

# VERS DE NOUVELLES MOBILITÉS

EN GIRONDE :

**CHANGER LES HABITUDES  
POUR RÉPONDRE À L'URGENCE  
ET PRÉPARER DEMAIN**

**Contribution du Conseil départemental de la Gironde  
aux Assises nationales de la mobilité**



« *Le remède à l'habitude est l'habitude contraire* »

Épictète

# Somm-



Mieux aménager  
la Gironde

p>6



Changer de  
comportements

p>12



Innover

p>20

# aire



Concerter

p>26

## 400 000 À 500 000 GIRONDIN.E.S FRÉQUENTENT LES ROUTES DÉPARTEMENTALES TOUS LES JOURS ET FONT AINSI DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL UN ACTEUR MAJEUR DE LA MOBILITÉ EN GIRONDE.

Le Gouvernement a lancé en septembre 2017 les « Assises nationales de la mobilité ». Parce que les mobilités constituent un enjeu fort au quotidien pour les Girondin.e.s et parce que faciliter les déplacements c'est aussi lutter contre les fractures territoriales et sociales, le Département de la Gironde, en tant que collectivité chef de file des solidarités humaines et territoriales, a souhaité y participer. Plus encore, le Département souhaite, à travers cette contribution, affirmer son rôle en tant qu'acteur majeur des mobilités durables.

Face aux enjeux sociétaux et environnementaux, un tournant s'impose à tous dans les réponses apportées aux problèmes de déplacements au quotidien.

### Le modèle actuel s'essouffle

Institutions, usagers des routes et du transport, acteurs économiques et associatifs, chacun doit prendre part, collectivement et individuellement aux solutions d'aujourd'hui et de demain afin de résoudre, de manière efficace et responsable, une équation complexe dont les termes sont connus.

En Gironde, le défi à relever est aujourd'hui clairement identifié : comment, tout en respectant les impératifs de diminution des gaz à effet de serre et de préservation de l'environnement, faciliter les déplacements au sein d'un département devenu incontournable pour le trafic commercial régional, national et européen, département comptant près de 20 000 nouveaux habitants par an, concentrant 60% des emplois au sein de sa Métropole quand 2/3 des nouveaux Girondin.e.s s'installent hors Métropole, département à l'attractivité tout aussi forte au plan touristique ? Comment faire en sorte aussi que le dynamisme du territoire girondin reste un atout et ne joue pas contre lui demain ?

A la fois conscient du cauchemar vécu chaque jour par un grand nombre de Girondin.e.s et convaincu qu'aucun projet d'infrastructure routière de grande envergure ne peut suffire à répondre efficacement à l'urgence de la situation, le Département propose ici des axes stratégiques ayant vocation à être déclinés à court, moyen et long terme, par tous les acteurs concernés.

Ce nouveau modèle des mobilités girondines prend en compte la spécificité des objectifs et des contraintes en fonction des territoires. Selon que l'on habite ou travaille au sein de la métropole, en périphérie, en campagne ou sur le littoral, les vécus et les enjeux en termes de mobilité sont différents.

**C'est en repensant les modes de déplacements de tous, ainsi que le transport des marchandises, que nous sortirons de l'impasse et forgerons une Gironde à la hauteur des enjeux de notre décennie, une Gironde à la fois plus accessible, plus respirable et plus raisonnable, une Gironde innovante et exemplaire.**

Cette ambition suppose à la fois de continuer à apporter des solutions concrètes aux difficultés majeures vécues quotidiennement par les Girondin.e.s à l'échelle des territoires et d'anticiper les modèles de déplacements futurs, en prenant notamment en compte la généralisation des smartphones, les possibilités offertes par le numérique et les évolutions technologiques.

## **Le Département porte un projet autour de 4 axes forts**

Ce document constitue le premier volet stratégique d'un plan d'actions global sur les mobilités girondines qui comprendra, en s'appuyant sur les schémas existants, un second volet opérationnel plus spécifique à l'institution départementale. Il s'agit ici de déterminer et parfois de réaffirmer les priorités départementales en termes de politiques publiques, d'afficher la volonté d'exemplarité de l'institution, d'inviter les partenaires, Etat et collectivités à mettre en œuvre des solutions de manière coordonnée ainsi que d'associer les Girondin.e.s, qu'ils.elles soient en ville, en périphérie ou en campagne, à cette nouvelle organisation des mobilités en les convainquant des marges de progrès possibles par de nouvelles habitudes. Chaque pièce du puzzle compte autant que l'assemblage.

**Le Département porte un projet autour de 4 axes forts : mieux aménager la Gironde, changer nos comportements, innover en sortant des sentiers battus, et inviter les territoires et les citoyen.ne.s. à prendre part au nouveau modèle.**



# Mieux aménager la Gironde









Sur le pourtour  
métropolitain,

**82%**

des déplacements  
se font **en voiture**

.....  
En Gironde, la part  
de la voiture est de

**78%**

pour les **déplacements  
domicile-travail**

Aujourd'hui, notre développement produit une mobilité non durable. La trop forte concentration de l'activité économique et des services publics au sein de la métropole bordelaise, la croissance continue du péri-urbain, des lotissements, des centres commerciaux, et des zones d'emploi en périphérie des villes le long des rocade induisent un usage toujours plus important de la voiture solo.

Ce modèle de développement des 40 dernières années nécessite des corrections importantes.

## Rééquilibrer le développement girondin en partenariat avec l'ensemble des acteurs

Les emplois se concentrent en périphérie des villes, et essentiellement dans la Métropole, alors que l'accueil de nouvelles populations se fait dans l'ensemble des territoires girondins accentuant les difficultés de déplacement et induisant une forte dépendance à la voiture.

Il s'agira de bâtir un projet global de développement plus équilibré de l'ensemble des territoires par la coopération interinstitutionnelle et la négociation des projets, en privilégiant les pôles structurants, et en phase avec les capacités d'accueil des nouvelles populations.

