

Entretien du 21 avril 2022
avec Sebastien Dabadie adjoint à la directrice des mobilités
à la métropole de Bordeaux

Q : à Bordeaux où en êtes-vous de la politique « ville apaisée » ?

SB : on en est à ce qui est indiqué dans le dossier [de presse], le programme est fixé sur le mandat avec les échéanciers sur un certain nombre d'actions, il y a eu beaucoup de choses faites très tôt dans le mandat en matière de plan de circulation car c'est des choses qui peuvent être faciles à réaliser et efficaces rapidement mais ça dépend de la façon dont on s'y prend. Pendant des années ces réflexions autour de « *je modifie le plan de circulation pour réduire le transit* » s'étaient conduites avec des phases de concertations, on allait d'ateliers en tables rondes, en workshop, pour au final n'atterrir sur pas grand-chose parce que forcément il y a beaucoup de fantasmes autour des réflexions sur le plan de circulation « *mon trajet va s'allonger d'une ½ heure* » « *il va y avoir 10000 véhicules sous mes fenêtres...* » ça c'est le premier aspect. C'est dur de faire toucher aux gens la réalité de ce que sera leur mode de fonctionnement, ce qu'il auront sous les fenêtres, le deuxième aspect : c'est des sujets qui ne peuvent pas vraiment être consensuels, il y a forcément des perdants dans la modification du plan de circulation... les perdants ne sont pas forcément ceux qu'on croit, ceux qui s'imaginent perdants *in fine* ne sont pas forcément ceux qui le sont une fois qu'on l'a fait... par exemple les commerçants dès qu'on touche au plan de circulation [disent] « *ça va être le drame* » « *je vais perdre toute ma cliente* », eux on sait que dans 95% des cas, c'est pas le cas... ils ne perdent pas d'activité... et donc ce qui a été fait en début de mandat avec cette nouvelle équipe c'est de dire « *on expérimente* » : on réfléchit à la question, on trouve une solution qui paraît adaptée aux enjeux qu'on poursuit... un petit peu de modélisation pour voir s'il faut s'attendre à des effets délétères sur telle ou telle voie, en fonction de ça on ajuste

éventuellement le projet, une fois qu'on a un projet qui apparaît techniquement efficace, on fait juste une réunion d'information, c'est un mauvais moment à passer souvent, mais le discours c'est « *on a étudié, on pense que ça va marcher comme ci comme ça, certes ça va un peu vous allonger les temps de trajet pour aller chez vous mais par contre vous allez avoir beaucoup moins de trafic globalement dans le quartier, vous allez pouvoir développer une vie de quartier etc... et donc on pense que ça va marcher* » mais ce qu'on fait c'est qu'on teste *in situ* avec de la peinture jaune, des panneaux provisoires, et on ouvre une plateforme de concertation un mois après la mise en service parce que dans les premiers jours c'est la panique totale, les gens sont perdus, ils prennent les sens interdits sans forcément que ce soit délibéré mais tout le monde ne voit pas forcément les panneaux dans les premiers jours donc on attend un peu que les choses se rééquilibrent parce que tout le monde va essayer de trouver le bon itinéraire alternatif et au bout d'un mois, on a atteint l'équilibre qui est à peu près stable... et à ce moment-là il y a l'ouverture d'une plateforme (numérique ou courrier) de concertation sur laquelle les gens peuvent venir déposer leur avis et...

Q : et alors ?

Les gens doutent du fait que c'est réversible. Les gens disent « *on sait bien comment ça marche, vous expérimentez mais de toutes façons vous ne reviendrez jamais en arrière* » il se trouve qu'il y a des cas où on est revenu en arrière (un peu)... rue de Bègles par exemple, on l'avait mise à sens unique pour créer un couloir bus/vélo dans l'autre sens... finalement la concertation a montré que ça posait des soucis aux riverains, il y avait des phénomènes de report qui étaient problématiques donc la ville a décidé de revenir partiellement en arrière, au lieu de mettre toute la rue de Bègles à sens unique il n'y en a que la moitié qui est maintenue à sens unique.

Q : et maintenant ?

Ça marche, après ce qui se passe en phase d'expérimentation, il y a des ajustements qui peuvent être fait en continu... quand on constate... on fait des comptages régulièrement pendant l'expérimentation pour voir comment les trafics se reportent et quand on constate qu'il y a une petite rue qui supporte d'un seul coup un trafic disproportionné par rapport à sa taille, on peut prendre une mesure complémentaire sur le sens de circulation pour protéger cette rue... et puis de proche en proche on essaie de boucher les trous.

Q : c'est un peu la méthode « agile » des applications mobiles ?

C'est ça, c'est ce qu'on appelle l'urbanisme tactique, on teste, on s'ajuste et une fois qu'on a trouvé quelque chose qui satisfait l'immense majorité, qui fait râler un minimum de gens, on pérennise... et là après en passant à l'aménagement définitif on peut arriver à faire des choses qui sont... là on n'y est pas encore car on est en phase d'expérimentation... mais après l'aménagement urbain peut tirer parti des aménagements de la circulation.

Q : à ce stade quelle est la chose dont vous êtes content ? Quel aménagement marche le mieux ?

