

Métropole | Mobilité métropolitaine : les pistes de Vincent Feltesse



En politique, les hasards de calendrier sont rares. Tandis qu'une grève frappe la SNCF depuis ce mardi matin et que la SNCF n'avait prévu d'assurer que la moitié du trafic des TER en région, alors même que l'on a appris fin mars que le syndicat mixte régional des transports, prévu de longue date, serait installé le 4 juin, l'élu socialiste Vincent Feltesse a présenté ce jour un nouveau numéro de ses "cahiers de l'avenir"... sur la question des mobilités sur la métropole bordelaise. À travers son association, Bordeaux Métropole des Quartiers, il esquisse, en quelques propositions, les futures priorités de l'agglomération qui reviendront sans doute sur la table lors des prochaines municipales. On fait le point.

Un système qui a fait son temps

"On ne peut pas continuer de rajouter des bouts de mobilité (...), la politique actuelle a tendance à tirer au maximum les logiques qui ont été mises en place, on le voit avec le tramway. Il me paraît important de repartir sur des choses concrètes et précises". Ce mardi, pas question pour Vincent Feltesse de tirer à boulets rouges sur son principal opposant politique. C'était moins le maire de Bordeaux qui était dans le viseur (ce dernier d'ailleurs n'a pas attendu pour présenter des propositions concrètes pour faire face aux problèmes de mobilité sur la métropole et annoncer un "plan d'urgence transports métropolitains", toujours prévu pour être mis sur la table en avril) qu'une politique d'extension qui, dans le discours, a visiblement fait son temps au sein de la troisième agglomération la plus embouteillée de France dans laquelle 78% des déplacements domicile/travail se font en voiture. Un paradoxe quand on sait les difficultés des habitants pour accéder aux différentes zones d'emplois (comme les [récents travaux de l'A'urba](#) le soulignent) La nouvelle note de conjoncture de Bordeaux Métropole des Quartiers le précise d'ailleurs : "le regard nouveau sur les déplacements collectifs qu'a introduit le succès impressionnant du réseau de tram s'est traduit par un renouveau du centre et de la qualité de vie urbaine, mais sans pouvoir apporter de réponse à la congestion de la rocade et des grands axes d'accès à l'agglomération".

De nombreux projets sont tout de même dans l'air : ligne A du tram prolongée vers l'aéroport pour 2021, projets de BHNS (entre Bordeaux et Saint-Aubin, entre le pont Chaban et le futur pont Simone Weil...), extension des lignes C, ligne D prévue pour être rallongée jusqu'à Saint-Médard... et on ne parle que des projets les plus visibles. La

"quatrième phase de la métropole", comme la nommait fin mars [Michel Labardin](#), vice président en charge des transports et maire de Gradignan, devra aussi compter sur le lancement effectif, en juin, du fameux [syndicat mixte régional des transports](#), dont l'objectif central sera de réunir et de coordonner les différentes autorités organisatrices du réseau régional, notamment par la création d'une billetterie unique (et le tout avec un budget annuel de 1,7 millions d'euros, ce qui fait d'ailleurs dire à l' élu PS qu'il "ne va pas tout résoudre"). Pour les habitants, qu'ils soient conducteurs se déplaçant chaque jour sur une rocade dont la saturation est régulièrement dénoncée ou voyageurs du réseau TBM, toujours plus nombreux au fur et à mesure des [chiffres communiqués](#) par Kéolis, le sujet est plus que central. Du côté des majorités métropolitaines et municipales, le grand raout de "Bordeaux Métropole 2050" aura la lourde charge de matérialiser les attentes, ce qui n'empêche pas l'opposition, incarnée par le futur candidat aux municipales (qui reste d'ailleurs très peu disert sur la question, même si ses ambitions ne sont plus un secret depuis longtemps) Vincent Feltesse, de dégager quelques propositions centrales.

Des idées nouvelles (?)

