



Manifeste « Mobilités » de l'InterSCoT girondin

Oser les infrastructures et les services de demain !

Ce manifeste présente des propositions pour l'amélioration de la mobilité des personnes en Gironde. Elles correspondent au point de vue et aux souhaits des territoires girondins fédérés au travers des syndicats mixtes en charge de l'élaboration et la mise en œuvre des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT). Ce manifeste se veut être une contribution au débat et aux réflexions des collectivités en charge des politiques de transport régionales, départementales et métropolitaines ; il ne suppose en aucun cas leur engagement.

Version provisoire

14 février 2018

Équipe projet (a'urba)

Lionel Bretin (chef de projet)

Thierry Bucau (cartographe)

Oliver Chaput (graphiste)

Béatrice Cuesta Gicquel (assistante d'équipe)

Antonio Gonzalez (spécialiste mobilité)

François Péron (spécialiste mobilité)

Sylvain Tastet (graphiste)

Équipe projet (InterSCoT)

Christine Cot (DDTM)

Joël Gillon (DDTM)

Marie Bouhier (Département)

Comité technique

Aurélie Hocheux (SCoT Médoc 2033)

Jean-Charles Jourdan (SCoT du Grand Libournais)

Sylvia Labèque, Frédéric Brigant et Ivan Bossavit (Sysdau)

Michel Mayenc (SCoT du Sybarval)

Isabelle Passicos (SCoT du Sud Gironde)

Sébastien Rouaud (SCoT Haute Gironde)

Emmanuelle Lacan (Département de la Gironde)

Jean-Baptiste Rozier (Movable)

Sommaire

Introduction	4
Asseoir une vision partagée de la Gironde	6
a) Questionner les politiques d'aménagement au service d'une mobilité maîtrisée.....	6
b) Articuler transport et urbanisme.....	6
c) Conforter la Gironde polycentrique.....	6
Principe I - Penser un système global de mobilité girondine	8
I.1 - Aménager des « portes d'accès » au réseau à haut niveau de service	11
I.2 - Assurer une interconnexion fluide et rapide entre le réseau de mobilité express girondin et le réseau collectif métropolitain	13
I.3 - Proposer des accès rapides et réguliers au réseau du cœur métropolitain depuis les territoires.....	13
I.4 - Proposer une offre de transport collectif express entre territoires périphériques	14
I.5 - Vers de nouveaux outils de gouvernance.....	17
Principe II - Optimiser l'existant	18
II.1 - Faciliter la fluidité sur les voies rapides	18
II.2 - Améliorer la fluidité et la capacité sur le réseau de voirie	19
II.3 - Améliorer la fluidité et la capacité sur les réseaux de Transports Collectifs	24
II.4 - Agir en faveur du développement du covoiturage.....	25
Principe III - Préparer l'aménagement futur de la Gironde.....	27
III.1 - Anticiper, de façon collective, les besoins à venir des territoires en matière d'infrastructures et de services nouveaux	27
III.2 - Travailler sur des scénarii à l'échelle d'un secteur plutôt que voirie par voirie	27
III.3 - Aider à la programmation des aménagements les plus importants sur les infrastructures existantes en les identifiant et les priorisant	28
III.4 - Penser les nouvelles infrastructures de voirie et les inscrire dans les documents de planification.....	29
III.5 - Faire du fleuve un support de déplacements	31
Principe IV - Accompagner l'évolution des modes de vie.....	32
IV.1 - Encourager le changement de comportement modal	32
IV.2 - Accompagner le développement des usages des modes de déplacement actifs	32
IV.3 - Travailler sur les temporalités des déplacements.....	33
Carte de synthèse territoriale	34
Annexes	35
Carte de synthèse de la DEMANDE de mobilité en Gironde	36
Carte de synthèse de l'OFFRE de mobilité en Gironde	37
Analyse comparative des temps de parcours en TC sur voirie.....	38

Introduction

« Nous sommes les acteurs publics des territoires de la Gironde. Fédérés par nos syndicats mixtes en charge de l'élaboration et la mise en œuvre des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), et par nos Pays, nous sommes coresponsables de l'aménagement et du développement durable des territoires girondins. Communautés de communes, communautés d'agglomération, communauté urbaine – et à travers elles, l'ensemble des communes qui les composent – nous voulons rassembler nos visions et nos efforts pour mieux conduire notre mission d'intérêt public en faveur des territoires, et de celles et ceux qui y habitent et y travaillent »

Extrait du Manifeste des territoires pour l'avenir concerté de la Gironde, 2012

La mobilité est une de nos premières préoccupations.

Cet enjeu, qui figure dans le premier défi du *Manifeste des territoires pour l'avenir concerté de la Gironde*, élaboré par l'InterSCoT Girondin¹, reste toujours prioritaire (cf. atelier des élus du 21 juin 2016).

En effet, malgré les nombreuses démarches engagées les dernières années et le nombre croissant de voyageurs en transports en commun, le système de mobilité reste fragile, les embouteillages aux abords de l'agglomération sont courants et, en dehors du cœur de l'agglomération bordelaise, les réseaux de transports collectifs sont souvent peu compétitifs face à la voiture (vitesse, temps de parcours) malgré leurs atouts (tarification attractive, confort). Parallèlement, dans les territoires voisins de la métropole, il existe des centralités représentant des bassins de vie alliant emploi et fonctions résidentielles. L'organisation de la mobilité en leur sein est cruciale pour conforter leur fonctionnement et favoriser leur développement dans une logique de solidarité territoriale.

Le modèle de mobilité² connaît des limites : le développement de nouvelles infrastructures de voirie ne résout pas les problèmes de pollution, bruit et consommation de ressources et n'est qu'une façon de reporter les problèmes de congestion car les voitures finissent par occuper tout l'espace disponible ; le développement des réseaux de transports collectifs ne peut pas s'étendre partout car les charges générées pour capter des usagers supplémentaires dans les secteurs moins denses sont peu ou pas compensées par des recettes nouvelles, alourdissant le déficit d'exploitation des transports publics.

Pour nous projeter dans une Gironde future capable d'accueillir à un rythme élevé de nouvelles populations et entreprises tout en proposant un développement territorial harmonieux et une grande qualité de vie, nous devons trouver de nouvelles idées et faire des propositions.

Pour cela, nous pouvons nous appuyer sur les travaux du Grenelle des mobilités³, sur la stratégie du

¹ L'InterSCoT est une démarche impulsée depuis 2011 par le Conseil Départemental de la Gironde et par le Préfet de la Gironde pour rendre cohérents entre eux les divers SCoT qui vont couvrir, à terme, l'ensemble du département. Les territoires partenaires de la démarche (volontaire) ont approuvé un Manifeste des territoires pour l'avenir concerté de la Gironde en 2012, qui fixe les principaux défis à relever.

² Le besoin de changer de modèle de mobilité a été exprimé par l'ensemble des acteurs réunis entre 2011 et 2014 autour du « Grenelle des mobilités » ayant signé une Charte des mobilités de l'agglomération bordelaise. Ce document propose des principes d'action et des mesures originales. Cependant, le document a une connotation très « métropolitaine » et ne montre pas clairement comment certaines de ses nombreuses propositions pourraient s'appliquer en dehors de l'agglomération bordelaise.

³ La charte a été signée par le Préfet de région, le Président du Conseil Régional, le Président de Bordeaux Métropole, le Président du Conseil Général, le Président de la Chambre de commerce et de l'industrie, le

Département de la Gironde, sur les travaux de la Région Nouvelle-Aquitaine et sur les récentes propositions du Sysdau, qu'il nous faut traduire à l'échelle de notre territoire d'action, le département girondin.

Trouver de nouvelles solutions pour les problèmes de mobilité est d'autant plus urgent que le nombre d'habitants de la Gironde ne cesse de croître. Si chaque habitant se déplace en moyenne 4 fois par jour (chiffres de l'EDGT 2009), il y a tous les ans près de 73 000 déplacements quotidiens supplémentaires dans le département.

Les nouveaux habitants en Gironde chaque année
(Solde migratoire + solde naturel, d'après le recensement des populations légales, Insee)

	Croissance annuelle moyenne sur la période 1999-2009		Croissance annuelle moyenne sur la période 2009-2014	
	nombre de personnes	taux de variation (%)	nombre de personnes	taux de variation (%)
SCoT Pointe Médoc	211	1,6	119	0,8
SCoT des Lacs Médocains	256	3,2	151	1,5
SCoT du Cubzaguais	404	2,2	544	2,5
SCoT de la Haute-Gironde	727	1,3	607	1,0
SCoT Médoc 2033	603	1,4	635	1,3
SCoT du Grand Libournais	1 640	1,1	959	0,6
SCoT du Sud-Gironde	1 579	1,5	1 207	1,0
SCoT Bassin d'Arcachon et Val-de-l'Eyre	2 428	2,0	2 321	1,7
SCoT de l'Aire Métropolitaine Bordelaise	6 907	0,8	11 725	1,3
<i>dont Bordeaux Métropole</i>	<i>5 039</i>	<i>0,7</i>	<i>8 995</i>	<i>1,2</i>
Gironde	14 733	1,1	18 271	1,2

Le territoire de SCoT qui croît le plus en nombre d'habitants est celui de l'Aire métropolitaine bordelaise ; celui où le taux de croissance est le plus important est celui du cubzaguais. Globalement, la demande de mobilité touche tous les territoires girondins et l'enjeu pour les collectivités consiste à répondre à cette demande : les réseaux de TC sont-ils capables d'absorber une partie de la nouvelle demande ? Et les réseaux de voirie pourront-ils absorber des automobilistes supplémentaires à moyen terme ?

L'objectif du Manifeste des mobilités de l'InterSCoT girondin est de mettre en relief les actions prioritaires pour améliorer les conditions de mobilité des habitants dans le département et convaincre les partenaires qui portent et financent des projets de les mettre en œuvre.

Un regard particulier est posé sur les accès à l'agglomération, car c'est là où se concentre quotidiennement l'essentiel de la demande, sans oublier les flux de la métropole vers les territoires voisins, certes moins volumineux, mais dont dépendent nombres d'entreprises et collectivités employeuses sur ces territoires.

Les propositions d'action ont été bâties lors d'ateliers de travail entre techniciens des territoires de SCoT, de la DDTM, du Département, de Bordeaux Métropole, de Movable et de l'a-urba, organisés par quadrant territorial. Les travaux de mise en œuvre du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise ont été un point d'accroche qui a structuré les débats car ils permettaient de voir des adaptations possibles de certains concepts issus du Manifeste des mobilités et de réfléchir concrètement aux interfaces entre l'agglomération et les territoires environnants. Elles correspondent donc à des attentes des territoires, à plus ou moins long terme, mais nécessitent des études techniques complémentaires pour mesurer leur viabilité et préciser leur contenu.

