

**Démarche de concertation « Bègles-quartiers apaisés »**

**1<sup>ère</sup> réunion du comité opérationnel de la concertation**

**Lundi 27 mai 2013**

**Liste des participants :**

Eliane Aumailley, Olivier Bernard, Camille Bonnin, Isabelle Boudineau, Nadège Briol, Michèle Caubin, Michel Dane, Josiane Dagorne, Françoise Darsaut, Rémi Davout, Jean-Bertrand Drouet, Marie-Anne Gauthier, Pierre Georges, Olivier Goudichaud, Sébastien Jeulin, Michel Mercier, Corinne Oblet, Nathalie Plénard, Jean-Pierre Rieu, Clément Rossignol, Cathy Sajous, Brigitte Tillos.

**Animation :** Christophe Beurois et Mathias Bourrissoux.

## **Introduction**

---

Un tour de table permet à chaque participant de se présenter brièvement et de voir quelles sont les nouvelles personnes qui ont été intégrées au comité. Un rapide échange s'ensuit pour discuter de la constitution définitive du panel des participants à la concertation : aucune objection particulière n'est soulevée par le comité. L'équipe d'animation précise que quelques personnes supplémentaires sont inscrites dans le listing, notamment certains responsables d'établissements scolaires. En fonction de leurs disponibilités, ils pourront éventuellement participer aux phases de discussions ultérieures. Le comité confirme qu'il serait enrichissant de bénéficier de leur point de vue. Les animateurs ouvrent la séance en invitant les participants à consulter le dossier qui leur a été distribué : il a été légèrement remanié et complété en fonction des documents demandés lors de la séance précédente (fiche de synthèse sur les projets bégoris, synthèse sur l'accidentologie).

## **Les objectifs de la réunion et l'ordre du jour**

---

Cette première rencontre du comité opérationnel de la concertation vise deux objectifs :

- Faire émerger les grands enjeux qui doivent faire partie du diagnostic
- A partir de ces enjeux :
  - Faire remonter les besoins d'informations
  - Identifier les points particuliers qui permettront de définir le circuit de la balade en marchant.

Ces points seront abordés en fonction de l'ordre du jour suivant :

- Rappel des objectifs de la concertation et de la méthode
- Echanges en sous-groupes
- Retour en plénière pour présentation des travaux
- Synthèse à chaud des échanges

## **Les grands principes de la démarche**

---

- Construction d'un diagnostic partagé par un groupe restreint d'habitants
- Présentation de ce diagnostic lors d'un forum public
- Approfondissement lors d'une phase d'ateliers publics à l'automne
- Au final, productions de recommandations qui vont constituer le cahier des charges pour d'éventuels projets futurs.

## **Les objectifs assignés au comité opérationnel**

---

### Première phase jusqu'au 8 juillet:

- Consolider la méthode de concertation et accompagner sa mise en œuvre
- Construire un diagnostic partagé
- Présenter le diagnostic partagé aux habitants le 8 juillet

### Seconde phase (septembre-octobre):

- Accompagner la démarche pendant la phase « ateliers »

### En fin de processus :

- Garantir l'objectivité des recommandations produites
- Participer à l'évaluation de la démarche

## **Les prochaines rencontres d'ici l'été**

---

Durant cette première phase de la démarche, on s'attèlera à l'élaboration du diagnostic partagé.

### Rencontre 2 du comité opérationnel :

- Visite sur le terrain puis approfondissement en atelier
- Recours à expertise externe si nécessaire (témoignage, dire d'experts, étude de cas)

### Rencontre 3 du comité opérationnel :

- Approfondissement et formalisation des éléments de diagnostic
- Hiérarchisation des 7 à 8 grands enjeux qui seront soumis à la concertation lors du forum public

### Forum public

- Confronter le travail réalisé au cours des précédentes rencontres à l'avis du grand public
- Compléter le diagnostic urbain partagé
- Hiérarchiser collectivement les enjeux pour aboutir aux trois principaux axes de travail qui seront repris dans le cadre des ateliers publics « quartiers apaisés »

## Les rencontres de l'automne

---

Cette seconde phase qui débutera au mois de septembre consistera en la mise en œuvre d'ateliers publics sur la thématique « quartiers apaisés » (Trois ateliers constitués chacun de deux réunions prenant en charge une ou deux thématiques).

