

Sommaire

Présentation générale	4
Accueil par Alain Juppé.....	7
1. Premier axe : l'agglomération dans les grands courants d'échange	
1.1. La question des transports de marchandises.....	9
1.2. L'ouverture nationale et internationale	11
<i>☞ le projet TGV Sud Europe Atlantique : repositionner l'Aquitaine dans le territoire européen</i>	
<i>☞ l'aéroport international de Bordeaux : un potentiel de développement qu'il convient de mettre à profit</i>	
2. Deuxième axe : cohérence et complémentarité des réseaux de transports en commun	
2.1. L'organisation des transports en commun à court et moyen terme.....	14
<i>☞ la tramway comme clé de voûte de l'intermodalité bordelaise à l'horizon 2007</i>	
<i>☞ la refonte du réseau de bus urbain à l'horizon 2003</i>	
<i>☞ le TER : le pari du ferroviaire périurbain</i>	
<i>☞ transport en commun et accessibilité</i>	
2.2. Projet de transport, projet urbain : quelles interfaces ?	21
<i>☞ la troisième phase TCSP</i>	
<i>☞ le grand contournement : maîtrise ou accélération de l'étalement urbain</i>	
<i>☞ la procédure de mise en conformité du Plan des Déplacements Urbains</i>	
3. Troisième axe : les outils de l'intermodalité / quel partenariat ?	
3.1. Le chantier de l'intermodalité.....	25
3.2. La billettique, l'outil indispensable à la mise en place d'une véritable intermodalité.....	27
3.3. Vers un partenariat accru entre les AOT : un garant de la cohérence du système global de transport ?	28

4. Témoignage d'ailleurs : l'exemple nantais	
4.1. L'intermodalité ferroviaire – urbain : présentation de M. Durant.....	30
4.2. Comment associer les autorités organisatrices face à l'élargissement du bassin de vie ? présentation de M. Hunaut.....	32
4.3. Eléments de débat.....	34
5. Synthèse des deux journées par Alain Méneteau	35
6. Conclusion par Alain Juppé.....	37

Présentation générale

Pourquoi des tables rondes sur le thème des transports de voyageurs ?

Aujourd'hui, l'ensemble des acteurs intervenant sur les systèmes de transports (autorités organisatrices, Etat, gestionnaires des différents réseaux, ...) doit faire face à une évolution du contexte institutionnel et à la redéfinition de leurs compétences en matière de déplacements alors que l'on assiste parallèlement à la construction d'une nouvelle offre intermodale.

Le tramway, la régionalisation des transports, le TGV, la place de l'aéroport, représentent autant d'enjeux qu'il faut désormais penser globalement.

Objectifs de la table ronde

Le 28 et le 29 novembre 2002

Animées par Jean-Michel Gradt (*journaliste au Moniteur*), et par Alain Méneteau (*directeur des déplacements à la Communauté Urbaine de Strasbourg*), plusieurs tables rondes se sont tenues à la Communauté Urbaine de Bordeaux. Ces journées ont été l'occasion de proposer un état des lieux et les attentes des acteurs institutionnels et associatifs.

Déroulement des deux journées

Le 28 novembre 2002

Après un accueil d'Alain Juppé (*président de la Communauté Urbaine de Bordeaux*), d'Alain Rousset (*président du Conseil Régional d'Aquitaine*), ainsi que de Christian Frémont (*préfet de la Région Aquitaine*), les acteurs, représentés par Jean-Louis Carrère (*vice-président du Conseil Régional d'Aquitaine*), Jean-Jacques Paris (*vice-président du Conseil Général de Gironde*), Alain Cazabonne, Michel Broqua, Pierre Brana (*vice-présidents de la CUB*), et Frédéric Dupin (*représentant de la Direction Régionale de l'Équipement*), ont évoqué les différents projets en construction :

- . la régionalisation des TER ;
- . le développement des services des cars interurbains ;
- . l'avancement du projet du tramway ;
- . la mise en œuvre du PDU et sa mise en conformité avec la loi SRU ;
- . la restructuration du réseau de bus et l'intermodalité ;
- . la présentation du schéma de service des transports collectifs.

L'après-midi a été l'occasion d'échanger avec les associations sur leurs attentes et leurs propositions en matière de transport des voyageurs.

✍ *Le 29 novembre 2002*

Le deuxième jour a porté sur la présentation de la vision et des propositions de chaque acteur institutionnel et des opérateurs.

Les champs thématiques abordés étaient les suivants :

- l'affirmation de la place centrale de l'agglomération bordelaise dans les grands courants d'échanges, que ce soit par rapport aux grands réseaux ferrés européens ou vis-à-vis de la vocation de l'aéroport.

Dans ce cadre, sont intervenus André Mey (*responsable des projets Atlantiques, SNCF*), Jean-Louis Carrère (*vice-président du Conseil Régional d'Aquitaine*), Bruno Flourens (*chef de projet, Réseau Ferré de France*), Jean-Marc Pouzols (*chef de projet, Réseau Ferré de France*), Eymeric Lacoste (*chargé de mission à l'environnement, chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux*), Patricia Louin (*chef du département programmes, direction de l'aviation civile du sud-ouest*).

- la mise en cohérence et en complémentarité des réseaux de transports en commun tant au point de vue des extensions possibles du réseau de TCSP communautaire, du développement de l'offre ferroviaire périurbaine, que de la mise en place d'une tarification intégrée et d'autres outils favorables à l'interopérabilité.

L'état des réflexions a été présenté par Philippe Muller (*directeur du développement des transports, déplacements et stationnement, CUB*), Jean-Louis Carrère (*vice-président du Conseil Régional d'Aquitaine*), Jean Fanchon (*directeur des transports terrestres, Conseil Général de la Gironde*), et Philippe Tardy (*chef du centre "Transports", CUB*).

- Les moyens institutionnels offerts par la loi SRU en matière de partenariat par Edouard Manini (*responsable du service urbanisme à la Direction Départementale de l'Équipement*) et des exemples de coopération par Maurice Abeille (*directeur Développement, Intermodalité, Prospectives - CERTU*).
- Enfin, dans un second temps, l'après-midi a permis également de bénéficier de l'expérience de deux grands témoins du projet nantais d'organisation des transports : Camille Durant (*vice-président de la Communauté Urbaine de Nantes*), et Michel Hunaut (*vice-président du GART, vice-président du Conseil Régional des Pays de Loire*).

Restitution des deux journées

Afin de répondre à un souci de lisibilité, les différentes interventions ne sont pas présentées chronologiquement mais regroupées en fonction des principales thématiques abordées.

Accueil par Alain Juppé - Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux

A l'heure où l'agglomération connaît de nombreux projets portant sur les transports, cette table ronde vient à point nommé pour répondre à la question cruciale de l'organisation générale des transports de voyageurs ainsi que du fret, sachant qu'il s'agit là d'une clé de voûte de notre développement économique.

Trois enjeux majeurs sont à prendre en compte :

- en matière d'environnement et de développement durable, **la mise en place d'un réseau de transport en commun performant** permettra de **réduire la place de la voiture** autrement dit de contribuer à une amélioration de la qualité de l'air, du paysage, de la sécurité et de la réduction de l'effet de serre ;
- au niveau économique, **l'accessibilité aux grands équipements est un facteur de compétitivité** ;
- enfin, au niveau social, **la mise en place d'un réseau de transport équitable** est un facteur d'insertion pour les personnes les plus défavorisées.

Sur chacune de ces questions, il s'agit désormais de favoriser d'abord une expression des attentes des usagers pour ensuite évoquer l'ensemble des enjeux que nous partageons ainsi que les moyens et les projets nécessitant une articulation entre nos différentes autorités organisatrices et les acteurs institutionnels.

Si l'année 2003 est celle de la mise en service du tramway, ce dernier constituant la colonne vertébrale de la réorganisation du réseau de transport de voyageurs, d'autres dossiers cruciaux pour les années à venir vont bientôt faire l'objet d'un débat. Au niveau de l'agglomération, **la restructuration du réseau de bus urbain à l'horizon 2003** sera soumise à l'approbation en conseil de communauté en septembre 2003. Par ailleurs, des études de faisabilité sont engagées à la fois par la CUB et la Région. Alors que **la CUB mène une réflexion sur les potentialités d'extension du réseau de TCSP au delà de 2007**, la Région, avec le concours de notre établissement, **lance une étude sur la réactivation de la ceinture ferroviaire** et le renforcement de son offre ferroviaire périurbaine. La **construction d'un nouveau franchissement sur la Garonne et l'étude de nouvelles infrastructures autoroutières de contournement** de l'agglomération sont également à l'œuvre. Le débat public concernant ce grand contournement autoroutier sera d'ailleurs lancé à l'automne 2003 sous la houlette de l'Etat. Concernant les aspects ferroviaires, deux projets majeurs sont à venir avec **le développement du réseau de TER** et le **lancement des travaux du TGV Sud Europe Atlantique** dont la première phase (Bordeaux – Angoulême) devrait voir le jour à partir de 2010.

Etant donné la multiplication de ces projets, cette table ronde, largement ouverte aux acteurs institutionnels et associatifs, se doit de chercher à répondre à trois grandes familles de questions.

1. A l'heure de la mondialisation et de l'économie de marché, **l'ouverture vers l'extérieur demeure un facteur déterminant du développement économique** de l'agglomération bordelaise. Une telle politique nécessite de revoir le transport des marchandises mais aussi de réduire la distance temporelle avec les grands centres économiques.
2. Parallèlement, cette ouverture vers l'extérieur doit s'accompagner, au niveau plus local, d'une **restructuration du réseau de transport synonyme de performance et d'accessibilité**.
3. Enfin, **l'intermodalité représente un enjeu majeur** pour l'optimisation de tous nos réseaux de transport en commun. De nombreuses questions restent liées à cette thématique. Favoriser le fonctionnement intermodal de nos réseaux de transports en commun nécessite, en effet, l'intervention d'une multitude d'acteurs institutionnels. Elle requière également une réflexion sur une structure partenariale, et bien sûr l'amélioration de nos outils techniques et organisationnels.

