

QUESTIONNAIRE

Les résultats de ce questionnaire feront l'objet d'une communication (non commentée) auprès de nos abonnés, sur les réseaux sociaux, et alimenteront un manifeste national pour l'autopartage piloté par le réseau national Citiz.

L'autopartage étant complémentaire des transports en commun, de la marche et du vélo, nos questions dépassent largement le cadre strict de la voiture en libre-service !

10 questions aux candidats autour de la mobilité et de l'autopartage

#1 – L'autopartage est-il présent dans votre programme ? Si oui pour quels types de mesures ?

BORDEAUX RESPIRE

✓ Oui

- Inclure dans la prochaine délégation de service public (TBM), un service d'autopartage
- Réserver davantage de places à l'autopartage sur les places de stationnement en surface et en ouvrage, dans tous les quartiers de la ville,
- Permettre aux opérateurs d'accéder aux stationnements en ouvrages publics à tarifs préférentiels et permettre l'accès aux parkings des administrations gratuitement.
- Faciliter l'accès aux parking publics des automobilistes en covoiturage et mettre en place un tarif préférentiel,
- Autoriser la circulation sur certaines voies de bus des automobilistes en covoiturage et des voitures en autopartage,
- Dédier une voie de la rocade au covoiturage, à l'autopartage et aux transports en commun en concertation avec l'Etat,
- Encourager l'autopartage pour les déplacements professionnels au sein des administrations et réduire le pool de véhicules de la Ville de Bordeaux et de la Métropole,
- Expérimenter l'intégration de "kilomètres partagés" dans la politique foncière, avec les bailleurs sociaux notamment pour faciliter le remplacement des seconds véhicules : livrer des logements incluant par exemple « 3000 km de mobilité voiture » à effectuer sur une flotte de véhicules partagés, sur une période max de 3 ans soit environ 1000 km / an.

NICOLAS FLORIAN BORDEAUX 2020

✓ Oui

Nous avons prévu d'inciter tous les Bordelais à engager la transition vers des mobilités plus propres. Très concrètement, cela passe par la prise en compte de nouveaux modes de déplacement dans les nouvelles constructions par exemple (emplacements dédiés) et au développement des espaces réservés dans la ville au covoiturage et à l'autopartage.

#2 – Pour deux individus en forme physique comparable, faire 5 km pour aller travailler c’est pour l’un, « évidemment en vélo», pour l’autre « nécessairement en voiture». Or ce n’est pas le même impact en termes d’intérêt général !

Quel type de Maire serez-vous quand il s’agira d’arbitrer entre liberté individuelle et intérêt collectif ?

BORDEAUX RESPIRE

Le choix des individus n’est pas le sujet des élus : « arrêtons de contraindre les Bordelais » !

✓ « La liberté consiste à pouvoir faire tout ce qui ne nuit pas à autrui »... or le dérèglement climatique nuit à tous donc il est dans l’esprit de la Constitution de limiter l’usage de la voiture individuelle

Je refuse d’arbitrer entre liberté individuelle et intérêt général : la science a toujours trouvé une réponse à tout, elle continuera !

Commentaire libre :

--

NICOLAS FLORIAN BORDEAUX 2020

Le choix des individus n’est pas le sujet des élus : « arrêtons de contraindre les Bordelais » !

✓ « La liberté consiste à pouvoir faire tout ce qui ne nuit pas à autrui »... or le dérèglement climatique nuit à tous donc il est dans l’esprit de la Constitution de limiter l’usage de la voiture individuelle

Je refuse d’arbitrer entre liberté individuelle et intérêt général : la science a toujours trouvé une réponse à tout, elle continuera !

Commentaire libre :

--

#3 – Un particulier qui « autopartage » c’est à dire loue sa voiture quelques heures par mois, peut stationner sa voiture comme il le souhaite dans Bordeaux grâce au macaron résident pour 165€/an... pour un impact à peu près nul sur les politiques publiques (démotorisation, gaz à effet de serre etc...) d’après une étude ADEME/6T [<https://www.ademe.fr/enquete-nationale-lautopartage-entre-particuliers-ena4>].

En parallèle, les opérateurs de flottes d’autopartage comme Citiz n’accèdent plus à la voirie depuis 2 ans et doivent se rabattre sur les parkings en ouvrage à des tarifs proches de 1 000€ ttc/an... alors que les études d’impact menées par l’ADEME /6T montrent un impact très significatif de l’activité sur la démotorisation, l’énergie et la baisse d’émission de GES... [<https://www.ademe.fr/enquete-nationale-lautopartage-edition-2019>].

Que proposez-vous pour sortir de cette situation incohérente au regard de nos objectifs climatiques 2030 ?

