne-t-il ? ; Quelle qualité de vie voulons-nous ? ; Le modèle proposé de la voiture incontournable est-il soutenable ?

### 1- Le diagnostic :

Nous avons à faire à trois phénomènes qui se conjuguent, se renforcent et se confortent :

- l'étalement urbain qui déverse chaque jour des milliers de voitures dans la métropole,
  - l'urbanisme des années 70/ 80 qui a façonné une agglomération pour la voiture,
  - le retard d'investissements sur les transports que le tramway ne peut combler en quelques années.
- **Une croissance démographique en périphérie de l'agglomération**

Depuis trente ans, la croissance de la population de l'aire urbaine Bordelaise s'est faite sur sa périphérie et non sur son centre. La voiture s'est mise au service de l'étalement urbain.

La preuve par les chiffres :

- Le canton de Castelnau en Médoc a augmenté sa population de 4757 habitants entre 1982 et 1999, puis de 8 936 habitants entre 1999 et 2012, soit une augmentation de 64 % de la population en trente ans.

---

<sup>1</sup> Sud Ouest, 2 avril 2015, « Bordeaux occupe désormais la 3<sup>ème</sup> place des villes les plus embouteillées de France »

- Le canton de Belin-Beliet a vu sa population passer de 9 491 habitants en 1982 à 17 700 habitants en 2012, soit une augmentation de 86 % en trente ans.
- Le canton de Créon est lui passé de 30607 habitants en 1982 à 44 000 habitants en 2012 soit 45 % de population supplémentaire ; +39 % pour celui de La Brède 39 % ; + 74 % pour celui de Saint-André-de-Cubzac.

Pendant ce temps Mérignac gagnait 15 000 habitants soit une croissance de 29 % et la Métropole Bordelaise 145 000 habitants en 30 ans soit une progression de 25 %.

Si bien sûr, on est sur des surfaces, périmètres et volume de population très différents, une analyse plus poussée démontre facilement **une croissance deux fois plus importante de la périphérie lointaine comme le sont les cantons de Castelnau, Belin-Beliet, Saint-André-de-Cubzac ou Créon.**

Il suffit de se rendre le matin vers le Taillan-Médoc pour constater dès 7h15 la file continue de voitures à un seul occupant venant du Médoc. Le scénario est le même sur les axes entrants de l'agglomération. Ainsi l'agglomération bordelaise, la CUB hier, la Métropole aujourd'hui a perdu des familles, des actifs qui viennent travailler tous les jours sur Bordeaux.

- **Un aménagement du territoire pensé pour la voiture**

La thrombose actuelle est la conséquence de trente ans de laisser faire en matière d'aménagement, avec un étalement urbain qui s'est accéléré depuis 15 ans. La raison est d'abord une défaillance du système d'urbanisme et d'aménagement avant d'être celui du transport.

En cause, l'absence de pilotage et de politique foncière cohérente entre le Département et la Métropole avec une atomisation des structures, instances, communautés de communes, le plus petit dénominateur commun dans les décisions et les compromis devenant la règle. La conséquence en est le renchérissement du foncier pour les primo-accédants sur l'agglomération, c'est-à-dire les jeunes ménages avec enfants qui sont contraints d'aller chercher bien au-delà de la rocade le logement, non pas de leur rêve, mais tout simplement qui leur permet d'accueillir au mieux leurs enfants. Cette politique nous en voyons tous les jours les effets sur la rocade et les axes entrants de la métropole.

L'urbanisme spécialisé est aussi très marqué sur l'ex-CUB. Les zones d'emploi à l'ouest avec les grands équipements, l'habitat social rive droite avec de grosses polarités commerciales en périphérie conçu pour la voiture. Les grands équipements ont tourné le dos au transport en commun, mais également aux piétons, aux vélos avec un taux de possession de voiture par ménage des plus importants de France. Le citoyen se trouve aujourd'hui contraint d'utiliser sa voiture pour aller au travail, transporter ses enfants, faire ses courses (car le commerce de proximité décline, vampirisé par la grande distribution. Pour rappel la Gironde compte 30 % de surface commerciale de plus que la moyenne nationale).