En définitive ils marchent quasiment tous, celui qui avait très bien marché, mais ça ça date de l'ancienne mandature, ça a fait beaucoup parlé mais maintenant personne n'imaginerait revenir en arrière... c'est la fermeture du pont de pierre, le pont historique de Bordeaux... il y a quelques années on a réussi à convaincre Juppé de le fermer pour le réserver aux cyclistes, aux piétons et au tram... ça a un peu grogné les premiers mois mais je vous invite à aller voir ça... c'est incroyable, on entend la Garonne couler... enfin des choses inimaginables du temps où on autorisait les voitures à passer... aujourd'hui sur ce pont... on fait passer plus de gens qu'avant la fermeture à la circulation.

Q : et par où passent les automobilistes ?

Une partie s'est reportée sur le tram et le vélo et après il y a d'autres ponts dans Bordeaux qui permettent d'accueillir ce trafic mais c'est un trafic qui s'est aussi dévié sur la rocade. En définitive ce n'était pas un trafic très important, on était autour de 200-300 véhicules par heure mais c'était tout le temps bouché parce qu'au bout du pont il y a deux lignes de tram qui se croisent... C'était tout le temps bouché mais finalement assez peu de véhicules passaient... mais ça donnait une image catastrophique... il fallait que les piétons et les vélos partagent un tout petit trottoir... donc ça c'est l'opération la plus emblématique en matière de modification de plan de circulation, après des modifications il y en a eu énormément au moment de la création des lignes de tramway. Ça a 20 ans.

Q : et aujourd'hui ?

La mise à sens unique du cours de la Somme qui est efficace et appréciée, de la rue de Pessac, qui a protégée tout un quartier. C'est des choses qui fonctionnent bien. Globalement on a fait chuter le trafic dans Bordeaux... on a entre moins 6 et moins 8% de trafic à l'intérieur des boulevards depuis 2019, qui est l'année de référence (avant covid).

Q : comment incite-t-on le report modal ?

Le levier le plus efficace c'est le stationnement payant, la réglementation du stationnement : dès lors qu'il n'est plus possible de se garer gratuitement pour aller à son travail, le report modal est automatique pour au moins 10% de la population... sur les quartiers qu'on a passé en stationnement payant il y a eu 10% de trafic en moins parce que les gens n'ont pas les moyens de se payer 70€ de stationnement par jour... donc ça c'est le levier le plus important et après c'est contraindre les trajets de sorte qu'il soit plus rapide de venir en vélo ou en bus qu'en voiture et ça, ça vient progressivement. Après il y a plusieurs types de personnes potentiellement touchées par le report modal mais on a une partie de la population qui est sur la

bascule, qui nous dit « *moi je suis prêt à changer mais il n'y pas de piste cyclable* » et ces gens-là quand on leur fait une piste cyclable, un mois après, ils sont sur leurs vélos... c'est ce qu'on a constaté sur les boulevards... où là on a supprimé une voie de circulation d'un bout à l'autre des boulevards... et on a vraiment eu un doublement du nombre de cyclistes... quasiment du jour au lendemain... c'est des gens qui n'attendaient que ça, c'était particulièrement inconfortable de faire du vélo... [donc] sans forcément imposer de la contrainte, le fait d'offrir une infrastructure a fait que ça les a fait basculé... après il y a les plus récalcitrants qu'il faut comme dirait Macron aller « *emmerder* » pour les pousser à basculer... donc c'est le stationnement payant et la complication des trajets... [faire en sorte qu'ils se disent] « *ça devient compliqué de traverser la ville, et les collègues arrivent tout frais et plus rapidement* », et bien au bout d'un moment on se dit « *tiens je vais aller dans un parking relais et faire comme lui...* » Il y a une part d'évaporation aussi... il y a une étude sur l'évaporation... c'est un peu le cas avec le pont de pierre... on n'a pas retrouvé toutes les voitures. Quand on fait la somme de ceux qui ont basculé sur le vélo etc, il y quelques déplacements qui ont disparu mais ça, ça se constate à chaque fois... parce que les gens s'y prennent différemment, il ne vont peut-être pas exactement au même endroit pour faire leurs courses, ils s'ajustent en termes de déplacements professionnels, au lieu de traverser deux fois la Garonne pour aller voir un client, ils regroupent... il y a une petite diminution du nombre de déplacements parce qu'il y a quelques déplacements de convenance aussi, dont on peut se passer... Il y a plein d'études là-dessus, quand il y a des ponts qui se sont effondrés, à Gènes ou aux Etats-Unis, finalement une partie du trafic se volatilise... et ce qu'on sait, le principe de Braess c'est que quand on fait une route nouvelle, on génère du déplacement.

Q : comment prendre en compte le délai de conversion ?

Ça vient vite... une partie de la population est proche de la bascule, il faut juste un petit déclic. Après il y a les récalcitrants qui ne basculeront jamais qui seront prêts à passer deux heures à tourniquoter.

Q : ceux là sont nombreux... car il y a beaucoup de bouchons, pourquoi ces gens-là sont dans leurs voitures ?