1. Premier axe : l'agglomération dans les grands courants d'échange

1.1. La question des transports de marchandises

Le transport de marchandises exerce indéniablement une forte pression sur les infrastructures routières jusqu'au cœur de l'agglomération. Le trafic interrégional et international empruntant la rocade contribue à accroître les nuisances en terme d'encombres, de sécurité et de pollution atmosphérique. Pour les représentants des taxis, il est urgent de "*faire quelque chose contre les camions qui tuent beaucoup*". Doit-on accepter les 500 morts par an en Aquitaine ?

M. Dupin (Direction Départementale de L'Équipement de la Gironde) rappelle que l'État s'engage dans la voie d'une répression plus forte avec l'installation d'un radar automatisé sur le Pont d'Aquitaine ainsi qu'un réseau de régulation du trafic "Aliénor" en partenariat avec la Communauté Urbaine. Il souligne également que l'État se réjouit de la priorité donnée à la sécurité routière dans la mise en conformité du Plan des Déplacements Urbains qu'il s'agisse de partage de la voirie ou encore de répression.

Certaines associations déplorent la croissance exponentielle du nombre de kilomètres d'autoroute entre la France et l'Espagne, ce qui favorise le développement du transport routier de marchandises. **M. Prat** (Réseau Ferré de France) partage les inquiétudes des participants mais introduit une note d'optimisme en présentant deux projets importants. Le lancement du projet TGV Sud Europe Atlantique permettra de mettre Bordeaux à deux heures de Paris. Cet investissement permettra aussi de libérer des sillons pour le fret, d'où un doublement attendu du volume de marchandises transportées par le fer à court et moyen terme entre Hendaye et la région parisienne. Le second projet appelé "atlantique éco-fret" correspond "*à la construction d'une sorte d'autoroute ferroviaire*" entre Hendaye et la frontière belge. Il s'agit de charger les tracteurs directement sur les trains mais cette solution ne sera opérationnelle que lorsque le bouchon ferroviaire de la région parisienne sera résorbé.

Pour **M. Carrère** (Vice-Président du Conseil Régional d'Aquitaine), les plates-formes de fret ne présentent pas une "*solution miracle*" malgré le bon fonctionnement d'Hendaye, du Verdon ou encore d'Hourcade. Ces équipements doivent être développés mais "*même si ça marche, on ne captera pas la moitié de la croissance prévue du trafic routier*". Il invite donc les participants à faire preuve de plus de réalisme dans les objectifs de trafic de fret à atteindre en fixant comme seuil le maintien du trafic routier actuel (7.000 camions / jour sur l'A63 par exemple).

Certaines associations soulignent l'absence d'une véritable politique de développement des infrastructures ferroviaires et notamment un manque de lisibilité comme l'exprime l'association "*vivement le tram*": "*quand on parle de Bordeaux - Pau, on pense uniquement autoroute*".

M. Carrère (Vice-Président du Conseil Régional d'Aquitaine) pense à l'inverse que la politique menée par les collectivités locales est transparente. En outre, comme le développement du ferroviaire dépend également de dotations de l'Union Européenne, *"il faudrait demander une plus grande lisibilité dans les politiques européennes, à savoir une lisibilité pour avoir une politique avec des délais"*. D'autre part, la SNCF achète aujourd'hui du matériel de fret alors que récemment, la priorité était quasi exclusivement le matériel grande vitesse. Ce changement d'orientation laisse présager une véritable volonté politique de développement du fret.

Certains participants s'étonnent que le transport des marchandises par le fer ne soit pas plus encouragé par l'Etat. Pour d'autres, un système de tarification favorable au fret ferroviaire ou une tarification de la circulation routière défavorable pour les camions sont à mettre en place.

1.2. L'ouverture nationale et internationale

> *le projet TGV Sud Europe Atlantique : repositionner l'Aquitaine dans le territoire européen*

En séance, **M. Mey** (responsable des projets Atlantiques, SNCF) est revenu sur les chiffres clé du ferroviaire en Aquitaine. Sur 100 voyageurs au départ de Bordeaux, 46 se dirigent vers la région île de France contre 17 % vers la région PACA, 10 % vers la région Poitou Charente et 3 % vers le nord. Ces chiffres permettent de mettre en exergue la priorité qu'il y a à développer le réseau ferroviaire en direction de l'Ile-de-France. C'est en cela que le projet TGV Sud Europe Atlantique trouve sa justification.

Sous maîtrise d'ouvrage Réseau Ferré de France (R.F.F), le projet "*TGV Sud Europe Atlantique*" permettra de relier Paris à Bordeaux en deux heures avec une vitesse commerciale de 350 km/h. Pour **M. Mey** (SNCF), la part de marché du train se calcule en fonction du rapport entre les temps de parcours fer / route mais aussi fer / avion. Quand les temps de trajet sont équivalents, la part de marché du train chute. Sur des trajets aussi stratégiques que Bordeaux - Paris, il est important que le temps de trajet soit inférieur à 3 heures. Dans le cas contraire, "*c'est l'avion qui l'emporte*".

M. Pouzols (chef de projet - Réseau Ferré de France) expose les deux phases du projet : Bordeaux – Angoulême en 2010 et Angoulême – Tours en 2020. La réduction du temps de parcours d'au moins une heure permettra de tripler la capacité "voyageurs" de cet axe mais aussi de désaturer les lignes classiques et le fret. L'impact sur le transport de marchandises sera majeur avec dès la 1^{ère} phase un doublement des capacités et à partir de la 2^{ème} phase, une possibilité de triplement.

M. Carrère (vice-président du Conseil Régional d'Aquitaine), souligne le rôle du projet "*TGV Sud Europe Atlantique*" en matière d'équité territoriale. Il permettra une meilleure insertion de l'ouest dans le territoire hexagonal. En terme de report modal, il favorisera la désaturation du réseau classique sur l'axe nord-sud. Enfin, son impact sur le secteur économique et en terme de développement durable sera majeur.

M^{me} Baudoin (Conseil Régional d'Aquitaine) mentionne deux préalables à la concrétisation de ce projet. En terme de financement, les collectivités doivent trouver d'autres sources de financement afin de ne pas prendre de retard. Au niveau technique, le projet sera opérationnel uniquement lorsque la 1^{ère} phase du bouchon ferroviaire bordelais sera résorbé.

M. Pouzols (chef de projet - Réseau Ferré de France) rappelle que la première phase du projet s'accompagnera d'une amélioration du réseau classique avec l'aménagement d'évitement entre Tours et Angoulême et d'une désaturation du nœud de Poitiers. La seconde phase verra la résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux ainsi que le renforcement des équipements électriques.

Afin d'obtenir de nouvelles contributions financières hexagonales et européennes, le président du Conseil Régional d'Aquitaine, **M. Alain Rousset**, a créé avec douze autres régions françaises et espagnoles "*l'association pour le TGV*". Il apparaît nécessaire de renforcer l'axe transversal atlantique – méditerranée en mettant Toulouse à 3 heures de Paris (gain de trafic de 175 %) et Bordeaux à 1 heure de Toulouse (gain de trafic de 68 %). D'après **M. Mey** (SNCF), ces gains (au départ de Bordeaux) se situeraient aux environs de + 30 % vers l'île de France, +15 % vers la région Poitou Charentes et de + 8 % vers le nord.

> *L'aéroport international de Bordeaux : un potentiel de développement qu'il convient de mettre à profit*

L'aéroport international de Bordeaux ne représente pas qu'un vecteur de développement économique et social mais également un enjeu territorial majeur. **M. Lacoste** (chargé de mission à l'environnement, Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux) rappelle que cet équipement appartient à l'Etat et que sa gestion a été confiée à la Chambre de Commerce et d'Industrie depuis 1961. Pourtant, l'Etat a parfois le sentiment que les acteurs locaux n'ont pas pris la mesure des enjeux et des potentialités de cet équipement en dépit de sa position centrale dans le projet territorial de l'Etat.

L'aéroport International compte trente lignes régulières vers l'Europe . Depuis 2002, il fait partie de la "Porte Ibérique", ce terme désigne un système facilitant les correspondances entre l'Espagne et le Portugal vers l'Europe du Nord en faisant coïncider les horaires. Le rythme de croissance de son activité est classique avec 4 à 5 % de voyageurs par an.

M^{me} Louin (chef du département programmes, Direction de l'Aviation Civile) précise que les potentialités de développement sont importantes, l'espace aérien n'étant pas saturé. Les prévisions d'évolution du trafic font d'ailleurs apparaître un accroissement de 40 % pour le trafic vers la province et de 20 à 30 % vers l'Europe Ibérique à l'horizon 2020. Son emprise foncière couvre 870 hectares et des extensions sont possibles. Son environnement est favorable avec des décollages au dessus de la forêt et des atterrissages au dessus de zones peu urbanisées. L'aéroport dispose également d'une main d'œuvre qualifiée ainsi que d'infrastructures modernes et performantes. Tous ces atouts montrent que l'aéroport international peut être un candidat au report du trafic des aéroports parisiens vers les aéroports de province. En ce sens, une étude d'extension de l'aéroport est en cours avec la création d'une nouvelle piste en parallèle de la piste principale actuelle, la réalisation d'un Hall C ainsi que de nouvelles aires de stationnement pour les avions.

Pourtant, l'aéroport international souffre d'un manque d'insertion dans son environnement et des aménagements apparaissent nécessaires pour en améliorer l'accès à partir du réseau local et régional (voie de dégagement ouest, passage à 2x3 voies de la rocade, passage à 2x2 voies pour la route d'accès, giratoires ...). De tels aménagements ne suffiront pas et une nouvelle saturation est prévisible à l'horizon 2010-2012. Il apparaîtrait stratégique de mettre à profit la

proximité de l'aéroport avec le centre de l'agglomération en mettant en circulation un TCSP¹ desservant à la fois l'aéroport mais aussi la plate-forme industrielle adjacente.