### Cycle 1 : Etape d'information et de discussion sur les enjeux

- Partage de l'information
- Identification et discussion des enjeux relatifs à l'aménagement du quartier

### Cycle 2 : préconisations à partir des enjeux

- Hiérarchisation des enjeux
- Elaboration des préconisations

### Livrable

Suite aux ateliers, un document public contenant l'ensemble des préconisations formulées par les participants sera transmis à la maîtrise d'ouvrage.

## Echanges avec les participants

---

*« Je trouve que l'idée d'organiser un parcours sur site est intéressante mais il faut que tout le monde puisse y assister, y compris les personnes âgées qui participent aux travaux du comité et qui ne peuvent pas se déplacer facilement. Est-ce qu'on pourrait utiliser un triporteur par exemple ? »*

- On va étudier cette possibilité. L'autre objectif, c'est de faire en sorte que le parcours de la balade soit pensé en fonction de cet enjeu. Quel trajet pouvons-nous élaborer dans l'optique d'aller à la rencontrer des personnes qui ne peuvent pas se déplacer, quelque soit le motif.

*« Je pense que certaines dates vont véritablement poser problème. Avec les beaux jours et les indisponibilités de chacun, on peut s'attendre à un éclaircissement progressif des effectifs à partir de la mi-mai. Je pense que ça ira encore sur le mois de juin mais pas sur juillet. Se pose donc la question de la participation des habitants lors du forum public. »*

- Le calendrier n'est effectivement pas idéal mais c'est le seul qui permet de répondre aux contraintes. La phase 1 doit se dérouler entièrement avant les grandes vacances de manière à éviter une longue coupure sans réunions en amont du forum public. En conséquence, cela impose de resserrer les délais.

*« Pourquoi avoir attendu aussi longtemps pour lancer cette démarche de concertation. Elle arrive trop tardivement dans l'année, on sait qu'il est toujours plus difficile de mobiliser les gens à partir du printemps. »*

- Ce n'est pas un choix délibéré mais la conséquence de plusieurs contraintes qui se chevauchent. La CUB souhaitait faire appel à une équipe d'animation expérimentée, ce qui nécessite la passation d'un marché de prestation. Or, les délais de notification des marchés sont toujours un peu longs. Le démarrage de la démarche est donc légèrement décalé, ce qui nous amène à devoir terminer la première phase début juillet.
- Il est rappelé que c'est les membres du comité de la concertation qui mèneront la démarche d'ici l'organisation du forum public de juillet. La mise en œuvre de ce dispositif resserré permet justement de limiter les défections et de créer une dynamique de mobilisation. Cela doit permettre d'avoir une bonne continuité entre les séances et de gagner en efficacité. Par ailleurs, le public pourra toujours participer d'ici le 08 juillet via le site internet de la CUB dédié à la participation. Il sera possible d'accéder aux comptes-rendus des séances et à tous les documents du dossier du participant.

*« Je trouve que la terminologie « quartiers apaisés » ne reflète pas vraiment ce qui devrait être nos préoccupations. De prime abord, ça n'illustre pas la problématique de la circulation. A mon sens, ça fait plus référence aux enjeux de civilité et de sécurité, à la question du vivre-ensemble. »*

- Plusieurs participants font la même remarque. Cette expression génère une sorte de flottement et on gagnerait à éclaircir le vocabulaire et les termes employés. Pour certains, la notion de « mobilité douce » est plus parlante.
- Il est convenu que l'expression « quartiers apaisés » est plutôt de l'ordre du jargon technique et que l'on pourrait être amené à la changer. Par contre, il serait prématuré de le faire maintenant, puisque c'est précisément l'exercice d'élaboration du diagnostic partagé qui nous permettra de cibler ce que l'on souhaite mettre derrière les mots. Pour autant, l'ensemble de nos échanges porteront bien globalement sur les enjeux de circulation et de cohabitation des usages dans l'espace public et non pas sur les problématiques sécuritaires. On peut aussi se référer au glossaire et aux indications ajoutées en fin du dossier du participant : elles ont tendance à éclaircir le champ du débat.
- Si on le souhaite, on pourra modifier la terminologie après le forum de juillet : la façon dont on va afficher le projet dans l'espace public devra-être cohérente et refléter l'expression des réflexions des participants. On se penchera donc sur cette question une fois les grands enjeux ciblés. Cela pourrait aussi faire l'objet d'un questionnement directement auprès des habitants lors du forum.

