

●●● Vers une prise en compte des questions de sécurité et de médiation dans l'élaboration du projet

Le désenclavement des quartiers et la lutte contre les exclusions constituent souvent des priorités à associer à un projet de transport dans le cadre d'une opération de renouvellement urbain. Ces objectifs sont parfois l'occasion de penser le projet de son élaboration à sa mise en œuvre.

**Une meilleure prise en compte des temporalités urbaines dans le fonctionnement des services de transport**

Bien que le fonctionnement d'un tel service de transport ne soit pas spécifique aux quartiers inscrits en Politique de la ville, il prend plus largement en compte les déplacements en soirée pour les quartiers d'habitat social éloignés du centre de l'agglomération et de ses services.

- Avec l'arrivée de TEOR, les représentants de la Communauté d'agglomération de Rouen ont

développé un service de transport comprenant de larges amplitudes horaires en soirée : au lieu de cesser à 21 h 30, le service se termine à 23 h 00.

- Le tramway bordelais offre également une très grande amplitude de service puisqu'il fonctionne de 5 h 00 du matin à 1 h 00 du matin. Un réseau de bus de soirée - préexistant à la mise en œuvre du tramway - irrigue également une grande partie de l'agglomération le soir.

**Une démarche de Gestion Urbaine de Proximité initiée dans le cadre du GPV des Hauts de Rouen**

Une démarche expérimentale portée par la ville, en partenariat avec les représentants de la Communauté d'agglomération, des transporteurs et des associations locales, vise à coordonner les actions qui s'inscrivent dans le cadre du GPV des Hauts de Rouen. Plusieurs ateliers thématiques sont organisés, dont l'atelier « Déplacements ».

- la gestion du service : les représentants du service Transport de la Communauté d'agglomération souhaitent également anticiper, dès la phase de projet, les questions de gestion en matière de sécurité et de médiation dans le réseau.

La question des transports est ici étudiée selon deux dimensions complémentaires :

- l'aménagement de l'équipement : bien que le choix d'implantation de la station soit déjà effectué, son intégration paysagère et sa signalétique sont à l'étude;

Qui contacter ?

**ROUEN**  
M. RINCÉ, directeur du service Transport - CAR  
M. FERRIOL, directeur général adjoint en charge de TEOR - CAR  
M. LEVREY, directeur général adjoint de la Famille et de la Politique de la ville - mairie de Rouen  
M. CHAGNAUD, directeur du service Politique de la ville - CAR

**BORDEAUX**  
M. MULLER, directeur du développement et des déplacements - CUB  
M. CHADANSON, directeur d'études du pôle Transport Agence d'urbanisme de Bordeaux  
Mme GELY, directrice d'études du pôle Habitat Agence d'urbanisme de Bordeaux

Des transports collectifs en site propre pour irriguer les différents territoires d'une agglomération



Le tramway à Bordeaux

Les représentants de la Communauté d'agglomération de Rouen (CAR) et de la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB) ont élaboré des projets de déplacements structurants. Ces démarches permettent de réaffirmer l'importance et le rôle des transports en commun dans une agglomération, particulièrement dans les quartiers inscrits en Politique de la ville. Ces expériences témoignent ainsi de la façon dont les représentants des structures intercommunales se saisissent de la question des transports pour élaborer un projet d'agglomération.

●●● Réaffirmer le rôle du transport collectif dans le projet d'agglomération

Les représentants des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de Rouen et de Bordeaux ont souhaité mettre en œuvre une politique de déplacements intégrée à leur projet d'agglomération, qui s'appuie particulièrement sur le développement d'une offre de transport en commun structurante.

- Afin de lutter contre l'étalement urbain, les représentants de la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB) souhaitent réorganiser les pôles d'habitat, d'emploi et de commerce autour des axes de transport collectif. En ce sens, tous les dispositifs territoriaux refondés depuis 1995 ont été pensés en fonction de l'arrivée du tramway. Pour mailler le territoire de l'agglomération, cinq pôles d'échanges et des interconnexions avec les gares de Pessac, Ravezies, Merignac - Arlac doivent être réalisés d'ici 2007.