L'Etat rappelle que la croissance de la zone de chalandise va nécessiter la mise en place d'une véritable desserte internationale qui favorisera la connexion avec le réseau ferré régional et national (surtout avec le TGV) mais aussi avec le futur grand contournement. Pour **M^{me} Louin**, *"Le développement de l'aéroport et de sa zone économique nécessite un effort important et une synergie entre les modes dans un souci de complémentarité et non pas de concurrence"*.

¹ Transport en Commun en Site Propre.

2. Deuxième axe : cohérence et complémentarité des réseaux de transports en commun

2.1. L'organisation des transports en commun à court et moyen terme

> *le tramway comme clé de voûte de l'intermodalité bordelaise*

M. Cazabonne (Vice-Président de la Communauté Urbaine) rappelle les éléments principaux du projet actuel de tramway. L'agglomération bordelaise est à une époque intermédiaire entre deux phases de réalisation, la première phase (24 km) devant être opérationnelle fin 2003 - début 2004. Certains retards sur la seconde phase pourraient apparaître à Lormont au niveau de la Cité Carriet en raison d'un changement d'itinéraire demandé par l'équipe municipale. De même, des discussions sont actuellement en cours avec Réseau Ferré de France (R.F.F) au sujet de la construction de la nouvelle passerelle en gare S^t Jean, ce qui pourrait également occasionner certains retards. En terme de financement, la Communauté Urbaine s'inscrit toujours dans le budget initial (soit 633 M€ avec des aléas de 20 à 25 M€).

A l'initiative des associations d'usagers, le débat s'oriente sur l'usage massif de la voiture particulière au détriment des transports en commun. Dans le centre de Bordeaux, sur quatre voitures en circulation, trois proviennent de l'extérieur. Ces chiffres montrent la nécessité de mettre en place des pôles d'échange. Concernant la première phase de réalisation du tramway, elle ne leur semble pas être en mesure d'engendrer un changement radical des comportements. Par ailleurs, au sujet des quais bordelais, le **GRETAB** remet en cause le tracé qui ignore l'actuelle ligne de bus 7-8, cette dernière offrant l'intérêt d'être équipée d'autobus articulés à trois caisses.

Le débat s'oriente à nouveau vers la création de pôles d'échange tramway – TER. Cinq pôles d'échange vont être mis en service dont un lors de la première phase du tramway en 2003 : la gare S^t Jean. A l'horizon 2007, les gares de Pessac, Ravesies et Mérignac - Arlac seront connectées avec le tramway. La première phase du bouchon ferroviaire permettra de créer un nouveau pôle intermodal en gare de Cenon – Pont Rouge.

La gare de Talence - Médoquine est citée par les associations comme le maillon faible de la restructuration du réseau de transport en commun. Le **GRETAB** rappelle le positionnement privilégié de cette gare (proximité des universités, des hôpitaux, des lycées ...) et précise que sa mise en service permettrait de désenclaver à la fois le Médoc et les autres lignes. Certains intervenants s'étonnent également de la préférence accordée à la gare de Pessac qui ne se situe pas sur la ligne de ceinture.

D'après **M^{me} Baudoin** (Conseil Régional d'Aquitaine), l'arrêt à Pessac gare permet d'éviter le passage par la gare S^t Jean notamment pour les usagers venant d'Arcachon. La gare de Pessac est aussi connectée avec le réseau de bus urbains.

Le représentant du **GRETAB** ne comprend pas pourquoi la gare de Talence - Médoquine reste isolée. Avec ses deux voies, la gare de la Benauge enregistre 27 arrêts alors que la gare de Talence et ses quatre voies est orpheline.

M^{me} Baudoin (Conseil Régional d'Aquitaine) rappelle que la gare de la Benauge est un arrêt provisoire en attente de la résorption du bouchon ferroviaire, les arrêts se feront uniquement à la gare de Cenon.

Plusieurs intervenants s'interrogent sur le décalage de calendrier entre la résorption du bouchon ferroviaire prévue qu'en 2007 et le tramway qui sera mis en place à Cenon en 2003.

Pour le **GRETAB**, n'y a-t-il pas un risque de favoriser de "*mauvaises habitudes*" que prendront les usagers en continuant à s'arrêter gare S^t Jean ?

M^{me} Cala (Conseil Régional d'Aquitaine) l'informe qu'une étude est en cours sur le pôle d'échange de Cenon afin de créer des "*réflexes de connexion*".

Le **GRETAB** souhaiterait que le Conseil Régional étudie une réouverture de la gare de Talence Médoquine.

M. Carrère (vice président du Conseil Régional) précise que **M. Rousset** n'est pas hostile à cette réouverture. D'ailleurs, le Conseil Régional mène actuellement une étude sur l'opportunité économique de cette réouverture et s'engage à publier prochainement les résultats.

Durant la seconde journée, **M. Tardy** (Communauté Urbaine de Bordeaux) a rappelé le rôle des parcs relais en matière d'intermodalité. L'objectif pour la communauté urbaine est double : capter en semaine le stationnement des déplacements pendulaires (encore appelés domicile - travail) et en week-end, le stationnement pour loisirs ou achats. Pour qu'un parc relais ait un fonctionnement optimal, il doit être sécurisé, être réservé aux usagers des transports collectifs (abonnés et titres spécifiques pour les usagers occasionnels), posséder des emplacements pour les personnes à mobilité réduite ainsi que pour les deux roues, être accessible facilement depuis le réseau de voirie principal et connecté à un transport en commun performant (vitesse, fréquence).

Au niveau communautaire, **M. Tardy** précise que l'objectif est d'atteindre 5.000 places à l'horizon de la seconde phase.

Au sujet des parcs relais, l'association "*vie et travail à Baccalan*" s'étonne qu'au terminal de la future ligne B (à savoir l'arrêt pont d'Aquitaine) aucune implantation ne soit projetée alors que cet emplacement est stratégique pour les usagers venant du Médoc.

M. Cazabonne (vice président de la Communauté Urbaine de Bordeaux) souligne que les parcs relais concernant la second phase du tramway ne sont pas définis. Plusieurs solutions sont à l'étude concernant le quadrant nord-ouest.

M. Brana (vice-président de la Communauté Urbaine de Bordeaux) rappelle que la création d'un parc relais à Blanquefort est envisagée.

> *la refonte du réseau de bus urbain*

M. Brana (vice-président de la Communauté Urbaine) présente l'état d'avancement de la restructuration du réseau de bus à l'horizon 2003. La mise en place des trois lignes de tramway nécessite une nouvelle organisation avec les autres modes afin de favoriser le développement de l'intermodalité. Dans cette optique, la Communauté Urbaine a lancé fin 2001 l'étude de restructuration de son réseau de bus, pour une mise en service en 2003 (en même temps que le tramway). Les principes en sont, le rabattement des lignes de bus sur le tramway, la création de pôles d'échange, la création de lignes express sur les radiales, le développement des lignes circulaires. Le projet fait l'objet d'une concertation avec les communes et sera présenté pour approbation au Conseil de Communauté au plus tard en septembre 2003. D'autre part, une étude d'amélioration de la vitesse commerciale, incluant notamment les franchissements des barrières, a été lancée par la Communauté Urbaine. Avec l'arrivée du tramway, le nouveau réseau de transports en commun changera de nom et adoptera une nouvelle charte graphique.

Concernant le nouveau tracé du réseau de bus, les participants non institutionnels déplorent le manque de concertation des usagers par rapport aux propositions faites.

A cela, **M. Brana** répond que le pré-projet du réseau restructuré a été présenté pour avis aux communes et à la commission consultative des usagers (composée d'association) et fera l'objet d'une concertation publique.

Le débat s'oriente ensuite sur le thème des sites propres bus. **M. Brana** explique que la Communauté Urbaine mène une politique d'incitation auprès des communes afin de promouvoir l'implantation de sites propres bus sur leur territoire.

Les représentants syndicaux demandent le renforcement des mises en site propre afin d'offrir "*les mêmes conditions de circulation que le tramway*" notamment sur des zones à forte activité comme pour le trajet Caudéran - Cité Administrative.

M. Cazabonne répond que la mise en site propre systématique a des effets négatifs sur le commerce de proximité car cet équipement réduit le nombre de places de stationnement, ces dernières étant difficiles à compenser. Il est donc nécessaire de mener une politique globale

donnant la priorité aux transports en commun sans toutefois porter atteinte au commerce de proximité.

Les associations mettent aussi en avant la nécessité de développer des modes alternatifs aux véhicules "gasoil" en donnant plus de place à l'électrique. Le développement de ce type de véhicules fait l'unanimité auprès des participants mais **M. Brana** rappelle que les navettes électriques sont surtout adaptées aux espaces réduits. Leur autonomie réduite les rend peu adaptables. Concernant les véhicules électriques, une navette fluviale fait l'objet de recherche universitaire grâce à des financements communautaires.

> *le pari du ferroviaire périurbain*

Pour reprendre les chiffres du **Cabinet EREA** (missionné par le Conseil Régional d'Aquitaine), le TER en Aquitaine compte 1.500 kilomètres de voies, 250 trains, 163 gares et points d'arrêts mais aussi 25.000 passagers par jour et 7 millions de kilomètres trains parcourus par an. Le réseau ferroviaire de l'agglomération bordelaise se caractérise aussi par une offre TGV et trains à grande ligne élevée à destination du nord (vers Paris), du nord-est (vers Libourne) et du sud (vers Toulouse et le sud-est). A l'inverse, le réseau nord-est (vers le Médoc) et sud-est (vers Arcachon) se caractérise par une faible desserte en TER. De plus, le réseau bordelais ne se structure qu'autour d'une gare centrale à savoir la gare de Bordeaux - S^t Jean. Le fait que la totalité des trains emprunte cette gare alors que l'offre est élevée à destination du quadrant nord-est, a entraîné la formation d'un "bouchon" au nord de la gare S^t Jean. Ce dernier a pour conséquence de réduire le nombre de sillons disponibles pour les TER et le fret.