Cette approche revient d'une part à réaffirmer la nécessité de favoriser un développement économique polycentrique de la Gironde et d'autre part à défendre une politique foncière partagée à l'échelle départementale. Elle doit être construite pour favoriser le réinvestissement dans les centres-bourgs et les espaces déjà urbanisés des communes.

Cela s'articulera avec les politiques locales d'urbanisme qui inscriront et mettront en œuvre une priorité au « renouvellement urbain » : la remise en l'état de l'existant doit primer sur les nouvelles constructions. Elles pourront cibler l'émergence de quartiers de gare accueillant de l'habitat et des services, tant à l'échelle de villes, que des bourgs et des villages.

Le Département propose que l'INTERSCOT girondin qu'il anime avec l'Etat constitue le socle de ce projet partagé du développement territorial girondin et suggère que ce modèle d'animation soit reproduit ailleurs en France.

## Répartir l'activité économique sur les territoires

Le Département, à travers le schéma départemental stratégique des zones d'activités voté en 2008 par l'Assemblée départementale, a eu pour objectif constant de favoriser le développement d'un tissu économique et industriel sur l'ensemble du territoire, et en particulier aux portes de la Gironde.

Ces objectifs doivent être poursuivis dans le cadre d'un travail partenarial étroit entre la Région et les intercommunalités. Le développement de ces zones d'emploi de proximité participe directement à la diminution des distances domicile-travail.

A l'image de l'accompagnement du projet de zone d'activités à Lesparre (autour de la filière composite), le Département continuera d'encourager une meilleure répartition du développement économique sur ses territoires à travers ses compétences propres.





## Aménager différemment nos territoires, et notamment le péri-urbain et le rural

Outre la répartition des activités dans le territoire, le modèle de développement est centré sur l'usage de la voiture avec par exemple l'absence de trottoirs dans les lotissements, l'absence de pistes cyclables reliant de bout en bout les bassins de vie aux zones d'emploi et une place centrale donnée à la voiture y compris pour l'accès aux commerces.

S'il n'est pas, à court terme, envisageable de réduire massivement la place de la voiture dans nos déplacements, il convient de :

- modifier significativement notre approche de l'aménagement en imposant des pistes cyclables, arrêts de bus/cars de qualité et des trottoirs dans tout nouveau projet de lotissement, ZAC ou zone économique
- de faire participer l'aménageur au financement du lien en trottoirs et pistes cyclables avec le centre-bourg
- de n'autoriser tout nouvel aménagement que s'il comporte ces équipements complémentaires.

Il s'agira aussi de donner la priorité dans les centres-bourgs à l'apaisement des vitesses et le recours à sens unique pour redonner un caractère urbain aux villes et villages, pour redonner envie d'y résider ou d'y réimplanter des activités économiques. Il s'agira également d'adapter les villes et villages pour faire évoluer les pratiques des habitants actuels et nouveaux, notamment en travaillant sur des zones de stationnement dédiées aux résidents ou favorisant le retour du commerce en centre-bourg, à l'aménagement d'espaces verts et paysagers pour réinvestir la vie en cœur de village.



**67%**  
du chiffre d'affaire  
du commerce est réalisé  
dans la métropole

**90%**  
des personnes qui vont  
dans des supermarchés  
y vont en voiture, hors  
agglomération bordelaise.

D'autres exigences pourront se développer dans les secteurs urbains : des prises pour véhicules électriques dans les programmes immobiliers, des parkings vélos sécurisés dans les immeubles ou sur des lieux publics.

## Maîtriser le développement des zones commerciales excentrées en ramenant le commerce au cœur des villes et villages

La prolifération de centres commerciaux périphériques, si elle a permis souvent des gains de pouvoir d'achat aux Girondin.e.s, a en contrepartie eu des effets induits néfastes au plan économique et social : un effet néfaste sur le maintien du commerce et activités en centre-ville, une dépendance accrue à la voiture conduisant à une saturation de ces zones, un effet néfaste dans la répartition du commerce de proximité dans les communes girondines, et une baisse de rentabilité de ces petits commerces locaux.

### Le Département demande une refondation de la politique d'aménagement commercial.

Nous demandons de remettre au cœur des études d'impact la question de la concurrence et de l'emploi. Nous demandons également une vraie évaluation par les porteurs de projets de l'augmentation de la circulation automobile. Nous demandons également une évaluation des projets après leur mise en service pouvant conduire à annuler l'autorisation initiale. Nous demandons enfin plus de poids aux représentants du petit commerce et des collectivités impactées par ces projets et non plus seulement celles qui vont accueillir ces activités.



La seconde consiste à exiger, dans les documents d'urbanisme, la loi ou les règles locales, le financement par ces zones commerciales des équipements pour y accéder en modes doux (trottoirs et pistes cyclables) ou en car/bus. La taxation des surfaces de stationnement des zones commerciales peut être étudiée comme une piste de financement des mobilités douces.

La troisième piste consiste à revoir le modèle de développement économique des zones commerciales. La rentabilité du foncier des zones commerciales dépasse 10%, car il repose aujourd'hui sur des mécanismes de déficit foncier et donc de la défiscalisation. Le commerce n'est plus vu que comme un système pour alimenter la rentabilité foncière et non comme un outil d'aménagement du territoire. Nous demandons que les systèmes de défiscalisation foncière pour les centres commerciaux soient supprimés et que la fiscalité évoquée ci-dessus vienne capter une partie de ces profits. Cette fiscalité pourra également alimenter un fonds territorial pour financer le maintien du commerce de proximité.

La contribution des élus locaux au développement économique et commercial doit être (re)centrée dans les documents d'urbanisme au travers de la localisation des fonciers et des règles d'urbanisme permettant les activités commerciale, industrielle et artisanale (création, transformation, requalification des zones existantes, multifonctionnalité de zones, articulation avec l'habitat, conditions d'aménagement...). L'ensemble des acteurs du commerce, et en particulier l'artisanat local, doit y être associé.

