Mode d'emploi

Le Grenelle des mobilités représente une démarche originale, sortant du quotidien de la planification et de l'organisation des transports par les collectivités locales. Il s'agit en effet de mener ensemble, représentants de l'État et des collectivités territoriales, employeurs, salariés, experts et associations d'usagers, une démarche de co-production qui précisera les conditions et les projets partenariaux nécessaires à une rupture sociétale dans les manières de pratiquer, d'organiser et de financer la mobilité au sein de l'agglomération bordelaise. Ce processus aboutira à la production d'un rapport d'orientations et d'actions.

Pourquoi ?

• Un modèle de mobilité à repenser

Malgré tout ce que les différents acteurs institutionnels ont réalisé en matière de développement de l'offre de transports collectifs - ce qui s'est traduit par une forte augmentation de la fréquentation des transports en commun - la perception d'une dégradation des conditions de déplacements dans et vers l'agglomération bordelaise perdure, comme en témoigne le problème central de la congestion actuelle de la rocade.

Il est donc nécessaire de trouver des solutions innovantes, à court et moyen termes pour répondre à ce phénomène de congestion alors que la croissance démographique girondine implique un accroissement des déplacements.

Actuellement, le modèle de mobilité ne répond ni aux exigences de environnementales, la mobilité étant le principal émetteur de Gaz à Effet de Serre, ni aux ambitions sociales et économiques. Les difficultés de circulation pénalisent le bon fonctionnement du bassin d'emploi métropolitain. Parallèlement, le transport de fret Nord-Sud européen continue à se développer sans modification majeure des parts modales. Enfin, on assiste à une raréfaction de l'argent public qui impose de nouvelles contraintes.

Le modèle global de mobilité est donc à repenser. Il ne pourra pas reposer sur le seul développement des offres en transports collectifs (différentes phases du tramway, bus et cars à haut niveau de service, cadencement ferroviaire, etc.). La prégnance de la question de la congestion automobile oblige à envisager une rupture du point de vue de la longueur des déplacements pratiqués, des usages individuels de la voiture, de la promotion des modes actifs, du maillage de transports collectifs urbains, etc.

• Des réponses institutionnelles encore partielles

Les différents acteurs institutionnels que sont la Région Aquitaine, le Département de la Gironde et la communauté urbaine de Bordeaux, disposent tous les trois de procédures et de documents de référence portant sur l'organisation territoriale ou/et sur celle de la mobilité.

Ces documents peuvent êtres récents (comme le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports de la Région Aquitaine, le Plan-Climat et le Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains de la Cub) ou en cours (le Schéma de cohérence territoriale, le Plan Local d'Urbanisme et le Plan de Déplacements de la Cub mais aussi le Livre blanc des mobilités de la Gironde).

S'ils font preuve d'ambition, ces documents présentent un attachement à des échelles spatiales et temporelles ainsi qu'à des compétences spécifiques de ces collectivités, qui laisse dans l'ombre certains problèmes (en particulier l'organisation globale de la voirie et de la circulation mais aussi, par exemple, la stimulation des capacités d'organisation et d'autonomie des usagers de la route).

Les documents actuels peuvent difficilement promouvoir la co-définition de projets ou/et de modalités partenariales (en particulier celles qui impliquent des partenariats poussés entre acteurs institutionnels mais aussi avec des acteurs non institutionnels), au-delà des apports de l'association Mouvable en matière d'articulation des réseaux de transports collectifs de la Cub, du Département et de la Région.

Quels apports espérer, pour quels contenus ?

• Une démarche d'exception

Un mode de production original : une gouvernance à six collèges
Le principe même de cette gouvernance est de mettre autour de la table, tout au long du processus de réflexion et de production, tous les acteurs concernés par la problématique abordée. Ces derniers sont regroupés autours de 6 collèges représentatifs :

- les collectivités territoriales ;
- l'État ;
- les employeurs ;
- les acteurs de la demande de déplacements, représentés à la fois par des syndicats et par des associations chargées d'une manière générale de la vie sociale ;
- les associations d'usagers de la mobilité et les associations environnementales ;
- un sixième collège d'experts composé à la fois d'universitaires, d'acteurs techniques reconnus et d'institutions.

