

Politique | Mobilités : Nicolas Florian en ordre de marche



Le maire de Bordeaux a tenu ce lundi une conférence de presse au cours de laquelle il a fait plusieurs annonces de projets en cours ou à venir concernant la mobilité de l'agglomération bordelaise, à coup sûr l'un des thèmes centraux de la future campagne pour les municipales. Il y a notamment précisé plusieurs priorités pour améliorer la congestion à Bordeaux : le problème de la congestion automobile, l'amélioration des déplacements doux (il avait déjà évoqué la question, particulièrement sur les boulevards lors d'un grand entretien) et enfin la place du fleuve et de la coopération entre les territoires. On résume l'essentiel des annonces.

Nicolas Florian a ainsi évoqué plusieurs chantiers déjà en cours, dont celui de la rocade et la fin des travaux pour la transformer en deux fois trois voies. Si la fin officielle des travaux pour toutes les portions est toujours annoncée à 2022, l'actuel maire de Bordeaux ne s'interdit pas d'expérimenter une voie de plus, peut-être "dédiée aux covoiturage et au transit" ou aux liaisons de cars express, le tout en abaissant les limitations de vitesse de 70 km/h sur certains tronçons. Rappelons que la [ligne TechnoBus](#) (ou Corol 39) sera la première lors de son lancement en novembre à utiliser la bande d'arrêt d'urgence de la rocade en cas de saturation entre les sorties 12 et 13 (Elle reliera Pessac-Bersol au Haillan-Rostand en passant par l'Aéroparc et l'Aéroport de Mérignac).

L' élu a également évoqué, sans parler d'une éventuelle "[taxe carbone internationale](#)" récemment prônée par le FMI sur laquelle la Région aurait la main, une nécessaire "régulation du transit des poids lourds aux heures de pointe" avec des zones de rétention "en amont et en aval" de la rocade, dans des zones qui sont encore à définir, en concertation avec les territoires concernés. Le maire de Bordeaux a également remis sur le métier la question d'un barreau routier entre Langon et Mussidan et les échangeurs comme "une priorité des travaux à venir" (en citant notamment l'échangeur 26 vers l'A89 (Libourne), les échangeurs 15 et 26 sur l'A63 (Arcachon) et l'échangeur 17 sur l'A62 (Villenave d'Ornon).

Deux et quatre roues

Pour ce qui est des conditions de circulation dans le centre-ville, plusieurs pistes ont été avancées : une "police de la circulation" (idée déjà évoquée lors de [sa rentrée politique](#)), la mise en place d'un "outil de sensibilisation aux bonnes pratiques du partage de la rue" entre les différents modes de déplacement et informer davantage les habitants des travaux de voirie tout en s'assurant de "contrôler la qualité des travaux réalisés par les concessionnaires". Du côté des transports en commun et du réseau TBM en lui-même (dont la congestion, même

pour le vice-président de la métropole délégué aux transports, ne fait plus mystère), le maire de Bordeaux souhaite s'inspirer de [l'expérimentation KE'OP](#) lancée en novembre 2018 sur la métropole bordelaise expérimentant un transport partagé à la demande, palier le retard du BHNS entre la gare Saint-Jean et Saint-Aubin-de-Médoc par un report via les lignes A et D du tram ou encore (de manière plus lointaine) connecter par une nouvelle ligne (tram ou bus) le CHU de Pellegrin au campus universitaire.

À l'entendre, le maire de Bordeaux souhaite aussi faire changer les comportements des usagers de la route, en particulier les voitures individuelles, avec une logique assumée d'incitation plus que de sanction : stations de recharges pour véhicule à hydrogène, stationnement gratuit pour les adeptes du co-voiturage ou des véhicules électriques ou implanter de manière obligatoire des places de parking dédiées au co-voiturage dans les nouvelles constructions "de plus de 70 logements". Enfin, concernant les modes de transports en eux-mêmes, la question de la place du vélo, sans doute aidée par la hausse du nombre d'usagers et leur place grandissante en termes de part modale (15% en centre-ville de Bordeaux) n'a pas été oubliée. L'une des mesures les plus notables, c'est la volonté de doublement du nombre de kilomètres de pistes cyclables d'ici à 2025 (36 kilomètres aujourd'hui) ou la sécurisation des pistes déjà existantes sur les boulevards. L'autoroute du vélo mise en place cours du Maréchal Juin compte bien faire des petits, avec l'idée d'aménager des "super pistes cyclables" sur certains axes, notamment le long des cours et entre la gare et la place de la Victoire. Sur des ambitions moins lointaine, on trouve également la volonté d'améliorer l'aménagement et les équipements de stationnement des vélos (arceaux) en plusieurs endroits, notamment du côté de la gare, des Quinconces ou de la place Stalingrad. Pour fin 2019, il est également prévu des espaces de stationnement pour vélos dans les parkings et sur l'espace public et un renforcement du marquage au sol des pistes. Coût estimé des travaux : vingt millions d'euros.

Fleuve et territoires

En se tournant vers le fleuve et (un peu) vers la rive droite, les propositions ont vu émerger le souhait de deux nouveaux types de navettes fluviales pour renforcer les BatCub : l'une de même capacité et l'autre plus importante (entre 100 et 150 passagers) ainsi que de nouveaux pontons et parkings relais de rabattement (à Bègles, Villenave d'Ornon et Blanquefort). Nicolas Florian a également précisé qu'une étude allait être lancée et un "plan fleuve" présenté prochainement pour une facture chiffrée pour l'instant à 27 millions d'euros. Les travaux du [pont Simone Veil](#) n'ont pas encore repris, mais le maire envisage déjà un nouveau pont reliant Bassens à Bordeaux-Nord, dont l'un des objectifs serait de décongestionner le pont d'Aquitaine et qui pourrait être livré, si la décision est rapide, en même temps que le pont Veil. Enfin, il ne balaie pas d'un revers l'idée d'un téléphérique, évoqué l'an dernier [lors d'une conférence](#) dans le cadre de Bordeaux 2050 par plusieurs maires, notamment de la rive droite (et dernièrement par le maire de Bassens, [Jean-Pierre Turon](#)).

Enfin, l'élu bordelais a accordé une part assez importante de son discours à la "logistique urbaine" et ouvert l'amélioration des transports à un territoire plus vaste que celui de la métropole : aires de livraison (par la route ou le fleuve), nouveaux cars express venant renforcer la première ligne inaugurée il y a peu entre Créon et Bordeaux en ajoutant des lignes vers Lesparre, Libourne, Blaye ou encore Arcachon, une cartographie et un ticket unique à l'échelle départementale (pour rappel, l'agence régionale [Modalis](#) envisage de faire la même chose sur un titre de transport unique à l'échelle régionale) ou encore réactiver le réseau de ceinture en activant, pour de bon cette fois, le RER désormais "girondin". Un dossier sur lequel le futur candidat à sa propre succession n'a bien entendu pas totalement la main (de même que pour la rocade, l'État doit légiférer), il reste encore à établir un schéma définitif avec la SNCF. Si toutes les annonces (qui ressemblaient tout de même beaucoup à la première marche d'un programme électoral pour Nicolas Florian) de cette conférence de presse ne sont pas prévues pour tout de suite, certaines, comme la "police de la circulation" censée réguler le trafic aux heures de pointes ou l'annonce d'un "plan fleuve", sont attendues avant 2020.



Romain Bétéille

*Crédit Photo : [aqui.fr](#)
Publié sur [aqui.fr](#) le 15/10/2019
[Url de cet article](#)*