## **Faciliter l'accès aux services publics en ruralité**

Le plan d'action du schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public est également une opportunité, pour l'Etat et les Départements notamment, de privilégier les déplacements de proximité.

## **Faire évoluer la façon de concevoir les infrastructures routières vers toutes les mobilités**

Les infrastructures routières agissent sur l'environnement, sur la vie sociale et sur la vie économique à toutes les phases de leur cycle. Les gestionnaires de voiries doivent concevoir chaque projet pour faire en sorte de minimiser l'impact environnemental de l'infrastructure, de garantir sa contribution positive à la vie sociale et économique comme à l'aménagement de l'espace et à la qualité de vie.

Tout projet routier doit, en effet, être envisagé comme :

- une contribution à la dynamisation de la vie sociale et économique du territoire. Il s'agit d'être en phase avec l'identité culturelle (tenir compte des modes de vie et des spécificités locales notamment) et la vie des territoires (être à l'écoute des besoins et des attentes, garantir une cohérence entre les projets du territoire, son développement économique et ses infrastructures...).



- un aménagement de l'espace et de la qualité de vie (réflexions sur la structuration de l'espace, volonté de multiplier l'usage des transports non polluants ou encore information du public systématiquement intégrés au projet)
- un élément de gestion et d'amélioration de la qualité de l'environnement, en intégrant la qualité des ambiances (confort acoustique, visuel), l'environnement (qualité de l'air, des sols, milieux naturels et écosystèmes...) et les ressources (en développant l'approche relative au bilan carbone ou entre autres exemples, la gestion économe des matériaux).
- adaptable pour intégrer les évolutions sociétales et technologiques ou prendre en compte les nouvelles formes de mobilité et favoriser au maximum les mobilités douces ou les transports en commun, le covoiturage, les véhicules autonomes et connectés...

La poursuite de l'adaptation des infrastructures routières aux besoins des Girondin.e.s reste une priorité forte du Département de la Gironde. La croissance de la population girondine et l'évolution des besoins, ainsi que la nécessité de sécuriser les déplacements rendent ces adaptations nécessaires. Elles supposent une évaluation des priorités nouvelles en lien avec les territoires.

**Le Département de la Gironde transformera son schéma directeur des routes en schéma des infrastructures de mobilité afin de préparer les évolutions des déplacements de demain et de faciliter les déplacements de proximité au sein de liaisons départementales structurantes.**

### **Le label Haute qualité environnementale sera visé pour chaque nouvelle infrastructure d'envergure intégré à ces projets de déplacements.**

Conscient de la nécessité de faire évoluer ses infrastructures, le Département s'engage dans une nouvelle approche de ses projets. Désormais, il s'agit de penser système de mobilités durables et intermodales, dans lequel chaque mode doit avoir sa place. Un système de mobilité, ce sera : des voiries adaptées et sécurisées, des pistes cyclables, des trottoirs, des réaménagements urbains, des arrêts de bus/cars adaptés, des aires de stationnement / covoiturage, des places pour garer les vélos au plus près des équipements publics et commerces, une adaptation aux personnes à mobilité réduite, donc in fine un ensemble d'actions que tous les maîtres d'ouvrage concernés auront à partager pour la réussite de ce changement collectif.

Le Département demande également que les échangeurs routiers avec la rocade (A89, A63, A10) soient aménagés pour fluidifier leur usage, que les élargissements souhaitables des différentes autoroutes soient engagés afin d'éviter les goulets d'étranglement (A63, rocade entre échangeurs 1 et 2,...), et que l'on profite de ces élargissements et des axes existants à 3 voies pour créer une voie spécifique pour les transports en commun et les véhicules propres dont le covoiturage.

# Changer de comportements









En France, la circulation routière a augmenté de **40%** depuis 1990 et de **25%** depuis 2000

Les automobilistes girondins consomment environ **1,25 millions m<sup>3</sup> de carburants** chaque année (dont 80% de diesel). La consommation augmente (+1,8% entre 2014 et 2015)

En France, les dépenses des ménages en transport individuel ont augmenté de **4,2 %** en 2016. Elles représentent **83%** du budget transport des ménages

L'augmentation continue du nombre de déplacements en voiture, observée ces dernières décennies, conduit à une thrombose des réseaux routiers dans la plupart des métropoles. Pourtant, pouvoir se déplacer efficacement, de façon sûre, est indispensable au développement des activités économiques et de l'emploi, participe à l'aménagement des territoires et permet de renforcer le lien social.

La construction d'infrastructures supplémentaires seule ne permettra pas de retrouver une fluidité des déplacements. Les préoccupations environnementales et les contraintes budgétaires croissantes nécessitent une transformation profonde du système de mobilité passant par un changement des comportements.

Il s'agit dans un premier temps de chercher à mieux utiliser les infrastructures existantes avant d'en envisager de nouvelles et donc de promouvoir chaque mode de déplacement dans le domaine où il est le plus efficace : la marche pour les distances de l'ordre du kilomètre, le vélo et les transports en commun urbains pour les distances de 1 à 10 kilomètres, le covoiturage, les transports interurbains, cars et TER, l'autopartage pour les déplacements de plus longue distance.

Les Girondin.e.s ne changeront de comportement que :

- S'il existe des alternatives à la voiture solo par des offres de mobilité pertinente.
- S'il est facile d'accéder aux modes alternatifs avec des infrastructures et des équipements sécurisés et positionnés sur des axes et à des endroits stratégiques.
- S'il y a un gain de temps ou de confort dans le déplacement, notamment en priorisant les modes alternatifs sur des voies réservées et aux intersections.

- Si l'usage de la voiture solo apparaît comme une charge financière non inéluctable.
- S'ils en mesurent les enjeux y compris collectifs.