Un temps limité : six mois de travail, de janvier à juin 2012 ;

La co-production d'un rapport par six ateliers thématiques présidés chacun par un membre de chaque collège
- les grands déplacements : trafic fret nord sud, logistique, transit touristique ;
- mobilité et emploi : accès aux zones d'emplois, organisation économique, congestion de la rocade ;
- les rythmes urbains : emploi, école, loisirs, diversité des pratiques, droit au transport, temporalités ;
- la voiture autrement : souplesse d'utilisation, dépendance, congestion, distance, nouveaux usages ;
- le partage des futurs : visions du futur de chaque acteur, cumul des projets des uns et des autres, obstacles à dépasser ?
- les transports collectifs et l'organisation territoriale : cohérence transport – urbanisme, choix de développement urbain, optimisation des différents réseaux de transports collectifs, parcs de rabattement, parcs relais.
(c.f. Annexe / cahier des charges des ateliers)

Des analyses et des propositions intégrant les procédures en cours, alimentées par les apports des participants et des auditions ;

Des règles du jeu favorisant la créativité et l'intelligence collective.

• Quels apports espérer du Grenelle des mobilités ?

- des problèmes posés sans formatage préconçu, un élargissement de l'éventail des solutions ;
- des diagnostics fondamentaux partagés, afin d'évacuer les faux problèmes ;
- des propositions à la fois pour le court terme et le long terme, en pensant les modalités de transition ;
- l'expression de la « demande » de mobilité, grâce à la participation des salariés, des employeurs, des usagers (en considérant les acteurs de la vie économique et sociale comme des partenaires des politiques de déplacement) pour faciliter ainsi l'élaboration de solutions autres que la seule transformation de l'offre de transport.

• Quels « produits » du Grenelle des mobilités ?

Un rapport final, expression des travaux et des conclusions des groupes de travail, susceptible d'intégrer plusieurs formalismes :
- une charte des mobilités, doctrine collective fondée sur une analyse consensuelle de la situation et des principes structurants d'un modèle de mobilité à 20 ans (cet « horizon partagé » facilite la convergence des actions des divers partenaires) ;
- des orientations ou des chantiers à transférer dans les documents de planification ou procédures de chaque institution ;
- des engagements multilatéraux ;
- des programmes d'action partenariaux.

Du fait des objectifs de cette démarche et de l'étendue des questions posées, il sera nécessaire pour les participants du Grenelle de veiller à l'aspect pragmatique, opérationnel et réaliste des propositions faites. Le caractère exceptionnel de ce Grenelle doit permettre d'enclencher des actions qui permettent un changement fort et concret des mobilités métropolitaines.

Quelques précisions sur la démarche

• La nécessité d'un constat partagé : la « mallette du grenelliste »

La collecte des éléments de diagnostic existants s'appuiera sur les données actualisées en matière de mobilité. Ces éléments constitueront la base commune des participants et doivent permettre une mise à plat d'entrée de jeu des constats et des raisons des difficultés actuelles. Il est en effet nécessaire de partager les diagnostics sur les causes de congestion de la rocade, sur la situation des transports collectifs, avant de passer à la phase de proposition. Une « mallette du grenelliste » sera remise dès la pleinière d'ouverture. Elle contiendra les grands éléments synthétiques d'information, les constats, les analyses et les questions ouvertes qui en découlent.

• Le rôle de chacun

La charte éthique du participant

· La promotion d'une intelligence collective : chaque personne désignée s'engage à dépasser la simple défense des intérêts et des visions de la structure qu'il représente.

· Une participation active : chaque personne désignée ne pouvant être remplacée au cours des différentes réunions.