## Travail en deux sous-groupes

---

### **Consignes**

- Lister les grands enjeux thématiques à approfondir pour élaborer le diagnostic
- Faire remonter les besoins d'informations
- Préparer la balade en marchant en identifiant les points d'arrêts ou de passage
- Attention à bien identifier un rapporteur pour chaque groupe qui présentera les travaux en restitution plénière

## Restitution des réflexions du premier groupe

---

### **La problématique des voies de transit et des effets de shunts dans le quartier**

Les participants du comité sont tous des habitants du secteur. Comment traiter la question de manière objective sans sur-interpréter les perceptions qu'ont les habitants de leur quartier ?

Il faut donc essayer de prendre du recul par rapport aux enjeux de circulation : est-ce qu'il serait pertinent, réaliste et honnête d'empêcher l'accès du quartier aux véhicules de transit ?

En ce sens, l'intérêt général de la collectivité doit primer sur les intérêts particuliers des riverains : même si le quartier à une vocation avant tout résidentielle, l'espace public appartient à tous et les automobilistes doivent y avoir leur place car la contrainte des déplacements pendulaires est une réalité pour bon nombre d'habitants.

En conséquence, il ne faut pas mettre des obstacles pour les entraver et les rendre impossibles mais plutôt essayer de pacifier et fluidifier la circulation.

### **La réappropriation des espaces publics par les piétons**

Les déplacements piétons sont globalement peu/pas sécurisés et les aménagements spécifiques sont quasiment inexistant sur de nombreuses rues. Les gens qui pratiquent la marche dans le quartier sont rares et rien n'est fait pour faciliter leur quotidien. En conséquence, cela accroît la dynamique déjà prégnante de généralisation de l'usage de l'automobile.

Actuellement, malgré le fait que les piétons ne soient pas protégés, le déficit d'aménagement impose aux conducteurs de faire attention. Leur prudence est sollicitée en permanence, le respect du civisme et des codes informels de bonne conduite sont de mise. Comment peut-on aménager les abords de voiries tout en conservant cette spécificité ?

### **Des problèmes de cohabitation qui se posent de manière différente selon les horaires**

Les problèmes de cohabitation entre les différents modes de transport et les conflits d'usages sont plus aigus sur certains horaires, et concernent tout particulièrement le début et la fin de journée. Quels sont les moyens de régulation qui permettraient de mieux gérer la répartition des espaces entre stationnement et cheminements piétons en fonction des différents temps de la journée ?

### **Une réglementation floue et difficile à comprendre**

De manière transversale, la sécurité du quartier ne sera assurée qu'à condition d'avoir une réglementation évidente et compréhensible par tous. Comment donner de la lisibilité à des pratiques qui ne sont pas clairement formalisées et des réglementations qui ne sont pas affichées ?

### **Les documents sollicités pour les prochaines séances**

- Des données précises concernant le comptage routier sur le secteur.
- L'étude élaborée par Hans Kremer entre 2000 et 2001 concernant la mise en œuvre d'un plan cyclable sur la ville de Bègles (extraction de la partie relative au secteur nord-ouest).
- Un Plan de hiérarchisation des voiries.
- Le plan de circulation indiquant le sens des circulations.
- Des informations concernant l'utilisation des lignes de TC sur le quartier. Récupérer auprès de l'opérateur Keolis les données relatives à chacun des arrêts (nombre d'usagers en montée/descente).
- Des données concernant la fréquentation des bornes vélos en libre-service implantées sur le secteur.
- Une extraction de l'enquête Ménages déplacements.

### **Mobilisation d'expertises complémentaires**

- Un représentant de Keolis.
- Une personne du commissariat de police.

## **Restitution des réflexions du second groupe**

---

A la différence du premier groupe, le second a adopté une stratégie de réflexion différente : les échanges sont de l'ordre des premiers constats et du ressenti, plutôt que des enjeux en tant que tel.