- **40 ans de sous-investissement dans les transports**

A cette situation, vient bien sûr s'ajouter la politique de sous- investissement en matière de transport collectif entre les années 60 et 90 jusqu' à l'arrivée du Tramway.

Rappel historique : pendant longtemps la CUB a expédié des bus un peu partout dans l'agglomération (90 lignes, le plus long réseau de France hors Paris) pour desservir l'ensemble du

territoire sans aménagement, le bus devenant de fait le transport des jeunes, du pauvre et de ceux qui ne peuvent faire autrement. Le résultat est simple : dans les années 2000 le taux de voyages par habitant était de 120 voyage par an, il est maintenant de près de 180. Le transport interurbain via les cars Transgironde a également été abandonné à un cabotage inopérant et qui, malgré des efforts récents, est loin d'être encore à la hauteur des besoins. Le TER, s'il est efficace sur la ligne d'Arcachon, n'est pas fiable sur la ligne du Médoc ou souvent en retard sur la ligne de Langon.

### **Des habitudes et des comportements qui mettront du temps à évoluer.**

Face à ce constat et ce diagnostic, la situation actuelle est plus que logique. On ne peut s'en étonner sans remettre en cause le système qui favorise d'abord l'usage de la voiture. Trois exemples d'équipements récents viennent renforcer cette pensée dominante : le Grand Stade, avec un accès en cul de sac ; l'ARENA construit pour l'instant sans accès majeur par transports collectifs ; la future usine de THALES de 2500 emplois sur la zone aéroportuaire qui viendra apporter chaque jour des centaines de voitures supplémentaires dans un entonnoir sans accès performant en transports en commun.

Le tramway ne peut d'un coup de baguette magique modifier (même en dix ans), les habitudes, les lieux d'emplois, de commerces ou de loisirs. Cela est d'autant moins vrai que si les choix fait actuellement poursuivent certaines erreurs du passé. Ce qui s'est construit en 30 ans dans un sens prendra du temps aussi pour se modifier. Car plus on va loin dans un système plus il est difficile d'en changer.

Pour rappel, quand Bordeaux a inauguré son tramway, celui de Nantes avait 20 ans, Grenoble 15 ans et Strasbourg 10 ans. D'autre part une ville comme Lyon a su développer tous les modes, métro, tramway, trolley et bus.

Pour autant, s'il est nécessaire d'amplifier les investissements dans les modes lourds de transports, il est aussi urgent d'agir sur des solutions plus « soft », intelligentes et interactives. Nous raisonnons encore trop en termes d'infrastructures et pas assez sur la modulation des usages et la multi modalité.

## **2- Quelles solutions ?**

Des solutions existent mais nous devons accepter une période de transition de la mobilité qui nécessairement insatisfaisante. Comme le disait l'ancien Préfet Maurice Doublet : « *Il faut dimensionner la voirie pour les heures creuses... et les transports collectifs pour les heures de pointe* ».

### **Pour ce faire, il faut agir pour contraindre l'usage de la voiture solo à travers les mesures suivantes :**

- la restriction du stationnement est une des clés,
- interdire l'usage de la voiture en cas de pics de pollution,
- étudier le péage urbain sous certaines conditions,
- contraindre l'usage de la rocade avec la troisième voie dédiée au covoiturage et aux transports en commun (aujourd'hui, jusqu'à 133 000 véhicules par jour sur la rocade)

- interdire la circulation des poids lourds aux heures de pointe matin et soir (jusqu'à 18 500 poids lourds par jour sur la rocade)

### **Agir aussi pour une offre de service intégrée de transports collectifs lisibles au-delà de la Métropole avec la Région et le Département :**

- **faciliter la vie quotidienne des usagers avec une tarification unique**
- améliorer la performance du tramway pour atteindre le 21 km/h de vitesse commerciale,
- développer un tram express (supprimer certains arrêts sur une partie des rames),
- développer des liaisons transversales en Transports en commun en site propre (TCSP),
- créer un TCSP sur les boulevards,
- poursuivre le développement du Tram-Train avec la ligne de ceinture et ouvrir la gare de la Médoquine,
- utiliser les connexions tramway sur la rocade pour développer massivement les liaisons par cars de Transgironde,
- développer des lignes Transgironde express avec retours tardifs après 20 heures.
- 