Au-delà de la priorisation des modes alternatifs, il peut être mis en place des mesures de restriction : accès limité au centre ville, diminution du nombre de places de stationnement, augmentation des tarifs de stationnement. Ces mesures seraient levées pour les usagers vertueux : tarifs stationnement préférentiels pour les covoitureurs, accès libre au centre ville, incitation à l'achat de vélos, participation majorée aux abonnements TC...

## Le covoiturage pour réduire les embouteillages et améliorer la qualité de l'air

Chaque jour, 250 000 véhicules entrent dans le périmètre de la métropole bordelaise par le réseau autoroutier et de routes départementales, en provenance des territoires périphériques. Avec un taux d'occupation inférieur à 1,2 personne par véhicule, le nombre de places disponibles est considérable, très supérieur au potentiel offert par les systèmes de transport en commun.

Il convient donc de faire de la voiture individuelle le premier support du transport en commun en développant un écosystème favorable au développement du covoiturage.

**Notre ambition est de passer de 1,2 personne par voiture à 2.** Les Girondin.e.s réduiraient ainsi la circulation pratiquement de moitié et participeraient à la suppression des embouteillages et à l'amélioration de la qualité de l'air.





Cela passe par :

- La mise en place des infrastructures adaptées :
  - > aires de stationnement sur toutes les voies d'accès à la métropole, construction de voies réservées aux véhicules à fort taux de remplissage dans les zones de congestion (métropole, approche des principales villes), accès réservé à des parcs relais en périphérie du centre métropolitain
  - > places dédiées au covoiturage sur tout nouveau projet d'implantation d'équipements d'envergure, publics et privés
- La rationalisation des plateformes de mise en réseau des covoitureurs en utilisant comme unique support le site TransGironde.fr en le faisant évoluer vers le développement de lignes virtuelles de covoiturage
- La diffusion de kits pédagogiques permettant la prise de conscience de l'intérêt du covoiturage

Le développement massif du covoiturage dans les déplacements du quotidien nécessite également la stabilisation d'une doctrine réglementaire et technique faisant du covoitureur un usager particulier des routes, avec des règles qui lui sont propres.

Compte tenu de l'échelle de pertinence du covoiturage dans les transports du quotidien (quelques dizaines de kilomètres autour des centres métropolitains) et de leur compétence routière, **nous proposons de faire des Départements les autorités organisatrices du covoiturage**, en charge de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un plan départemental de covoiturage concerté avec les différentes collectivités locales, doté de moyens financiers pour sa mise en œuvre et pouvant également être rattachés aux syndicats mixtes ou toute autre forme de gouvernance partagée de la mobilité dotée d'une fiscalité spécifique.

## Intensifier la pratique du vélo dans les déplacements courts partout en Gironde

Plus de 50% des déplacements des automobilistes girondins font moins de 5 km. Le développement de la pratique du vélo pour éviter ces déplacements courts en voiture passe par la mise en place d'un réseau d'infrastructures cyclables sécurisant, cohérent, lisible, homogène ainsi que de dispositifs de stationnements sécurisés, particulièrement dans les lieux d'intermodalité, les lieux publics, les zones de commerces ou d'emplois, pour l'accès à la métropole et aux différents pôles structurants. Le développement d'une politique éducative est également nécessaire.

Nous proposons de **confier aux Départements le rôle d'autorité organisatrice du développement des pratiques cyclables**, chargé de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un plan départemental de développement de la pratique du vélo, concerté avec les différentes collectivités locales.

Le Département de la Gironde entend promouvoir cette pratique via son plan départemental cyclable voté en décembre 2016 et y participera par :

- L'accompagnement des communes et intercommunalités pour développer leur réseau local, par une aide en ingénierie et ensuite des subventions pour la réalisation des réseaux cyclables (participation à hauteur de 50% possible). Pour cela, plusieurs guides seront proposés à l'ensemble des acteurs de terrain.
- La prise en considération de la place accordée au vélo et l'étude du financement des projets
- Des actions de communication avec les partenaires en direction de tous les publics et en priorité vers les scolaires



**+ 70%**  
des utilisateurs  
de la rocade sont  
**des habitants de  
la métropole** qui  
l'utilisent comme une  
voie de proximité

En Gironde,  
**68%**  
des déplacements se font **en voiture**,  
**3%** à vélo,  
**20%** en marche à pied  
**7%** en transports en commun

En Gironde,  
les trajets en  
**tramway**  
représentent la  
**moitié des trajets en  
transport en commun**

- Une signalétique améliorée et homogénéisée afin de mieux communiquer sur des temps de parcours, sur l'accès à des points stratégiques
- Des aides à l'achat de vélos pour la pratique au quotidien

Par ailleurs, pour régler également les problèmes de circulation sur la rocade, le Département souhaite que soit étudiée et réalisée le plus rapidement possible une rocade à vélo autour de la métropole, et que le réseau cyclable soit développé dans les zones périphériques et notamment autour des zones d'emplois.

La mise en chantier rapide d'autoroutes à vélo métropolitaines offrira une alternative crédible comme dans les pays nordiques où ce type d'infrastructures se sont développées avec succès.

## **Améliorer les réseaux de transport publics à toutes les échelles et offrir des services de meilleure qualité**

Le voyageur doit pouvoir trouver une desserte répondant à son besoin de déplacement qui peut être une combinaison de plusieurs modes avec un horaire et un tarif attractifs.

Pour cela, il convient d'identifier les pôles majeurs sur le territoire et leur aire d'attractivité, et de structurer, en conséquence, des lignes de transport en commun, les pistes cyclables et les pôles d'échanges, lieux d'interface des modes TC, covoiturage, vélos et marche à pied.