Asseoir une vision partagée de la Gironde

Il s'agit, tel que figure dans le *Manifeste des territoires pour l'avenir concerté des territoires* (défi n°2), de « construire par le polycentrisme, un système fructueux de territoires qui offre toute la gamme des solutions d'habitat et de localisation, dont nos ménages et nos entreprises ont besoin au cours de leur vie en Gironde ». En effet, aucun plan de mobilités ne pourra être efficace, s'il ne repose pas sur une vision large et partagée de l'aménagement territorial souhaité. Pour désenclaver certains territoires, améliorer la mobilité est un levier essentiel, mais il doit s'accompagner de politiques permettant de rapprocher les emplois et les logements.

a) Questionner les politiques d'aménagement au service d'une mobilité maîtrisée

Nous, territoires de l'InterSCoT, sommes convaincus que les mobilités ne sont pas une finalité en soi, mais un moyen de relier les hommes et les territoires. Il convient de s'appuyer sur le triptyque « éviter, optimiser, faire évoluer » les déplacements contraints. Réduire ou éviter est déjà un objectif très présent dans le manifeste⁴. Il repose sur la capacité à développer des solutions alternatives à la mobilité (notamment pour certaines activités de services), mais aussi à concevoir un aménagement cohérent et efficient entre habitat, services et activités économiques. Les déplacements liés au travail se font généralement sur des distances plus longues que pour les autres motifs et le recours aux modes motorisés restera sans doute privilégié ; en revanche pour les déplacements liés aux achats et aux loisirs, il est possible de réduire les distances à parcourir par une politique d'aménagement du territoire qui distribue emplois, services, équipements et commerces de proximité sur le territoire en pariant sur la mixité d'activités dans les quartiers, bourgs ou villages. Conforter le polycentrisme apparaît donc comme une des priorités pour maîtriser les besoins de mobilité.

b) Articuler transport et urbanisme

Au-delà des pôles d'accès aux réseaux, c'est tout notre développement territorial qui doit être repensé en lien avec les axes de transport en commun, notamment autour des axes ferroviaires et des axes permettant des accès prioritaires aux lignes de TC à haut niveau de service et au covoiturage. Certaines gares et certains arrêts de TransGironde doivent être repensés comme des lieux de centralité et « d'intensité » territoriale et interterritoriale. Les contrats d'axe et contrats de pôle sont les démarches intéressantes car multipartenariales. Elles pourraient être améliorées, approfondies et adaptées à différents territoires pour une meilleure coordination des politiques de transport et d'urbanisme.

c) Conforter la Gironde polycentrique

Nous proposons de conforter la structure polycentrique d'aménagement du territoire ce qui signifie œuvrer pour un meilleur équilibre dans la répartition des logements, emplois, commerces, équipements et services au public. Les pôles de cette Gironde polycentrique peuvent être de différents types :

- **Le cœur métropolitain** : il centralise des emplois, des logements, des services et des équipements dont le rayon d'attractivité dépasse largement le périmètre du département : enseignement supérieur, services judiciaires, hôpitaux... ;

⁴ Manifeste des territoires pour l'avenir concerté des territoires, version détaillée page 14 : « **Notre objectif commun n'est pas d'aller vers le "toujours plus de mobilité", mais plutôt vers le "toujours plus d'accessibilité" ».**

-
- **Des pôles structurants départementaux** : ils sont identifiés comme les lieux qui concentrent l'essentiel de la croissance urbaine et démographique des différents SCoT du département. Ils centralisent des emplois et toute une série de services et d'équipements à l'échelle de bassins de vie (collèges et lycées, services de santé, commerces variés, services bancaires...) ;
 - **Des polarités de proximité** : ils centralisent quelques commerces et équipements de base du quotidien (écoles primaires, boulangerie, épicerie...). Aux échelles locales proches, aux pôles de proximité, les modes de déplacement actifs doivent être promus ;
 - **Des « portes d'accès » aux réseaux de transports à haut niveau de service**. Il s'agit d'une catégorie à part qui peut coïncider spatialement avec des pôles de proximité ou départementaux. Ce sont des points d'intermodalité et d'accès à un réseau de transports en commun qui permet une liaison directe et efficace au cœur d'agglomération. L'organisation des réseaux de transports publics de proximité doit être imaginée en rabattement vers ces points, ainsi que les correspondances avec le réseau départemental. On peut y prévoir également des parkings relais, des stationnements vélos ou toute autre infrastructure pour une meilleure intermodalité.

Ce manifeste s'appuie sur **4 grands principes**, qui se donnent **17 objectifs à atteindre** pour améliorer la mobilité des girondins, qui s'organiseront autour d'**une vingtaine d'actions à mener**, dont certaines sont déjà ciblées ou engagées :

1. Penser un système global de mobilité girondine
2. Optimiser l'existant
3. Préparer l'aménagement futur de la Gironde
4. Accompagner l'évolution des modes de vie

Principe I - Penser un système global de mobilité girondine

Actuellement, les déplacements en Gironde se caractérisent par une structuration un peu figée qui a plusieurs conséquences :

- une très forte centralisation des grands réseaux sur l'agglomération bordelaise (à l'image de l'étoile ferroviaire) ;
- une relative absence de hiérarchisation des différents réseaux qui permettent des dessertes locales assez nombreuses mais qui manquent d'efficacité et de vitesse sur les grands trajets ;
- une certaine imperméabilité entre les réseaux qui ne permettent pas toujours aux usagers de passer de l'un à l'autre facilement.

Pour que tous les girondins bénéficient de meilleures conditions de déplacement, il faut donc travailler à plusieurs échelles :

- Penser à l'accessibilité aux principales polarités du cœur de la métropole, notamment les zones d'activités économiques mais aussi les équipements, pour différents modes de transports et ne pas seulement agir sur la congestion de la rocade.
- Penser les déplacements entre les territoires périphériques moins denses : par des solutions innovantes plus légères et moins coûteuses que le transport à la demande classique par exemple ; parfois par des actions de recalibrage de certains axes de voirie.

Les enjeux sont forts pour trouver un système gagnants-gagnants. **Notre objectif est d'améliorer et de garantir les temps de parcours pour tous et pour tous les modes de déplacements**, en favorisant la diversité des choix pour les usagers.

Il n'y aura pas de solution unique et miraculeuse mais une multiplicité d'actions contextuelles à mener en parallèle et en jouant sur tous les modes de déplacements (collectifs et routiers).

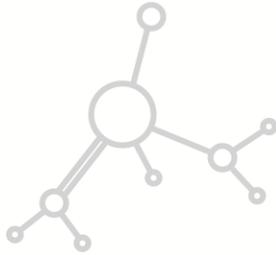
La **réorganisation des réseaux dans une vision intégratrice à l'échelle du département** doit permettre

- un meilleur maillage territorial ;
- des complémentarités, des correspondances et de la multimodalité pour assurer une meilleure fluidité des déplacements des personnes.

Enfin, nous souhaitons aussi travailler avec les usagers et notamment encourager les habitants de nos territoires à utiliser davantage les transports collectifs et les voitures en mode plus « vertueux » (au moins deux occupants).

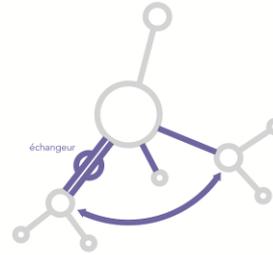
La situation actuelle

Voirie existante



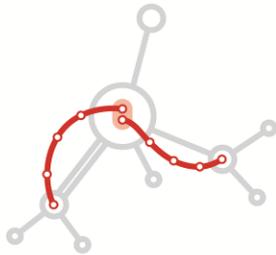
Un réseau de transports à haut niveau de services

Une voirie optimisée



Optimiser l'usage de la voirie par l'information, la régulation et par des aménagements légers
Étudier des alternatives transversales pour consolider le polycentrisme girondin

Le TER aujourd'hui

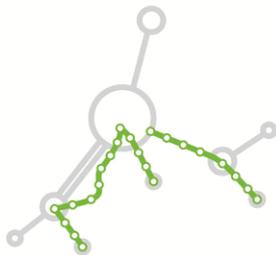


Le TER métropolitain

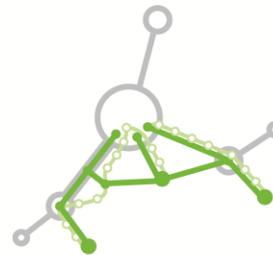


Compléter le système actuel de type radial omnibus et obliger les correspondances par un réseau express sans ruptures de charges, entre des gares renforcées

Transgironde aujourd'hui



Réseau de cars à haut niveau de service

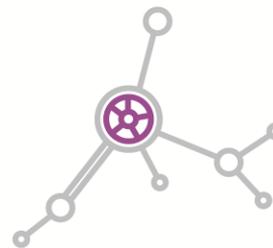


Compléter le dispositif actuel par des liaisons plus directes et plus rapides entre les centralités grâce à des aménagements dédiés

Réseau urbain d'agglomération aujourd'hui



Réseau urbain d'agglomération demain



Passer d'un réseau urbain radiocentrique à un réseau urbain maillé permettant des liaisons transversales

Les portes d'entrées aux réseaux de transport à haut niveau de service

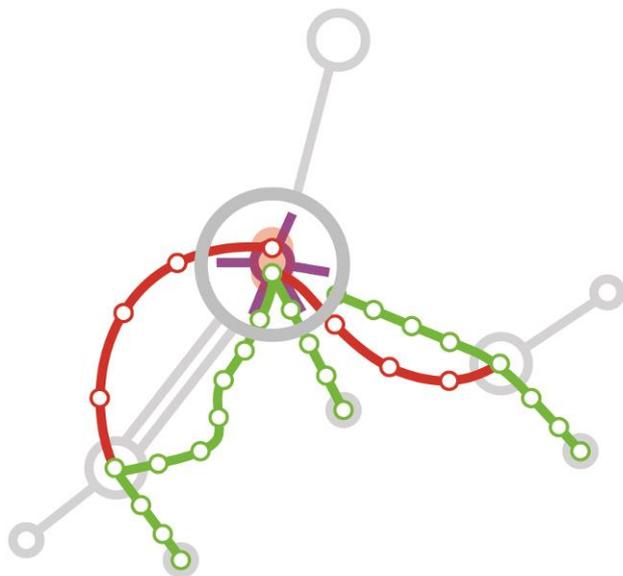


Dans chaque territoire, organiser l'intermodalité et les rabattements sur les points d'entrées aux réseaux rapides de transports

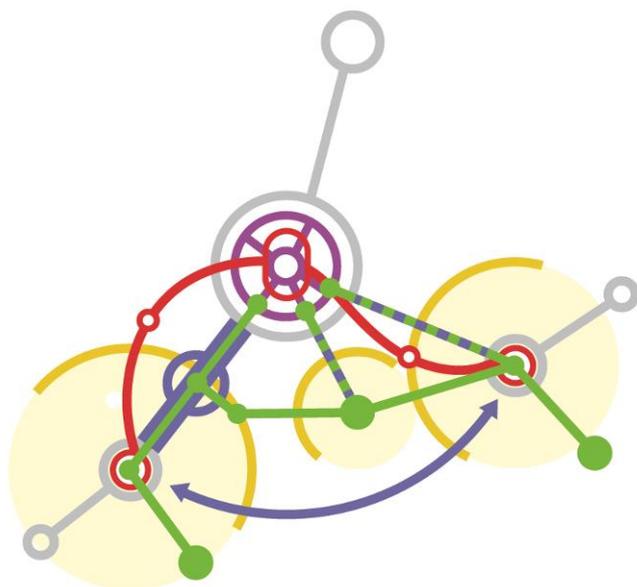


Vers un réseau multimodal de transports qui conforte la Gironde polycentrique

La situation actuelle



Un réseau de transports à haut niveau de services



- Pôle métropolitain
- Pôles structurants départementaux
- Polarités de proximité

Favoriser la diversité des choix pour les usagers : par la complémentarité entre un réseau de transports collectifs de cabotage et un réseau optimisé d'accès rapides aux polarités ; par l'aménagement de l'intermodalité ; par des flux routiers mieux régulés.

Renforcer les centralités urbaines autour des principaux pôles intermodaux d'entrée dans les réseaux rapides.

OBJECTIF I.1 - Aménager des « portes d'accès » au réseau à haut niveau de service

Il s'agit d'organiser la mobilité localement autour de certains arrêts des réseaux de TC qui permettent un accès rapide à (ou depuis) la métropole. Le projet doit être défini dans chaque territoire en fonction de ses caractéristiques et ses besoins. L'approche, pour être efficace, doit être en tout cas multimodale afin de faciliter le rabattement vers ces arrêts à pied, à vélo, en transport collectif (lignes de bus locales ou transport à la demande) ou en voiture (organisation de parking relais).