### **Agir sur la multi modalité et les nouveaux usages :**

- développer massivement les flottes d'auto partage et de vélo électrique
- agir sur le dernier kilomètre en développant les outils interconnectés (covoiturage dynamique, vélo électrique, navette, auto partage),
- investir sur le développement de l'utilisation du vélo, flotte d'entreprise, vélo électrique,
- avoir une gouvernance commune (Région, Département, Métropole, SNCF)
- être innovant dans la mise en œuvre des projets : je propose à titre personnel l'idée de la mise en œuvre d'une SEM à opération unique pour réaliser la liaison vers l'aéroport (Loi n°2014-744 « permettant la création de sociétés d'économie mixte à opération unique » (Semop ou Sem contrat).

### **Quelques propositions plus détaillées**

- *Rocade*

Il n'existe aucune contrainte technique bloquante pour en faire une rocade intelligente. La troisième voie de la rocade doit être réservée au covoiturage, au transport collectif. Rien ne l'empêche sur les plans techniques ou juridiques comme l'a démontré le séminaire organisé par Bordeaux Métropole le 1<sup>er</sup> juillet 2015. Il faut pour cela développer massivement le covoiturage de longue distance et interdire la circulation des poids lourds aux heures de pointes du matin et du soir.

- *Agir sur le dernier kilomètre.*

Si un salarié choisit sa voiture c'est aussi par ce que la plupart du temps le Bus ou le Tram ne peut l'emmener au bout de son trajet. Il est donc primordial de mettre en place tous les moyens pour offrir des solutions « pour le dernier kilomètre ». Par exemple : le covoiturage dynamique pour les courtes distances à l'aide d'application, le prêt de vélos à assistance électrique ou de voitures électriques.

- *Développer le transport par car en comblement du TER*

Développer le transport par car interurbain avec des lignes express, des retours tardifs le soir et des aménagements spécifiques à l'entrée de l'agglomération<sup>2</sup>.

- *Améliorer la performance du tramway*

Aujourd'hui la performance commerciale du Tramway est de 18 km/h en moyenne alors qu'il a été « vendu » pour 21 km/h. Si rien n'est fait sur ce sujet, la vitesse baissera inexorablement. Les services partiels sont une innovation importante qui améliore le cadencement et le confort, pour autant il est important de renforcer la performance du tramway en agissant sur différents leviers. Notamment il est urgent de mieux protéger certains axes, de sécuriser certains carrefours. Le tramway est trop banalisé, trop intégré et rend sa conduite prudente. Je propose également qu'on étudie la fermeture de certaines stations pour gagner de la vitesse, certaines sont bien identifiées comme redondantes (Vigny, Place du Palais, Saint Bruno par exemple).

- *Améliorer les liaisons directes*

L'équipement en transports en commun de certains axes de circulation stratégiques du centre de la Métropole est aujourd'hui mal conçu : (1) une liaison directe par tramway entre la gare Saint Jean et la Place de la Victoire permettrait aux étudiants de regagner plus directement le campus universitaire sans détour par la Place Pey Berland ; (2) un shunt cadencé de la ligne de Tramway A reliant directement les arrêts Palais de justice et Gaviniès permettrait d'éviter le détour par Mériadeck une fois sur 3.

- *Améliorer les liaisons transversales par bus de périphérie à périphérie*

Renforcer les lignes Corols permettant de lier plusieurs zones périphériques de l'agglomération sans passer par le centre-ville. L'aménagement de la 3<sup>ème</sup> voie de la rocade dédiée aux transports multi-occupants est à ce titre indispensable.