Pour la métropole bordelaise, l'attractivité des pôles situés sur le quadrant ouest nécessite que le réseau radial soit aujourd'hui complété par des liaisons de périphérie à périphérie autant en dans la métropole qu'en dehors. Le Département de la Gironde a créé une première ligne entre

le Créonnais et le Campus universitaire en ce sens, et milite pour la création de lignes supplémentaires en site propre, par exemple entre le Cubzaguais et l'Ouest de la métropole, ou entre le Médoc et le Sud de la métropole.

Les lignes de tramways et de BHNS doivent être étendues jusqu'à des parcs relais implantés à l'extérieur de la rocade pour éviter aux automobilistes d'entrer sur la rocade en leur offrant un réseau rapide et de qualité vers le centre de la métropole ou ses principaux pôles.

L'offre de TER doit également progresser, d'abord en fiabilité pour regagner la confiance de ses utilisateurs, mais également en fréquence, en qualité de service et en capacité de transport sur les lignes saturées.

**Il faut également proposer un transport adapté au contexte local.** Ainsi la réponse en terme de moyen de déplacement (type de ligne et type de véhicule) n'est pas la même en urbain diffus voire rural, qu'en urbain dense. En zone rurale, la ligne classique de car avec ses points d'arrêt fixes et ses horaires figés doit être abandonnée au profit d'un transport à la demande plus souple en porte à porte qui selon le besoin de l'utilisateur peut aussi être en correspondance avec une ligne régulière ou en rabattement sur une aire de covoiturage.

Le Département de la Gironde a mis en place un système de transport de proximité, aujourd'hui transféré à la Région, couvrant 19 des 28 intercommunalités girondines. Cette offre de mobilité répond au déplacement des personnes dans les zones peu denses et rurales à un coût mesuré, en particulier pour les personnes âgées ou avec peu de ressources.

Nous proposons que ce système, plus économe que des lignes à faible trafic, soit généralisé, et qu'une réflexion sur son mode de financement par le biais des syndicats mixtes de transport soit étudiée.



Voyager, pour une personne à mobilité réduite ou avec des bagages ne doit pas être un frein. L'amélioration de l'accessibilité PMR au sens large doit être recherchée. Au-delà, cette politique de transport est un véritable levier contre le phénomène d'isolement des personnes âgées ou en détresse sociale, notamment en milieu rural.

Il faudra également développer des systèmes qui facilitent le déplacement : recherche d'itinéraires tous modes confondus, paiement en ligne, réservation du transport, assistance pendant le déplacement, notamment aux ruptures de charge avec un guidage visuel et vocal, garantie du trajet retour...

Enfin, il faudra poursuivre les efforts pour faciliter et rendre confortable l'intermodalité des modes de transport : des aménagements piétonniers et cyclables pour les déplacements avant et après le transport motorisé, le stationnement de vélos et voitures (parc relais) sécurisés, des pôles d'échanges avec une rupture de charge limitée dans le temps et dans l'espace.

## **Faciliter les déplacements des publics en insertion**

Le Département a déployé des plateformes de mobilités au sein de ses 9 pôles territoriaux de solidarité. Ce dispositif, qui fédère l'ensemble des partenaires locaux, doit être développé par ces derniers en tant qu'il apporte des solutions adaptées aux Girondin.e.s inscrit.e.s dans des démarches d'insertion et dont les difficultés de déplacements pèsent sur le parcours de vie.

Ces plateformes intègrent l'information multimodale, la formation à la mobilité et un accompagnement spécifique de ces personnes. Elles constituent des relais d'information locale importants, à bien identifier et à promouvoir.

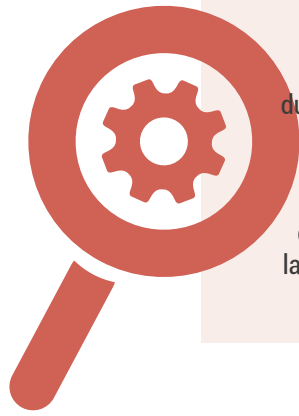
## **Les administrations et entreprises exemplaires**

Le Département, qui compte parmi les plus gros employeurs de Gironde, entend montrer l'exemple en accompagnant le changement de pratiques.

- Concernant son parc de véhicules : avec 60 vélos de services, 15 voitures électriques (50 en 2019) et le développement de bornes électriques à proximité de ses équipements nouveaux, un premier pas important a été franchi ces dernières années. La collectivité souhaite poursuivre le renouvellement des flottes de vélos et des automobiles pour les rendre propre d'ici 2025. Nous proposons plus globalement de généraliser les exemples existants, avec une obligation pour les administrations publiques et les entreprises d'avoir une flotte de véhicules 100% propres d'ici 2025.
- Le développement du télétravail sera également facilité par la multiplication d'espaces dédiés au sein des nouveaux équipements départementaux.
- La réflexion sur les horaires décalés, déjà amorcée lors du Grenelle des mobilités, doit par ailleurs faire l'objet d'expérimentations concrètes.
- Un travail sera entrepris pour élaborer des propositions facilitant le développement du covoiturage avec par exemple un accès prioritaires aux parkings du Département et des propositions de covoiturage seront faites aux agent.e.s du département selon leurs adresses.

En tant que territoire TEPCV, le Département continuera d'encourager les bonnes pratiques des collectivités et entreprises, à travers des initiatives similaires à l'étude sur l'implantation d'une ou plusieurs stations GNV-Bio GNV en Gironde.





Les **8 %**  
du trafic de camions  
représentent  
**30%**  
de la pollution de  
la rocade bordelaise

## Un report des camions vers le rail ou le maritime

La Gironde est traversée par l'un des deux axes de transport de marchandises reliant l'Espagne au reste de l'Europe et voit passer chaque jour 15 000 camions qui encombrant les autoroutes et accentuent la saturation de la rocade. Le Département ne croit pas en une nouvelle route qui serait dédiée à ces 15 000 camions. Qui, dans nos territoires, en accepterait les nuisances ? La réponse apportée ne serait par ailleurs accessible que d'ici 20 ans au mieux et la saturation actuelle des territoires ne peut attendre davantage.