ACTION Transformer des sites existants en pôles d'échanges multimodaux (arrêts du réseau TransGironde, gares, échangeurs de voies rapides, aires de covoiturage)

ACTION Créer des portes d'entrées : organisation des rabattements, stationnement, mobilité de proximité, accessibilité

Sites d'études

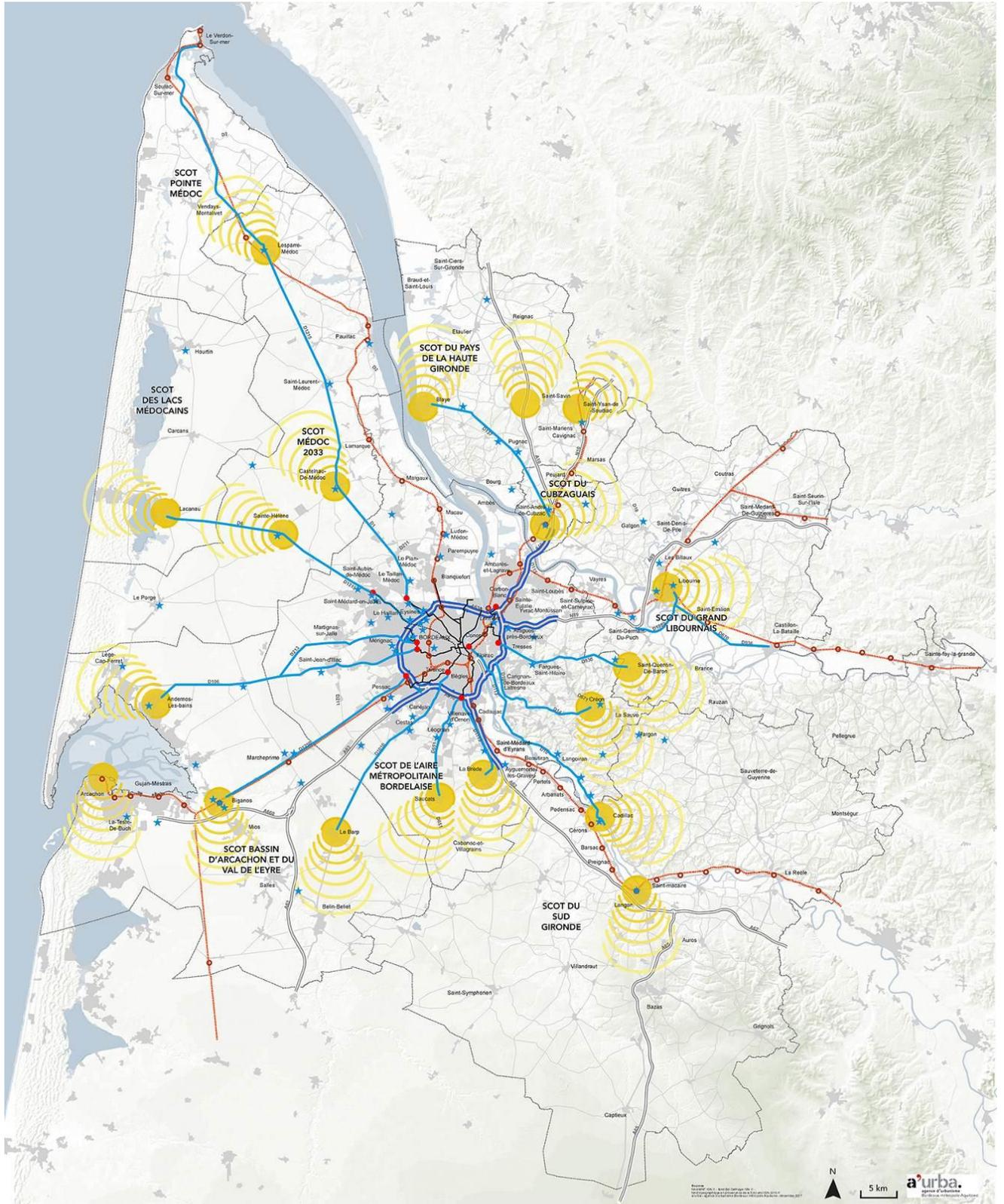
Lancer les études de réaménagement et réorganisation de la mobilité autour des « portes d'entrée » au réseau de TC à haut niveau de service identifiées :

- *Andernos-les-Bains, Arcachon, Biganos, Le Barp, Saucats, Cabanac-et-Villagrains, Langon, Créon, Saint-Quentin-de-Baron, Langoiran, Saint-André-de-Cubzac, Libourne, Saint-Yzan-de-Soudiac, Blaye, Lesparre-Médoc, Castelnau de Médoc, Sainte-Hélène.*

Etude en cours fin 2017 (a'urba)

Analyse des mobilités autour de Langon afin de répondre aux difficultés de circulations sur la commune et notamment en lien avec la gare. Le langonnais servira de territoire-test pour réfléchir aux modalités de mise en œuvre d'une porte d'entrée au réseau à haut niveau de service girondin. Il permettra de proposer des solutions multiples, incluant plusieurs modes et avec une lecture globale du système de mobilité local pour éviter d'apporter une réponse uniquement routière aux problématiques de ce territoire.

Portes d'entrée au réseau de TC à haut niveau de services



- portes d'accès aux réseaux de transports à hauts niveaux de services
- liaisons pénétrantes à améliorer sur les routes départementales identifiées
- points d'interconnexion avec le réseau TBM
- TER métropolitain
- voies réservées au TC express et au covoiturage sur voies rapides
- ★ aires de covoiturage
- réseau tramway et BHNS
- gares

OBJECTIF I.2 - Assurer une interconnexion fluide et rapide entre le réseau de mobilité express girondin et le réseau collectif métropolitain

Différents modes de déplacements sont mobilisés pour construire les réseaux structurants de transports en commun (TC) en Gironde : le TER, les cars interurbains, les trams et quelques lignes bus du réseau TBM. Les passages de l'un à l'autre ne sont cependant pas toujours évidents et rarement optimisés. Les points de ruptures entre réseaux sont à traiter pour fluidifier notamment : les accès à la métropole via les grandes pénétrantes ; le contournement de la métropole pour permettre les liaisons entre territoires sans avoir à pénétrer dans le cœur d'agglomération.

ACTION Aménager des points d'intermodalité entre réseaux de transport en commun

Ces aménagements pourront s'incarner sous plusieurs formes :

- adaptations des ruptures de charges : travaux ; parcours ; signalétique ;
- gestions des correspondances et cadencements ;
- billettique partagée ;
- centralisation des informations des différents réseaux pour que l'utilisateur n'ait qu'une entrée pour construire ses trajets.

Le dialogue entre les syndicats de transports s'avère donc nécessaire et devra être facilité par de nouvelles règles de gouvernance.

OBJECTIF I.3 - Proposer des accès rapides et réguliers au réseau du cœur métropolitain depuis les territoires

Un des enjeux prioritaires pour nos territoires est l'amélioration de la fluidité entre la métropole et les autres territoires girondins, à **la recherche de garantie des temps de déplacements des usagers** selon les modes choisis. Cela passe par l'optimisation du réseau de voirie pour améliorer les temps d'accès (voies rapides et routes départementales) et par la mise en place de liaisons de TC de surface à Haut Niveau de Service. Cela passe également par une optimisation du réseau ferré avec le développement de services « express » et de certaines liaisons « diamétrales » entre territoires périphériques, sans rupture de charge dans le centre de l'agglomération.

Nous pensons qu'une augmentation systématique du dimensionnement des voiries n'est pas une option réaliste pour des raisons à la fois financières et d'acceptabilité sociale. Nous proposons que des pistes soient explorées dans les modalités d'exploitation des infrastructures existantes (régulation de trafic, outils d'information et d'exploitation...) et dans des aménagements ponctuels en donnant priorité à l'usage collectif des véhicules (transports en commun, covoiturage, auto-partage...) de façon à assurer un même nombre de déplacements avec moins de véhicules aux mêmes horaires.

La question de l'utilisation du fleuve comme moyen d'accès efficace à la métropole est également posée.

Il est à noter qu'en dehors des rythmes de travail quotidiens qui concentrent la majorité des trajets vers la métropole, des flux importants de la métropole vers les plages du littoral existent durant le week-end et les vacances scolaires.

ACTION Par mode routier : améliorer et garantir les temps de parcours des déplacements alternatifs à la voiture solo

Les plus importantes voies radiales sont susceptibles d'être adaptées pour favoriser une offre express des TC et prioriser les véhicules légers garantis avec plusieurs passagers (covoiturage, véhicules partagés). Ces aménagements peuvent prendre plusieurs formes :

- voies réservées ;
- utilisation des bandes d'arrêt d'urgence ;
- barreaux de déviations dédiés ;
- priorisation sur les croisements les plus encombrés ;
- repenser les carrefours, les espaces publics traversés, les arrêts de TC, les traversées piétonnes, la distribution des espaces de voirie...

Les travaux en cours sur les Grandes Allées Métropolitaines

Partager un nouveau mode d'aménagement des voiries principales urbaines constitue l'une des 17 mesures de la Charte des mobilités. Ces voies réaménagées, les Grandes allées métropolitaines se doivent de permettre une fluidité à la fois lente et rapide. Il s'agit dès lors de concilier le transit et la qualité de vie riveraine. Il faut également mieux intégrer les transports collectifs en site propre, la marchabilité et produire une voie pensée à la fois comme une architecture et un paysage.

L'agence d'urbanisme accompagne Bordeaux Métropole dans la mise en œuvre des « Grandes allées métropolitaines » sur des sites test.

- *Conseil à la rédaction d'un préprogramme d'aménagement de voirie avant concours ou avant projet opérationnel (Mérignac chemin long - Mérignac Soleil) - route de Toulouse (Bègles - Villenave d'Ornon) - avenue Carnot (Lormont - Cenon).*
- *Analyses de nouvelles sections de voie (RD113 RD10 – Latresne - Bouliac et boulevard technologique de l'OIM Aéroport).*
- *Tests sur des principes innovants (voie réversible par exemple).*

Il serait intéressant que les GAM portées par Bordeaux Métropole s'intègrent à des réflexions à des échelles territoriales plus larges, tel que le propose ce manifeste.

ACTION Par mode ferroviaire : proposer des offres de type « express » sur les lignes TER

Il s'agit d'avancer vers un « TER métropolitain ou girondin » compétitif qui puisse répondre aux différents besoins des territoires sur des enjeux à deux niveaux :

- assurer des liaisons directes et rapides depuis les gares de Gironde vers le cœur d'agglomération : cadencement et régularité assurée entre les gares « portes d'entrée » et les points de connexion au réseau métropolitain ;
- permettre en parallèle une desserte locale et de proximité des gares moins fréquentées via des liaisons omnibus aux plus proches des territoires, mais qui ne perturbent pas l'accès direct à la métropole.

Ceci nécessitera de hiérarchiser les gares. Certaines pourraient devenir structurantes, ce qui signifie qu'elles bénéficieraient d'un niveau de desserte plus important et également d'aménagements et services aux voyageurs plus performants : parkings relais, stationnement vélo, services d'information...

OBJECTIF I.4 - Proposer une offre de transport collectif express entre territoires périphériques

De nombreux déplacements quotidiens ont lieu entre les territoires de l'InterSCoT sans passer par la métropole bordelaise. Les services de transports collectifs sont souvent inexistantes pour assurer ces liaisons, la demande étant trop dispersée. Pour autant, une réflexion doit être menée pour améliorer ces liens transversaux.

ACTION Mettre en place des lignes Nord-Sud et Est-Ouest sans rupture en cœur métropolitain

Ces lignes rapides concerneraient les cars interurbains, actuellement TransGironde, qui utiliseraient des boucles métropolitaines (peut-être des voies dédiées sur la rocade) qui éviteraient la traversée du cœur d'agglomération.

ACTION Diamétralisation des lignes TER

Les gares de l'agglomération de Bordeaux, cœur de l'étoile ferroviaire girondine, centralisent les réseaux mais imposent des ruptures de charges pénalisantes pour passer d'une ligne à l'autre. Divers types d'aménagements sont à imaginer :

- aménager les horaires et cadencements entre lignes pour diminuer les temps d'attentes ;
- réduire les correspondances obligatoires à la gare St-Jean pour certaines liaisons de périphérie à périphérie ;
- étudier la mise en place de lignes complètes et directes qui ne passent pas par la gare St-Jean ou qui ne s'y arrêtent pas.

Par ailleurs, *la réouverture de la ligne ferroviaire Blaye - Saint-Mariens* doit être étudiée avec la Région afin de compléter le réseau : Blaye est la seule sous-préfecture de Gironde non desservie par le train.

