

Accord franco-chinois sur le Développement Urbain Durable

2^{ème} Forum sur les Transports à Haut Niveau de Service

Shanghai - 10 novembre 2009

Résumé de la contribution de M. Didier CAZABONNE, Adjoint au Maire de Bordeaux, chargé des Relations Internationales

"Projet urbain 2030 et écomobilité à Bordeaux"

De nombreuses villes travaillent à accorder leur passé lointain et leurs ambitieuses perspectives de développement, leur centre historique parfois asphyxié et leurs territoires souvent très hétérogènes. Parmi elles, Bordeaux représente un cas d'école, par sa transformation spectaculaire conduite par son Maire, Alain JUPPÉ, au cours de la première phase de son projet urbain dont l'implantation d'un tramway innovant a été le principal vecteur.

Dans la phase 2 qu'il vient de lancer, intitulée projet urbain Bordeaux 2030, Alain JUPPÉ a choisi de faire de Bordeaux une métropole européenne exemplaire en matière de développement durable.

Le propos de M. Didier CAZABONNE permettra de montrer, dans ce nouveau projet urbain empreint du souci permanent de préserver l'environnement et les ressources énergétiques, comment est abordé la question de la mobilité.

I. Bilan de la phase 1 du projet urbain de Bordeaux 1996-2009

Le projet urbain, conduit de 1996, juste après la première élection d'Alain Juppé comme Maire de Bordeaux, à 2008, avait prioritairement pour but de réduire la fracture sociale, en réinventant les liens entre les différents quartiers de la ville.

Le tramway, transport collectif « modèle d'écologie », qui circule depuis 2003, en a été l'instrument majeur. Le tramway a réduit les distances et permis « d'agrandir la ville ».

En s'installant sur une partie des voies autrefois dévolues aux voitures, le tramway a ramené la circulation automobile à une juste place, encourageant les déplacements doux (vélos, piétons).

Mais, l'un des plus importants effets du tramway a été de générer une réaction en chaîne : rénovation de trottoirs, de façades, de mobilier urbain, de rues, de places, d'espaces verts, mais aussi modification des implantations économiques, universitaires. La technologie de l'alimentation électrique du tramway par le sol (innovation en première mondiale) a permis de respecter et de mettre en valeur les paysages urbains exceptionnels de la ville qui a finalement été classée au patrimoine mondial de l'UNESCO. Tout ce travail réalisé au fil des 45km de voies publiques accueillant le tramway n'aurait pas été possible si Bordeaux avait choisi de se doter d'un métro souterrain. Le choix d'un tramway innovant a très largement contribué à ce que la population voit sous un nouveau jour son patrimoine architectural, et se le réapproprie.

Le succès du tramway de Bordeaux se mesure facilement à son taux de fréquentation qui dépasse tous les objectifs initiaux. Ce qui traduit un changement de comportement profond au sein de la population, avec des personnes qui pourraient très bien continuer à utiliser leur voiture, mais qui ont fait individuellement et librement le choix du transport collectif.

II. La phase 2 du projet urbain 2009-2030

Qu'est-ce qu'une ville durable ? Une ville où tous les habitants pratiquent la « sobriété heureuse » : il ne s'agit pas de revenir péniblement en arrière vers un passé lointain où l'on se déplaçait en calèche. Au contraire, il s'agit d'inventer une société nouvelle qui intègre les nouvelles technologies astucieuses qui aident à éviter les gaspillages. Une ville qui encourage chaque habitant à adopter avec enthousiasme des comportements qui contribuent activement à une réduction des consommations d'énergies. Une ville qui veille à ce que les générations futures trouvent sur son territoire de quoi satisfaire leurs propres besoins.

C'est avant tout dans cette perspective que s'inscrit le nouveau projet urbain voulu par Alain Juppé, qui prévoit notamment de nouveaux quartiers, des « éco-quartiers ».

L'écomobilité est l'épine dorsale de la notion d'éco-quartier. Tout d'abord en équilibrant autant que possible les types de bâtiments construits (logements, entreprises, services publics), de façon à réduire au minimum la nécessité de se déplacer pour les habitants de ces quartiers.

La deuxième clé de l'éco-mobilité consiste à mettre en oeuvre l'intermodalité des déplacements, axée sur :

- l'arrivée des nouveaux TGV qui mettront Bordeaux à 2 heures seulement de Paris et 1 heure de l'Espagne,
- le réseau de tramway qui continuera à s'étendre,
- le réseau de bus fonctionnant au gaz,
- le système « auto-partage » de location ponctuelle de voitures en ville (y compris voitures électriques),
- le système de vélib'.

Sur cette problématique de l'intermodalité, Bordeaux veut être un « laboratoire d'idées ». A ce titre, un plan « écomobilité » est en cours d'élaboration, et devrait être mis en place début 2010. La ville pourrait également accueillir un Salon international du vélo, ayant notamment pour objet d'étudier les possibilités de « vélo du futur », mieux adapté aux nouveaux besoins et utilisations, et plus performant.

Sur l'ensemble de ces démarches et technologies, Bordeaux est particulièrement ouverte à toute coopération avec les collectivités chinoises.