Le Grenelle ne représente en aucune manière un processus de concertation sur un projet ou un document pré-établi. Il est plutôt l'occasion de construire collectivement des actions innovantes ou/et nécessitant des partenariats. Il s'agit de décrire comme de partager les chemins permettant d'atteindre des objectifs ambitieux.

Une participation équilibrée de chaque collège
- un nombre équivalent de représentants de chaque collège dans chaque atelier thématique, soit 2 à 5 personnes, pour un total d'environ 20 à 30 personnes par atelier thématique ;
- chaque collège disposera de la présidence d'un des ateliers thématiques ;
- chaque collège disposera d'un rapporteur dans l'un des ateliers thématiques.

Une autonomie propositionnelle et organisationnelle de chaque atelier thématique qui s'organise autour d'un président et des rapporteurs aux fonctions distinctes :
- le président définit l'ordre du jour, anime et distribue la parole, définit les modalités de validation des propositions émises et peut faire appel à des experts ou acteurs extérieurs portant témoignage ou analyse ;
- le rapporteur est le garant de la synthèse des avis, des remarques, des suggestions et du relevé des décisions prises sous la direction du président.

La production de chaque atelier thématique
- notes, avis, réflexions, orientations partagées, actions proposées ;
- un relevé des expressions ;
- une recherche de consensus mais un respect des avis divergents ;
- la possibilité de collecter des avis de personnes extérieurs aux collèges

L'ordre du jour des ateliers :
- première séance : les constats / enjeux ;
débats / synthèse des accords / identification des besoins d'intervention d'experts ;
- deuxième séance : les orientations, les axes stratégiques ;
- troisième séance : les pistes d'actions ;
- quatrième séance : les moyens, les modes de réalisation ;

Le dispositif d'information :
- un espace dédié au grand public sur le site web www.participation.lacub.fr pour :
  • communiquer les comptes rendus des réunions ;
  • déposer des contributions internes ou externes ;
  • une information progressive au public de certaines avancées de la démarche ;
  • en fin de démarche, un temps de présentation au public.

- une assistance logistique assurée par l'a-urba : invitations, information, mobilisation d'expertise ou d'experts, assistance aux présidents et rapporteurs dans l'animation des groupes de travail, mise en forme et envoi des comptes rendus et rapport.

Le calendrier

2/3 décembre 2011 : lancement de la démarche dans le cadre de la coopérative métropolitaine

26 janvier 2012 : plenière d'ouverture des travaux :
- présentation de la démarche
- composition des ateliers thématiques et fonctionnement
- calendrier
- premiers débats
- présentation des présidents et des rapporteurs
- confirmation de la localisation de chaque participant dans les ateliers

De janvier à mai 2012 : ateliers thématiques (4 à 5), avec une plénière à mi-parcours :
- février : première réunion de chaque atelier (8/9/10 ou 15/16/17 février)
- mi-mars : deuxième réunion de chaque atelier (14/15/16 ou 21/22/23 mars)
- début avril : plenière à mi-parcours
- mi-avril : troisième réunion de chaque atelier
- mi-mai : quatrième réunion de chaque atelier
- fin mai : cinquième réunion de chaque atelier

juin 2012 : pleinière finale

juin – juillet 2012 : rendu du rapport final

juillet 2012 : possibilité de débats d'orientation dans les différentes collectivités locales et chez les autres acteurs institutionnels, techniques, sociaux.

annexe : le cahier des charges des ateliers

Atelier n°1 / Les grands déplacements

Président : Nicole Pizzamiglia / présidente de la Cellule Économique Régionale des Transports d'Aquitaine
Rapporteur : Guillaume Pouyanne / maître de conférence en Sciences Economiques (Gretha)

Les faits

En raison de sa position géographique européenne, la Gironde est traversée par des flux de transit de marchandise et de personnes qui sont motivés à la fois par des raisons économiques (flux de transit nord-sud ou/et relations d'échanges avec les zones d'activités de la métropole bordelaise), mais aussi par des raisons touristiques (l'accès au littoral et à la péninsule Ibérique). La réalisation de ces déplacements de transit, notamment de fret, se heurte à la difficulté de traverser l'agglomération bordelaise, les périodes de congestion de la rocade étant fréquentes.