Les bouchons (on suit ça avec les données TomTom) les bouchons ne sont pas dans Bordeaux, ils sont en périphérie, et le problème qu'on a et qu'on ne sait pas gérer c'est l'étalement urbain... à mesure qu'on a fait des infrastructures, les gens sont allés de plus en plus loin de la ville et la ville s'est développée aussi au niveau des emplois de plus en plus en périphérie... les gens qui habitent en périphérie qui travaillent en périphérie, ceux-là on ne pourra jamais les attraper en transports en commun... les lignes de bus ne vont pas pouvoir passer dans tous les lotissements et chercher tout le monde et les amener dans toutes les entreprises. Les distances sont trop importantes, il n'y a pas les mêmes densités qu'en ville... en ville comme on a de la densité on a du maillage de transports en commun, on peut se rendre à son travail en changeant une seule fois, en périphérie on ne peut pas... donc là c'est les limites de ce qu'on sait faire donc le report modal en périphérie on n'y arrivera jamais. Alors on essaie de développer... avec le vélo électrique on en attrape un peu mais en périphérie il faut vraiment faire des pistes cyclables détachées de la chaussée, particulièrement sécurisée, ça c'est ce qu'on fait avec un réseau express vélo qui nous permettra d'attirer des gens de périphérie à périphérie... [des gens] qui seront attirés parce qu'ils auront envie de faire de l'exercice et puis parce que ce sera plus rapide... Donc on a des parcs relais qui sont à Villeneuve d'Ornon, à Bègles, et ce qu'on fait c'est qu'on développe (c'est un projet à plusieurs milliards sur quelques années) le RER métropolitain donc il y a tout un travail avec la région et la SNCF pour que les gens montent dans le train, il y a une gare à Saint Médard

d'Eyran, en huit minutes on est en centre-ville et après on fait ce qu'on veut, et il va y avoir un vingtaine de gares dans la métropole, il y en a un certain nombre qui existe, on va en créer d'autres.

Q : et d'ici combien d'années le trafic sera fluide ?

Ah fluide peut-être qu'on ne le sera jamais, il n'y a pas de raison qu'on le soit... aucune ville n'est fluide mais par contre l'objectif c'est que *a minima* l'agglomération puisse se développer avec une augmentation de la population et des emplois avec pas plus de monde dans les bouchons qu'aujourd'hui, en gros que dans l'équilibre général on n'ait pas une aggravation.

Q : vous voulez dire qu'on ne peut jamais vraiment régler les bouchons ?

C'est quasiment une fatalité, sauf crise économique, sauf crise sanitaire, parce que les gens raisonnent avec un budget temps. Ça, ça été démontré dans un paquet d'études : suivant les agglomérations ça varie un peu mais c'est autour de 40 minutes, c'est-à-dire que les gens sont prêts à passer 40 minutes dans les transports pour aller travailler et quand on leur fait une route pour y aller en 30 minutes, ce qui se passe c'est qu'au bout d'un certain temps les gens habitent un peu plus loin pour récupérer ces 10 minutes, pour aller habiter plus loin pour avoir un jardin plus grand, pour être plus près de la plage, donc au final c'est un tonneau percé... donc à partir du moment où on sait que les gens sont prêts à faire 40 minutes de trajet, on va avoir une augmentation du nombre de déplacements, il y a toujours un rééquilibrage qui se fait et si on gagne quelque chose en matière de report modal quelque part, ça va être mangé par des changements de domicile, des entreprises qui vont venir s'implanter là parce qu'on a créé un nouveau bout de voie, donc à la marge ça baisse... mais sur Montpellier j'avais regardé, quand le contournement autoroutier avait été fait, sur l'indice TomTom ça a un peu chuté puis là c'est reparti comme avant.

Q : mais le but c'est de baisser le CO2...

Oui mais déjà si on arrive à maintenir... on a la population qui augmente mais on arrive à maintenir le nombre de kilomètres parcourus et la congestion. Après c'est une vision peut-être un peu négative de la chose... peut-être qu'on va y arriver mais enfin... quand on regarde ce qui se passe sur tous les indices TomTom sur toutes les villes c'est à chaque fois stable, c'est un peu la configuration de la ville qui fait que, et puis les habitudes culturelles... qui ont été prises par les uns et les autres. Dans les petites agglomérations moyennes les gens ne sont pas prêts à faire 50 kilomètres pour aller travailler mais sur des métropoles comme ça c'est 40 minutes « *je suis prêt à faire 40 minutes et du coup je prends un terrain plus grand* ».

Q : on ne peut pas imaginer qu'une culture des transports en commun se mettra en place et remplacera la culture de la voiture ?

On compte sur le RER, c'est le nouvel outil qui va nous permettre de traiter les déplacements de plus longue distance... mais les modélisations ne nous laissent pas penser que ça va bouleverser complètement le fonctionnement de la métropole mais peut-être que notre modélisation n'est pas fiable et qu'il va se passer des choses... il y a tout un tas de phénomènes exogènes qui peuvent venir... on a eu la crise sanitaire mais l'augmentation du prix du gasoil... on a perdu quatre points de congestion en 15 jours. Ça veut dire que ça marche... si on augmente le gasoil les gens covoiturent, prennent le car...

Q : sur le centre-ville, les commerçants sont très en colère car ils perdent du chiffre d'affaires, et pour eux c'est les travaux qui chassent la voiture et leur font perdre la clientèle à fort pouvoir d'achat...

