



## COMMISSION SYNDICALE DE MISE EN ŒUVRE DU SCoT DE L'AIRE METROPOLITAINE BORDELAISE

### [métropole à haut niveau de services] / Compte rendu

#### Commission Centralités et mobilités #2

Vendredi 4 septembre 2015 à 9 h 30 – Salle a'urba – 2<sup>ème</sup> étage

La commission centralités et mobilités est présidée par Monsieur Michel Labardin.

Le programme de cette commission a pour thème central la construction à partir du SCoT d'une armature des centralités et l'organisation des mobilités à l'échelle de l'aire métropolitaine bordelaise.

#### Actualités

##### > Charte des mobilités et mise en œuvre des 17 mesures

Jean-Christophe Chadanson, urbaniste spécialiste mobilité, a'urba.

Il ressort que les mesures de la charte des mobilités sont en rapport avec les orientations du SCoT dont le principe est de trouver une solution innovante à l'organisation des mobilités selon les secteurs afin de changer les comportements.

En février 2015 il y a eu un engagement collectif de tous les signataires avec 17 chefs de file, chacun de ces chefs de file étant libre et autonome de faire avancer ces projets. En juin dernier, une rencontre a eu lieu afin de faire le point sur leur projet. En septembre, certains projets ont bien avancés et certains sont toujours en cours. La première mesure « À l'école sans voiture » qui est de trouver une solution sur l'amélioration de l'accessibilité autour d'un établissement scolaire est un des projets mentionné par Monsieur Chadanson, projet mené avec les partenaires que sont Bordeaux Métropole, le département de la Gironde, la ville de Bordeaux et d'autres communes, Puma, CREPAQ. Les chefs de file veulent entamer une discussion avec les élus de Bordeaux Métropole afin de choisir les territoires porteurs et la manière d'engager cette opération en sachant qu'il n'y a pas de financement spécifique « Grenelle » à ce projet.

La deuxième mesure est « le vélo à assistance électrique », projet mené par Bordeaux Métropole, le département de la Gironde, Puma et EDF. Le but de cette action est d'expérimenter dans des territoires la location de très courte durée (1 mois, 3 mois, 6 mois ou 1 an) le vélo à assistance électrique. Or, la problématique est d'identifier des territoires, qui veulent participer, surtout dans des zones d'emploi (communes urbaines, périurbaines et rurales correspondant à ces typologies).

La troisième mesure « Plan coordonné de covoiturage », traitée par le Conseil général qui a abordé trois thèmes de réflexion : le changement comportemental (actions), l'harmonisation de l'aménagement des aires de covoiturage (charte) et l'établissement d'une communication commune (affinement d'un plan d'actions et l'étape suivante sera une présentation à une instance « Grenelle » dans chaque collectivité à créer). Une demande pour un accord entre Bordeaux Métropole et d'autres acteurs sur le réseau principal de Bordeaux a été formulée par ceux intéressés par le covoiturage. Cet intérêt est d'identifier des sites de développement de covoiturage et de les financer afin de partager le réseau principal de voirie avec la rocade pour mieux planifier l'espace à utiliser.

L'idée est de proposer une manière d'aménager différemment une voirie circulante : transiter de manière confortable sans pénaliser la vie rurale. En 2014, deux primes de références ont été partagées et en 2015, un travail sur une proposition d'aménagement est en cours sur l'axe D106 qui est la voie entre Saint-Jean d'Illac et la place Mondésir à Mérignac et un comité technique se réunira bientôt afin de proposer une série drastique de cible d'aménagement. Il serait pertinent de trouver des élus concernés afin de les associer à ce groupe de travail pour leur restituer ce travail. Le but est de réaliser ce travail en fin d'année afin de commencer les travaux sur Mérignac.

La mesure suivante, « Les Grandes Allées Métropolitaines Optimisation / régulation de la rocade et du réseau routier principal », projet porté la DDTM, consiste à intervenir sur les heures d'accès, les taux de remplissage des voitures particulières, les capacités des infrastructures. Une des avancées de cette mesure est d'accueillir les transports collectifs. Monsieur Chadanson rappelle que l'Etat a décidé de rendre la bande d'arrêt d'urgence réversible pour les transports collectifs sur la rocade et donc qu'il faut travailler sur cette proposition. L'agence d'urbanisme insiste sur le fait de profiter de ses projets afin d'innover et anticiper : développer le covoiturage. Dans le cadre de son programme de travail 2015, l'agence d'urbanisme élabore un projet sur la question de l'aménagement des échangeurs, que les PDU des portes urbaines, favorables au développement de la marche à pied (extra-rocade), qui sera présenté en septembre 2015 ; Le dernier sujet de ce rapport est de changer de regard sur la rocade, afin de travailler sur sa valorisation.