Face au "tout routier", les participants non institutionnels sont unanimes sur la sous-utilisation du réseau ferroviaire et surtout celui de ceinture (de la gare S^t Jean à Bruges).

M. Carrère (Vice-Président du Conseil Régional d'Aquitaine) souligne que la priorité du Conseil Régional est de développer le réseau TER surtout à l'ouest où l'offre est sous-développée. C'est pourquoi le Conseil Régional a renforcé la part budgétaire dédiée au ferroviaire. Ce renforcement montre la réelle volonté régionale de développer l'offre TER puisque l'objectif affirmé est une augmentation de 20 % en 5 ans et de 40 % en dix ans. Dans cette attente d'optimisation de l'offre TER, le Conseil Régional a fait le choix d'une remise à plat de la pertinence de chacune de ses lignes.

D'un autre point de vue, le réseau TER a un impact important en terme d'aménagement du territoire en permettant d'éviter une trop forte concentration urbaine. C'est pourquoi une politique volontariste va être menée par le Conseil Régional avec une campagne de renforcement des lignes (hausse de la régularité, ...), une amélioration de la desserte (Libourne - Bergerac, ...) mais aussi un remplacement du matériel devenu obsolète

(remplacement des deux tiers des places TER). A la vue des accidents récents (Hendaye, Port Sainte Foix ...), la sécurisation fait également partie de cette politique de restructuration du réseau TER. Elle passe par l'aménagement des passages à niveau ou la mise en place de système de blocage des portes sur quais. Enfin, une campagne de modernisation du tiers des gares et points d'arrêts girondins sera menée.

M. Paris (Vice-Président du Conseil Général de Gironde) précise que même si le département n'a pas de compétence spécifique en matière de ferroviaire, ce dernier y consacre près de la moitié de ses infrastructures notamment, de part le Contrat de Plan. Par ailleurs, *"les compétences c'est bien, mais la priorité est de satisfaire les usagers"*.

Certains représentants syndicaux se demandent s'il existe une véritable volonté politique de travailler à la construction d'une réelle organisation et gestion globale des déplacements.

Pour la **CGT**, cette politique devrait se traduire par la mise en œuvre effective du ferroutage et la résolution des nuisances engendrées par les camions.

A cela, **M. Paris** répond qu'en matière de ferroviaire, il existe un décalage entre les décisions et les faits. Aujourd'hui, le fer fait l'objet d'un effort mais *"on fait les frais de dizaines d'années de choix du tout pétrole et du tout voiture"*.

Afin de développer le réseau TER, **M^{me} Baudouin** et **M^{me} Cala** (Conseil Régional d'Aquitaine) mettent l'accent sur le manque de sillons et la nécessité de résorber au préalable le bouchon ferroviaire au nord de la gare S^t Jean. La mise en service du TGV Sud Europe Atlantique entraînera la construction de voies spécifiques et permettra donc de libérer des sillons pour les TER et le fret. Néanmoins, il faudra attendre 2010 pour la mise en service du tronçon Bordeaux - Angoulême (cela ne sera sans doute pas suffisant pour désengorger le quadrant nord-est).

Concernant plus spécifiquement la ceinture ferroviaire, **M^{me} Cala** rappelle que les services sont peu utilisés, ce qui est en partie lié à une fréquence trop faible. Il en est de même pour la ligne du Médoc. **M^{me} Baudouin** rappelle qu'une étude spécifique sera menée sur la voie de ceinture et plus généralement sur les potentialités ferroviaires à l'ouest de l'agglomération bordelaise. La maîtrise d'ouvrage sera assurée par le Conseil Régional et l'appel d'offre lancé en décembre 2002. **M^{me} Cala** précise que cette étude s'inscrit dans le Contrat d'Agglomération ainsi que le volet ferroviaire du Contrat de Plan. Cette dernière se composera de cinq volets : une analyse socio-économique, une étude précise de l'infrastructure, un volet modélisation, une partie consacrée à l'intégration urbaine du projet et un volet montage financier et juridique. Son objectif est de statuer sur les opérations, les échéances et les investissements à prévoir afin de mettre en œuvre une offre adaptée sur la voie de ceinture et sur la ligne du Médoc..

M. Flourens (Chef de projet, Réseau Ferré de France) revient sur le projet de suppression du bouchon ferroviaire. Le point noir du réseau se situe entre la gare S^t Jean et la bifurcation de Cenon. Actuellement, le TGV est prioritaire pour l'attribution des sillons au détriment des TER, d'où une saturation aux heures de pointe. La première partie de projet consiste à créer deux nouvelles voies TER à quai en gare S^t Jean ainsi que la mise à quatre voies du tronçon gare S^t Jean – Cenon. A terme, un nouveau franchissement à quatre voies sera construit en gare St-Jean. Le financement du projet (189 M€) a fait l'objet d'un protocole d'accord entre les différents partenaires² en décembre 2000. Concernant le calendrier, l'étude d'avant projet devrait se terminer fin 2003. Le concours pour le pont sera lancé durant le second semestre 2003 et sa construction prendra environ trois ans. La première phase du projet de suppression du bouchon ferroviaire devrait être effectif en 2007.

M^{me} Cala (Conseil Régional d'Aquitaine) souligne qu'il existe aussi une saturation de la ligne Bordeaux - Toulouse au niveau de Bègles et précise que ce problème ne sera résorbé qu'en 2010 avec la seconde phase de la suppression du bouchon ferroviaire.

Les actions et les projets susceptibles de permettre une suppression du bouchon ferroviaire font l'unanimité, mais à l'inverse, d'après les représentants syndicaux, il n'en reste pas moins un problème de "*sillons imaginaires*".

D'après la **CGT**, la SNCF aurait techniquement "*la possibilité de faire circuler un TER toutes les trois minutes*". Le manque de sillons découlerait uniquement d'une mauvaise organisation de la SNCF et de RFF.

A cela, **M^{me} Baudouin** oppose l'argument financier : "*les recettes tarifaires ne couvrent que 29 % des coûts, il faut donc choisir les services*". De plus, elle réitère l'argument du manque de sillons.

> **transport en commun et accessibilité**

De part leur rôle de service public, les transports en commun doivent être accessibles à tous les habitants quelque soit leur handicap, leur situation géographique ou sociale. Pour ***l'association des paralysés de France***, la mise en place effective d'un "droit au transport" trouve sa source dans l'article 13 de la *déclaration de l'homme et du citoyen*.³

Force est de constater que l'accessibilité aux transports pour les personnes à mobilité réduite a fait l'objet d'un effort particulier en terme de propositions et de concertation surtout pour le projet tramway, comme le souligne **M. Cazabonne** (vice président de la Communauté

² RFF (63.3 M€), Etat (41.2 M€), CR (34 M€), CUB (17.6 M€), Europe (10M€) et CG (3.7 M€).

³ "*pour l'entretien de la force publique, et pour les dépenses d'administration, une contribution commune est indispensable: elle doit être également répartie entre les citoyens, en raison de leurs facultés*".

Urbaine de Bordeaux). Néanmoins, des efforts importants doivent être menés face à l'inégalité d'accès d'un territoire à un autre.

En effet, **M. Brana** (Vice-Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux) rappelle que sur le territoire communautaire, plus de la moitié des véhicules sont équipés de plancher surbaissé et que les nouveaux bus possèdent des palettes rétractables.

Le problème se pose d'avantage pour les bus interurbains (dont la durée de vie est de quinze ans) aussi, le Conseil Général tente de développer dans les territoires, un transport à la demande avec des véhicules accessibles aux personnes à mobilité réduite. Concernant les trains, **M. Paris** insiste pour une modernisation des gares. Enfin, la Communauté Urbaine a mis à l'étude un projet de service d'accompagnement des personnes à mobilité réduite, de l'accès au transport en commun jusqu'au cœur de chaque habitation.

A l'initiative des associations de personnes à mobilité réduite, le débat se recentre sur le lien entre intermodalité et accessibilité. *L'association GIHP-AFM* rappelle que le tramway est accessible et que le bus fait l'objet d'effort important mais "*l'intermodalité, c'est aussi le bateau, le trains, les bus interurbains, les taxis ... Quelles sont les échéances de la mise en place d'une réelle accessibilité ?*"

Pour **M. Paris** (Vice-Président du Conseil Général de Gironde), la mise en place d'un observatoire de l'accessibilité en Gironde ainsi qu'un bilan annuel semble nécessaire afin de mettre en place un véritable partenariat entre les usagers et d'adapter au mieux l'offre à la demande.

La notion d'accessibilité doit également être appréhendée territorialement. Pour **M. Paris** (vice président de Conseil Général d'Aquitaine), une refonte du réseau de bus interurbains sera nécessaire dans les cinq ans à venir. Afin de répondre à la demande zonale notamment des captifs ne disposant pas d'autre moyen de locomotion que le bus, un service plus souple doit être mis en place. Pour cela, les lignes régulières devront être remplacées par une offre nouvelle mieux adaptée (bus de moindre capacité, taxis ...).

Le débat s'oriente ensuite vers la question du ramassage scolaire. **M. Brana** (Vice-Président de la Communauté Urbaine) souligne que le ramassage scolaire représente 200 circuits sur le territoire communautaire. **M. Paris** rappelle que les transports scolaires mobilisent plus 300 organisateurs secondaires sur le département de la Gironde et que de nombreuses inégalités subsistent en matière de coût pour les familles. Il existe également des inégalités entre différents territoires qui consistent à allonger le temps de transport des élèves, cela devra être pris en compte dans les prochains appels d'offres.

Néanmoins, le *représentant de la CFPE* souligne que la part familiale versée pour financer le ramassage scolaire varie de manière importante selon la commune d'appartenance. Un gros travail d'harmonisation doit être mené afin d'aboutir à terme à la gratuité.