Ce n'est pas ce qui a été constaté à Bordeaux. Bordeaux il y a 20 ans, le samedi et le dimanche il n'y avait pas un chat dans la rue, il n'y avait personne... les gens allaient sur le bassin d'Arcachon, dans les centres commerciaux... le samedi et le dimanche, là, la rue Sainte Catherine, c'est la bousculade... et donc l'attractivité du centre-ville a plutôt

beaucoup augmenté... grâce au fait que c'est plus sympa de se promener à pied maintenant que ça ne l'était avant et il y a une bonne desserte... le niveau de congestion va être le même mais par contre la répartition n'est plus la même, petit à petit, la congestion s'éloigne du centre-ville et par contre le centre-ville ça circule bien... sur les boulevards c'est un peu difficile depuis qu'on a enlevé une file mais ça va s'arranger.

Q : mais ce que disent les commerçants c'est que les gens ne viennent plus...

Il faudrait demander à la CCI mais je pense que ce n'est pas ça qui a été observé... le week-end nos parcs relais sont plus pleins que la semaine... donc il y a bien des gens qui viennent de l'extérieur et puis les centres commerciaux Carrefour Auchan ont un peu perdu de leur attractivité... les grandes surfaces c'est sûr qu'elles perdent de leur activité... je sais pas si les surfaces Conforama, But, perdent de leur activité, parce qu'il n'y a pas l'équivalent en centre-ville, donc celui qui va acheter des meubles il va aller dans ces zones commerciales mais par contre pour l'habillement, clairement, les gens viennent en centre-ville et de plus en plus, à un moment la CDAC, il y avait toute une bataille sur « *est-ce qu'on peut continuer à faire grossir les centres commerciaux en périphérie ?* » il y avait une bataille entre le centre-ville et la périphérie, j'ai l'impression qu'il n'y a plus de dossier. Il n'y a plus de guerre parce qu'on n'entend plus parler d'agrandissement de telle ou telle galerie commerçante.

Q : et s'il devait y avoir des critiques de la politique « ville apaisée », qui seraient-ils ?

C'est toujours les automobilistes qui veulent continuer à venir en voiture et qui n'ont pas envie de basculer... c'est la liberté la voiture soi-disant... et puis parce que « *j'ai un meuble à trimballer* » enfin il y a toujours une bonne excuse mais ça n'a pas fait un tollé la présentation de septembre, il n'y a personne qui monte au créneau

parce que le pli était déjà bien pris depuis les années tram... et les gens ont vu que le centre-ville n'a jamais aussi dynamique qu'au fur et à mesure qu'on rajoutait des contraintes... je pense que ça ne fait pas vraiment débat, ce qui fait débat aujourd'hui c'est la ZFE... prévue fin 2024. Parce que c'est la question de l'équité sociale autour de ce sujet : est-ce qu'on va interdire aux classes populaires qui n'ont pas les moyens de s'acheter un véhicule récent l'accès au centre-ville ? Oui ? Non ? Et comment va faire le boulanger qui doit embaucher avant que les transports en commun soient en service ? Il y a tout un tas de sujets qui sont des vrais sujets... il va y avoir une longue phase de concertation, il va y avoir un certain nombre d'aides qui vont être accordées par l'Etat et puis par la métropole pour aider les gens à changer de véhicule, et puis il y a tout un travail sur les dérogations, on va voir quels sont les métiers qui donnent lieu à une dérogation, est-ce que les véhicules de collection entrent en compte ? Est-ce que les motos sont aussi soumises à la ZFE ? Il y a tout un tas de questions qu'il va falloir traiter dans les deux ans.

Q : si Bordeaux est piéton, il n'y a pas de sujet sur la ZFE

Ça ne sera jamais 100%, aujourd'hui on est à 39%. Les Bordelais se déplacent à 39% en voiture, ce qui est déjà un bon résultat parce qu'on était au-delà de 50%, donc ça c'est les Bordelais mais il y a des gens de l'extérieur qui viennent travailler dans Bordeaux... et pour lesquels les transports en commun ne sont pas adaptés à cause de leurs horaires de travail, à cause de la position de l'emploi qui fait qu'il y aurait trois correspondances pour arriver jusqu'au boulot... les contraintes physiques etc. Mais il n'y a pas de raison, il y a plein de villes qui sont... en France je ne suis pas sûr qu'il y ait des cas qui soient plus apaisés que Bordeaux mais quand on regarde Paris, il n'y a plus beaucoup de voitures dans Paris intramuros. On a encore un peu de marge à Bordeaux... on peut descendre encore, mais bon il y a des villes en Italie, Sienne, où le centre-ville est complètement piéton. Le plan de circulation de Gand (...) où on ne peut plus traverser toute la ville, mais

c'est une série de petites boucles qui fait qu'il n'y a que les riverains qui peuvent avoir un intérêt à circuler dans les rues...

Q : et ça ça ne pose pas de problème à certaines professions comme les infirmières libérales ?