**Le Département demande que soient relancées avant 2020 les autoroutes ferroviaires censées permettre un report modal massif des marchandises vers le train**, de même que se développe massivement, sous l'impulsion de l'Etat, de la SNCF et des principales entreprises de fret ferroviaire, le trafic de conteneurs. Le Département demande que l'Etat s'engage concrètement et rapidement en ce sens. Si la moitié des camions passant tous les jours sur la rocade basculait sur le rail, ce serait autant de nuisances et de pollution en moins.

Pour rendre le fret ferroviaire crédible, il faut également élever nos exigences en matière de protections sonores des riverains des voies ferrées, en adaptant la réglementation et en renforçant les dispositifs de réduction du bruit.

Les Etats français, espagnol et portugais doivent également engager avec leurs homologues européens des réflexions pour l'intensification d'autoroutes maritimes, afin de désengorger également la rocade. Des liaisons régulières maritimes entre la péninsule ibérique et Bénélux délesteront massivement le trafic poids lourds traversant la Gironde.

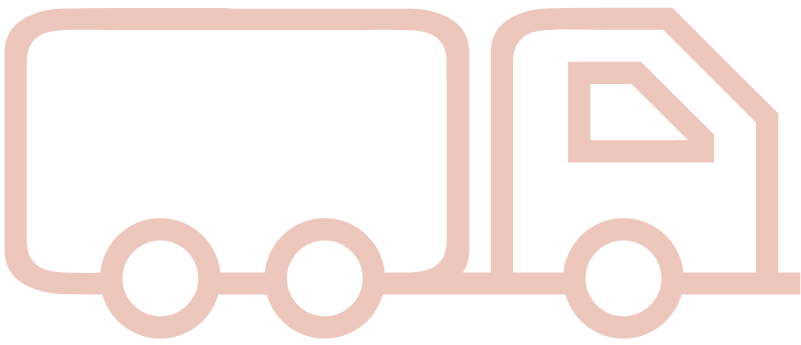
**Le Département est d'ores-et-déjà favorable à une mesure qui peut être prise rapidement et permettre un vrai désengorgement : une modération du trafic poids lourd en Gironde aux heures de pointe.**

Nous demandons également que la filiale Geodis de la SNCF soit cédée afin qu'il n'y ait pas confusion des genres et que la principale entreprise de fret ferroviaire n'ait que le développement du ferroviaire comme objectif. Nous pensons qu'il est possible d'atteindre l'objectif national pour le fret ferroviaire, de 100 giga-tonnes-kilomètres uniquement sur l'axe Atlantique. C'est un défi majeur que les acteurs du ferroviaire ont l'obligation de relever.



En France,  
**88%**  
du transport  
de marchandises se fait  
en camion,  
**9,9%** en train,  
**2,1%**  
par voie fluviale





**Innover**







En Gironde en 2016,

**58%**

des accidents  
ont eu lieu hors  
agglomération

L'évolution profonde de nos pratiques en termes de mobilités passe également par l'usage plus régulier d'innovations et d'expérimentations.

Le Département s'est engagé sur de nombreuses expérimentations dans le champ des mobilités : site internet multimodal TransGironde développé par le Département et désormais transféré à la Région, utilisation des données renvoyées par les véhicules pour adapter les politiques de mobilité et la gestion de nos routes, utilisation de nouveaux matériaux pour construire des routes plus durables, par le recyclage de matériaux ou l'usage de produits émettant 15 à 30% de CO2 en moins, utilisation des nouvelles technologies pour des aménagements routiers plus interactifs avec les usagers. Le Département innove également dans le domaine de la sécurité routière avec des mobiliers urbains beaucoup moins dangereux en cas de chocs avec les véhicules.

Mais l'ensemble des acteurs, Département y compris doivent aller plus loin, sur le numérique, le financement, les réglementations, sur des outils simples avec les populations, pour remettre les choses à plat et changer plus vite.

## **Faire évoluer la réglementation routière par l'expérimentation**

Le Département souhaite développer en approche de la métropole bordelaise des voies dédiées aux cars, bus, véhicules propres (auxquels seraient aussi assimilés les trajets en covoiturage) afin de faciliter les changements de pratiques vers ces modes. Une adaptation de la réglementation en ce sens, et pour le moins l'autorisation d'expérimenter sera sollicitée auprès des autorités nationales. Ces expérimentations porteront également sur les outils pour garantir le seul usage de ces voies à ces catégories de véhicules.

L'innovation dans le domaine de la mobilité nécessite également de rendre nos infrastructures plus sûres. Sur cet aspect, le Département s'engage vers une analyse innovante et volontariste de l'infrastructure :

- en intégrant et en analysant le volet comportemental des usagers (vitesse pratiquée au niveau des aménagements de sécurité et déclenchement des freinages d'urgence ou de stabilisateur de trajectoire) issue de l'instrumentation embarquée dans les véhicules de nouvelle génération.
- En utilisant une méthode alternative et novatrice de détection satellitaire des virages potentiellement dangereux à grande échelle (matériel spécifique de qualification de l'infrastructure).

D'une façon similaire aux études sur l'amélioration de la sécurité routière, les équipements de la route doivent pouvoir évoluer plus facilement par le biais d'expérimentations. Nous demandons que les Départements, principaux exploitants de réseaux, puissent tester de manière encadrée des outils pour et sur la route de façon à favoriser l'émergence d'innovations tout en évaluant quels sont les bénéfices du point de vue de la sécurité routière. Dans ce cadre, de la signalisation horizontale photo-luminescente ou encore de l'enrobé changeant de couleur avec la température pourraient être expérimentés en vue d'être généralisés si l'innovation est concluante.