Le réseau des transports collectifs de l'aire métropolitaine (action PP3) : Il s'agit de développer le confort d'usage des transports collectifs ainsi que leur attractivité globale, en renouvelant les méthodes et en développant les innovations. Le travail a été fait sous la forme d'un rapport et remis aux autorités organisatrices des mobilités qui en jugeront l'utilité et l'usage. Le groupe reprendra la seconde production dès le retour politique qui sera apporté à ce rapport.

Contractualisation transports collectifs/urbanisme : Proposition sur la réactivité des processus permettant de coordonner le développement urbain des transports collectifs et la possibilité de mettre en cohérence ces politiques. La proposition est d'identifier ces territoires urbains et ruraux qui veulent se joindre à cette démarche.

Schéma directeur de l'accessibilité logistique : Action portée par la Certa, qui identifie le territoire pôle girondin. S'accorder sur une stratégie économique, un diagnostic, des objectifs, est un préalable à l'engagement d'une phase de définition de nouvelles offres de services et d'infrastructures pour le transport de fret.

Action « PC4 » Livraisons urbaines, Chef de file CCIB : La question de la création d'un cluster.

Mutualisation des équipements.

Demande de débat par Monsieur Labardin sur la problématique de la Rocade tout en insistant sur le but de cette commission qui est de partager les idées et

l'opportunité de trouver des solutions. La fonction des boulevards est aussi un sujet majeur.

Le projet du covoiturage au niveau des zones de vie : des bassins d'emplois, des collèges, serait une bonne initiative.

Le SDEEG a mis en plan le plan de développement des bornes pour les voitures électriques qui consiste à les installer sur l'ensemble de la France à très court terme. À ce jour, les élus n'ont pas répondu à ces offres.

Madame Fabre-Nadler fait remarquer que la Garonne n'a pas été mentionnée plus précisément sur le transport fluvial, tout comme la question de la suppression de la mobilité : espaces de travail partagés (co-working). Le fait de se déplacer une fois ou deux par semaine pourrait être une solution.

Monsieur Labardin indique que dans le cadre du SCoT grenelle, la consommation de l'espace est un sujet important car le but est d'avoir un modèle d'urbanisme à venir de façon à réduire le développement urbain sur des territoires agricoles par exemple.

Monsieur Mangon insiste sur l'importance du sujet de la rocade en particulier de sa mise à 2x3 voies pour réduire son engorgement. Il est intéressant de prendre en considération la proposition de l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence par les transports en commun et de commencer les expérimentations tout en sachant qu'une expérimentation entre quelques échangeurs ne permettra pas de tirer des conclusions directes pour l'ensemble de la rocade.

On devrait prendre des initiatives au niveau des collectivités en particulier sur le temps des déplacements et il faudrait mettre en œuvre et encourager cette démarche qui sera proposée aux salariés par exemple à Saint-Médard En Jalles pour les agents de la commune qui se déplacent en vélo pour venir travailler.

Pour répondre à la question de Madame Feld, qui trouve que les boulevards ne sont pas suffisamment mis à l'avant, alors qu'ils représentent de véritables connections avec le tram et qui pourraient être plus efficaces en ce qui concerne la mobilité, Monsieur Michel Labardin explique que les boulevards exclusivement dédiés aux véhicules est un exemple de voie urbaine qui fait partie du SDODM. Madame Feld fait référence aux usagers de la rive droite qui doivent passer par le centre-ville afin d'accéder à la rive gauche sans passer par la rocade, et qui contribue aux difficultés de circulation, la solution serait de trouver un moyen de passer par les boulevards et d'éviter ainsi le centre-ville.