C'est sûr que ça induit des contraintes... après ce qu'on constate sur Bordeaux c'est qu'il commence à avoir beaucoup de professions qui ont basculé sur le vélo... mais vraiment beaucoup, on en voit beaucoup des vélos cargo... la première qui a commencé c'était une esthéticienne, après il y a eu un plombier, mais le plombier a recruté, c'est « mon plombier à vélo », et il y a tout un tas de boîtes, ils appellent ça les « boîtes à vélo » d'ailleurs, qui ont basculé sur le vélo cargo, parce que finalement l'artisan qui a vraiment besoin de son fourgon, il n'y en a pas tant que ça... alors ce qu'ils font, par exemple le plombier, la plupart de ses travaux il a besoin de pas grand-chose, il a tout dans sa caisse, et après quand il a besoin d'un chauffe-eau, il se fait livrer le chauffe-eau... il y a un paquet d'activités comme ça, et les infirmières pourraient tout à fait en ville (mais il y en a d'ailleurs) basculer sur le vélo. C'est sûr qu'il y a des populations qui sont plus réticentes que d'autres, les médecins par exemple étaient réticents même au stationnement payant alors que ça ne doit pas être les populations les plus en difficultés pour payer un abonnement à 15€ par mois mais ils voudraient que ce soient gratuits pour eux... là en l'occurrence c'est de la mauvaise foi, c'est un positionnement politique aussi... on a les avocats aussi qui ont attaqué les arrêtés de stationnement payant en expliquant qu'ils avaient des urgences et qu'il fallait qu'à tout moment ils puissent intervenir en cas d'enfance maltraitée mais enfin c'est uniquement le cas d'un ou deux avocats qui peuvent être convoqués par le tribunal pour faire je ne sais pas trop quoi...

Q : à Montpellier des professions partent sur des zones accessibles en voitures en expliquant que les clients ne viennent plus

C'est parce que c'est des populations qui adorent leurs voitures, ils ont tous des grosses bagnoles, ça a un peu changé avec le tram... on est en train d'essayer de faire basculer l'image du bus sur cette logique-là, c'est-à-dire que le bus c'était pour les classes populaires et on avait que des classes populaires dans le bus. Avec le tram, ce côté un peu plus qualitatif et on a commencé à voir des hommes d'affaires, une clientèle qui est beaucoup plus mixée dans le tram que dans les bus donc on est en train de faire monter en gamme le bus pour que lui ait la même image, que ce ne soit pas dévalorisé et dévalorisant.

Q : comment faire ?

On va passer aux bus électriques, avec un look qui ressemble le plus possible à un tram et qui sera silencieux, parce que le fait que ça fasse un bruit de bétailière, on est mieux dans sa voiture qui ne vibre pas, qui ne fait pas de bruit que dans un bus qui vibre de partout, donc on passe à l'électrique, à quelque chose de plus joli avec une [couleur] très flashy... on va voir ce que ça donne, on va mettre en service la première ligne comme ça début 2024, on y croit. C'est un problème d'image des transports en commun, il ne faut pas généraliser mais les vieux avocats ne se voient pas aller dans un bus, c'est pas conforme à leur standing... un tram à la limite... mais le tram il va pas partout, donc il y a un travail sur l'image. C'est un peu pareil pour le vélo mais c'était plutôt l'effet inverse le vélo. Le vélo avait complètement disparu, il est revenu plutôt par les professions supérieures, donc c'était le truc du bobo avec la petite sacoche... et on avait beaucoup de mal à faire venir les classes plus populaires sur le vélo parce que c'était justement l'inverse, le vélo avait une mauvaise image, ça rappelait le monde ouvrier d'il y a 50 ans et dans Bordeaux maintenant on a tous les profils.

Q : vous ne pensez pas qu'il y a un travail de communication, d'éducation, d'accompagnement, que certaines personnes basculeraient facilement si on leur prenait un peu la main...

C'est sûr, alors on avait imaginé (mais c'est un boulot de dingue) mettre en place un système de conseil en mobilité puis prendre les gens un par un et leur dire « *vous allez d'où où ? Vous savez que si vous y alliez en vélo ce serait 12 minutes ?* » « *ah oui mais il pleut tout le temps* » « *il ne pleut que 5 jours par an et les jours où il pleut vous prenez votre voiture...* » il y a des choses qui se discutent... mais ça coûterait un fric monstre... prendre des gens comme ça pour les amener au contact un par un de toute la population mais ça marcherait... enfin il n'y aurait pas 100% de résultats non plus... parce qu'il y a beaucoup d'images fausses, quand les gens disent « *je ne veux pas arriver tout transpirant au bureau* » je ne suis pas sûr qu'ils y croient... c'est une façon de dire « *je ne change rien* »

Q : mais ces personnes-là c'est des milliers de gens...

Oui on essaie de faire de la communication, c'est les gens de Copenhague qui nous avaient dit que le vélo il fallait le vendre comme du coca : ils nous montraient des grandes campagnes de communication qui montrent le vélo sous un angle très flashy, très positif... mais pas moralisateur pas « *c'est bon pour la santé* » donc ils avaient pris des personnalités de Copenhague, un grand professeur de l'hôpital, ils montraient toutes les professions, mais des gens qui étaient très connus et qu'on voyait à vélo pour montrer que ce n'est pas réservé à tel type de population, là ils sont très en avance là-dessus. Il n'y a pas grand-chose qui empêche de faire du vélo, on a 40% des trajets qui font moins de deux kilomètres donc tous ces trajets devraient pouvoir basculer sur le vélo ou la marche à pied

Q : c'est le principe du Maas, vous en avez développé un ici ?

Oui il y a un calculateur d'itinéraire mais l'idée c'est de développer un Mass plus global d'ici 2023... bon après le système en soi ce n'est pas

ce qui va induire la bascule... ce n'est pas parce que l'application a dit que ça irait plus vite à vélo que les gens vont basculer sur le vélo.