Sites d'études

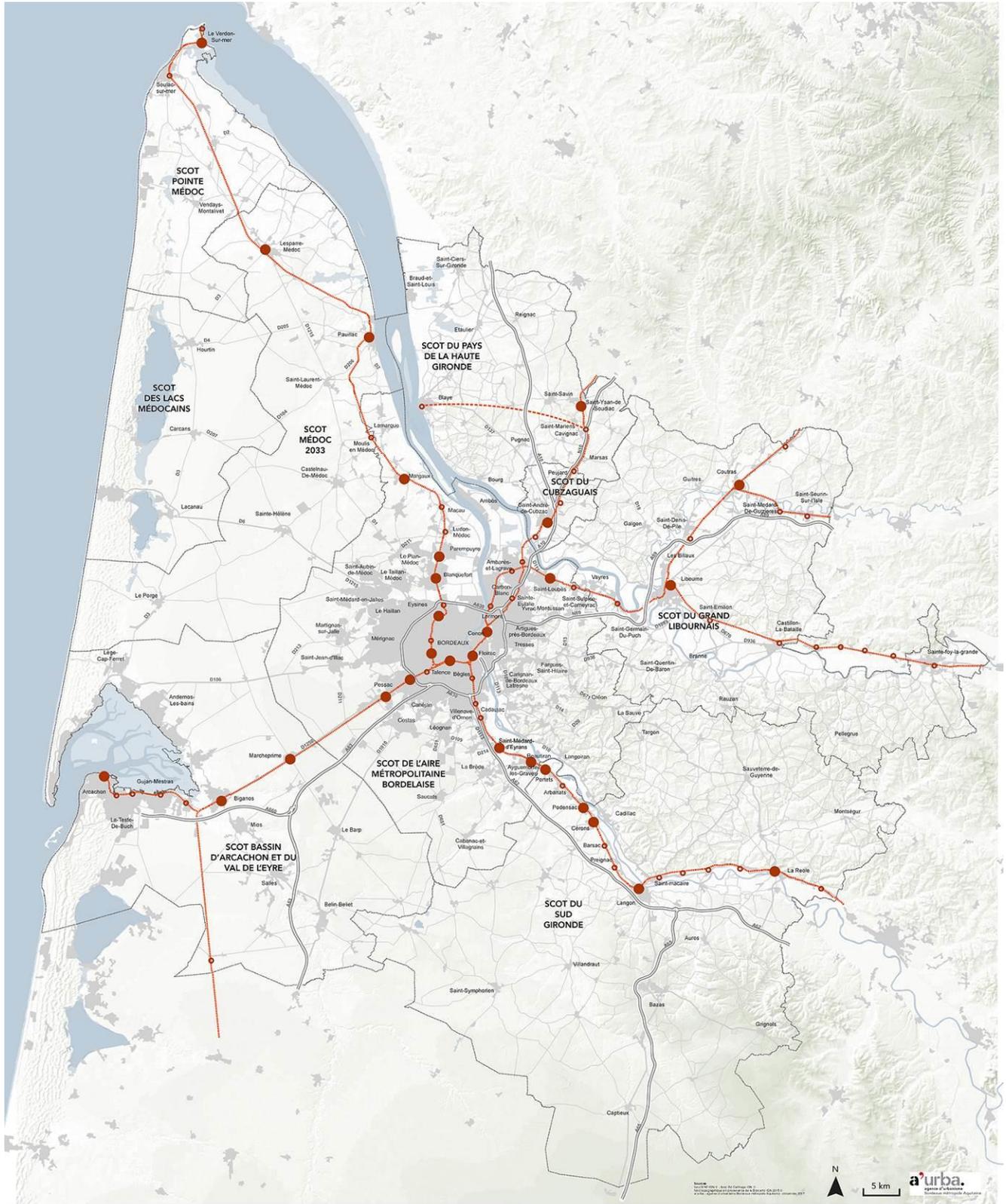
Plusieurs de nos territoires pourraient faire l'objet de réflexions pour tester certaines des actions proposées afin d'avancer vers Ter métropolitain. Un groupe de travail piloté par un des SCoT et associant les collectivités en charge des politiques de mobilité et l'Etat sera créé pour analyser des sites possibles et lancer des tests. Il pourrait s'agir notamment de l'amélioration de certaines gares pour devenir « structurantes ».

Une liste de gares pré-identifiées comme structurantes lors des ateliers de débat est proposée ici :

- *Le Verdon-Sur-Mer*
- *Lesparre-Médoc*
- *Pauillac*
- *Margaux*
- *Parempuyre*
- *Blanquefort*
- *Sainte-Germaine*
- *Arcachon*
- *Biganos*
- *Marcheprime*
- *Pessac Centre*
- *Pessac Alouette*
- *Talence La Médoquine*

- *Langon*
- *Beautiran*
- *Cérons*
- *Podensac*
- *Portets*
- *Saint-Médard-d'Eyrans*
- *Floirac*
- *Cenon*
- *Saint-Loubès*
- *Libourne*
- *Coutras*
- *Saint-André de Cubzac*
- *Saint-Ysan de Soudiac*

Réseau ferré à haut niveau de service



- TER métropolitain
- réouverture de ligne à étudier
- gares structurantes
- gares

OBJECTIF I.5 - Vers de nouveaux outils de gouvernance

Nous sommes conscients que pour améliorer l'offre de mobilité alternative à la voiture, il faut améliorer la coordination entre les offres déjà existantes. Cette coordination doit être à la fois technique et organisationnelle.

Quelques leviers ont d'ores et déjà été identifiés :

- **Améliorer les nœuds de correspondance** entre les différents réseaux : il convient de définir des niveaux de services entre le pôle d'échange, le lieu de correspondance et le simple arrêt pour que les usagers puissent avoir l'assurance de trouver des services identiques en fonction de la catégorie du lieu ;
- **Adapter les services** pour une meilleure complémentarité des réseaux : optimisation des cadencements, coordination des horaires pour limiter les pertes de temps dans les correspondances ; billettique commune ; tarification unique pour des déplacements en intermodalité ; informations transversales... ;
- **Structurer la gouvernance de la mobilité** de manière volontariste dans la lignée notamment des travaux de Movable. Il s'agit d'associer les acteurs publics compétents en matière de mobilité dans le cadre du **futur syndicat mixte de transport**. Les autres acteurs (gestionnaires d'infrastructures, exploitants de réseaux et les opérateurs divers...) seront associés à cette démarche selon des modalités en cours de définition.

ACTION Associer les acteurs publics et privés compétents en matière de mobilité au futur syndicat de transports

Principe II - Optimiser l'existant

Pour nous, territoires de l'InterSCoT, une des actions prioritaires est l'optimisation des infrastructures et services existants. Avant d'imaginer de « nouveaux tuyaux », il nous semble possible d'améliorer les capacités des voies actuelles par une meilleure régulation des flux et une hiérarchisation de la voirie plus efficace. Il s'agit donc tout d'abord de repenser et d'optimiser les usages. Il existe des marges d'amélioration dans le fonctionnement actuel. Elles reposent sur la volonté d'innovation et d'expérimentation de chacun dans la gestion quotidienne des réseaux.

ACTION *Il faut donc identifier les points de faiblesse (lieux d'encombrement fréquents, zones de ralentissements potentiels...) et ensuite proposer différentes options de traitements selon les situations.*

OBJECTIF II.1 - Faciliter la fluidité sur les voies rapides

ACTION Réguler les vitesses

Pour améliorer la fluidité, nous devons déployer des modes de régulation dynamique en fonction de l'état du trafic. La capacité des voies rapides est optimale à des vitesses comprises entre 70 km/h et 80 km/h. La régulation dynamique pourrait autoriser la circulation aux vitesses maximales aux heures creuses, mais réduire la vitesse autorisée aux heures de pointe pour optimiser les débits. La régulation dynamique pourrait également permettre de réduire la pollution atmosphérique dans les périodes de pics de pollution.

ACTION Généraliser l'information dynamique

Sur les voies rapides, des informations sont données aujourd'hui sur certains temps de parcours, sur les incidences de trafic, les bouchons ou les accidents. L'information pourrait être complétée par des itinéraires alternatifs permettant de gagner du temps en cas de bouchon.

ACTION Gérer et réguler le trafic poids lourds

Il s'agit ici d'éviter au maximum les effets de saturation liés à des conflits d'usage sur des temps resserrés entre les trafics locaux et les trafics de transit :

- information en temps réel pour les professionnels ;
- itinéraires de délestage ;
- interdiction aux camions de circuler à certains horaires (mobilisation de parkings dédiés en amont de l'entrée de la métropole).

Etude prévue :

Fin 2018, lancement d'une étude sur les poids lourds qui analysera les flux de camions en utilisant des caméras qui lisent les plaques minéralogiques (*Dreal Nouvelle-Aquitaine et Cerema*).

OBJECTIF II.2 - Améliorer la fluidité et la capacité sur le réseau de voirie

Les outils peuvent être complémentaires à ceux utilisés sur les voies rapides pour que les itinéraires alternatifs libèrent la congestion des grands axes, sans perturber le trafic local ni les conditions de sécurité des territoires traversés.

Le schéma directeur routier du départemental 2013-2033

La Direction des infrastructures du Conseil Départemental pilote actuellement la mise en œuvre du schéma directeur routier 2013-2033 qui prévoit toute une série d'aménagements (sécurisations, mise à 2x2 voies, déviations...) en fonction des niveaux de trafics actuels, des perspectives d'évolution de ces trafics basées sur l'examen des variations de ces dernières années, des besoins en desserte exprimés notamment dans le cadre de la démarche d'InterSCoT, de l'évolution démographique et de la répartition de l'accidentologie.

Les propositions des territoires de l'InterSCoT girondin tiennent compte des actions déjà prévues dans ce schéma et proposent de les intégrer dans des réflexions plus larges.

Sites d'études pour des voies pénétrantes

Plusieurs de nos territoires pourraient faire l'objet de réflexions pour tester certaines des actions proposées afin d'améliorer la fluidité sur les voies pénétrantes à fort enjeu interterritorial à l'échelle de l'InterSCoT. Les points d'interconnexion de ces radiales avec le réseau de TBM sont à étudier. Un groupe de travail piloté par un des SCoT et associant les collectivités en charge des politiques de mobilité et l'Etat sera créé pour analyser des sites possibles et lancer des tests.

Une liste de certains des sites évoqués pendant les ateliers est proposée ci-dessous :

- **Médoc :**
 - *La RD1215E1 et la RD1 de Lesparre à la Rocade en empruntant la déviation du Taillan (enjeu de connexion avec la ligne D de tramway à Eysines, et avec la ligne de BHNS extrarocade vers l'aéroport)*
 - *La RD1215 de Sainte-Hélène à la rocade (enjeu de connexion avec le BHNS de Saint Aubin)*
 - *Expérimentations d'information dynamique sur les itinéraires alternatifs entre le Médoc et la Métropole : depuis Lesparre sur la RD1215 ; depuis Lacanau sur la RD6 ; depuis Le Porge sur la RD107*
- **Entre-deux-mers :**
 - *La RD113-RD10 Bordeaux-Latresne-Langoiran-Cadillac (enjeu de connexion à la ligne A de tramway)*
 - *La RD936 de Saint Quentin de Baron à la rocade (enjeu de connexion à la ligne A de TBM)*
 - *La RD 14 et la RD 10 de Créon à la Rocade*
- **Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre :**
 - *La RD106 d'Andernos à la rocade (enjeu de connexion à la ligne A de tramway à Mérignac)*
 - *La RD213 de Saint-Jean-d'Illac par Martignas à la rocade (enjeu de connexion à la ligne A de tramway à Mérignac)*
 - *La RD 1250 entre Biganos et la rocade (enjeu de connexion à la ligne B à Pessac)*
 - *La R1010 entre Le Barp et la rocade (enjeu de connexion à la ligne B de tramway à Talence)*
- **Sud Gironde :**
 - *La RD1010 entre Le Barp et Talence Peixoto (Tram B)*
 - *La RD 651 de Saucats à la rocade (enjeu de connexion à la ligne C de tramway à Villenave-d'Ornon)*
 - *La RD1113 de la Brède à la rocade (enjeu de connexion à la ligne C de tramway à Villenave-d'Ornon)*
- **Libournais, Cubzaguais et Haute Gironde :**
 - *La RD137 entre Blaye, Saint-André de Cubzac et l'A10 (enjeu de connexion à la ligne A de tramway à Carbon-Blanc)*