Réponse libre

BORDEAUX RESPIRE

Augmenter le nombre de places mises à disposition pour les opérateurs de flottes d’autopartage en surface.

Permettre aux opérateurs d’accéder aux stationnements en ouvrages publics à tarifs préférentiels et permettre l’accès aux parkings des administrations gratuitement.

NICOLAS FLORIAN BORDEAUX 2020

Nous avons prévu de faciliter l'accès au stationnement résident et de le rendre plus lisible. Dans cette refonte, il pourrait être envisagé des mesures spécifiques pour l'autopartage.

#4 - Pour vous la baisse de l’usage de la voiture dans Bordeaux Métropole, c’est synonyme de [Hiérarchiser de 1 à 4, du plus important au moins important]:

BORDEAUX RESPIRE

4 Risque...pour la vitalité économique.

2 Opportunité... de favoriser une mobilité douce dans la Métropole.

1 Chance... pour les habitants dans un contexte où les nuisances sonores sont les premières nuisances de proximité.

3 Inutilité... puisque la voiture propre réglera à terme le problème.

Un commentaire complémentaire ?

--

NICOLAS FLORIAN BORDEAUX 2020

- Risque...pour la vitalité économique.

1 Opportunité... de favoriser une mobilité douce dans la Métropole.

2 Chance... pour les habitants dans un contexte où les nuisances sonores sont les premières nuisances de proximité.

- Inutilité... puisque la voiture propre réglera à terme le problème.

Un commentaire complémentaire ?

--

#5 – Quelle phrase s’accorde le mieux d’après vous à la mobilité [Une seule réponse]:

BORDEAUX RESPIRE

- La contrainte ne sert à rien : il faut inciter et convaincre !
- Seule la contrainte est efficace : exemple d’Amsterdam avec le vélo qui a pris de l’essor en contraignant la place de la voiture.
- Les deux sont nécessaires : contraindre tout en proposant de nouvelles alternatives.

Un commentaire complémentaire ?

--

NICOLAS FLORIAN BORDEAUX 2020

- La contrainte ne sert à rien : il faut inciter et convaincre !
- Seule la contrainte est efficace : exemple d’Amsterdam avec le vélo qui a pris de l’essor en contraignant la place de la voiture.
- Les deux sont nécessaires : contraindre tout en proposant de nouvelles alternatives.

Un commentaire complémentaire ?

--

#6 – Le mode de gestion de l’autopartage doit être [Une seule réponse]:

BORDEAUX RESPIRE

- Libre dans une logique de marché : les start-ups savent faire.
- Gérée dans le Délégation de Service Public TBM : les grands groupes de transport ont fait leurs preuves.
- Adaptée au territoire : logique de marché quand c’est viable ; logique d’accompagnement public dans les quartiers moins denses.

Un commentaire complémentaire ?

Nous pensons qu’il est important de démocratiser l’autopartage, il faut donc intégrer cette alternative à la voiture individuelle dans la DSP TBM pour élargir l’offre notamment extraboulevards et dans les Quartiers politique de la Ville.

NICOLAS FLORIAN BORDEAUX 2020

- Libre dans une logique de marché : les start-ups savent faire.
- Gérée dans le Délégation de Service Public TBM : les grands groupes de transport ont fait leurs preuves.
- Adaptée au territoire : logique de marché quand c’est viable ; logique d’accompagnement public dans les quartiers moins denses.

Un commentaire complémentaire ?

Nous n’avons pas de position arrêtée sur ce sujet : c’est une réponse qui doit être apportée au cas par cas, après échange avec les acteurs de la mobilité sur le territoire, en fonction de leurs offres et de leurs besoins.

#7 – En termes de km-voyageur et donc d'émission de carbone, les questions de mobilité se posent davantage sur la Métropole que dans Bordeaux intra-boulevard. Comment travaillerez-vous avec les Maires de la Métropole sur ces questions de mobilité [Une seule réponse] :

BORDEAUX RESPIRE

- Comme aujourd'hui : la co-gestion a fait ses preuves !
- Il faut tout remettre à plat : penser davantage à ceux qui se déplacent dans la Métropole et le Département qu'aux résidents-électeurs.
- D'abord agir pour Bordeaux, chaque commune doit défendre son territoire.
- Autre (précisez) :

Il est indispensable de penser l'intérêt général, ce qui n'empêche pas de travailler pour les Bordelais.e.s notamment sur l'amélioration des modes de déplacements sur la commune. Ex : le réaménagement des boulevards concernera autant les Bordelais.e.s que les habitant.e.s de la Métropole et du Département.