Q : la bascule c'est ce que vous disiez au début, c'est des contraintes financières, de temps...

Oui et puis l'image : donner une image positive de tous les modes de transports alternatifs.

Q : à Montpellier il y a des réticences, soit les personnes n'ont pas encore l'offre de transports disponible, soit ils ont peur dans les transports à cause de l'insécurité, soit ils n'ont pas confiance dans le service public, ils ne veulent compter que sur eux, est-ce qu'il n'y a pas un travail à faire là-dessus : garantir un service minimum même les jours de grève, rassurer les gens...

Oui après les jours de grève... mettre un service minimum mais c'est forcément un service dégradé, après c'est la discussion avec les gens : on peut arriver à démontrer que dans une voiture ils peuvent aussi perdre beaucoup de temps, s'ils crèvent, s'ils tombent en panne, s'il y a un accident sur la rocade... mais ça, à partir du moment où l'on reste dans sa voiture on peut perdre une heure... mais c'est pas pareil que de perdre ½ heure dans un bus, le temps n'a pas la même valeur, c'est ce qu'on dit dans les modélisations de trafic, le temps n'a pas la même valeur suivant à quoi il est consacré : quand on interroge une personne (c'est plus compliqué que ça mais bon) en gros une minute passée dans une voiture, les gens considèrent que ça fait une minute. Une minute à attendre le bus ça fait deux minutes, une minute dans le bus c'est en gros 1'20'', une minute dans le tram c'est plutôt 1'10''... c'est ça qui nous permet après de faire des calculs pour voir quelles vont être les bascules vers tel ou tel mode... et puis dans les bouchons, on a toujours l'impression de passer ½ heure dans les bouchons... il y a des perceptions qui ne sont pas réelles. On a toujours l'impression d'être dans la mauvaise file alors qu'en fait les deux files avancent à la même vitesse mais on ne se rend pas compte... on voit bien ceux qui nous

doublent mais on ne voit pas ceux qu'on double... donc c'est ce phénomène de perception qui influe sur les choix de modes et il faut arriver à prendre les gens par la main en leur disant « *vous savez cette année il va y avoir tant d'accidents sur la rocade qui vont vous faire perdre X heures alors que les grèves dans les transports en commun c'est deux jours par an à tout casser...* » donc il y a beaucoup de fantasmes autour des choix de mobilités mais parce que la voiture c'est la liberté, « *à tout moment je peux faire demi-tour et rentrer chez moi* » « *je peux rester deux heures de plus au boulot...* »

Q : si vous aviez un conseil à donner aux usagers à Montpellier ?

On est quand même sur une tendance générale à la baisse de circulation en ville... donc ça marche... les bouchons se déplacent vers la périphérie, il y en aura toujours des bouchons en périphérie donc il faut plutôt encourager les gens à aller habiter dans les zones denses... parce qu'il y a plus de bouchons mais une part de plus en plus faible de la population qui est coincée dedans... finalement dans les indices de satisfaction (il y avait eu un sondage IFOP) on se rend compte que quand on demande aux gens « *est-ce que vous avez des problèmes de mobilité ?* » finalement les $\frac{3}{4}$ de la population dit « *non ça va, merci* », mais par contre les 25% qui sont dans leurs bagnoles, qui sont vraiment coincés dans les bouchons... eux ils le vivent très très mal, mais il y a une grande partie de la population pour qui la mobilité n'est pas un sujet, ils vont à vélo, à pied, dans le tram qui marche...

Q : et vous faites quoi des 25% restant ?

C'est petit à petit, cette part-là a tendance à diminuer puisqu'à l'échelle de la métropole on est descendu en dessous des 50% de part modal, sur Bordeaux c'est 39% mais sur la métropole c'est 49%. Donc il y a de moins de moins de gens qui sont gênés et les centres-villes sont de plus en plus agréables... il y a de moins de moins de voitures...

Q : je discutais avec un élu écolo d'Aniane, qui me disait que d'ici 50 ans l'idée c'était d'apprendre à moins se déplacer

Oui il y a ça aussi

Q : mais est-ce qu'on peut dire ça aux gens aujourd'hui ? Des gens qui ont l'habitude de bouger, de prendre l'avion, d'être dans une liberté totale, est-ce qu'on peut leur dire que pour que la Terre soit plus verte, il faut arrêter de se déplacer, changer de métier pour éviter les déplacements pendulaires, est-ce qu'on peut leur dire des choses aussi dures que ça ? « *Si tu n'es pas content changes de métier, travaille plus près de chez toi* »