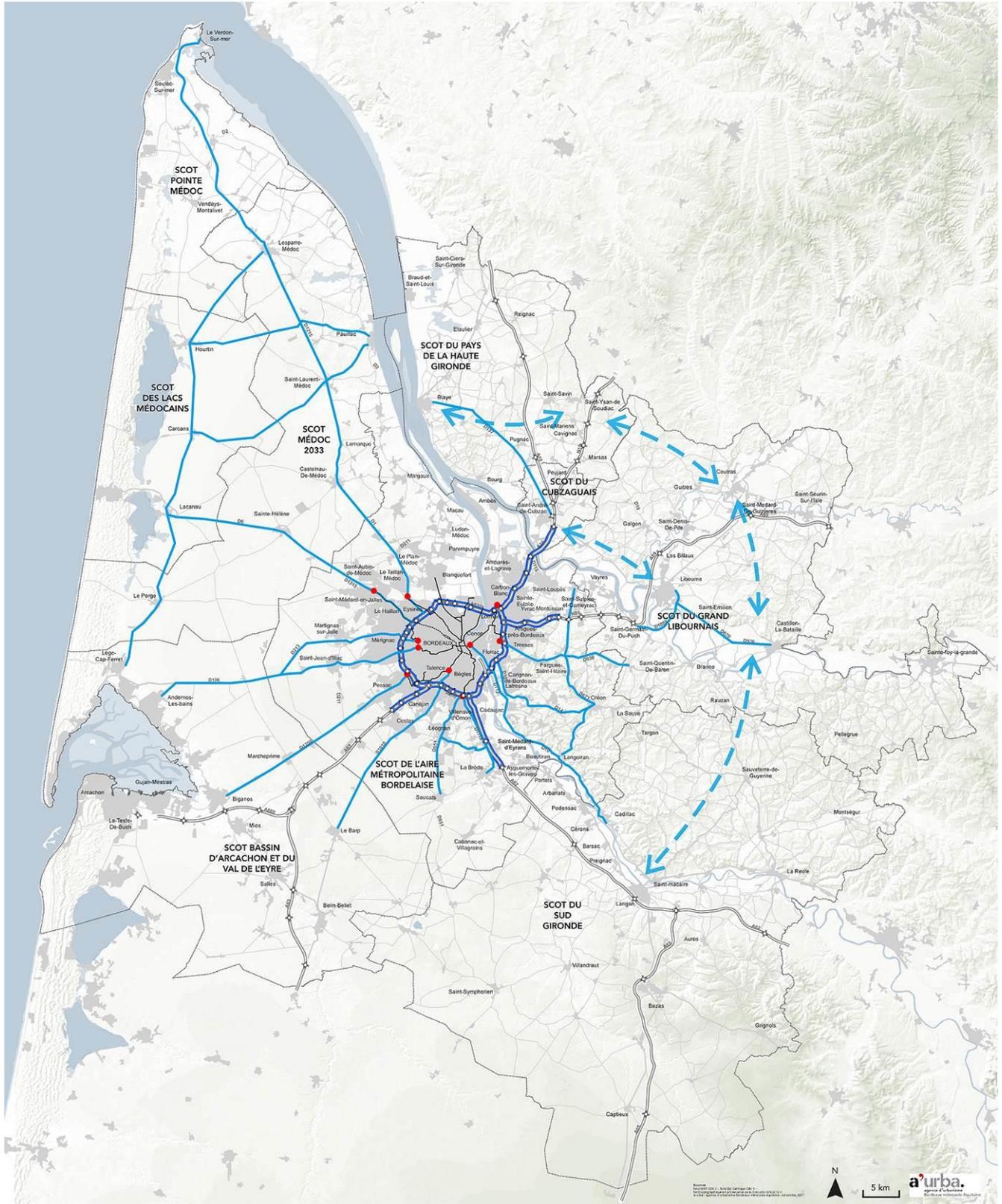
Sites d'études pour des voies transversales

Plusieurs de nos territoires pourraient faire l'objet de réflexions pour tester certaines des actions proposées afin d'améliorer la fluidité sur les voies transversales à fort enjeu interterritorial à l'échelle de l'InterSCoT. Un groupe de travail piloté par un des SCoT et associant les collectivités en charge des politiques de mobilité et l'Etat sera créé pour analyser des sites possibles et lancer des tests.

Une liste de certains des sites pré-identifiés pendant les ateliers est proposée ci-dessous :

- *Un barreau entre Saint-Médard-d'Eyrans et Léognan*
- *Langoiran-Créon-Vayres*
- *Lège-Cap-Ferret -Lacanau-Carcans-Hourtin*
- *Hourtin -Vendays-Montalivet*
- *Hourtin-Pauillac*
- *Carcans-Saint Laurent Médoc - Pauillac*
- *Langon-Libournais (Castillon La bataille ? Libourne ?)*
- *Castillon-la-Bataille-Coutras*
- *Coutras-Saint Yzan-Saint-Mariens-Saint-Savin-Blaye*

Liaisons transversales à améliorer



OBJECTIF II.3 - Améliorer la fluidité et la capacité sur les réseaux de Transports Collectifs

Nous restons convaincus que les modes de transports en commun sur voirie sont un outil de déplacement indispensable dans le panel de solutions de mobilité que nous devons offrir à nos citoyens. Parce qu'ils permettent de desservir finement les territoires, avec une plus grande souplesse que le réseau ferré et des coûts d'exploitation inférieurs et parce qu'ils jouent un rôle social auprès des populations qui ne peuvent pas utiliser l'automobile. Cependant, pour en faire des outils réellement performants, pour améliorer leur efficacité et attirer de plus en plus d'usagers notamment face à la voiture, ces modes nécessitent une approche stratégique globale. Pour cela, plusieurs leviers sont envisageables :

- **Repenser et étoffer la qualité de l'offre de transports en commun**, en lien avec les stratégies de développement urbain et territorial, notamment **avec des lignes « express »** qui permettent de connecter plus rapidement les lieux de vie et les zones d'activités ;
- **Améliorer les performances du TC sur voirie** en permettant la circulation sur les voies rapides et en aménageant des voies réservées pour la circulation des TC aux heures de pointe ;
- **Transformer les arrêts existants les plus importants du réseau de TC TransGironde, les gares de trains les plus importantes et certains échangeurs de voies rapides en des pôles d'échanges**. Les réaménager pour plus de visibilité et attractivité des réseaux de TC et du covoiturage : en faire des véritables stations, lieux de vie, de transports et de services associés à la mobilité, et support d'urbanisation.

ACTIONS

Expérimentation déjà réalisée :

Une étude en deux phases a été réalisée. Elle analyse la faisabilité d'une voie bus réservée sur l'A10 entre Saint-André-de-Cubzac et Bordeaux et le potentiel d'un bus express sur cette voie : étude De Vinci Autoroutes et Setec International (octobre 2016) et étude d'Arcadis, Bordeaux Métropole et De Vinci Autoroutes (décembre 2016).

Sites d'études

Plusieurs de nos territoires pourraient faire l'objet de réflexions pour tester certaines des actions proposées afin d'améliorer l'offre de TC sur voirie. Un groupe de travail piloté par un des SCoT et associant les collectivités en charge des politiques de mobilité et l'Etat sera créé pour analyser des sites possibles et lancer des tests.

Il pourrait s'agir notamment d'expérimenter une ligne TransGironde Express en lien avec l'expérimentation de circuler sur la bande d'arrêt d'urgence (BAU) en cas de ralentissement de la circulation, en dessous de 30 km/h, ou du réaménagement d'arrêts de TC en « porte d'accès » au réseau structurant autour desquels l'organisation des déplacements est revue pour un rabattement optimisé.

Une liste de certains des sites évoqués pendant les ateliers est proposée ci-dessous concernant des expérimentations de l'utilisation de la BAU par les lignes de cars et le covoiturage et la régulation dynamique des vitesses :

- *A10 entre Saint-André-de-Cubzac (échangeur 40a) et la rocade ;*
- *A62 entre La Brède (échangeur 1.1) et la rocade ;*
- *A63 entre Cestas (échangeur 25) et la rocade*
- *N89 entre Montussan (échangeur 4) et la rocade*
- *Rocade entre les échangeurs 1 et 15*

Pistes pour améliorer le réseau de transport collectif girondin

Les travaux du Grenelle des mobilités ont permis de débattre autour de la nécessité d'un saut d'échelle pour le réseau de transport collectif de l'agglomération bordelaise. Ils ont mis en lumière les conditions nécessaires et les clefs de succès d'un réseau structurant de transport en commun. Nombre de ces résultats peuvent inspirer la démarche portée par le Manifeste « Mobilités » de l'InterScot : garantir la fiabilité (temps de transport garanti et priorité donnée aux transports en commun, infrastructure dédiées et partagées), la rapidité (temps de parcours compétitif par rapport à la voiture, une politique d'arrêt ambitieuse), la fréquence, le cadencement et l'amplitude horaire. Pour améliorer l'effet réseau, il faut garantir une bonne coordination entre les différentes lignes (structurantes et capillaires), un bon positionnement des correspondances, une labellisation des pôles d'échanges (garantie de services proposés) et une information au voyageur de qualité. Le confort est également un facteur important. Outre ces conditions essentielles, les facteurs clefs de succès sont la tarification (commune ou unique quelque soit l'opérateur), l'identification et la lisibilité du réseau, l'organisation des trajets amont et aval (rabattement, dernier kilomètre...).

OBJECTIF II.4 - Agir en faveur du développement du covoiturage

Nous sommes convaincus que le développement du covoiturage est un levier intéressant pour optimiser l'utilisation des infrastructures de voirie déjà existantes. Les mesures en faveur du covoiturage doivent s'intégrer dans une approche globale qui comprend plusieurs leviers :

- **Identifier les lieux propices à la constitution de nouvelles aires de covoiturage.** Ces lieux peuvent jouer des rôles variés dans un réseau de mobilité structurant inter-territoires. Ils peuvent être simplement des lieux de rabattement en automobile solo pour poursuivre son trajet en covoiturage, mais aussi des lieux d'accès en covoiturage au réseau de transports collectifs à haut niveau de service ;
- **Améliorer certaines aires de covoiturage existantes.** En partant du constat que le covoiturage peut attirer de nouveaux usagers en créant des aires plus attractives, il s'agit de développer les capacités, d'améliorer les équipements et services, de mieux les intégrer à leur environnement, de mieux les « connecter » aux réseaux de TC locaux, d'associer les concessionnaires d'infrastructures et les acteurs privés (exemples en Haute-Gironde, où une plateforme web innovante a déjà été testée) ;
- **Développer des aménagements permettant de gagner du temps aux véhicules en covoiturage.** Pour convaincre des automobilistes à faire du covoiturage un des leviers principaux est le gain de temps. Il faut donc prévoir des aménagements favorables au covoiturage : utilisation de voies réservées, sur des voies rapides, sur des bretelles permettant de gagner du temps dans les tourne-à-droite de certains ronds-points, sur certains échangeurs... ;
- **Accompagner le développement d'outils d'information** (numériques ou pas) et des systèmes de covoiturage dynamique (gratifications, places réservées) ; s'inspirer des initiatives plus personnelles et informelles.

ACTIONS

Une expérimentation en cours à Mérignac

Depuis le 23 janvier 2017, Bordeaux Métropole expérimente l'ouverture à l'utilisation par les covoitureurs d'un couloir bus sur l'avenue Marcel Dassault. Sur une longueur de 1,2 km, l'expérimentation a été pensée en lien avec les PDE du secteur et avec l'application de covoiturage dynamique Boogi. C'est une première en France.

De nouveaux outils comme cette application Boogi pourraient être imaginés à l'échelle de la Gironde en intégrant les offres des différents gestionnaires de réseaux.