NICOLAS FLORIAN BORDEAUX 2020

- Comme aujourd'hui : la co-gestion a fait ses preuves !
- Il faut tout remettre à plat : penser davantage à ceux qui se déplacent dans la Métropole et le Département qu'aux résidents-électeurs.
- D'abord agir pour Bordeaux, chaque commune doit défendre son territoire.
- Autre (précisez) :

Nous souhaitons engager une réflexion plus large sur la mobilité à l'échelle de l'aire métropolitaine, car les trajets les plus émetteurs sont ceux qui concernent les trajets aire métropolitaine/centre-ville.

Nous avons prévu de travailler avec l'ensemble des acteurs institution-nels du territoire pour créer un réseau de transports adaptés à l'échelle de la .

#8 – En termes de pollution urbaine, et notamment d'émission de particules, la ville dense nécessite des mesures de limitation.

Lesquelles ? [Plusieurs réponses possibles]

BORDEAUX RESPIRE

- ✓ Bordeaux 2025 c'est une ville à 30km/h, au moins sur l'intra-boulevard
- Bordeaux 2025 aura son péage urbain :
 - Basé sur les émission de CO2 des véhicules
 - Basé sur le nombre de personnes par voiture
 - Autre critère :
 - Après les Gilets Jaunes le principe même de péage urbain est mort !
- Bordeaux 2025 c'est zéro stationnement sur voirie à part les véhicules partagés et les usages spécifiques (PMR notamment)
- Bordeaux 2025, une ville réservée aux véhicules électriques !
- ✓ Autre (précisez) :

Bordeaux 2025, c'est une ville avec du stationnement sur voirie mais réduit pour laisser de la place aux mobilités actives notamment.

Il faut permettre la réalisation de pistes cyclables et des trottoirs plus larges, la place sera donc prise sur l'emprise au sol du stationnement en surface. L'objectif est de rééquilibrer l'espace public, 50 % pour les véhicules motorisés, 50 % pour les piétons et les cyclistes.

Nous allons créer des quartiers apaisés avec création de rues à 20km/h où les piétons seront prioritaires

NICOLAS FLORIAN BORDEAUX 2020

- ✓ Bordeaux 2025 c'est une ville à 30km/h, au moins sur l'intra-boulevard
- Bordeaux 2025 aura son péage urbain :
 - Basé sur les émission de CO2 des véhicules
 - Basé sur le nombre de personnes par voiture
 - Autre critère :
 - Après les Gilets Jaunes le principe même de péage urbain est mort !
- Bordeaux 2025 c'est zéro stationnement sur voirie à part les véhicules partagés et les usages spécifiques (PMR notamment)
- Bordeaux 2025, une ville réservée aux véhicules électriques !
- ✓ Autre (précisez) :

Nous avons prévu la limitation à 30 km/h du centre ville.

Nous avons également prévu de porter de 70 à 80% la part modale des déplacements propres : marche à pied, vélo et tramway.

#9 – Citiz a signé le plaidoyer de Vélo-Cité « La Métropole à Vélo ». Et vous l’avez-vous signé ?

BORDEAUX RESPIRE

Oui

Non

Vous engagez-vous à adopter certaines mesures ? Lesquelles ?

Toutes mais avec études sur les aménagements cyclables pour affiner leurs propositions et prioriser la mise en œuvre.

NICOLAS FLORIAN BORDEAUX 2020

Oui

Non

Vous engagez-vous à adopter certaines mesures ? Lesquelles ?

Sécuriser les pistes cyclables, développer les stationnements pour les vélos, ...

**#10 – Avez-vous une question à nous poser ?
(Notre réponse figurera dans le rendu du questionnaire)**

BORDEAUX RESPIRE

Que pensez-vous de l’intégration d’une solution d’autopartage dans la DSP TBM ?

Réponse Citiz Bordeaux :

Le réseau Citiz est le délégataire de la DSP Yélobobile à La Rochelle, une DSP dédiée à l’autopartage électrique.

Sur Bordeaux Métropole, l’intégration d’une solution d’autopartage dans la DSP TBM devrait à notre sens, respecter certains principes :

- D’une part faire l’objet d’un lot « autopartage » spécifique permettant à des opérateurs indépendants de répondre sans répondre à toute la DSP ; sinon le marché serait réservé de fait à quelques grands groupes de transport.

- D’autre part se concentrer sur quelques objectifs difficilement atteignables par des opérateurs seuls : la diffusion de l’autopartage en périphérie, dans les zones moins denses... et la mise en place de tarifs sociaux par exemple

Nous sommes très attachés à notre identité coopérative de Société Coopérative d’Intérêt Collectif : il ne faut pas qu’une éventuelle DSP « écrase », par son formalisme, la dynamique citoyenne de ce type d’initiative.

On peut également imaginer, pour poursuivre ces objectifs qui nécessitent un financement public, le lancement d’Appels à Manifestation d’Intérêt, plus souples qui permettent d’aboutir au même résultat, avec peut-être davantage de souplesse.