Des aménagements réglementaires devront aussi permettre la possibilité de passer à l'échelle avec facilité en cas de réussite de ces expérimentations et de mettre ces dernières en application.





## Le numérique au service des mobilités girondines

Avec l'expérimentation de l'usage des données fournies par les véhicules du groupe PSA et analysées par IBM, le Département a franchi un pas significatif dans l'usage du BigData pour comprendre, améliorer et bien gérer les déplacements.

Le Département demande à l'Etat de récupérer ces données auprès de tous les constructeurs automobiles et de les proposer en opendata aux collectivités entreprises ou autres structures qui s'engageraient vers des applications favorisant les évolutions de pratiques modales.

Mieux, l'Etat pourrait s'inspirer de cette expérimentation pour fournir un outil opensource d'analyse de ces données.

Le numérique est aussi l'occasion de repenser les systèmes opérationnels de gestion de trafic aujourd'hui en place. A ce titre, le partenariat du programme ALIÉNOR 2 (Etat, Bordeaux Métropole et Département) pourrait être reconstitué et élargi à la Nouvelle Aquitaine, pour créer à court terme une nouvelle plateforme de gestion de toutes les mobilités y compris celle émergentes autour et sur l'agglomération bordelaise.

Cet ALIÉNOR 3.0 permettrait, en développant un système d'exploitation dynamique des différents axes et modes de déplacements, d'offrir à l'usager en temps réel la meilleure offre à son besoin de mobilité occasionnel ou récurrent.

Tout en gardant une visibilité traditionnelle par panneaux à messages variables, il s'appuierait sur les outils d'aujourd'hui comme ceux de demain ainsi que sur les nouvelles technologies en termes de mode de déplacements (tous véhicules de transport,

y compris collectifs, propres, mieux remplis, connectés et bientôt autonome).

Il existe également de nombreuses applications qui se développent pour traiter de pans plus ou moins larges des mobilités. Certaines sont porteuses d'avenir. Le Département propose que l'ensemble des projets proposés soient analysés et ensuite confortés, tant par les fonds privés qu'éventuellement publics, à l'aune de leur intérêt pour générer efficacement les changements de comportement attendus, et suggère qu'un consortium partagé entre les différents acteurs soit porté par le gouvernement en ce sens.

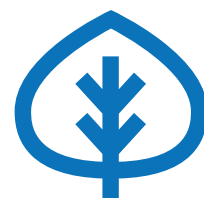
Les données relatives à la mobilité, qu'elles soient publiques ou privées, doivent s'ouvrir davantage pour permettre l'innovation numérique. Leur usage doit aussi être maîtrisé avec les grands acteurs du numérique pour une utilisation qui converge avec les intérêts publics. L'avènement des « smart cities » devra être anticipé par les différentes collectivités.

## Des financements nouveaux pour les mobilités durables

En abandonnant l'écotaxe, l'Etat s'est coupé de financements majeurs pour les mobilités durables et les infrastructures de report modal.

Le Département de la Gironde demande qu'une solution soit rapidement trouvée pour relancer le système de l'écotaxe poids lourds et que les recettes ainsi générées servent à désaturer en priorité les axes où circulent des camions.

Nous proposons que cette écotaxe soit calquée sur le système allemand et que les entreprises françaises de transport, sur des distances courtes, bénéficient d'exonérations fiscales permettant de compenser cette fiscalité.



Nous demandons enfin que cette fiscalité abonde un fonds national finançant les infrastructures de mobilités douces portées par les collectivités, que ce fonds serve en priorité les territoires les moins denses pour y accélérer le changement de comportement déjà engagé dans les territoires urbains plus denses, et qu'il serve à financer des autoroutes à vélo comme celles se développant dans les pays nordiques.

En matière de fiscalité, le Département de la Gironde demande que les Départements puissent être bénéficiaires d'une fraction de TICPE (ex TIPP) comme le sont les Régions afin de financer les politiques de mobilités qu'ils portent.

## Les financements européens pour servir d'accélérateur

L'Europe est très engagée dans l'atteinte des objectifs de la COP21 et vise, parmi ses priorités, à réduire les émissions de gaz à effet de serre tout en favorisant la cohésion sociale.

Aussi, il nous semble nécessaire que le gouvernement travaille avec les autres pays européens à un mécanisme financier qui priorise les investissements vertueux vers une mobilité durable, y compris les projets locaux.

## Des incitations à changer pour les citoyens

Pour entraîner les citoyens dans des logiques de changement, les pouvoirs publics doivent réfléchir à des incitations, fiscales, financières, marketing ou autres. Nous proposons que soient regardées des options telles que : une prime vélo significative si on laisse sa voiture au garage pour les déplacements domicile travail, via le contrôle d'une application numérique ou des employeurs, des actions de fidélisation par les commerçants locaux, des systèmes de bonus/malus pour les employeurs s'engageant avec leurs employés à mettre en place des actions générant des résultats significatifs de réduction de l'usage solo de la voiture ou encore des campagnes de communication via différents média pour encourager le covoiturage.

## La reconnaissance des Départements comme acteurs majeurs des mobilités

Nous demandons que la nouvelle loi d'orientation des mobilités en préparation prévoie les adaptations nécessaires à la réglementation évoquée ci-dessus.

Le département de la Gironde demande également que la place des Départements y soit reconnue comme un acteur majeur des mobilités à travers un rôle d'AOM. **Nous demandons que le Département, à ce titre, participe à la gouvernance des mobilités au même titre que la Région, les agglomérations ou métropoles.** Nous



suggerons également que dans les territoires fortement congestionnés des syndicats mixtes de transport soient mis en place, et qu'une fiscalité propre leur permette de développer, dans les territoires péri-urbains et ruraux, des offres nouvelles de mobilité.

Nous demandons également que soit formalisée la compétence d'AOT pour les Départements opérant des traversées d'estuaire par des ferries, assurant de fait la continuité routière.