Un plan d'aires de covoiturage à l'échelle départementale

Le Département a initié l'Acte II de son plan de relance de déploiement des aires de covoiturage (initié en 2012) avec la mise en place d'un plan d'urgence qui prévoit la création de 30 aires en trois ans, à raison d'un million d'euros d'investissement par an.

Sites d'études

Plusieurs de nos territoires pourraient faire l'objet de réflexions pour tester certaines des actions proposées afin de développer le covoiturage. Notamment, il pourrait s'agir en un premier temps d'expérimenter l'aménagement d'une aire de covoiturage avec une approche multimodale et urbaine intégrée sur un échangeur d'une voie rapide en parallèle à des dispositifs de priorisation pour les véhicules avec 2 passagers ou plus sur l'infrastructure. Un groupe de travail piloté par un des SCoT et associant les collectivités en charge des politiques de mobilité et l'Etat sera créé pour analyser des sites possibles et lancer des tests.

Principe III - Préparer l'aménagement futur de la Gironde

Compte tenu de la diffusion des populations girondines sur des secteurs peu denses qui rendent les transports en communs peu viables économiquement et peu efficaces en temps de parcours, compte tenu également des changements technologiques à venir qui rendront la voiture de moins en moins polluante, les territoires de l'InterSCoT ne s'interdisent pas de réfléchir au développement de nouvelles infrastructures de voirie afin d'améliorer les liaisons entre territoires. **Mieux mailler la Gironde est un enjeu crucial pour désenclaver certains territoires et améliorer leur attractivité économique et démographique.**

Notre volonté de nous concentrer tout d'abord sur l'optimisation des infrastructures et services existants ne doit pas nous interdire de projeter une vision d'un réseau élargi dans le futur. Sans parier sur l'avenir, et notamment sur de nouvelles capacités de développement, il apparaît cependant pertinent d'évoquer d'ores et déjà une vision à long terme des infrastructures nécessaires pour les territoires girondins. Une nécessité renforcée par le fait que ce type de projets s'étire selon des calendriers particulièrement longs. Une telle démarche permettra notamment de prendre en compte dès à présent les évolutions envisagées dans les documents stratégiques en cours (notamment en matière de planification urbaine) afin de préserver au mieux l'avenir.

OBJECTIF III.1 - Anticiper, de façon collective, les besoins à venir des territoires en matière d'infrastructures et de services nouveaux

La mise en débat de l'opportunité de nouvelles infrastructures répond aux besoins exprimés par certains territoires de permettre le contournement de « nœuds » problématiques, d'améliorer certaines liaisons transversales, de désenclaver certains territoires ou de délester des voies capitales dans l'accès à la métropole.

L'approche doit donc être globale et se faire sur l'ensemble de la Gironde. Elle doit prendre en compte tout autant les évolutions démographiques à venir (les tendances observées mais aussi les projets de tous les territoires) que les évolutions d'emplois, voire d'autres activités génératrices de déplacements (notamment le tourisme et les accès à divers équipements). L'étude devra donc être démographique mais proposer une lecture plus sociologique des futurs besoins des girondins en matière de mobilités.

ACTION Procéder à une analyse prospective des besoins à 30 ans

OBJECTIF III.2 - Travailler sur des scénarii à l'échelle d'un secteur plutôt que voirie par voirie

ACTION Chercher à optimiser l'offre par complémentarité d'aménagements des différentes voiries composant l'ensemble du réseau

Cette complémentarité s'exprimera par des actions en parallèle sur chacun des réseaux du secteur (même s'ils sont gérés par plusieurs acteurs) mais qui améliorent l'offre globale de mobilité sur le secteur. Elle pourra prendre différentes formes, par exemple :

- priorisation d'une voie au TC express et/ou au covoiturage sur une des voiries ;
- aménagements routiers sur un autre pour fluidifier le trafic ;
- harmonisation des offres TC entre les AOT concernées ;
- ...

Sites d'études

Au regard des flux observés, des difficultés rencontrées, des enjeux divers (autant économiques qu'environnementaux), il semble important de porter une attention particulière sur *l'Ouest du département, soit un secteur qui s'étend entre la métropole bordelaise et le Bassin d'Arcachon*. Afin d'intégrer les besoins et attentes de tous les territoires concernés l'étude devra être portée et partagée par l'ensemble des acteurs concernés et en compétence sur ce secteur : Etat, Région, Département, Sybarval, Sysdau, Bordeaux Métropole et autres intercommunalités.

OBJECTIF III.3 - Aider à la programmation des aménagements les plus importants sur les infrastructures existantes en les identifiant et les priorisant

ACTION Mettre en débat la viabilité et la pertinence d'aménagements lourds

Plusieurs types d'action peuvent être envisagés :

- recalibrage d'itinéraires par l'élargissement de voies existantes ;
- réaménagements importants de points singuliers (échangeurs, embranchements, déviations...)

Sites d'études

Plusieurs de nos territoires pourraient faire l'objet de réflexions pour tester certaines des actions proposées afin de compléter l'offre d'infrastructures. Un groupe de travail piloté par un des SCoT et associant les collectivités en charge des politiques de mobilité et l'Etat sera créé pour analyser des sites possibles et lancer des tests.

Une liste de certains des sites évoqués pendant les ateliers est proposée ci-dessous (*).

- *Étudier la viabilité d'élargir à 2x3 voies l'autoroute A63 entre l'embranchement d'Arcachon (A660) et la rocade.*
- *Étudier l'amélioration de l'échangeur 1 sur l'A62, à Martillac.*

() La possibilité d'étudier l'élargissement d'autres axes de voirie pour faciliter les accès vers la métropole reste à approfondir. Une proposition a été émise en ce sens par le Sybarval sur la RD213 entre Martignas-sur-Jalle et le secteur aéroportuaire, mais n'a pas été acceptée par le Sysdau. En tout cas, tout nouvel axe de voirie devrait être pensé de façon innovante pour optimiser son utilisation : permettre des voies réservées aux heures de pointe aux transports en commun et au covoiturage, imaginer des voies réversibles...*

Etudes prévues

Le principe d'une étude pour le réaménagement de l'embranchement entre la Rocade et la RN89 (l'échangeur 26) a été conventionné entre l'Etat et Bordeaux Métropole.

OBJECTIF III.4 - Penser les nouvelles infrastructures de voirie et les inscrire dans les documents de planification

Les besoins de liaisons transversales, de désenclavement, de délestage des voies d'accès à la métropole ou de contournement de « nœuds » de circulation » problématiques invitent à investiguer le développement d'un réseau de voirie un peu plus dense avec la création de nouvelles voies. Dans tous les cas, les nouvelles infrastructures de voirie doivent être pensées pour encourager des modes de déplacement autres que la voiture solo. Et afin d'en limiter les impacts sur les territoires, il conviendra de les inscrire plus globalement dans les projets intégrés des territoires pour que les arbitrages entre différentes solutions soient pris en incluant toutes les problématiques impactées.

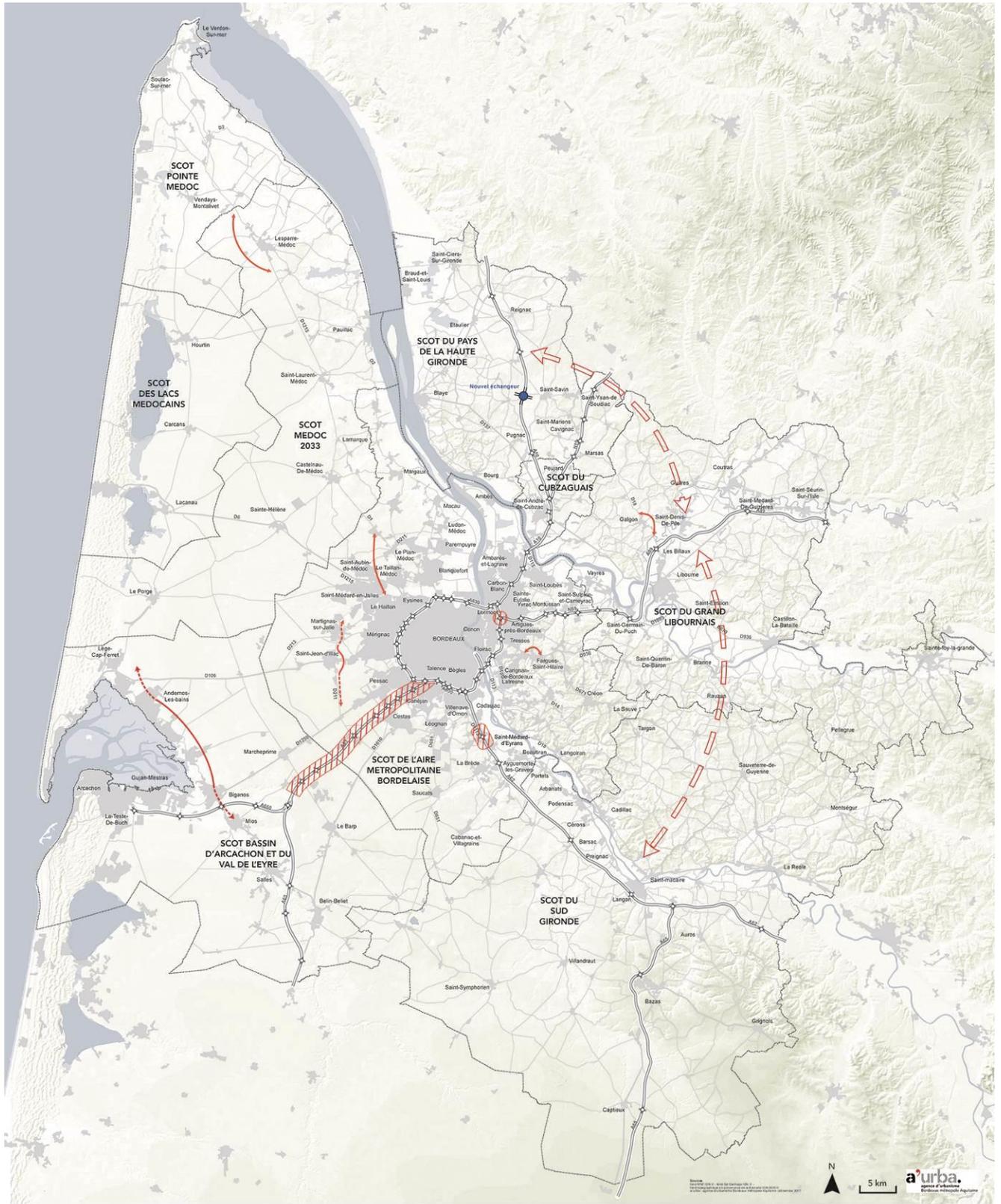
L'importance et les impacts de ces nouvelles voies nécessiteront une harmonisation entre les différents gestionnaires de voiries, à savoir l'Etat, le Département, les EPCI et les communes.