Dans ces conditions, comment les infrastructures, notamment routières, peuvent-elles conserver un bon niveau de service en termes de fluidité et de lisibilité alors qu'elles accueillent des flux répondant à des fonctions différentes (transit / échange / flux locaux) ?

Les questions

- Comment les flux économiques de transit peuvent-ils retrouver une capacité à traverser aisément l'agglomération en évitant les conflits d'usages avec les flux locaux de déplacements ?

- Comment diminuer l'incidence des poids lourds sur la rocade ? (en congestion, en gêne)

- Comment réduire la dangerosité, les accidents ?

- Qu'attendre des NTIC ?

- Quels modes de régulation et d'optimisation des infrastructures ?

- Quels sont les points durs ?

- Les obstacles à lever ?

- Les opportunités à saisir ?

- Les exemples locaux ou externes à reproduire ?

- Les leviers d'actions immédiats à très court terme … pour quelles perspectives à long terme ?

- Avec quel niveau de co-participation / co-élaboration des différents acteurs ?

- Par quoi commencer ?

Les mots clés

- transit / échange / flux locaux

- autoroute ferroviaire

- impacts des poids lourds sur la rocade

Atelier n°2 / La mobilité et l'emploi

Président : Michel Favory / enseignant-chercheur à Sciences Po Bordeaux
Rapporteur : Alain Cougrand / chef d'entreprise, élu CCI

Les faits

Les difficultés globales de circulation sur l'ensemble des réseaux, et notamment sur la rocade posent problème pour le bon fonctionnement économique et social du bassin d'emploi métropolitain. En heure de pointe, les déplacements contraints de type domicile-travail chargent fortement ces réseaux. Les usagers sont-ils « responsables » ou « victimes » de cette situation ? Les difficultés s'expriment également en termes de coupure entre les deux rives du fleuve. Les déplacements de salariés entre zones d'emploi, ou dans le cadre de leurs activités professionnelles sont impactés par ces difficultés quotidiennes.

L'approvisionnement et la livraison des marchandises en ville sont deux activités concernées quotidiennement par ces difficultés.

C'est pourquoi, il est nécessaire d'associer employeurs et salariés à l'ensemble de ces questions afin d'identifier de nouveaux leviers d'actions permettant de répondre aux difficultés de déplacements dans le cadre des différentes activités économiques.

Les questions

- Comment améliorer l'accessibilité des salariés aux sites d'emplois, aux entreprises ?
- Quelles organisations promouvoir dans les déplacements quotidiens des salariés ?
- Quelles organisations promouvoir dans les déplacements quotidiens entre entreprises ?
- Comment améliorer le transport, la livraison et la gestion des marchandises en ville ?
- Quels modes de régulation et d'optimisation des infrastructures ?
- Comment mieux coordonner l'entretien / l'exploitation des infrastructures routières entre les différents acteurs responsables ?
- Qu'attendre du télétravail ?
- Quel niveau et type de congestion peut-on collectivement supporter ?
- Tous les types d'activités et d'emplois sont-ils bien localisés ?
- Quels sont les points durs ?
- Les leviers d'actions immédiats à très court terme … pour quelles perspectives à long terme ?
- Avec quel niveau de co-participation / co-élaboration des différents acteurs ?
- Par quoi commencer ?

Les mots clés

- marché de l'emploi / zones d'emplois
- déplacement domicile-travail / travail-travail
- transport et livraison de marchandises

Atelier°3 / Les rythmes urbains

Président : Christian Broucaret / président de l'Association des Usagers Transports de la Région Aquitaine (AUTRA) - FNAUT Aquitaine
Rapporteur : Sylvia Labèque / directrice du Sysdau

Les faits

Les pratiques de déplacements varient au sein d'une même journée comme tout au long de la semaine en fonction des motifs de déplacements. Mais, ces variations dépendent beaucoup des usagers et de leurs différentes caractéristiques en termes de niveau d'activité (actif / chômeur), de possession d'une voiture, de sexe … et plus secondairement de niveau d'études. Enfin, les comportements sont liés aux valeurs sociales que chacun attribue à la mobilité.