2.2. Projet de transport, projet urbain : quelles interfaces ?

Alors que l'agglomération bordelaise poursuit indéniablement un développement urbain étalé, c'est-à-dire fortement consommateur d'espace, les documents d'urbanisme actuels tentent de promouvoir une croissance plus structurée et plus hiérarchisée du territoire. En ce sens, le réseau de transport peut jouer un rôle majeur dans les choix de localisation des populations. C'est pourquoi, la Communauté Urbaine s'est engagée dans une réflexion sur le futur réseau TCSP au delà de la seconde phase du tramway. Préalablement, la CUB a fait réaliser par l'agence d'urbanisme un porter à connaissance qui dégage les grands enjeux et les grandes dynamiques à prendre en compte. Présentée par *M. Muller*, cette étude aura pour suite les études de faisabilité visant à définir des priorités d'investissements en matière de transports en commun lourds au delà de 2006 mais surtout d'orienter les choix de planification urbaine en identifiant le tracé des futures lignes.

De même, les infrastructures de transport sont un élément moteur du développement urbain. A la veille du grand débat public (automne 2003), le grand contournement autoroutier de l'agglomération bordelaise est naturellement à l'ordre du jour. Sa légitimité s'inscrit dans une logique interrégionale et même internationale car son but est bien de désengorger la rocade en déviant le trafic de transit. Néanmoins, beaucoup de participants craignent que son but premier soit détourné et que ce contournement devienne une "*super rocade*" favorisant de fait des installations de plus en plus lointaines.

> *potentialités d'extension du réseau communautaire de TCSP (au delà de 2007)*

L'avenir du réseau de transport en commun au delà de la seconde phase du tramway a largement alimenté les débats. *M. Muller* est revenu sur l'étude préliminaire présentée en Conseil de Communauté en 2002. Cette étude permet tout d'abord de faire un état de l'existant en prenant appui sur les documents de référence : le Schéma Directeur des Déplacements Urbains Communautaires, le Schéma Directeur de l'Aire Métropolitaine Bordelaise, le Plan des Déplacements Urbains ainsi que le réseau de tramway (2003-2006). A l'horizon 2007, l'agglomération devra répondre de manière plus adaptée à la géographie des flux mais aussi repenser la desserte des grandes fonctionnalités urbaines (équipements publics, pôles d'emplois et de commerces, zones d'habitat) dans un souci de complémentarité des modes de déplacements et de cohérence par rapport à l'organisation urbaine future. Ce travail a permis d'élaborer des principes d'orientation et d'identifier huit grands secteurs d'intervention⁴. Le Conseil de Communauté a approuvé le cahier des charges de l'étude de faisabilité en juillet 2002. Le travail consistera à adapter le tracé des lignes ainsi que le mode des véhicules par rapport aux besoins. Une première vision du réseau sera finalisée au cours du second semestre 2004.

⁴ Quadrant nord-ouest, Bègles-Pont de la Maye, Sud-ouest de Pessac, plate-forme aéroportuaire de Mérignac, desserte de la zone du lac, rive droite vers Bassens et Carbon Blanc, Talence – Villenave d'Ornon et des lignes tangentielles en lisière du centre de l'agglomération.

Le débat porte d'abord sur la desserte du quadrant nord-ouest. Les élus communautaires ont rappelé que le Transport en Commun en Site Propre était une priorité pour desservir ce secteur de l'agglomération.

M. Brana (vice-président de la Communauté Urbaine) précise que la question du franchissement des barrières pose réellement problème pour la desserte du quadrant nord-ouest. Cette question doit être réglée avant même ou en même temps que la réalisation des données TCSP.

Pour *l'association "vie et travail de Baccalan"*, le secteur de Bordeaux nord représente un secteur de développement économique majeur. Ses représentants se demandent pourquoi il n'existe pas de jonction par le nord des lignes B et C ? **M. Brana** rappelle une nouvelle fois que l'étude de faisabilité sera lancée prochainement.

Concernant la priorisation des zones à desservir par un TCSP, le *président de l'association "vivement le tram"* interpelle les élus communautaires. Pour lui, le renforcement des radiales existantes mais aussi la création de nouvelles radiales desservant le quadrant nord-ouest est une priorité. A cela, il faut rajouter le développement des liaisons circulaires comme les boulevards ou encore la *"voie des mairies"*.

M. Brana lui rappelle que l'étude de faisabilité n'est pas encore lancée et que c'est à son terme que le tracé, l'emplacement des parcs relais ou encore le stationnement seront définis dans un souci de complémentarité entre les modes.

L'association "Vivement le tram" pose la question de l'organisation même du réseau de transport en commun. D'après elle, la priorité est la réduction des ruptures entre réseaux. Si un objectif de 100 kilomètres de tramway à l'horizon 2020 est parfaitement soutenable, ce dernier ne doit pas être considéré de manière isolé et l'agglomération devrait davantage étudier les possibilités de développement du tram-train.

Pour **M. Brana** (vice-président de la Communauté Urbaine), l'idée de mettre en place deux lignes de tramway en parallèle dans le quadrant nord-ouest paraît difficilement soutenable du moins dans la même phase d'intervention. Par contre, le vice-président rappelle qu'aucun mode de déplacement (tramway, bus, hybride ...) n'a été arrêté et que certains choix seront à faire.

Le débat s'oriente vers le mode de véhicules à adopter. Plusieurs participants déplorent le manque de véhicules électriques dans la flotte de bus. A cela, **M. Brana** rétorque qu'en plus des navettes électriques, les véhicules propres utilisés actuellement fonctionnent au gaz en attendant que les véhicules électriques soient partout opérationnels surtout au niveau de l'autonomie.

> le grand contournement : maîtrise ou accélération de l'étalement urbain

L'observation quotidienne du territoire (étude des permis de construire, des rythmes d'urbanisation ...) montre, d'après **M. Dupin**, que l'extension de l'agglomération se poursuit depuis l'enquête ménage de 1998 et que l'on parle aujourd'hui de *"troisième couronne"*. Mais ce phénomène va-t-il s'arrêter ? Il est peu probable que cela se produise, puisque les infrastructures de déplacements continuent à être construites. *"Le cap est tracé pour les dix ans à venir mais après ?"* Il revient sur les grands dossiers porteurs d'enjeux mais aussi de contradiction potentielle car ils peuvent *"annihiler les effets des politiques mises en œuvre"* : le TER, la troisième phase TCSP, les bus périurbains mais aussi le maillage complet des infrastructures en périphérie ainsi que le grand contournement. Ce dernier devra permettre de résoudre le problème du transit interrégional et international sur la rocade et le cœur de l'agglomération.

M. Manini (Direction Départementale de l'Équipement de la Gironde) précise que le grand contournement doit répondre à une logique de flux à savoir *"séparer les flux de transit nord-sud des flux de desserte locale"*. Les participants sont unanimes sur le fait que plusieurs scénarios de tracés sont envisageables : un par l'ouest (Arcachon) ou un par l'est. Ce projet nécessitera par ailleurs la construction d'un nouveau franchissement sur le fleuve ainsi qu'un raccordement à l'A10. Le lancement du débat public est prévu à l'automne 2003 sous la houlette de l'État par l'intermédiaire de la Direction Régionale de l'Équipement.

Certains participants considèrent la construction d'une telle infrastructure comme une incitation à des implantations de logements individuels de plus en plus lointaines. **M. Guichard** (Communauté Urbaine de Bordeaux) qualifiera même le grand contournement de *"réponse sans fin"*.

Pour illustrer ce propos, **M. Manini** (Direction Départementale de l'Équipement) développe l'idée selon laquelle *"la logique des flux est contradictoire avec celle de l'aménagement du territoire"*. Pour préciser son argumentaire, il prend l'exemple de la construction des boulevards et de la rocade qui a permis l'accès à d'autres territoires mais qui est aussi responsable de l'affaiblissement du cœur de l'agglomération. La mise en place *"d'un système de veille"* prenant corps dans une structure comme le SYSDAU, pourrait permettre *"de nourrir les réflexions en cours des idées des autres"* et donc de mener des politiques plus cohérentes entre elles.

M. Dupin (Direction Départementale de l'Équipement), revient sur la notion de contradiction énoncée par **M. Manini**. Cette notion est inhérente à chaque individu mais *"ces contradictions s'exacerbent en matière de transport"*. Afin de développer l'agglomération de manière cohérente, l'ensemble des AOT doivent se concerter.

Dans ce sens, **M. Paris** (vice-président du Conseil Général de la Gironde) rappelle qu'il existe des rapports de force et qu'aujourd'hui, la demande d'infrastructures routières est plus forte. Il faut donc que les réflexions sur le grand contournement ferroviaire soient menées

simultanément avec l'étude du grand contournement de l'agglomération, car "*les encombrements coûtent des millions d'euros à la collectivité*". De plus, l'équilibrage rail – route doit apparaître dans le débat public du grand contournement routier.

A cela, *l'association "vivement le tram"* répond qu'une inversion de tendance doit s'opérer en favorisant le développement du train "*tout en arrêtant de faire de la route en parallèle*".

M. Carrère (vice-président du Conseil Régional d'Aquitaine) demande aux participants de faire preuve de plus de réalisme. La région a fait le pari du fer mais "*de là à conclure que le grand contournement est néfaste*". Il existe de réels problèmes d'engorgement que l'on ne doit pas ignorer. Des réponses doivent être apportées et l'objectif est bien de stabiliser le trafic routier.

> la procédure de mise en conformité du Plan des Déplacements Urbains

Introduit par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de 1996, les Plans de Déplacements Urbains ont pour mission d'établir un équilibre durable entre les besoins de déplacements, l'environnement et la santé publique. L'agglomération bordelaise s'est dotée d'un PDU, ce dernier a été approuvé en mai 2000. Il se découpe en sept axes stratégiques :

- réduire les nuisances à la sources ;
- organiser le territoire pour maîtriser les flux ;
- améliorer les transports collectifs ;
- partager autrement l'espace public ;
- favoriser les piétons et les cyclistes ;
- organiser le stationnement et les livraisons ;
- communiquer, informer et sensibiliser pour de nouveaux comportements.