### **Déviation d'usages et inconfort des circulations piétonnes**

Pour les piétons, il est impossible de circuler sur les trottoirs car ils sont utilisés pour des usages autres : stationnement des véhicules, paliers des habitations, potelets posés sans autorisations, etc. Alors que les piétons sont souvent contraints à marcher sur les chaussées, celles-ci sont majoritairement en mauvais état et par conséquent très inconfortables pour cet usage.

### **La problématique du stationnement**

Il faudrait mieux cerner ce qui pose véritablement problème et notamment savoir si cela est un souci avant tout pour les habitants ou si cela concerne les personnes extérieures au quartier.

### **La pratique du quartier comme solution de transit**

Les circulations pendulaires sont très significatives sur certains horaires, et on constate des pics de fréquentation sur les plages horaires du matin et du soir. Le reste de la journée est plutôt calme et ne présente pas les mêmes problèmes.

### **La rareté des espaces publics**

Le quartier a une configuration bien spécifique : il y a peu d'espaces de respiration, il n'y a pas beaucoup de verdure. Il n'y a pas tellement d'endroits qui favorisent la convivialité et le vivre-ensemble. Les constructions neuves sont construites sur les anciennes parcelles et les « dents creuses », ce qui accentue cette impression de densité.

### **Un déficit d'aménagement qui génère des perceptions négatives**

Le quartier paraît dangereux pour les vélos en raison des difficultés de cohabitation entre les différents modes de transport et du manque d'aménagements spécifiques.

A certains endroits, ce manque d'aménagements procure aussi des impressions négatives de l'ordre du ressenti : le manque d'éclairage et le déficit d'entretien des espaces attenants aux maisons qui n'ont pas été refaites peuvent-être les facteurs d'un sentiment désagréable de laisser-aller.

### **Mobilisation d'expertises complémentaires**

- Associer les gens qui travaillent dans les établissements scolaires.

## **Synthèse des travaux**

---

Dans l'idée de poser les premiers jalons du diagnostic, plusieurs éléments convergents se dégagent entre les deux groupes, laissant entrevoir des pistes de réflexion que nous pourrons approfondir les séances suivantes. Ce sont donc des hypothèses de travail que nous pourrons rediscuter collectivement. Une fois validées, elles serviront de socle commun pour la structuration du diagnostic partagé.

L'occupation de l'espace public est différente en **fonction des temporalités** et les problèmes ne sont pas constants dans la journée. Il y a donc des **enjeux de flexibilité et de souplesse** sur lesquels il faudra se pencher : les usages peuvent peut-être s'articuler dans la finesse, sans avoir besoin de recourir à des interventions lourdes qui pénaliserait définitivement un type d'usager en particulier.

**D'un point de vue fonctionnel**, il semble donc que l'objectif soit plutôt **d'adapter l'existant pour gagner en fluidité et en sécurité plutôt que de tout remettre en cause**. Encore faut-il cibler les facteurs de complication et voir s'ils sont traitables sans chambouler les modes de régulation informels qui tiennent peu ou prou jusque là.

**D'un point de vue sensible**, la problématique est un peu différente : les participants déplorent le manque d'aménagements conviviaux qui permettraient notamment de se rencontrer et de partager différemment ensemble l'espace public. **Le caractère routier et uniquement fonctionnel des espaces apporte donc aussi des désagréments et des contraintes**, générant par conséquent des besoins des attentes auxquelles il faudra réfléchir.

L'équilibre à trouver dans les aménagements dépendre aussi des **perspectives que l'on peut fixer quant à l'évolution du quartier** : les participants constatent que les respirations urbaines tendent à se raréfier au fur et à mesure que les **changements sociologiques** se font ressentir. Aujourd'hui, ce quartier d'échoppes gagne en densité avec l'installation de nouvelles populations citadines dépendantes de l'automobile. La disparition des interstices urbains accroît la problématique du

stationnement et de la cohabitation entre usagers. Comment considérer cette évolution ? Y-a-t-il encore des marges de manœuvres, des espaces disponibles, des modalités de fonctionnement informelles qui se réguleront automatiquement comme ce fut le cas jusqu'à aujourd'hui ? Au contraire, faut-il intervenir de manière volontariste ? La capacité d'accueil du quartier atteint-elle ses limites ? Bref, l'adaptation à ces changements implique-t-elle des modifications structurelles ou un accompagnement au fil de l'eau ?