ACTION Mettre en débat la viabilité et la pertinence de réserver des emprises pour de nouvelles infrastructures

Sites d'études

- *Etudier la viabilité et l'opportunité de créer un nouvel échangeur sur l'A10 en Haute-Gironde vers entre Blaye et St-Savin*
- *Objectiver le débat sur le besoin d'une liaison transversale structurante sur l'Est de la Gironde*

Nouveaux aménagements de voirie



- élargissements ou réaménagements d'échangeurs ou diffuseurs à étudier
- nouvelles voies et déviations à concrétiser
- réflexion à mener sur l'opportunité d'une liaison transversale structurante
- nouvel échangeur à étudier

N
5 km



OBJECTIF III.5 - Faire du fleuve un support de déplacements

ACTION Étudier la viabilité d'une navette fluviale

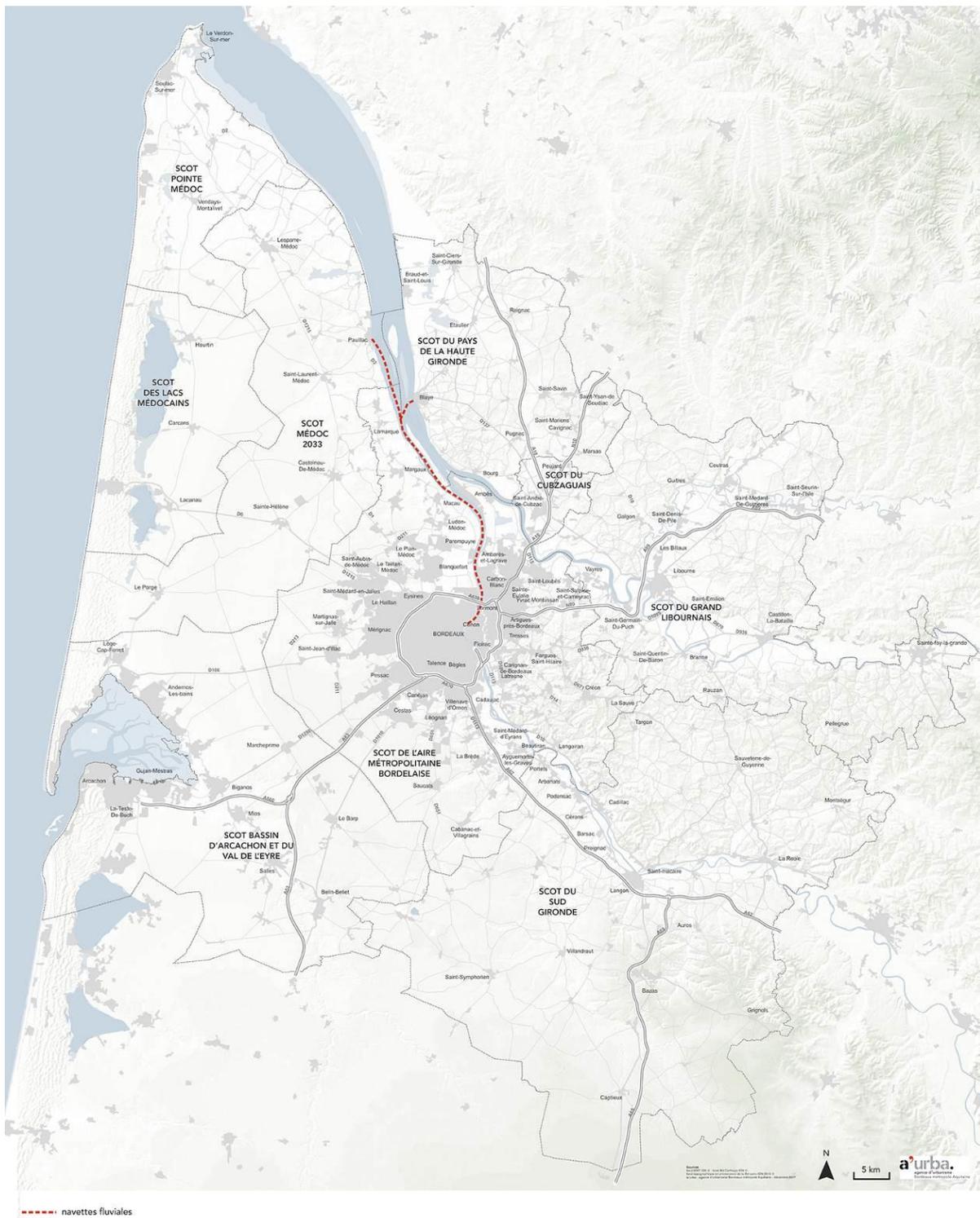
La particularité de ce mode de déplacement appelle à l'innovation et à l'organiser différemment :

- utiliser le potentiel existant (pontons, lignes dédiées...) ;
- optimiser les coûts importants de ce mode en rapprochant les différentes fonctions du transport fluvial : déplacements quotidiens et usages touristiques par exemple.

Sites d'études

Parcours direct et rapide vers le centre de l'agglomération depuis : Pauillac, Blaye, voire Royan.

Un groupe de travail piloté par un des SCoT et associant les collectivités en charge des politiques de mobilité et l'Etat sera créé pour analyser la viabilité de cette proposition.



Principe IV - Accompagner l'évolution des modes de vie

L'InterSCoT constate qu'intervenir sur l'offre n'est plus suffisant pour améliorer les capacités de mobilités des girondins : tout travail de fond, en amont, sur la demande exprimée par les usagers, doit être soutenu ou initié, afin de porter ses fruits à plus ou moins long terme. Il faut ainsi diversifier les approches en travaillant sur les usages des « tuyaux » et pas seulement sur les infrastructures elles-mêmes. Il s'agit notamment d'éviter les effets de congestion, souvent très concentrés dans le temps qui cristallisent les difficultés rencontrées par les usagers. Les SCOT ont peu de prises directes sur ces sujets, contrairement aux collectivités publiques et aux acteurs associatifs et économiques. Pour autant, soutenir leur travail ou les inciter à agir est un enjeu fort pour l'aménagement durable.

OBJECTIF IV.1 - Encourager le changement de comportement modal

Le recours à la voiture comme mode de déplacement principal répond souvent à un besoin de l'utilisateur qui n'a pas de réelle alternative. Cependant, dans certains cas, ce mode est utilisé par commodité immédiate (la voiture disponible à portée de main) plus que par nécessité. De nombreux déplacements, dont la distance est inférieure à 2 km, se font ainsi en voiture alors que le recours aux modes actifs pourrait être tout à fait envisageable. Encourager le changement de comportement modal des usagers de la voiture passe par des démarches de sensibilisation aux enjeux de santé publique, de pollution atmosphérique, de bruit et de consommation des ressources. Cela nécessite aussi une meilleure communication sur l'efficacité et les avantages des modes alternatifs à la voiture.

- Améliorer la visibilité et l'efficacité des offres alternatives à la voiture ;

ACTIONS

- Investir les démarches de sensibilisation et de pédagogie ;
- Travail sur l'image des transports publics auprès des usagers non captifs.

Pour une promotion renouvelée des transports collectifs

Nonobstant la devise « métro-boulot-dodo », le nuancier de la clientèle des transports en commun a grandement évolué ces dernières années. Dans le cadre du Grenelle des mobilités une réflexion a été menée sur l'attractivité globale des réseaux faisant appel à des idées renouvelées et de l'innovation pour proposer un appui au saut d'échelle, au travers d'exemples inventifs, créatifs, de réseaux extérieurs. Accompagner cette évolution de la clientèle des TC, c'est donner un accent supplémentaire au développement durable de ce territoire. L'attractivité renforcée des transports publics est une attente forte des usagers. Elle se matérialise au travers d'une tarification simple et adaptée (un titre unique à l'image de la clef de voiture), être accompagné (une information multimodale de qualité : mutualisée et partagée quelque soit l'opérateur), la promotion d'une offre globale de transport (et non plus modale ou sectorielle) et une lisibilité générale. L'information en temps réelle permet d'accompagner les usagers avant et pendant leur déplacement, notamment lors d'aléas. La condition du succès de cette promotion renforcée est une coordination politique partagée.

OBJECTIF IV.2 - Accompagner le développement des usages des modes de déplacement actifs

Nous sommes sensibles aux nombreuses vertus des modes de déplacements actifs et nous souhaitons développer leurs usages autour des centralités de proximité et en rabattement vers des nœuds d'intermodalité ou des « portes d'accès » aux réseaux de haut niveau de service.

Il conviendra de réfléchir aux aménagements de proximité permettant de faire le lien entre les pistes cyclables départementales en site propre (360 km) inscrites dans le Plan Départemental de déplacements à vélo et les centralités locales (lieux générateurs de demande et arrêts des TC notamment).

ACTION **Faciliter l'intermodalité pour les cyclistes** : il faudra aussi approfondir les pistes pour une meilleure articulation entre usage des vélos et des transports collectifs et pour permettre plus facilement le passage d'un mode à l'autre.

OBJECTIF IV.3 - Travailler sur les temporalités des déplacements

Les problèmes de congestion des infrastructures de voirie dans les accès à la métropole bordelaise ont lieu de façon récurrente sur des créneaux horaires relativement courts : de 7h30 à 9h30 et de 17h à 18h. La désynchronisation des heures d'embauche au travail et d'entrée aux universités est une piste à creuser afin de « lisser » l'utilisation des infrastructures.

ACTION Agir sur les temporalités des flux quotidiens

- Travail à mener avec les employeurs, privés et publics, sur leurs horaires de travail (PDE et PDIE) et leur utilisation du télétravail ;
- Travail sur les horaires d'ouverture au public des différents services (bureau des temps)

ACTION Préparer les saisonnalités (certains axes sont saturés en haute saison et certains week-ends)

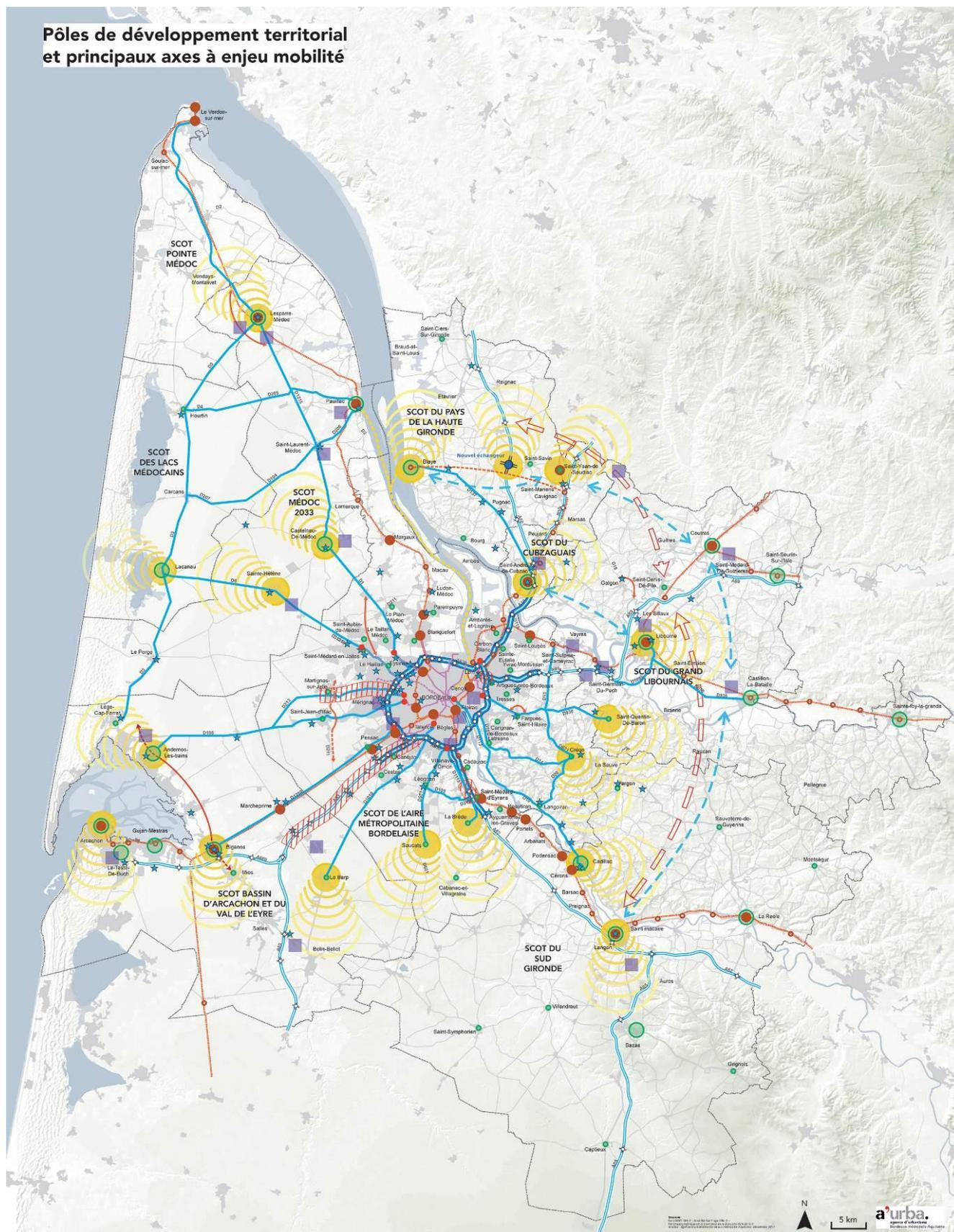
- Solutions concrètes de régulation et d'informations des usagers à explorer.