On ne le dit pas mais ce qu'on aimerait organiser c'est des bourses à l'emploi, même à l'échelle d'une entreprise comme par exemple la poste ou l'éducation nationale, des entreprises qui ont plusieurs sites sur un territoire, s'ils lançaient une bourse à l'emploi pour essayer d'opérer des permutations pour que les gens au lieu de rapprocher leur domicile de leur emploi, qu'ils changent d'emploi sans forcément changer d'employeur, au lieu d'aller travailler à la poste qui est à l'autre bout du département, il travaille à la poste en bas de chez eux puisqu'ils ont permuté avec un gars qui... et il y a énormément de gains potentiels là-dedans... mais c'est très compliqué à organiser parce que les personnels pourraient avoir l'impression que c'est l'occasion de supprimer des postes... ou que sais-je... mais il y a un gisement énorme, sans forcément que les gens déménagent, chercher un boulot plus près de chez soi, dans sa propre boîte ou dans une autre... je pense qu'il ne faut pas le dire parce que c'est un message qui est inaudible parce que c'est s'immiscer dans le fonctionnement de la vie des gens... les gens n'aiment pas trop qu'on leurs disent « *t'es pas content...* » mais ça commence à se faire un peu... déjà il y a le télétravail qui est très positif, il faudra voir jusqu'à quand mais il y a des gens qui ne se déplacent plus que deux jours par semaine pour aller travailler donc ça au final c'est un gain... alors le truc c'est que c'est un gain mais va falloir voir quand même parce que ce qui peut se passer c'est que

quelqu'un qui aurait l'autorisation de son employeur de télétravailler quatre jours par semaine et de venir travailler une journée va peut-être remplacer un déplacement de 5 jours X 10 kilomètres = 50 kilomètres, par un déplacement de 1X80 kilomètres, c'est-à-dire peut-être aller habiter à Lacanau du coup... au bord de la mer, et donc au final il fera plus de kilomètres demain qu'aujourd'hui.. bon il va y avoir des effets pervers comme ça mais on peut espérer que globalement on soit gagnant... mais c'est sûr qu'il y a des ajustements à faire.

Q : vous venez comment au bureau vous ?

A vélo, mais moi pour le coup il était hors de question que j'aie trouver un logement qui ne me permette pas d'accéder à vélo à mon emploi, dès le départ... je culpabiliserais de me promener en voiture en ville... mais au-delà de ça c'est en termes de temps passé, je suis chez moi en 10 minutes, ça n'a pas de prix de gagner une heure de temps de vie par jour... parce que ceux qui font le choix d'aller habiter en périphérie pour avoir un jardin de 1000m², qu'est-ce qu'ils en font du jardin de 1000m² ?

Q : Je vais aller voir les commerçants de Bordeaux, parce qu'à Montpellier il y a du monde en ville mais les commerçants le disent : moins 40% de chiffre, je suis en train de monter l'interview d'un poissonnier qui est à moins 40%, pareil pour une bijoutière qui perd sa clientèle à fort pouvoir d'achat... est-ce qu'à Bordeaux je vais entendre la même chose ?

J'en sais rien ça m'intéresserait d'ailleurs que vous me le disiez mais il y a un paquet d'enseignes qui ont fermé, il y a beaucoup de turn-over, ça bascule beaucoup vers de la restauration en centre-ville, sandwicherie...

Q : ça c'est un indicateur

Un indicateur d'activité...

Q : oui mais d'activité beaucoup plus saisonnière, touristique, différente... les gens vivent là où il y a des commerces de proximité... et avec des restaurants ça devient des centre-ville un peu plus touristiques...

Il y a du monde en ville mais ce n'est pas que des touristes, c'est les gens de la ville qui font leur sortie en ville... c'est toujours dur de savoir parce qu'on a eu des commerçants qui se sont plaints quand on a fermé le pont de pierres par exemple « *J'ai perdu 30% !* » « *Donnez-nous votre livre de comptes et puis on va voir* » parce qu'à un moment on s'est dit « *on va voir, on a une commission d'indemnisation* » et il n'a jamais donné son livre de comptes... Je pense que ce n'est plus un sujet ici, il y a des commerçants qui ont râlé sur les modifications de plan de circulation mais c'était un petit bureau de presse qui était dans une petite rue, lui effectivement, et encore, il n'a pas démontré qu'il avait perdu du fric mais il allait y avoir une chute de trafic importante parce que ça allait passer dans la rue d'à côté, peut-être que pour un bureau de tabac qui vend des cigarettes comme c'est un achat d'impulsion, les gens s'arrêtent en passant, c'est pas comme s'acheter des chaussures... donc peut-être qu'il a un peu perdu mais mis à part ça il n'y a pas vraiment de montée au créneau de la ronde des quartiers... je pense qu'ils sont plutôt pour l'amélioration de la qualité de vie du centre-ville.

Q : et pourquoi vous pensez qu'à Montpellier les commerçants réagissent comme ça ?

De toutes façons de base les commerçants ont toujours peur, il ne faut jamais rien changer... mais après une fois que c'est fait il y en a quand même quelques-uns qui finissent par dire « *ah ben tiens ça marche pas mal quand même* » mais de base il ne faut toucher à rien. J'ai en tête la réfection de la place Nansouty, une petite place qui a été refaite, on sent que les commerces ils marchent du feu de dieu... il y a des commerçants manifestement qui marchent mieux qu'avant... il y avait eu un article qui disait que la place revivait. C'était un espèce de nœud

routier à l'époque et là maintenant ils ont tout un parvis piéton... et on a même des gens qui se plaignent parce que ça fait du bruit, il y a des gens qui font la fête...