Monsieur Dellu fait ressortir qu'il est dommage que la leçon de la suppression de la cause des mobilités n'est pas abordée et comment les acteurs locaux peuvent être influés. Monsieur Dellu est sceptique à l'idée du co-working et trouve que ça reste marginal. Sur la rocade pourquoi ne pas réserver la voie de gauche à ceux qui ont 2 passagers ou plus comme cela se fait ailleurs.

Monsieur Aulanier fait référence à la Garonne dans les axes de transports à intégrer dans le schéma directeur de l'accessibilité logistique. Qu'en est-il de cette accessibilité dans ce schéma directeur ? On ne voit pas sur les cartes l'extension des transports vers les centralités périphériques et qui finance cette extension, des équipements ? Dans le cadre des transports, travail-domicile avec la carte scolaire, il y a des territoires périurbains qui ne sont pas équipés de lycées comme à la CDC de Montesquieu. La solution serait d'avoir une ligne de rabattement vers une gare TER-Bègles avec un accès aux lycées de Bègles qui pourrait être un trajet plus court et plus accessible et écologique. Et qu'en est-il des impacts d'Euratlantique ? Les territoires péri-urbains qui en seront impactés ne sont pas associés.

Monsieur Chadanson explique que l'intégration de ce projet est en cours.

Monsieur Labardin informe que ce projet qui fait l'objet d'étude est en cours d'où le pont Jean-Jacques Bosc, la LGV qui sont une montée en puissance. Il est important de discuter des problématiques encourus par la mobilité autour des secteurs comme Cestas entre autres qui sont des villes à l'extension et des rencontres sont primordiales afin de trouver une solution commune. Il faut aller au-delà de cette question et donner de nouvelles rentabilités en faisant de nos points de contacts en limite de métropole un lieu d'attractivité pour les communes extérieures. Il y a des portes d'entrées majeures dans la métropole comme Gradignan, Pessac entre autres qu'il faut optimiser.

Monsieur Faye demande si les réflexions qui sont abordées à cette commission comprennent les bassins de vie et quelle est la façon de fonctionner en mentionnant qu'il n'y a pas que la rocade qui est un problème pour les territoires des Portes de l'Entre-deux-Mers et si ces problématiques sont aussi abordés.

Madame Feld expose le problème de la Rive Droite pour l'accès à Talence et le campus universitaire pour les étudiants une fois arrivés à la Buttinière à Lormont.

Monsieur Labardin explique que le futur pont Jean-Jacques Bosc serait un bon pôle d'échanges. Aujourd'hui, le passage par le centre-ville est inévitable mais on est dans cette réflexion de Schéma directeur de faire des transversales qui éviterait de passer par Bordeaux Centre.

Monsieur Faye, qui s'excuse de ne pas avoir assisté à la précédente réunion, souhaite savoir comment s'organise cette commission, comment participer et qui sont les acteurs de ces différentes mesures ?

Monsieur Chadanson indique que c'est le livre blanc de la mobilité du Conseil départemental qui constitue la trame de l'organisation des transports hors métropole et qu'un travail de terrain a été fait par les services du département pour faire émerger les attentes. Il y a aussi le travail de la Métropole et Mouvable. Il est expliqué que ce sont 150 personnes de la société civile, des grenellistes, qui ont été missionnés pour réfléchir sur des mesures dont 17 ont été retenues sous forme de cette charte. Les 17 porteurs de ces mesures doivent restituer en février 2017 le résultat de ce projet.

Le Sysdau est complètement intégré dans ce dispositif des Grenelles des mobilités, la charte des mobilités a été signée par Monsieur Labardin, et il porte les enjeux de tous les territoires compris des bassins de vie sur tous les thèmes abordés dans cette commission. Le groupe de travail mis en place n'avance pas tous au même niveau, mais si les élus de cette commission portaient un intérêt à cette thématique le Sysdau aura la possibilité de déterminer des actions précises sur les modes de financements et des participations avec l'ensemble des partenaires. Le Sysdau propose des thèmes de réflexions qui sont à l'échelle du SCoT qui nécessite des développements et des travaux complémentaires.

Pour répondre à la question de Madame Feld sur les actions à prendre tout de suite sur les décisions prises et le financement, Madame Labèque explique que les partenaires qui sont affiliés à ces projets sont aussi des partenaires financiers.

Monsieur Labardin ajoute que ces décisions sont soumises aux collectivités du Sysdau. Les services de l'Etat, Bordeaux Métropole et le Conseil départemental puissent se concerter et se mettre d'accord.