M. Broqua (vice-président de la CUB) rappelle que chaque axe est découpé en actions, le PDU en comprenant une centaine.

Actuellement, la Communauté Urbaine a été la seule à engager une procédure de mise en conformité du PDU avec la loi SRU. **M. Broqua** rappelle que le PDU approuvé avait largement anticipé sur la loi SRU en matière de sécurité des déplacements ou encore de partage modal. La procédure de mise en conformité a consisté à actualiser deux thématiques, à savoir "*l'organisation du stationnement*" et "*le transport et la livraison de marchandises*". Un troisième groupe de travail avait la charge d'actualiser l'ensemble du PDU hormis les deux thématiques pré-citées.

En terme de calendrier, la commission déplacement et stationnement de la CUB sera saisie pour avis en février 2003. Suivront un forum des associations en mars puis le vote du projet par le Conseil de Communauté en avril. L'accord final de la commission et du conseil pour l'approbation du PDU devrait être prononcé durant le premier trimestre 2004.

3. Troisième axe : les outils de l'intermodalité / quel partenariat ?

3.1. Le chantier de l'intermodalité

Pour reprendre la définition de *M. Tardy* (chef de centre "transports", Communauté Urbaine de Bordeaux), l'intermodalité veut dire "*enchaînement de plusieurs modes de transport pour un même déplacement*". Son domaine d'action est très vaste : tarification, titre, distribution, service après vente, coordination des offres de transports (horaires, ...), pôles d'échange, information intermodale et multimodale, communication et information.

Le projet de tramway représente la pierre angulaire de la mise en place d'une véritable intermodalité sur le territoire bordelais. Mais, un tel chantier demande l'adhésion à des objectifs communs par l'ensemble des A.O.T., des exploitants ainsi que des usagers (par le biais d'enquête, ...) dans un véritable cadre partenarial. Deux types d'objectifs sont identifiés à savoir l'amélioration des conditions de transport des voyageurs intermodaux mais aussi le développement de cette clientèle dans le but de réduire la place de la voiture particulière.

Pour que l'intermodalité fonctionne, les participants sont unanimes sur le fait de simplifier au maximum la tarification en évitant de démultiplier le nombre de titres de transport. Ce thème sera développé dans la partie suivante traitant de la billettique.

Le niveau d'information de l'utilisateur est primordial. Depuis la loi Solidarité et Renouvellement Urbain, elle devient une obligation pour les A.O.T. et leurs exploitants.

M. Tardy rappelle que l'information diffusée doit notamment permettre à l'utilisateur de préparer ses déplacements (horaires, fréquence, ...). De plus, les pôles d'échange doivent être équipés de panneaux lumineux diffusant des informations en temps réel. Enfin, des informations sur les perturbations doivent être accessibles à tous les usagers. Afin d'effectuer une diffusion large, les moyens de communication sont diverses : standard téléphonique, site internet, NTIC ou guichet d'information sur les pôles d'échange. Actuellement, des informations de ce type sont accessibles sur le site internet de chaque A.O.T., mais aussi sur les sites TER-Aquitaine ou netbus-bordeaux. Un standard téléphonique (allobus) est également disponible.

Il ne faut pas perdre de vue que l'un des objectifs premiers de l'intermodalité est bien la réduction de l'usage de la voiture individuelle. Comme le rappelle le **GRETAB**, sur quatre voitures se rendant au centre, trois viennent de l'extérieur. L'implantation de parcs relais permettra de capter à la fois le stationnement dû aux déplacements domicile – travail durant la semaine mais aussi le stationnement pour cause de loisirs le samedi.

Afin de séduire les usagers, *M. Tardy* rappelle que ces parcs relais devront répondre à plusieurs exigences : gardiennage, accès privilégié aux abonnés, titres spécifiques pour les voyageurs occasionnels, pour les deux-roues ainsi que les personnes à mobilité réduite. Ces

parcs doivent aussi être accessibles par le réseau routier principal et connectés directement au réseau de transport en commun rapide. L'objectif pour la Communauté Urbaine est d'accroître la fréquentation des transports en commun en créant 5.000 places de stationnement à l'horizon de la seconde phase.

3.2. La billettique, l'outil indispensable à la mise en place d'une véritable intermodalité

Outil indispensable au développement de l'intermodalité, la billettique est, pour **M. Fanchon** (directeur des transports terrestres du Conseil Général de la Gironde), un "*contrat permettant de gérer l'usage des transports*". Cet outil permet le décompte des déplacements, facilite le contrôle des titres par une validation obligatoire de ces derniers. La billettique permet de bien connaître l'activité de transport, ce qui en fait un outil décisionnel incontournable.

Renforcée par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain, la billettique a pour mission d'accroître l'attractivité des transports en commun en facilitant leur usage surtout lors de l'utilisation successive de plusieurs modes de déplacements. Un tel outil demande donc une coordination des différents exploitants et en filigrane, des Autorités Organisatrices des Transports. Le tramway apparaît en ce sens être une opportunité de travail en commun afin d'aboutir à terme à une politique tarifaire intégrée c'est à dire à l'utilisation du même titre dans les transports urbains et interurbains.

Les Autorités Organisatrices se réjouissent d'une telle perspective mais les problèmes techniques inhérents à un tel système ne sont pas encore réglés. Deux types de titres intermodaux existent : le *titre soudé* et le *titre intégré* (c'est à dire un unique titre quelque soit le mode de transport utilisé). Depuis 1992, le Conseil Général a opté pour le système SCANPOINT dans un contexte de modernisation de son réseau de transport en commun alors qu'une centaine de cars interurbains à tarification interurbaine sont équipés du système fourni par les entreprises Schlunberger ERG (système sans contact) non compatible avec le précédent (problème de piste magnétique). Face à cette impasse technique, le Conseil Général a décidé "*de jouer le jeu de l'intermodalité*" en abandonnant le système SCANPOINT.

A ce sujet, **M. Brana** (Vice-Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux) rappelle qu'il existe à ce jour une convention financière d'harmonisation entre le département et la Communauté Urbaine pour les usagers des cars interurbains (trans'gironde) sur le périmètre des transports urbains mais aussi un abonnement salarié TER-Bus. Un abonnement de même type (autocars et bus) devrait voir le jour au moment de la mise en service du tramway. Une réflexion tarifaire intermodale afin d'aboutir à la mise en place d'un titre intégré (trains, cars, bus, tramway) devra être menée avec le département et la région. Un appel d'offre pour une étude de faisabilité sera lancé début 2003. Cela nécessitera de définir une véritable politique tarifaire intégrée, établissant des règles soucieuses des spécificités de chaque AOT et de leurs exploitants.

Pour **M. Fanchon**, "*la définition d'une politique tarifaire intégrée est un préalable pour gérer la complémentarité des différents modes, la billettique n'est qu'un outil*".

3.3. Vers un partenariat accru entre les A.O.T. : un garant de la cohérence du système global de transport ?

Le nouveau contexte législatif de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain s'appuie sur la notion de renforcement de la cohérence, ce qui sous-entend une nouvelle coordination entre les différentes Autorités Organisatrices des Transports (A.O.T.). Mais sous quelle forme ? Partenariat, convention cadre ou syndicat mixte ?

Jusqu'à ce jour, les collectivités locales entretenaient des rapports de "concurrence" interdisant la mise en commun de leurs compétences. La mise en place d'une structure unique pose la question de l'identité de chaque collectivité locale rendue possible par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain.

Pour **M. Paris** (vice-président du Conseil Général de la Gironde), il faut changer la culture actuelle et dépasser la "*présidentialisation*" c'est à dire dépasser l'idée de chef de file. L'idée de mettre en place un syndicat mixte des transports mérite d'être approfondie afin de doter le partenariat entre les A.O.T. d'un outil efficace pour l'intermodalité. Les participants non institutionnels souhaitent quant à eux voir émerger une politique globale de transport au niveau régional qui transcende les différents découpages institutionnels. L'élaboration de projets cohérents pâtit de ce manque d'union. Une structure unique permettrait la non dispersion des efforts au bénéfice de la mise en place d'une véritable intermodalité. Enfin, cela permettrait de simplifier le dialogue avec les usagers et d'accroître la lisibilité du système. Pour le **GRETAB**, "*une organisation plus simple ne coûte pas plus cher*".

Si l'idée d'un développement de la concertation entre les différentes collectivités locales fait l'unanimité auprès des participants, de nombreuses réticences apparaissent lorsque la forme de cette concertation est évoquée. Les collectivités locales ayant chacune un territoire de compétences différent, la perte de souveraineté risque d'entraîner des blocages.

A ce sujet, les élus communautaires sont surpris de la focalisation de certains participants sur le thème du syndicat mixte. Pour **M. Brana** (vice-président de la Communauté Urbaine), la concertation prend son sens "*quand il y a un travail en commun*". En cela, la concertation entre les A.O.T. existe déjà sous la forme de réunions fréquentes ou encore de financements croisés. Sont pris l'exemple de conventions existantes entre la Communauté Urbaine et la Région (lien TER-Bus) mais aussi entre la Communauté Urbaine et le Département (trans'gironde-Bus). Les élus communautaires se disent favorables à la mise en place d'une structure permanente légère à condition d'une part, qu'elle ne soit pas financée par le contribuable sous la forme d'une taxe additionnelle (loi Chevènement) et d'autre part, que chaque collectivité locale garde ses responsabilités et ses contributions fiscales propres. Pour reprendre la formule de **M. Brana**, "*chacun à sa place tout en veillant à la responsabilité de chacun*".