La rocade bordelaise revient évidemment en tête de liste des sujets politiques mis sur la table par l' élu socialiste. Lui qui dénonce régulièrement une métropole "en surchauffe" reste sur sa propre ligne. Le rapport du Conseil des Orientations des infrastructures, sorti en février dernier, retombait sur la même première solution évoquée par Vincent-Feltesse : continuer le chantier d'extension des voies sur les tronçons manquants, avec une nuance : le potentiel financement des travaux par ASF (en contrepartie d'un allongement de la durée de concession) rendrait possible le maintien de la gratuité, alors même que les idées d'un péage "intelligent" ou réservé aux poids lourds était, quelques mois auparavant, sorti des rangs. La "circulaire" de BMQ, elle, préfère, pour résoudre le problème des poids lourds empruntant la rocade, poser la question d'une création d'éventuelles "zones refuges" pendant les heures de pointe. Enfin, elle préconise une troisième voie dédiée au co-voiturage, un possible bonus co-voiturage pour les salariés, la création d'une voie réservée aux bus express et aux BHNS ou encore la création de parc-relais en extra-rocade la mise en place d'une "desserte prioritaire" pour les grands bassins d'emplois (Mérignac et Pessac en tête). Quant-au péage urbain, pourquoi pas en étudier l'impact... "Vu l'état de la [congestion](#) et de la dégradation, il n'est pas possible de ne pas envisager l'ensemble des solutions. Le plan d'urgence d'avril n'empêche pas que l'on s'y intéresse", souligne Vincent Feltesse.

Reste qu'une grande partie de ces idées n'est pas nouvelle : on peut déjà en trouver des traces dans un conseil de la CUB en... [janvier 2013](#). Quant à la charte des mobilités ayant vu le jour [en 2015](#), "on ne peut pas dire que ça ait débouché sur grand-chose", tranche l' élu, avant d'évoquer l'idée d'un futur RER métropolitain, permettant de potentiellement multiplier les correspondances avec les trams ou bus du réseau actuel ou de "réhabiliter la ligne de ceinture et les voies ferrées vers la presqu'île d'Ambès" tout en "gardant leurs fonctions régionales et de fret". La question de l'aménagement des boulevards en a elle aussi profité pour refaire surface si [un tramway](#) et une piste cyclable avaient déjà été envisagés comme une priorité, l'idée d'en faire le prochain chantier politique de grande ampleur est déjà acté, à droite comme à gauche. Le document édité par BMQ rajoute deux propositions, celles de "créer des voies de circulation à usage variable selon les heures de pointe et les besoins" et de mettre en oeuvre un vaste "plan d'aménagement paysager" et commercial. L'optimisation des transports en commun, elle, semble se dessiner au travers d'une "extension des corridors dédiés pour renforcer la vitesse commerciale", d'une amélioration de la desserte sur la rive-droite ou encore de la création d'interconnexions pour lesquelles Vincent Feltesse donne des exemples concrets : "On pourrait relier le Palais de Justice à Gaviniès sans passer par Mériadeck, ça permettrait de faire moins de changement, de diminuer la saturation et de rendre les trajets en tram plus rapides".

Pour le reste des priorités, on retrouve, en plus du dernier "plan vélo" voté par la métropole, un "plan piétons" (passerelles sur la rocade, escaliers sur les coteaux), encourager le covoiturage ([des incitations](#) devraient voir le jour prochainement), instaurer un "pack mobilité" et mettre en place une politique de stationnement "régulée et coordonnée" (après les remous provoqués par l'extension du stationnement payant au-delà des boulevards, ce discours apparaîtrait presque comme une attaque directe de la politique de la majorité) en ouvrant, par exemple, les parcs relais la nuit ou en mutualisant les parkings d'immeubles de bureaux, de supermarchés lorsque ces derniers sont fermés. Si aucune de ces propositions n'a bénéficié d'une prévision de financement, le budget de Bordeaux Métropole en termes de transports et de mobilité est déjà [l'une de ses enveloppes principales](#). Le champ à couvrir est donc vaste pour l'opposition locale, d'autant que Vincent Feltesse est lui-même en charge d'un rapport rendu dans quelques semaines sur la possibilité d'une [écotaxe régionale](#), sur lequel il n'a d'ailleurs rien dévoilé mais qui pourrait former une première "redevance régionale d'infrastructures" à un niveau régional. Et tout cela sans compter sur la future loi d'orientation sur la mobilité, qui doit être présentée devant le Parlement au printemps où, à une échelle plus métropolitaine, le prochain grand rendez-vous en mai, côté socialiste, des débats sur l'avenir de l'agglomération au sein duquel la question des transports devrait, à coup sûr, revenir à vitesse grand V. En politique, les hasards de calendrier sont rares et à n'en pas douter, le combat des mobilités de demain se jouera (encore) dans les urnes.



Romain Bêteille

Crédit Photo : RB

Publié sur [aqui.fr](#) le 03/04/2018

[Url de cet article](#)

