



## Retour sur la 3<sup>ème</sup> session

# Les nouvelles temporalités des mobilités

## Intervention de Jean-Christophe Chadanson – A'Urba (Bordeaux)

### Le choix d'une organisation type « Grenelle »

- Un constat de départ partagé par tous les acteurs : une congestion globale des grands réseaux, une insatisfaction de l'effet tramway, et des limites administratives / de compétences bloquantes.
- Objectif : trouver un moyen de construire ensemble un cadre, des projets et d'imaginer des ruptures fortes pour bouleverser les parts modales. Ou, comment faire se parler des acteurs qui n'en ont pas l'habitude et/ou l'envie ?



- 6 collèges / 6 ateliers / retrait des élus / participation Intuita personae / ingénierie-animation supportées par l'A'Urba.
- Une charte des mobilités signée par les 22 parties prenantes en février 2015
- 20 principes d'actions et 17 mesures dont la mise en œuvre est coordonnée et animée par des « chefs de file » :
  - 6 programmes partenariaux stratégiques
  - 5 innovations de rupture
  - 6 plans coordonnés des autorités publiques
- Des résultats liés à l'organisation et à la méthode qui ont permis le cheminement :
  - agressivité → compromis → tri et choix d'actions = un vrai travail démocratique qui prend du temps

### Consensus

- Arrêter de vouloir rapprocher domicile et lieu de travail (les entreprises bougent beaucoup trop).
- La voiture doit avoir une place pour certains.
- Il faut rentabiliser les infrastructures existantes avant d'envisager de nouveaux investissements.

## Le Grenelle des mobilités de l'agglomération bordelaise



### Contradictions

- L'efficacité du tramway ne permet pas une égalité de couverture des communes en desserte.
- A quoi servent la mobilité et la vitesse ?
  - pour les acteurs économiques : fluidifier le marché de l'emploi
  - pour la société civile : améliorer la qualité de vie

### Compromis / Propositions

- Co-production d'un compromis sur la valeur de la mobilité :
  - des points positifs (rapproche) et négatifs (consomme de l'espace, des ressources, du temps...),
  - équilibre entre efficacité économique et qualité de vie,
  - promotion de la fluidité : la mobilité comme une ressource, une expérience qualitative.
- La valeur de la vitesse et du gain de temps : améliorer la qualité de vie (dégager du temps pour faire autre chose)
- Redistribuer le temps et l'espace entre les acteurs → promouvoir l'articulation entre fluidité lente et fluidité rapide :
  - hiérarchisation et articulation des transports collectifs,
  - articulation des fonctions de transit et de déplacements quotidiens sur les routes.
- Accepter une augmentation du budget temps → trouver une valeur au temps passé dans les déplacements :
  - améliorer la qualité urbanistique des pôles de mobilité,
  - partager les temps (mutualisation d'équipements pour les services, gestion des horaires avec les grands employeurs...)
- Des innovations qui restent à faire :
  - dans la conception des autoroutes urbaines,
  - dans la construction d'une politique de marchabilité technologique, attrayante...
  - pour transformer les routes en « voies »...