Tout en respectant un droit général à la mobilité, il convient de prendre en compte les différents types d'usagers, de la diversité de leurs attentes pour retrouver des marges de manœuvre à la fois en termes d'offre de service mais surtout en matière de nouvelles pratiques, de modifications comportementales.

Les questions

- Comment prendre en compte la diversité des pratiques et des publics ? Même en heure de pointe ?

- Quels sont les leviers d'actions des acteurs publics et des acteurs privés (entreprises, administrations, collectivités, individus en tant que tels) permettant de modifier les pratiques, de favoriser une plus grande durabilité des déplacements réalisés, d'offrir des alternatives aux situations de blocage, en somme de favoriser de nouveaux arbitrages individuels ?

- Peut-on prendre en compte les différentes temporalités dans les pratiques pour organiser les infrastructures, les offres de mobilités, les offres de service en conséquence ?

- Que peuvent apporter les Technologies d'Information et de la Communication ? Le Web ? Quelles actions ont fait leurs preuves ?

- Quelles valeurs associer à la mobilité ? Par quelles actions concrètes répondre à ces valeurs, par quels services, comportements, organisations ?

- Les leviers d'actions immédiats à très court terme … pour quelles perspectives à long terme ?

- Avec quel niveau de co-participation / co-élaboration des différents acteurs ?

- Par quoi commencer ?

Les mots clés

- valeurs sociales

- écomobilité / dépendance automobile

- publics contraints / publics fragiles

- hyper mobiles / immobiles

- temporalités / TIC

Atelier n°4 / La voiture autrement

Président : Pierre Langrand / président de l'association Mouvable
Rapporteur : Julien Ruiz / CGT

Les faits

Le développement réussi des différents transports collectifs ne sera pas en mesure, à lui seul, de réduire le volume prédominant de déplacements individuels pour les déplacements de personnes et les déplacements de marchandises. La souplesse d'utilisation de l'automobile favorise un spectre très large d'utilisation, des courtes distances aux longues distances. La dépendance à ce mode semble perdurer en fonction du territoire d'appartenance (la situation est différente entre le centre d'agglomération et le péri urbain) mais aussi du profil des usagers, même lorsqu'ils sont dans certaines situations de contrainte.

Comment prendre en compte la pratique automobile dominante pour modifier l'usage de la voiture vers plus de durabilité, des pratiques moins individuelles, moins de consommation d'espace circulant ?

Les questions

- Quels sont localement les paramètres permettant de modifier les pratiques : le coût, la durée du déplacement ?

- Parmi les différents leviers d'actions à mobiliser, quelle place donner aux actions portant sur le stationnement ?

- Comment dépasser le stade des expérimentations et multiplier des pratiques durables mais minoritaires ?

- Comment favoriser le développement de la capacité d'auto-organisation des citoyens et des entreprises en dehors des cadres institutionnels ?

- Les leviers d'actions immédiats à très court terme … pour quelles perspectives à long terme ?

- Avec quel niveau de co-participation / co-élaboration des différents acteurs ?

- Par quoi commencer ?

Les mots clés

- dépendance / autonomie / liberté / accessibilité

- stationnement

- individuel / collectifs

- valeurs sociales de la mobilité

- émissions de gaz à effet de serre

- vitesse

Atelier n°5 / Le partage des futurs

Président : Marc Besnault / secrétaire de l'Union Régionale de la CFDT
Rapporteur : Jean-Louis Bergey / directeur régional Aquitaine de l'Ademe

Les faits

En 10 ans, la mise en place du tramway a permis aux transports collectifs de gagner 1 point de part modale (11%). Exprimé en nombre de déplacements réalisés journalièrement en transports collectifs, ce gain est élevé. Exprimé en part absolue, il paraît décevant. Au même moment, la compilation des projets et des objectifs des uns et des autres en matière de mobilité interpelle à la fois sur la faisabilité des actions à engager en matière de nouvelles offres à développer, sur l'évolution nécessaire de l'organisation territoriale et sur la part des changements comportementaux dans l'atteinte des objectifs fixés.