> **Point sur les actualités juridiques (Loi Macron, Loi NOTRe, Loi Transition énergétique) et les projets de lois à venir**

**Loi n°2015-990 sur la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques dite « Loi Macron » du 6 août 2015**

- Les Transports

La libéralisation du transport par autocar (articles 2, 5 et 9) : Pour les trajets inférieurs à 100 kilomètres, obligation d'une déclaration préalable auprès de l'Arafer, nouvelle autorité de régulation, et de son autorisation

Gares routières (articles 10 et 12) : la question qui se pose est comment les cars arriveront en ville ? Il n'y a pas de disposition à ce jour.

- Urbanisme et logements

Majoration de construction pour le logement intermédiaire (article 79)

Constructions en zones agricoles et naturelles (article 80)

Habilitation à réformer le droit de l'environnement (article 106)

Démolition des constructions illégales (article 111)

Motivation du refus d'une demande de permis de construire (article 108)

**Loi n°2015-991 portant nouvelle organisation territoriale de la République dite « Loi NOTRe » du 7 août 2015**

Des régions confortées dans leur rôle de définition de la stratégie Développement économique, Transports et Aménagement du territoire.

> Quels rapports juridiques entre le SCoT et le SRADDET ?

Des intercommunalités plus grandes aux compétences étendues

> Le seuil de population : les intercommunalités à fiscalité propre devront comporter au moins 15 000 habitants

- 4 dérogations possibles mais aucune valable pour les intercommunalités inscrites dans le périmètre du Sysdau

- Les SDCI devront être arrêtés au plus tard au 31 mars 2016, les préfets disposant de trois mois pour ajuster les cartes et les CDCI un mois pour se prononcer sur les périmètres proposés

- La mise en œuvre de ces schémas est prévue avant le 31 décembre 2016

Sur le territoire du Sysdau, seule la communauté de communes du Vallon de l'Artolie est concernée par cette disposition.

> Report à 2020 du transfert obligatoire des compétences eau et assainissement aux communautés de communes et communautés d'agglomération

**Loi n°2015-992 relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015**

Logements et Transports

**Lois à venir**

Projet de loi « Liberté de la création, patrimoine et architecture »

Projet de décret visant à moderniser le contenu des PLU

## Productions

### **Thème ciblé : Dynamiques territoriales, démographie et équipements**

- > Les équipements de la vie quotidienne : premiers enseignements  
Nathanaël Fournier, urbaniste spécialiste économiste, a'urba.

M. Fournier présente les premiers éléments de l'étude sur les équipements de la vie quotidienne et surtout les déplacements qui y sont liés. Il s'agit d'une étude qui n'est pas encore achevée et donc non diffusable.

Les objectifs de l'étude sont triples : quantifier et qualifier les pratiques des habitants en matière d'accès aux équipements du quotidien, identifier et qualifier les possibles insatisfactions par rapport à la localisation des équipements et explorer les enjeux et les outils de politique publique.

Elle repose sur une ré-exploitation de l'EMD (enquête ménage déplacement) 2009, une enquête quantitative en ligne avec 1500 réponses exploitables et une enquête qualitative avec 25 entretiens. Les premiers enseignements de l'étude apportent des éléments sur les différences des fréquences d'accès selon les équipements, le poids des équipements dans la vie quotidienne, des problématiques spatiales toujours importantes, la distance entre le domicile et les différents équipements.

Pour finaliser l'étude, il est prévu d'établir une géographie des enjeux par types de territoire et d'appréhender les outils de politique publique disponibles en réalisant des entretiens avec des élus du territoire ainsi que des ateliers de travail avec des techniciens et opérateurs de service.

---

### Documents distribués lors de la commission

---

- > Loi Macron, Loi NOTRe, Loi Transition énergétique, le point sur l'actualité juridique
  - > Actualités juridiques, présentation powerpoint
- > Assurer une production diversifiée de logements : un objectif complexe et incontournable, présentation powerpoint
- > Les équipements de la vie quotidienne, premiers enseignements, présentation powerpoint

*Ces documents peuvent vous être envoyés par mail, sur simple demande à  
Elise Delbast : [elise.delbast@sysdau.fr](mailto:elise.delbast@sysdau.fr)*