Q : à Montpellier c'est déjà piéton... là ce qui fait peur et qui inquiète c'est de dire que les gens de l'extérieur pour arriver à Montpellier... c'est un plan en marguerite... en pétales... il y a l'idée qu'on ne pourra plus passer d'un quartier à un autre et ça fait peur à un certain nombre de gens

Après il y a forcément des commerces qui doivent perdre dans des dispositifs comme ça, il y a un peu de casse probablement, mais derrière, ce que ces commerces gagnent c'est une clientèle de proximité, c'est-à-dire, justement si les gens ont une boutique sympa, ils ne vont plus dans les centres commerciaux pour aller acheter leurs godasses... et ce qu'on sait c'est que les cyclistes consomment plus, ils achètent moins de choses mais ils viennent plus souvent donc dans les quartiers où il y a une pratique cyclable les commerces se portent mieux, ils viennent plus souvent comme c'est plus facile... alors que l'automobile c'est un peu plus réfléchi... « *tiens il faut que j'aille en ville* » le cycliste en passant il s'arrête, il prend son truc... les centres-villes se densifient donc c'est de la clientèle supplémentaire qui arrive, parce que si vraiment ça conduisait à une perte des commerces, une désertification des centre-ville, on le verrait à tous les niveaux, on le verrait avec moins de commerces mais aussi moins d'habitants... c'est pas le cas. L'immobilier est horriblement cher, et le risque c'est plutôt d'avoir une gentrification avec les quartiers populaires qui migrent vers les bords... il y a de toutes façons une réhabilitation de logements qui fait que de toutes façons il y a une offre de logements donc ça se densifie donc ces gens-là ils consomment sur place parce que la ville est agréable du coup l'immobilier monte, c'est peut-être un effet pervers... qui est dommage... l'immobilier monte donc c'est des personnes à plus hauts revenus qui viennent donc les commerces ne s'en portent que mieux. C'est pas le but mais il se passe ça aussi

Q : donc pour vous le bilan est plutôt positif sauf les bouchons en périphérie, ça c'est le prochain objectif

Pour ces bouchons je ne pense pas qu'on va réussir à les réduire durablement, on va arriver à stabiliser le truc avec deux choses : le RER métropolitain qui va aller chercher les gens plus loin et on crée des lignes de transports en commun circulaires, quatre circulaires vont être créées avec des bus à 10 minutes, qualitatifs, électriques, on appelle ça des bus express mais c'est des bus tram et alors on n'en n'attend pas des miracles parce que c'est dur d'aller chercher les gens là où ils habitent pour les amener là où ils travaillent sur des secteurs qui sont lâches comme ça mais on espère qu'il va y avoir de la bascule et puis le réseau vélo de périphérie qui devrait aussi attraper du monde et on augmente la capacité de la rocade pour essayer de faire passer aussi un peu plus de voitures mais ça on sait que ça va avoir un effet limité dans le temps... la rocade va être élargie à deux fois trois voies tout le tour. Nous avec les boulevards, on a enlevé une file et la rocade elle a vraiment une fonction de transit, c'est vous votre autoroute. Il n'y a pas d'autre contournement, celui qui part de Paris et qui va en Espagne emprunte la rocade et donc on a une partie de la rocade qui est utilisée par le trafic international... et pour éviter que ça se recharge trop vite ce qu'on va faire avec l'Etat c'est créer des voies de covoiturage sur les grandes pénétrantes pour que les gens covoiturent avant d'arriver sur la rocade, pour éviter que ça se recharge, et pour ça on travaille avec la région, avec l'Etat.

Q : combien d'années pour que les habitudes changent ?

Ça n'arrête pas. Là on a perdu 6% de trafic en intra boulevard, en un an c'est énorme... à ce rythme-là.... Après ça va dépendre de ce qui se passe sur le prix du gasoil, s'il y a une crise économique derrière... enfin toutes choses égales par ailleurs pour ces trajets de périphérie, il n'y a que la congestion qui peut induire la bascule, si c'est plus rapide d'aller en voiture de la périphérie à la périphérie, il n'y a aucune raison pour que les gens changent... c'est pour ça que les voies de covoiturage c'est

pas mal, ça crée un bout de congestion qui encourage les gens à basculer sur du covoiturage et au final on fait passer plus de monde, il y en a toujours qui sont coincés dans les bouchons mais il y a plus de monde qui passe (en comparaison à quand tout le monde était seul dans sa voiture sur trois files).

Q : Donc l'idée c'est une file pour les covoitureurs

Sur l'autoroute A10 il y a trois files de circulation, on va peut-être en prendre une et dire « *celle-là elle n'est que pour ceux qui covoiturent* » donc ça ça marche si les deux autres sont bouchées sinon ça ne sert à rien.

Q : décourager l'autosolisme....

C'est ça. La rentabilité de ce genre de choses c'est énorme pour tout le monde. Les gens font des économies parce qu'ils partagent les frais d'essence, il n'y a pas eu à créer des trains... et au final c'est sûr qu'il y a des problèmes « *je suis en réunion donc il faut que mon covoitureur m'attende...* » en pratique on l'a vu avec le covid, les vraies contraintes n'existent pas tant que ça, on a pu fonctionner en télétravail complet donc celui qui a une réunion tard le soir il peut dire [à son employeur] « *désolé mais il faut que je covoiture il faut que je sois à la maison à 18h par contre je participe en télétravail* »

Q : il faut que tout le monde joue le jeu, même les entreprises

Et elles l'ont fait, toutes les entreprises basculent sur le télétravail, il y a beaucoup plus de souplesse