Les différents documents stratégiques et opérationnels produits par les acteurs locaux (Plan climat, PDU, Livre blanc des mobilités, SCoT, SDODM etc.) se basent sur des prévisions, des projections ou des scénarios prospectifs qui décrivent les situations urbaines à atteindre et les niveaux d'attractivité et de développement de chaque mode de déplacement.

Une question simple se pose : les objectifs énoncés sont-ils atteignables localement ? Au prix de quelles ruptures de tendance ?

La question

- Comment gérer / penser / utiliser la croissance démographique attendue ?

- Quel est le poids de chaque variable (nouvelle offre, évolution comportementale, organisation territoriale) dans les objectifs à atteindre ?

- Les visions cumulées du futur entre les différentes acteurs sont-elles cohérentes ? En quoi nous engagent-elles ?

- Quelles sont les évolutions, les hybridations à apporter aux modes actuels de déplacements ?

- Quelles sont les nouvelles valeurs sociétales à promouvoir ?

- quels sont les champs d'innovation locale, notamment en termes de technologie et de numérique, qui peuvent être développés à profit ?

- Les leviers d'actions immédiats à très court terme … pour quelles perspectives à long terme ?

- Avec quel niveau de co-participation / co-élaboration des différents acteurs ?

- Nos modes de fonctionnement, d'organisation sont-ils adaptés ?

- Par quoi commencer ?

Les mots clés

- cohérence des politiques publiques / capacité à atteindre les objectifs fixés

- rapport entre les coûts et l'efficacité des actions

- modèles de mobilité

Atelier n°6 / Les transports collectifs et l'organisation territoriale

Président : Michel Duvette / directeur de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Gironde
Rapporteur : François Xavier Leuret / président de l'Union Départementale des Associations Familiales de la Gironde

Les faits

Qu'il s'agisse du fer, des cars, des bus ou des tramways, tous les acteurs institutionnels font preuve d'ambition dans la mise en place d'une offre structurante en transports collectifs urbains, périurbains et interurbains. Pour autant, les effets sur l'urbanisation, l'organisation territoriale et la génération de nouveaux déplacements ne sont pas toujours bien pris en compte. Aujourd'hui, rien ne garantit que le développement des réseaux de transports collectifs performants ne continue pas à favoriser la dynamique actuelle favorable à l'éclatement / étalement urbain.

Ne faut-il pas dépasser aujourd'hui la seule inscription d'orientations dans les différents documents cadres car la réalité des processus d'urbanisation et de développement économique est souvent déconnectée des projets d'organisation de la mobilité des personnes et des marchandises ?

Les questions

- Vers quel type de réseaux de transports collectifs aller au regard des projets d'urbanisation des territoires ?
- Comment organiser le rabattement et les parcs relais ?
- Les potentialités d'urbanisation autour des réseaux de transports collectifs, à proximité des gares, des points de rabattement, des points d'intermodalité font-ils l'objet de projets et de contractualisation au niveau d'ambition adapté et suffisant ?
- Le niveau et la qualité des offres intermodales est-il à la hauteur des enjeux ?
- La multimodalité est-elle un objectif à atteindre chez chaque usager ?
- Les leviers d'actions immédiats à très court terme … pour quelles perspectives à long terme ?
- Avec quel niveau de co-participation / co-élaboration des différents acteurs ?
- Nos modes de fonctionnement, d'organisation sont-ils adaptés ?
- Par quoi commencer ?

Les mots clés

- éclatement urbain
- cohérence transport / urbanisme
- incantations / orientations
- actions pragmatiques
- métropole / multipolarité