

## Politique | Des idées de solutions pour fluidifier les déplacements en Gironde



**Le conseil départemental de la Gironde a apporté sa contribution aux Assises nationales de la mobilité, lancées en septembre. Il en résulte un rapport d'une trentaine de pages. La collectivité porte un nouveau projet "sur ces nouvelles mobilités" qui comprend quatre axes : mieux aménager la Gironde en répartissant par exemple l'activité économique sur les territoires, changer les comportements en ayant davantage recours au covoiturage ou en développant l'usage du vélo, innover en développant les usages numériques et inviter les citoyens à participer à ce nouveau modèle.**

La voiture individuelle demeure le mode de déplacement archi dominant en Gironde. Pour changer les habitudes et fluidifier le trafic, les élus départementaux devaient se prononcer lors de la séance plénière des 18 et 19 décembre sur la contribution du Département de la Gironde aux Assises nationales de la mobilité. Il en résulte un rapport d'une trentaine de pages comprenant une centaine de propositions. Quelques chiffres démontrent en effet la prépondérance de la voiture. En Gironde, on enregistre en moyenne 4,7 millions de déplacements chaque jour : 7 % se font en transport en commun, 68 % en voiture, 20 % à pied, 3 % à vélo. La part de la voiture passe à 78 % pour les déplacements domicile-travail : 68 % pour la métropole, 89 % sur la deuxième ceinture de la métropole bordelaise, 86 % reste de la Gironde. 4 à 500 000 girondins fréquentent les routes départementales quotidiennement. Considérant, le modèle actuel à bout de souffle, le Département veut en faire émerger un nouveau dont la philosophie se résume à " un changement des habitudes", comme l'a souligné le président Jean-Luc Gleyze, lors de la présentation du rapport. " Le sujet des mobilités ne se limite pas seulement à l'engorgement quotidien aux heures de pointe de la métropole bordelaise et de la rocade. Le milieu rural rencontre aussi des difficultés de mobilités. Les enjeux ne sont pas les mêmes." Une des solutions passe par un rééquilibrage de l'activité économique des territoires mais aussi par le financement de solutions de transport adapté dans les zones peu denses.

### Changements des comportements

Le projet apparaît ambitieux et comporte quatre axes : un volet aménagement, le changement des comportements, un volet innovation avec le développement d'outils numériques et une part de concertation et de participation des citoyens. Parmi les mesures préconisées, on trouve l'intensification de la pratique du vélo dans les déplacements courts partout en Gironde, le développement des pistes et aménagements cyclables, la modernisation des TER, l'incitation au covoiturage,

les horaires de travail décalés et le télétravail, des voies réservées aux bus et au covoiturage sur la rocade, des parkings de stationnement positionnés en dehors de la rocade, l'interdiction des poids-lourds aux heures de pointe avec parking de délestage en amont. 72 % des usagers de la rocade sont des métropolitains, seuls 8 % sont des camions en transit. "Aucune mesure n'est suffisante à elle seule, il faut en faire cohabiter plusieurs et agir sur plusieurs leviers, précise Jean-Luc Gleyze.

## Et besoins d'infrastructures

La mise en place de ce projet implique de nouvelles infrastructures : pistes cyclables . Le président du Conseil départemental en donne pour exemple le covoiturage. « Nous avons déjà 90 aires et 1 700 places. Beaucoup sont saturées chaque matin. Nous allons en créer 40 supplémentaires d'ici 2022. Car chaque jour, 250 000 véhicules entrent dans le périmètre de la métropole bordelaise. Le taux d'occupation est de 1,2 personne par véhicule en Gironde, et 1,03 personne par voiture pour les déplacements domicile-travail sur la rocade. Notre ambition est de parvenir à 2 personnes par voiture." Un plan de modernisation de la RD1215 est également prévu.



Claude-Hélène Yvard

*Crédit Photo : archives aqui.fr  
Publié sur aqui.fr le 21/12/2017  
[Url de cet article](#)*