- *Agir directement sur la politique d'aménagement du territoire*

Il est urgent de mener une politique volontariste pour rééquilibrer le territoire de la Métropole Bordelaise et parvenir à une plus grande mixité entre zones de logements et zones d'activités. Une grande part des emplois de l'agglomération est aujourd'hui rassemblée sur un même secteur situé entre Pessac et Mérignac, créant un entonnoir de transports aux heures de pointes. Par une politique foncière ambitieuse et un encadrement des loyers, il est possible de redistribuer les fonctionnalités sur notre territoire et de permettre à tous de se loger décemment au sein de la Métropole sans avoir à pousser toujours plus loin l'extension urbaine.

### **CONCLUSION : Quelles perspectives pour demain ? Les trois batailles de la mobilité.**

**Nous devons proposer une vision de la ville de demain qui facilite la vie des citoyens basée sur la mobilité, la proximité, l'évolutivité. Pour réussir, cette révolution douce passe par trois batailles.**

**La première est celle des finances et de l'innovation.**

---

<sup>2</sup> Voir infographie ci-jointe.

La mobilité et les transports collectifs ont besoin d'investissements et donc de nouvelles recettes. Construire 1km de tramway coûte 20 millions d'euros, un Bus à Haut Niveau de Service coûte 8 à 10 millions d'euros, le Bus en Site propre intégral, 3 millions d'euros le kilomètre (un bus standard vaut 400 000 euros). La mobilité doit toujours être une priorité. Des solutions sont possibles comme la dépenalisation des amendes de stationnement qui donnerait de nouvelles recettes aux collectivités et agirait sur la politique de stationnement. L'innovation est elle aussi une source de développement. Par exemple les VCUB, auto lib, l'autopartage, le covoiturage, l'autopartage entre particulier, les accords de mobilité avec des entreprises sont autant de ressources nouvelles. Le développement de nouveaux usages doit être une source d'innovation au même titre que les innovations technologiques.

### La seconde bataille est celle de la reconquête de l'espace public pour retrouver la rue.

Si on regarde bien l'évolution des modes de vie, la prédominance quasi absolue de la voiture est récente, 40 années environ. Il ne s'agit pas d'interdire son usage mais d'organiser la ville pour qu'elle soit utilisée dans sa zone de pertinence. Il nous faut donc partager différemment l'espace public où les piétons, les cyclistes et les transports en commun ont tous leur place. Pour cela nous proposons un urbanisme renouvelé basé sur la proximité des fonctions et des usages de la vie. Des quartiers apaisés où la vitesse est limitée à 30 km/h et des centralités avec des zones de rencontres limitées à 20 km/h.

La rue est aujourd'hui dédiée aux flux de déplacement et en particulier aux flux de voitures. On en voit les conséquences : moins de nature, les enfants ne jouent plus dans la rue... Or, réduire la place de la voiture est bénéfique afin de se réapproprier l'espace public, de retrouver du lien social et de l'animation alors qu'aujourd'hui la rue est désinvestie et y règne le culte du chacun chez soi. En somme il s'agit de retrouver la rue.

### La troisième bataille est la bataille culturelle.

Si le mode de vie actuel est somme toute récent, il a profondément pénétré les habitudes et les comportements car l'ensemble du territoire est organisé avec des générateurs de déplacements séparés les uns des autres. Une voiture est immobilisée près de 90 % du temps, pour autant dans la CUB, un déplacement sur deux est fait pour une distance inférieure à 3 km (source enquête déplacement). De nouvelles pratiques doivent émerger : autopartage, covoiturage...

Aujourd'hui dans la CUB, dans chaque voiture en circulation il y a en moyenne 1,2 personne. Soit 6 personnes dans 5 voitures. Si on passe à 7 personnes pour 5 voitures, soit 1,4 personne par voiture, alors le trafic diminuera de 15 % dans la CUB, ce qui mettra définitivement fin aux bouchons sur la rocade bordelaise.

Le piéton, cellule souche du déplacement doit être au cœur de la réflexion ainsi que le stationnement au travail qui est déterminant dans le choix du mode de transport. Il nous faut lever les freins aux changements de comportement. Cela passe par des aménagements vélos sécurisés, une ville « marchable », des transports collectifs accessibles et confortables, des aménagements spécifiques dans les entreprises, les commerces et les services publics.

Contact : Gérard Chausset – Président de la commission transport de Bordeaux Métropole – 06 62 48 74 92