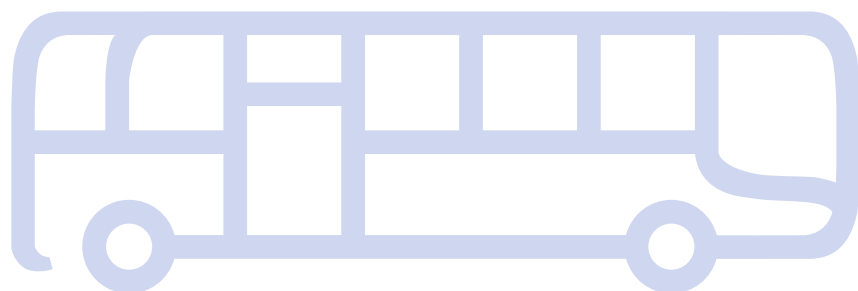
## **Le financement de solutions de transport adaptées dans les zones rurales ou peu denses**

Nous proposons que le système de transport de proximité (p.18), plus économe que des lignes à faible trafic, soit généralisé, et qu'une réflexion sur son mode de financement par le biais des syndicats mixtes de transport soit conduite.

## **Permettre l'innovation pour les cars interurbains**

Le Département, précédemment organisateur des transports scolaires et interurbains, souhaite que les constructeurs d'autocar soient incités à fabriquer des véhicules de plus grande capacité, modulables dans leur aménagement

intérieur (accueil de bagages, de vélos pliables, de poussettes...), avec des motorisations fonctionnant avec des carburants alternatifs au gazole. Des évolutions réglementaires avaient été initiées avec d'autres Départements pour faire évoluer une réglementation aujourd'hui jugée rigide.



# Concorter









## **Aider les usagers à s'approprier les outils de la mobilité**

Parce que le changement d'habitudes, de références ou de repères ne va pas de soi, il est fondamental d'aider les Girondin.e.s à s'approprier tous les outils de la mobilité, et notamment les aider à s'approprier ceux qui ne leur sont pas familiers.

Nous proposons ainsi que se développent des communautés de pratiques, des systèmes d'aide à la (re)découverte du vélo, des apprentissages dès la scolarité (primaire / collège), un accompagnement de tous (employeurs, communes, grands équipements publics) pour aller vers le covoiturage.

Les usagers pourraient également partager via une plateforme leurs trucs et astuces des mobilités, sur des itinéraires. L'intégration du numérique pour aider chacun à profiter du bon mode de transport au bon moment sera également travaillé avec les Girondin.e.s. Pour celles et ceux qui sont éloignés de l'accès au numérique, des relais et un accompagnement seront poursuivis à l'instar des plateformes mobilités financées par le Département de la Gironde.

Il s'agira donc de récolter des trucs et astuces, de les partager, de les améliorer et de les utiliser pour nourrir des innovations publiques. La réussite de ce type de projet est liée à une forte animation. Il s'agira d'étudier au sein des territoires les forces locales prêtes à s'emparer du sujet.

## **Pousser une adhésion au projet des mobilités girondines**

L'adhésion des Girondin.e.s au nouveau projet des mobilités girondines sera recherchée par tous les moyens de concertation et de participation citoyenne possibles.

Il est en effet important de se dire que cette question de l'avenir de nos déplacements, ce n'est pas l'affaire de quelques uns, mais l'affaire de tous. Il est également important de partager l'idée que nous avons tous une co-responsabilité dans la situation actuelle, et qu'il nous revient donc ensemble de bâtir un système plus durable pour les générations futures.

## **Evaluer, aller de l'avant, enrichir les points de vue**

La concertation défendue par le Département de la Gironde pourrait reposer en partie sur un groupe de citoyens issus de tous les territoires en charge d'évaluer les outils de mobilité mis en place. La concertation la plus large permettra également d'enrichir les solutions, que ce soit depuis l'échelle locale de la rue jusqu'à l'échelle nationale voire européenne.

L'observatoire des déplacements organisé par les collectivités et porté par l'Agence d'urbanisme doit poursuivre son activité et nous permettre de mesurer l'atteinte des objectifs des politiques de mobilité. Il pourra être élargi au suivi des circulations sur la rocade et aux projets qui permettent de maîtriser le trafic sur les principaux axes routiers.



Ces évaluations doivent alimenter un ajustement de l'action publique des mobilités. Nous proposons que ce projet soit l'objet de voyages d'études à travers l'Europe, articulant différentes formes de mobilité, se nourrissant d'autres expériences menées au sein des territoires européens.

### **Construire un partenariat avec toutes les collectivités pour réussir le changement**

Enfin, pour réussir les transformations de notre système de mobilité, il est fondamental que ces ambitions soient partagées par toutes les collectivités, et au-delà tous les acteurs économiques. Chacun, à son échelle, doit en effet assumer ses responsabilités. Nous proposons aux intercommunalités, aux agglomérations, à la Métropole, à la Région et même à l'État, un partenariat sur les objectifs des politiques de mobilité pour la Gironde de demain.

Ce partenariat devra se construire sur un partage des responsabilités et un engagement sans faille de chacune des collectivités.

**Nous demandons qu'un syndicat mixte des mobilités soit rapidement créé à l'échelle de la Gironde et qu'il serve d'animateur de toutes ces actions. Il devra être doté des moyens financiers nécessaires, par une affectation d'une partie de la fiscalité évoquée dans cette contribution. Le Département souhaite y prendre toute sa part et demande les évolutions réglementaires qui lui permettront d'y participer.**



## CONTACT :

[président@gironde.fr](mailto:président@gironde.fr)

[dgat@gironde.fr](mailto:dgat@gironde.fr)

Département de la Gironde  
1, esplanade Charles-de-Gaulle  
CS 71223  
33074 BORDEAUX CEDEX

Tél. 05 56 99 33 33