Le syndicat mixte peut être un outil utile mais pour **M. Dupin** (Direction Départementale de l'Équipement) et **M. Carrère** (vice-président du Conseil Régional d'Aquitaine), il ne faut pas précipiter sa création au moment où s'ouvrent les débats sur la décentralisation. De plus, d'autres modes de travail existent déjà mais de manière plus ou moins contractuelle sur des projets spécifiques. Afin de faire émerger une plus grande cohérence de l'ensemble du réseau, l'important est bien l'élaboration du projet et l'outil utilisé apparaît secondaire. Pour reprendre les propos de **M. Dupin**, "*l'institution ne remplacera pas le projet*".

La forme "syndicat mixte" n'est pas l'unique alternative proposée. Certaines associations comme le **GRETAB** vont même plus loin en proposant d'imaginer une structure supranationale du type "*agence fédérative*" sur le modèle des agences ministérielles (sécurité alimentaire par exemple) dont le rôle serait de centraliser les propositions des usagers, des communes et des institutions. Cette solution éviterait de rajouter une autorité supplémentaire à l'échelle locale.

D'autres participants comme **M. Paris** (vice président du Conseil Général de la Gironde) ont une position intermédiaire et proposent d'aller vers la création d'une structure unique mais de manière progressive. L'étude sur la mise en place d'une billettique unique pourrait représenter un premier pas dans ce sens.

Une étude du CERTU présentée par **M. Abeille** (directeur développement, intermodalité, prospectives au CERTU), montre que trois axes de coopération entre les A.O.T. ont été expérimentés au niveau français : l'information, la tarification (nécessitant une harmonisation du réseau en amont) et la mise en place de pôles intermodaux.

4. Témoignage d'ailleurs : l'exemple nantais

4.1. L'intermodalité ferroviaire – urbain : présentation de M. Durant (vice – président de la Communauté Urbaine de Nantes)

> l'agglomération nantaise, une construction administrative longue

M. Durant retrace brièvement la construction administrative de l'agglomération nantaise. En 1977, un projet d'autoroute pénétrante jusqu'au cœur de ville était impulsé par l'Etat mais les nantais n'ont pas souhaité la construction de cette infrastructure. A l'autoroute urbaine ont été préférés un grand contournement ainsi qu'un réseau de transport en commun. La période 1977 – 83 marque la construction de la première ligne de tramway. Deux structures voient le jour durant cette période à savoir une *agence d'études urbaines* en 1978 et un opérateur transport, le *SEMITAN* l'année suivante. Néanmoins, il faut attendre l'année 2000 pour que l'agglomération nantaise se dote d'un Plan des Déplacements Urbains. L'année suivante la Communauté Urbaine de Nantes est créée.

L'agglomération de Nantes comprend 24 communes et s'étend sur 523 km². L'aire urbaine compte 82 communes pour un territoire de 2.243 km². Néanmoins, ce territoire a connu une restructuration économique importante avec la fermeture du chantier naval de Nantes, les employés étant en partie reclassés à Saint Nazaire . L'échelle pertinente semble aujourd'hui l'espace métropolitain estuarien (entre Nantes et Saint Nazaire) comprenant 57 communes soit 1.600 km².

> la genèse du projet d'intermodalité

A la fin des années 80, se pose la question des migrations pendulaires entre Nantes et Saint-Nazaire. Quel système mettre en place pour que les habitants aient un temps de parcours inférieur à 30 minutes ? Une longue réflexion a été menée entre la région, le département et la SNCF afin d'utiliser l'étoile ferroviaire pour développer les transports urbains. Ces travaux ont largement nourri le premier PDU (1989-90) dans lequel le réseau de transport en commun repose sur l'étoile ferroviaire (une voie désaffectée vers le nord). Ce projet sera abandonné en raison de la multitude d'acteurs qu'il engage mais aussi la réforme de la SNCF qu'il nécessite.

Ce premier échec n'entraîne pas l'arrêt des études sur l'utilisation de l'étoile ferroviaire nantaise. En 1990, des réflexions avec la région aboutissent à la mise en place d'une tarification combinée pour les trajets domicile – travail appelée *Atlantier*. Par la suite, beaucoup d'études portant sur l'utilisation de l'étoile ferroviaire seront menées conjointement par la région, le département et la SNCF de 1990 à 95. Les résultats de ces études montrent qu'une remise à niveau du réseau est nécessaire mais la SNCF ne veut pas s'engager financièrement. Les collectivités locales devant seules assurer le coût financier, le projet

n'est pas économiquement soutenable. En effet, la mise en service d'une ligne ferrée a un coût au kilomètre similaire à celui du tramway pour une fréquence plus faible.

En 1999, l'intermodalité nantaise connaît un nouveau succès avec *METROCEANE*, à savoir une tarification unique sur l'ensemble du territoire métropolitain comprenant la carte d'abonnement TER, celle du réseau atlantique et celle du réseau urbain de Nantes pour ne citer que celles-ci. Ce système de tarification a nécessité l'engagement de cinq collectivités. De plus, pour l'usager, le bénéfice est substantiel car son prix d'achat reste inférieur à la somme des tarifs de chaque carte.

En 2000, la région et la SNCF mettent en place un titre de transport urbain à destination des usagers du TER appartenant au PTU. La réussite a été impressionnante car la clientèle a augmenté de 60 % en deux ans. De même, en septembre 2002 a été lancée l'étude sur la desserte Nantes – Vertou engageant la Communauté Urbaine, le département, la région, la SNCF et RFF. Le projet comprend une extension du réseau vers l'ouest, la mise en place d'une navette et l'utilisation du réseau TER existant. Conjointement, la région a financé une étude nécessitant le suivi d'un technicien régional de la SNCF mais l'avis de l'échelon national de la SNCF a engendré un retard d'un an (correspondant à la durée de la concertation).

M. Durant fait référence à un nouveau projet structurant entre Nantes et Chateaubriand, projet à l'initiative de la région. Il s'agit d'utiliser une voie désaffectée pour la mise en service de deux trains par semaine. Il s'agit d'une "réadaptation" du projet d'il y a douze ans. Pour ***M. Durant***, *"l'avantage de l'agglomération nantaise est d'avoir toujours travaillé quelque soit la couleur politique"*.

4.2. Comment associer les autorités organisatrices face à l'élargissement des bassins de vie ?

Présentation de M. Hunaut (vice-président du GART – vice-président du Conseil Régional des Pays de Loire)

Pour **M. Hunaut**, "la clé de la réussite repose sur l'entente des collectivités mais aussi sur une volonté politique se traduisant par des moyens financiers". La région est compétente pour l'organisation ferroviaire. Pour cela, deux outils sont à sa disposition :

✍ un plan stratégique à 10 ans :

La région mène conjointement une politique des infrastructures et des transports car les politiques régionales doivent répondre à un objectif ambitieux, à savoir "*aucun territoire de la région à moins de 15 minutes d'un transport en commun*".

✍ un schéma régional des transports :

Le dernier schéma régional des transports a été approuvé en 1997. La concertation pour la réactualisation de ce schéma a été lancée en 2002. Ces objectifs sont multiples et ambitieux : politique tarifaire volontariste (même billet pour le tramway et le train régional), développement de l'intermodalité comme une alternative à la voiture particulière et accroissement de l'offre⁵ (ouverture de nouvelles lignes, modernisation des lignes avec une réduction de la durée du trajet). La région joue la carte de la complémentarité entre les modes de déplacements afin de proposer un choix équitable entre la voiture particulière et le train.

La dotation régionale en matière de transport a été multipliée par dix ces dernières années. Le financement de cette politique ambitieuse est répartie entre le produit la billettique (40 %), la dotation de l'Etat (40 %) et la dotation régionale (20 %). La région est animée par une volonté politique forte car "*on ne doit pas ouvrir une ligne uniquement si les recettes et les dotations couvrent les coûts*". De plus, l'important est de cibler la clientèle. La région Pays de Loire a développé des produits touristiques (forfait famille l'été, ...), des tarifs sociaux (formation, ...) par exemple.

M. Hunaut a ensuite insisté sur le caractère interrégional du schéma de transport. Plusieurs projets sont actuellement à l'étude comme la modernisation de la ligne Nantes – Bordeaux (Contrat de Plan) ou encore l'extension du TGV vers les Sables de l'Olonne. La région Pays de Loire est aujourd'hui en discussion avec la SNCF pour le déclassement de la ligne Nantes – Bordeaux (actuellement classée en "grandes lignes").

⁵ l'offre de transport a augmenté de 60 % entre 1997 et 2002.

M. Hunaut souhaite par la suite mettre en place une alliance entre les "quatre régions atlantiques" afin de moderniser les lignes de la façade atlantique et de relier Nantes à Bordeaux en trois heures.

4.3. Éléments de débat

Les associations jugent exemplaire le développement du ferroviaire dans l'agglomération nantaise et le compare avec celui du réseau bordelais.

Un **représentant d'Arcachon** s'étonne du projet d'extension du TGV alors que la ligne Nantes - les Sables d'Olonne n'est pas électrifiée. Pourquoi un projet similaire n'est pas à l'étude sur la ligne Bordeaux - Arcachon pourtant électrifiée ? La desserte vers Arcachon n'est pas jugée satisfaisante au regard de l'importance de l'agglomération. Pourquoi le Bassin d'Arcachon n'a pas de desserte hebdomadaire ? Est-ce une volonté politique d'organisation ?

Pour le **GRETAB**, Nantes est porté en exemple et "*Nantes – Saint-Nazaire risque de prendre l'ascendant sur Bordeaux*". Cette association souligne les difficultés de négociation avec la SNCF même si son représentant note une amélioration depuis la création de RFF en 1998. De plus, l'association déplore que "*la SNCF et RFF ne soient présents pour assumer leurs responsabilités jusqu'à la fin des débats*".

M. Durant (Vice-Président de la Communauté Urbaine de Nantes) rétorque que l'important est d'avantage le niveau de financement des collectivités locales que les difficultés de négociation avec RFF et la SNCF.