- Les représentants de la Communauté d'agglomération de Rouen (CAR) ont souhaité renforcer l'attractivité de l'agglomération et développer des transports alternatifs à l'automobile afin de décongestionner le centre de l'agglomération. Ces objectifs se traduisent notamment par la volonté de poursuivre le développement du réseau de transport en commun - après la réalisation du tramway - par l'élaboration du projet TEOR (Transport est-ouest de Rouen). Cette volonté s'illustre également par la mise en œuvre de connexions entre les différents modes de transport (pôles d'échanges, parcs-relais, billettique...).

Plan de Déplacement Urbain de Rouen

Yvon Robert, ancien maire de Rouen : « Si l'on veut donner la priorité aux transports collectifs, il faut diminuer le nombre de voitures en ville. »

**IUD**  
Le programme IUD (Interface Urbanisme et Déplacements) est interministériel. Articulé autour de 10 thèmes d'actions, il est centré sur la nécessité d'une approche transversale embrassant les différents champs des politiques d'urbanisme, de déplacements et d'aménagement du territoire.

**IUD 6**  
Le thème IUD6 vise à mieux prendre en compte la problématique des déplacements dans les démarches politiques de la ville.

Le comité de suivi de ce thème est constitué de la DIV, la DTT, la DGUHC, la DRAST, le GART et l'AMVBF.

**CERTU**  
centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques  
9, rue Juliette Récamier  
69456 Lyon Cedex 06  
Tél. : 04 72 74 58 00  
Fax : 04 72 74 59 00  
www.certu.fr

Contacts Certu :  
Jean-Paul Birchen et  
Nicolas Crossonneau

Rédaction :  
Christophe FOULTIER de  
FORS Recherche Sociale.  
Maquette :  
Catherine RENEAUX, de  
l'Atelier Albert AMAR  
Impression :  
Graphi-Scann

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Certu est illicite (loi du 11 mars 1957). Cette reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

## ●●● Reconfigurer les déplacements et rééquilibrer les territoires

Des PDU au service d'une politique de transport plus cohérente à l'échelle de l'agglomération

Le Plan de déplacements urbains (PDU) de Bordeaux Métropole comme celui de la Communauté d'agglomération de Rouen, approuvés en 2000, expriment la nécessité d'associer les orientations de la loi sur l'air avec les enjeux de rééquilibrage des agglomérations.

- À Bordeaux, le tramway a été inscrit dès 1996 dans un schéma directeur des déplacements urbains communautaires. Par la suite, le PDU de la CUB en a fait son épine dorsale, suivant quelques grands axes stratégiques comme la réduction des nuisances engendrées par les voitures, l'amélioration de l'organisation des transports collectifs, la redéfinition du partage de l'espace public, l'organisation du stationnement et des livraisons...

Qu'il s'agisse de TEOR à Rouen ou du tramway Bordelais, les choix de desserte s'orientent résolument vers les quartiers d'habitats sociaux : il s'agit bien ici de relier les quartiers inscrits en Politique de la ville aux divers équipements et services des agglomérations.

- Le réseau TEOR, qui comprend trois lignes, dessert plus de 150 000 habitants sur 26 km et de nombreux pôles d'activités dont la préfecture, le CHU, le Conseil régional et trois pôles universitaires. Il relie également les Hauts de Rouen - classés en Grand projet de ville - ainsi qu'un quartier de Canteleu classé en ORU (Opération de renouvellement urbain), offrant une meilleure accessibilité aux différents services urbains pour les habitants de ces quartiers.

- Le PDU de l'agglomération rouennaise, quant à lui, prend en compte de manière concomitante la réalisation d'un mode de transport en commun et d'infrastructures de voirie (voies rapides, nouveau pont...), en cherchant plus globalement à « favoriser les implantations d'habitat et d'activités à l'intérieur du périmètre défini par la rocade afin de limiter le nombre des déplacements motorisés et d'augmenter la vitesse des déplacements en transport collectif ».