Propositions exprimées par les territoires de SCOT (des études techniques restant nécessaires pour évaluer leur viabilité) :

Lancer une expérimentation pour la mise en place d'un système d'information dynamique auprès du grand public sur l'état de la circulation des routes départementales en direction des plages, dès les entrées de l'agglomération, pour encourager les conducteurs à prendre des itinéraires bis en lien avec les travaux du Gip Littoral.

Carte de synthèse territoriale

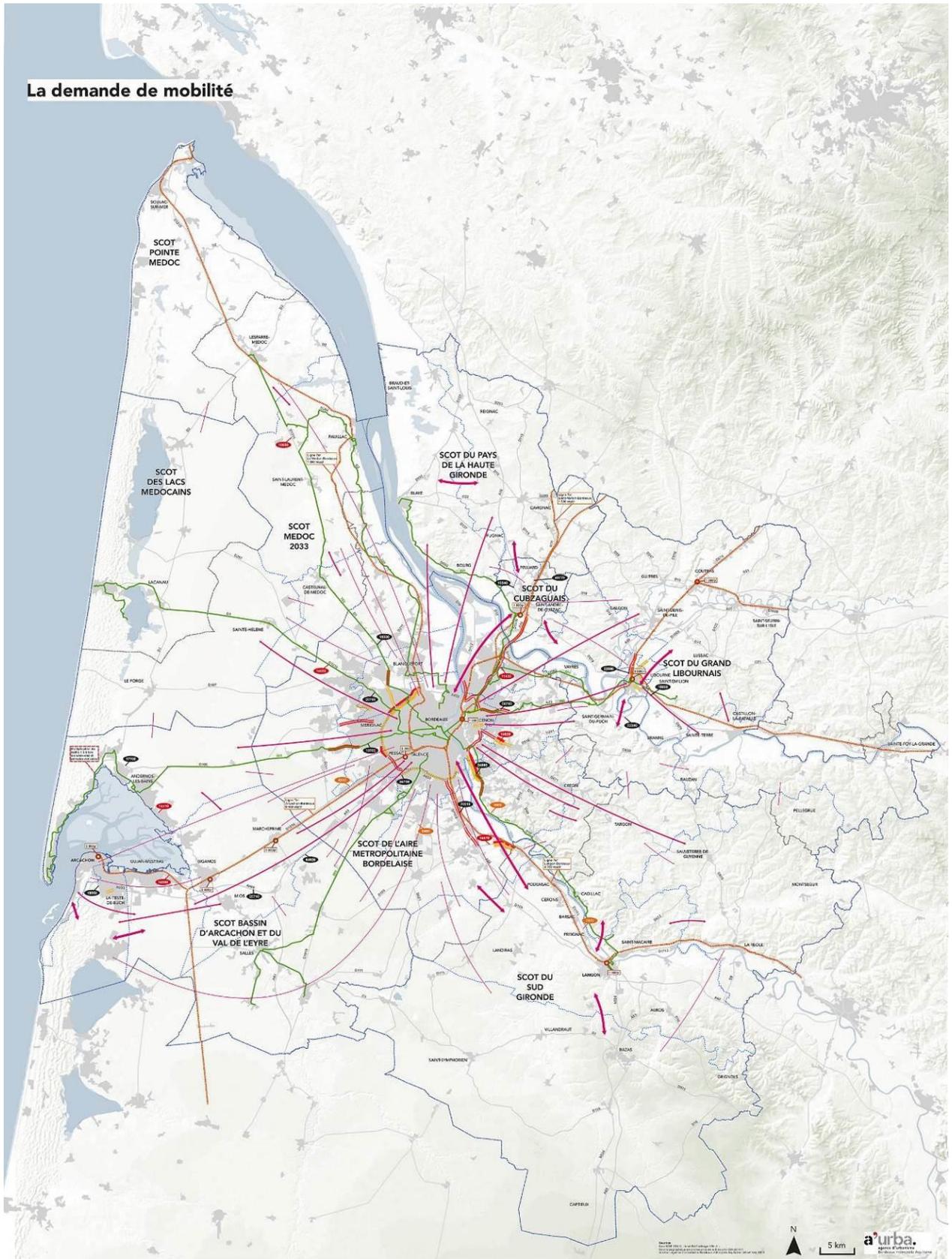
Pôles de développement territorial et principaux axes à enjeu mobilité



- | | | | |
|--|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ● Pôles structurants départementaux ○ polarités de proximité ○ portes d'accès aux réseaux de transports à hauts niveaux de services ● gares structurantes ○ gares ■ pôles d'activités (économiques ou commerciales) ★ aires de covoiturage | <p>optimiser les infrastructures existantes</p> <ul style="list-style-type: none"> — liaisons transversales et pénétrantes à améliorer sur les routes départementales identifiées — liaisons transversales à améliorer sur les axes à définir, éventuellement nouvelles infrastructures de voirie ▨ élargissements ou réaménagements d'échangeurs ou diffuseurs à étudier — nouvelles voies et déviations à concrétiser ● points d'interconnexion avec le réseau TBM | <p>repenser les infrastructures de demain</p> <ul style="list-style-type: none"> — TER métropolitain — réouverture de ligne à étudier — voies réservées au TC express et au covoiturage sur voies rapides + nouvel échangeur à étudier — réseau tramway et BHNS — navettes fluviales ▨ réflexion à mener sur l'opportunité d'une liaison transversale structurante | <ul style="list-style-type: none"> ■ espaces urbanisés — limites des SCoTs |
|--|---|--|--|

Annexes

Carte de synthèse de la DEMANDE de mobilité en Gironde



Zones de congestion en jour ouvrable (mardi) :

- congestion de 6 à 8 h
- congestion à 18 h

Flux de déplacements (nombre de déplacements/jour)
sources : EMD/EDGT 2009

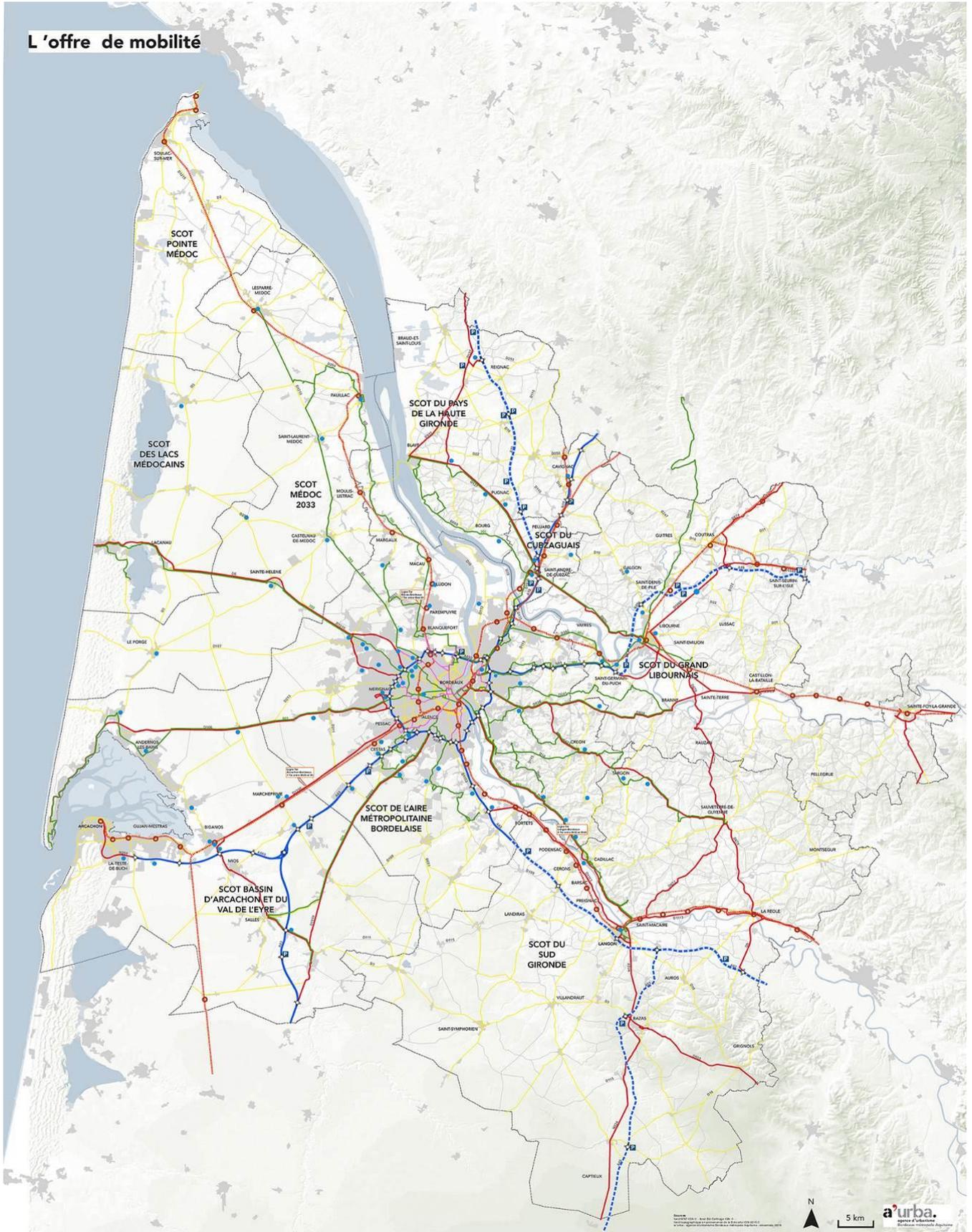
- 10 000
- 5 000 - 10 000
- 2 000 - 5 000

Comptages routiers 2015 en véhicules/jour (2 sens)
sources : www.gironde.fr

- 19550 >15 000 v/j
- 13000 de 10 000 à 15 000 v/j
- 8550 de 5 000 à 10 000 v/j

- 701 principales lignes TransGironde les plus fréquentées
- - - voie ferrée
- gares les plus fréquentées (> 1 000 montées+descentes/jour)
- 2 300 nombre de montées et descentes par jour (moyenne octobre 2012)
- routes
- secteurs Enquêtes Ménages
- limites des SCoTs
- espaces urbanisés

Carte de synthèse de l'OFFRE de mobilité en Gironde



- voie ferrée
- gares
- lignes Transgironde avec plus de 5 A/R par jour
- tramway
- voiries catégorie 1 (voies rapides)
- voiries catégorie 1 section à péage
- voiries catégorie 2 (principales routes départementales)
- voiries catégorie 3 (voies intermédiaires)
- voiries catégorie 4 (voies locales)
- échangeurs
- aires de covoiturage
- P aires de stationnement poids lourds
- limites des SCoTs
- espaces urbanisés

Analyse comparative des temps de parcours en TC sur voirie

entre la situation actuelle (circulation avec le reste des voitures et multiples arrêts) et un scénario optimal (circulation sur couloir réservé et lignes express)

Origine	Route	Destination	Temps estimé actuel en TC en HP	Temps estimé en TC avec des lignes express et sur site propre (*)
Castelnau de Médoc	RD1	Eysines (Le Vigean)	44 min	29 min
Andernos Les-Bains	RD106	Mérignac (Quatre Chemins)	1h04	44 min
Cadillac	RD10	Bordeaux (Stalingrad)	1h07	50 min
Libourne	RN89	Rocade (Echangeur 26)	46min	24min
Blaye	RD137 et A10	Carbon Blanc (terminus ligne tram A – La Gardette)	1h11	39min

(*) Ce temps théorique en TCSP est estimé en calculant un temps de trajet en voiture hors heures de pointe (à 4h du matin) qui est augmenté de 10 % pour mieux correspondre aux vitesses commerciales des transports collectifs. Cela suppose que le parcours du car est intégralement en site propre, y compris en milieu très urbain, comme à Libourne en sortie de la gare routière et depuis Blaye où il faut traverser St André-de-Cubzac.