Le débat s'oriente sur la nécessité de développer l'intermodalité en périphérie en étendant le réseau tramway comme le demande le représentant de la commune de Blanquefort ainsi que celui de **l'association "vivement le tram"**, ce dernier prenant l'exemple des Pays Bas, de la Suisse et de l'Allemagne.

M. Juppé rétorque que les densités sont trop différentes pour pousser la comparaison. De plus, l'étalement urbain sur l'agglomération bordelaise est spécifique : "*la surface de Lyon pour la moitié de la population*". Pour le président de la Communauté Urbaine, des solutions plus souples devront être trouvées comme par exemple les taxis à la demande. Concernant la troisième phase TCSP, il recommande la prudence et renvoie aux conclusions de l'étude actuellement en cours.

Les **représentants syndicaux** s'inquiètent de la réelle volonté politique de coordonner la politique des transports d'un fait de la faible représentation des élus à cette table ronde.

Une nouvelle fois, **M. Juppé** répond que la volonté politique se traduit par la présence des élus mais surtout par des financements. "*De ce point de vue, nous ne pouvons pas dire que la Communauté Urbaine manque de volonté politique*". La part des transports dans le budget communautaire est largement majoritaire avec un effort d'investissement de 600 millions d'euro par an. Enfin, la volonté politique se traduit aussi par les chantiers et devant la gêne occasionnée par le tramway, le président de la Communauté Urbaine se félicite de la modération dont fait preuve les bordelais.

5. Synthèse des deux journées

Par Alain Meneteau – directeur des déplacements à la Communauté Urbaine de Strasbourg

La première remarque d'ordre général serait de souligner la richesse du débat de ces deux journées. Faire une synthèse semble assez difficile devant l'enchevêtrement des thématiques abordées.

Le débat s'est rapidement orienté vers les modalités de partenariat entre les différentes autorités organisatrices des transports. Les discussions partent du constat que les pratiques de déplacements actuelles ignorent les différentes limites "*administratives*" du territoire de l'agglomération et une réorganisation du transport demandent donc l'investissement de l'ensemble des collectivités locales compétentes. Pour le **GRETAB**, la difficulté d'articulation du réseau de transport tient d'avantage à des questions institutionnelles et financières plutôt que techniques. Sur ce thème, les participants n'ont pas tranché sur un mode précis de partenariat. La mise en place d'un syndicat mixte des A.O.T. a été mise au débat mais cette solution a semblé prématurée à certains participants. Pour les élus communautaires, la coopération existe déjà entre les A.O.T. mais il ne faut pas "*remettre en cause la responsabilité des collectivités par rapport aux électeurs*".

Cette convergence entre les différentes A.O.T. apparaît une nécessité en terme de développement durable car elle permettrait de répondre de manière plus optimale à la question de fond suivante : "*comment accroître la mobilité des hommes et des marchandises dans un souci de qualité environnementale ?*"

Deux points ont émergé de ce débat.

Tout d'abord, la nécessité de développer les transports en commun. Le tramway est perçu comme une avancée ainsi "*qu'un catalyseur de coopération des A.O.T.*". Néanmoins, il ne constitue en aucun cas une solution miracle car il doit s'accompagner d'un ensemble de décisions comme la gestion du stationnement (réglementation, limitation ...) afin de réguler la place de la voiture particulière au cœur de l'agglomération.

Le second point concerne la nécessité de considérer "*la chaîne des déplacements*" d'un bout à l'autre. Cela demande un examen particulier des parcs relais, du rabattement vers les transports en commun, de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite ainsi que des cheminement piétons et deux-roues, du ramassage scolaire ... Un aménagement des points terminaux ainsi qu'une coordination entre les différents modes de déplacements. Là encore, une synchronisation entre les différents A.O.T. est primordiale.

Concernant la forme urbaine, l'ensemble des participants semble unanime sur le fait que Bordeaux se caractérise par une forte dispersion. Mais quel moyen se donner pour réguler

cette forme urbaine ? Les infrastructures de transports sont en partie responsables de l'étalement urbain comme l'ont souligné **M. Dupin** et **M. Manini**. Néanmoins, cette situation ne peut être totalement imputable à l'existence des infrastructures de transport. Un arbitrage doit s'opérer entre les aspirations des citoyens (vie à la campagne, ...) et les outils de régulation dont disposent les collectivités locales (organisation des transports en commun, qualité de l'air, ...). Ce dernier point rejaillit sur le problème du coût financier (infrastructures, réseaux, équipements ...) de cette forme de ville "*pas toujours voulue*" qui n'est pas à négliger.

6. Conclusion par Alain Juppé Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux

Cette table ronde se situe à une période charnière, à savoir entre les deux phases des travaux du tramway. Deux enseignements majeurs me semblent émerger de ces séances de travail à savoir la cohérence des projets et la coordination des A.O.T.

L'idée de cohérence tout d'abord. Je tiens à rappeler que ce début d'année 2003 va être marquée par le synchronisme de plusieurs études à savoir : le cadrage de l'étude sur la seconde phase tramway, le lancement de l'étude troisième phase TCSP ainsi que l'étude de la Région sur le réseau ferré de ceinture.

Les débats ont également fait émerger la notion de coordination entre les A.O.T. qui se traduit souvent par une durée de réalisation des projets jugée exagérée par les usagers. Concernant le cas du tramway, la décision a été prise fin 1995 et la mise en service est prévue pour la fin 2003, soit un délai de huit ans correspondant à une durée "normale". *M. Hunaut* faisait d'ailleurs référence à un projet ferroviaire qui avait demandé douze ans d'effort.

Face à l'inquiétude de certains participants sur la capacité de coordination des A.O.T., il apparaît nécessaire *"de mieux se coordonner mais de ne pas réinventer l'Amérique non plus"*. La première étude lancée en 1995 (c'est à dire avant le projet tramway), a été le Schéma Directeur des Déplacements Urbains Communautaires. Ces travaux ont abouti à l'identification de corridors majeurs de déplacements permettant de relier les principaux pôles de population et d'activité. Cette idée représente le fondement du projet de tramway et il faut rappeler que la majorité de la population de l'agglomération se trouvera en 2007 à moins de 300 mètres d'une ligne.

Concernant la mise en cohérence du système de transport et du développement urbain, je tiens à souligner que l'agglomération bordelaise est une des seules à s'être dotée d'un SCOT (schéma de cohérence territoriale), ce document représentant le cadre de référence de tout projet de développement.

L'idée de coordination entre les A.O.T. apparaît primordiale. La table ronde a fait émerger une volonté politique partagée et une cohésion entre les différents acteurs. Mais il est vrai que cette coordination peut s'avérer complexe. Le pôle intermodal Saint Jean me paraît un bon exemple car il a demandé de longues tractations. Mais aujourd'hui, il est temps de stabiliser le projet à la veille de l'arrivée du tramway. *"Mais comment progresser dans cette coordination ?"* Deux éléments de blocage peuvent être identifiés :

- tout d'abord, l'aspect financier doit être évoqué. La table ronde a fait émerger des solutions intéressantes voire même très ambitieuses *comme "faire des gares partout"* mais tout ne peut pas être financé. Le Contrat d'Agglomération cosigné par les principales collectivités locales représente le cadre financier de référence et même si un bilan doit être mené à mi-

parcours en 2003, les masses financières allouées pour six ans ne seront pas fondamentalement remises en cause.

- Le second blocage peut venir du système d'organisation et de coordination entre les différents acteurs. Il est apparu durant ces deux journées que la création d'une nouvelle structure institutionnelle avec un financement propre semble difficile à mettre en place. Par contre, une structure plus légère comme un "*comité de coordination des A.O.T.*" serait plus appropriée pour parvenir à l'harmonisation des décisions, au suivi et à l'organisation de la concertation auprès des usagers.

L'aspect positif de cette table ronde est l'émergence d'une vision partagée, "*d'une sorte de doctrine commune*" sur certains thèmes.

- Tout d'abord, l'agglomération bordelaise doit se situer au cœur des courants d'échange nationaux mais aussi européens. Afin de rester une "grande métropole", il est primordial de développer les grandes infrastructures de transport. Le projet TGV "*Sud Europe Atlantique*" s'inscrit d'ailleurs dans cette dynamique car il constitue un vecteur majeur du développement économique de l'agglomération (emploi, présence européenne, ...). C'est pourquoi la pression doit être mise sur les instances gouvernementales afin de réduire les délais de mise en service du train à grande vitesse. De même, il apparaît essentiel du point de vue de son développement économique que Bordeaux soit en liaison avec l'Île de France mais aussi avec les principales villes françaises à l'image du rapprochement qui s'est opéré entre Lyon et Marseille (actuellement à 1h30 en TGV).
- Le second item est la lutte contre "le tout routier et le tout voiture particulière". D'autres alternatives doivent être trouvées pour pallier aux nuisances essentiellement environnementales produites par ces modes de déplacements. Le développement du ferroutage, le projet TGV ou encore le tramway ont été largement cités par les participants pour leur contribution à régler ce type de problèmes.
- Enfin, le développement des transports en commun apparaît comme une préoccupation majeure et partagée par les participants de cette table ronde. Si le projet tramway représente la colonne vertébrale d'un réseau de transports collectifs organisé, il faut promouvoir une plus grande connexion des modes de déplacements afin d'éviter les ruptures de charge. Un soin particulier doit être apporté au choix des emplacements et au dimensionnement des parcs relais ainsi que des parcs de rabattement. Du développement de l'intermodalité dépend la réussite de l'ensemble du réseau. L'incitation doit également être financière avec la mise en place d'une billettique unique. Les débats ont montré que sur ce thème, le Conseil Régional, le Conseil Général et la Communauté Urbaine agissaient de concert pour rendre opérationnel le plus rapidement possible la mise en service d'un titre intégré (trains, bus, tramway, cars interurbains).

Face à la richesse des débats, ***M. Juppé*** émet le souhait d'annualiser ce type de rencontre. Un rendez-vous est pris fin 2003 – début 2004 pour faire le point sur l'avancée des études.