**Desservir les quartiers d'habitat social : une priorité de la Communauté d'agglomération rouennaise déjà affichée lors de la réalisation du tramway appelé « métro bus »**

*Dans le cadre de la réalisation du métro de l'agglomération rouennaise, le tracé a été élaboré principalement pour irriguer les équipements publics (collèges, écoles, administrations...) et les quartiers d'habitat social. Le métro dessert ainsi la Zone urbaine sensible (ZUS) du Château Blanc à Saint-Étienne-du-Rouvray et celle de Fernand Buisson à Sotteville-lès-Rouen. Une station est également implantée à proximité de la Zone de redynamisation urbaine (ZRU) de Nobel Bozel à Petit-Quévilly.*

- Le tramway bordelais, exploité depuis juillet 2004 avec la mise en service de 3 lignes, permet de « raccrocher » la rive droite - dont les territoires sont assez stigmatisés - au centre de l'agglomération. Le tramway dessert ainsi le Grand projet de ville (GPV) des Hauts de Garonne, une partie du quartier de la Bastide inscrit en Zone franche urbaine (ZFU) et, en rive gauche, les quartiers de Bacalan, de Claveau, du Grand parc et de Saige à Pessac.

**Une consultation des habitants pour améliorer l'offre en transport public à Pessac**

*La Communauté urbaine de Bordeaux a répondu à l'appel à projet de la DIV - DTT Transports publics et intégration urbaine en 1997. Le projet retenu visait à l'amélioration des transports en commun sur cinq sites prioritaires de la Politique de la ville. L'agence d'urbanisme (« l'A' urba ») était maître d'œuvre de la phase d'étude. La consultation menée à Pessac a permis de compléter l'étude technique réalisée par l'opérateur de transport Connex, et d'étayer les divers scénarios d'amélioration de l'offre de transport.*

Des transports en commun pour repenser les déplacements dans les quartiers de la Politique de la ville

## ●●● Renouvellement urbain et politique de déplacements : quelle interface ?

Si le SCoT (nouveau Schéma directeur) de l'agglomération de Bordeaux ou le Contrat d'agglomération de Rouen traduisent une politique de déplacements structurée par une offre nouvelle de transport en commun, les deux projets présentés ont également servi de levier d'action dans le cadre du renouvellement urbain et de référence en matière de politique de l'habitat.

Un levier pour la restructuration des quartiers de la Politique de la ville

Le réseau TEOR est très intégré à la restructuration du GPV des Hauts de Rouen. La ville de Rouen, en partenariat avec la CAR, associe ainsi l'arrivée de TEOR à la transformation des infrastructures de voirie (alignement des façades, redimensionnement des voiries...), à la restructuration des espaces publics et à une politique d'implantation et de restructuration d'équipements (implantation d'une crèche, restructuration du centre commercial...). Des moyens financiers supplémentaires seront ainsi dégagés par la ville de Rouen - qui est maître d'ouvrage hors chaussée - dans le cadre du GPV pour réaménager les couloirs de TEOR de façade à façade.

Une référence pour élaborer une politique de l'habitat cohérente avec le projet de transport

Le Programme local de l'habitat (PLH) de la Communauté Urbaine de Bordeaux - qui intègre les corridors du tramway - fait du projet un élément de répartition de la politique de l'habitat de l'agglomération. Les principes de densification de l'habitat et de restructuration des espaces publics ont été retenus à moins de 500 mètres des couloirs du tramway.

Le projet a également permis d'envisager une diversification de l'offre résidentielle du GPV intercommunal des Hauts de Garonne. Les représentants de l'agence d'urbanisme notent que les promoteurs privés sont aujourd'hui intéressés pour y développer une offre destinée à un public plus aisé.



Source : Communauté d'agglomération de Rouen

**La démarche de projet**

« L'idée, c'est de faire un projet de TCSP au service d'un projet urbain » note le représentant de l'agence d'urbanisme de Bordeaux. Ainsi, le SCoT, le PLH et le PDU ont fait émerger une approche globale du renouvellement urbain dans l'agglomération Bordelaise.