

# Démarche de concertation

## « Bègles Quartiers apaisés »

Cahier des recommandations  
émises par les participants





# Sommaire

<b>Eléments d'éclairages en lien avec la démarche</b>	<b>5</b>
Contexte de lancement de la démarche .....	5
L'objet de la concertation .....	5
Rappel concernant la démarche .....	6
Statut du document final .....	7
<b>Présentation du cahier de recommandations</b>	<b>8</b>
Promouvoir un espace urbain de qualité au bénéfice de tous les usagers.....	8
Avertissement concernant notre compréhension du quartier .....	8
<b>Nos recommandations</b>	<b>9</b>
Rééquilibrer les fonctions de la voirie au profit des modes doux .....	9
Faciliter et aménager les déplacements doux.....	10
Organiser et accompagner la cohabitation entre les différents usagers sur l'espace public.....	11
Travailler sur la lisibilité et la sécurité des espaces publics .....	12
Promouvoir une politique de réduction de la dépendance des usagers à l'automobile .....	14
<b>Annexes</b>	<b>16</b>
Composition du comité de la concertation .....	16
Liste complète des participants .....	16
Programme complet des réunions .....	17
Le concept de « Quartiers apaisés » : de quoi parle-t-on ? .....	18
Lexique .....	19

# Eléments d'éclairages en lien avec la démarche

## Contexte de lancement de la démarche

La ville de Bègles souhaite développer progressivement sur l'ensemble de la commune une stratégie d'apaisement de la circulation motorisée et de confort général des déplacements tous modes. Cette réflexion s'inscrit dans le prolongement des politiques mises en place par la ville pour promouvoir le développement durable sur le territoire bégorre, avec la volonté de mener une approche globale et décloisonnée. Plusieurs projets en cours sur le territoire bégorre (extension du réseau de tramway, mise en œuvre de la trame verte et bleue, plan Climat Energie Territorial, etc.) illustrent cette stratégie qui vise à repenser les circulations et promouvoir une politique de quartiers axée sur la qualité résidentielle et la promotion des modes doux.

De son côté, La Communauté urbaine de Bordeaux mène au même moment un travail d'actualisation de ses documents de référence, publiés sous forme de guide, qui fixent les principes de composition et de traitement de l'ensemble des espaces publics. Sachant que ce guide est un outil technique qui s'adresse plus particulièrement aux maîtres d'œuvre privés et publics amenés à concevoir l'espace public urbain, La Cub, souhaite aussi mettre en place des expérimentations citoyennes pour établir des préconisations d'aménagement dans différents quartiers de l'agglomération confrontés à des enjeux de déplacements.

Ces deux démarches vont dans un même sens, et poursuivent l'objectif d'établir au niveau communal et communautaire une politique cohérente qui articule les deux volets « aménagement » et « transport » et qui permette de répondre aux objectifs fixés en matière d'apaisement des circulations et de sécurisation des déplacements des habitants. C'est pourquoi La Cub a décidé d'initier sur la commune de Bègles, et en partenariat avec-elle, une démarche de pacification des voiries d'intérêt local « à vocation relationnelle et de proximité ».

Par ailleurs, cette démarche s'inscrit dans le prolongement des objectifs fixés au travers de la Charte de la participation votée en 2010, La Cub ayant vocation à soutenir les processus participatifs sur les projets qui touchent les communes de son territoire et à mettre en œuvre en partenariats avec les communes des dispositifs de concertation.

La mise en place de cette démarche partenariale répond à cette logique, pour que le traitement de l'espace public fasse l'objet de réflexions partagées, aussi bien avec les habitants qu'avec les concepteurs.

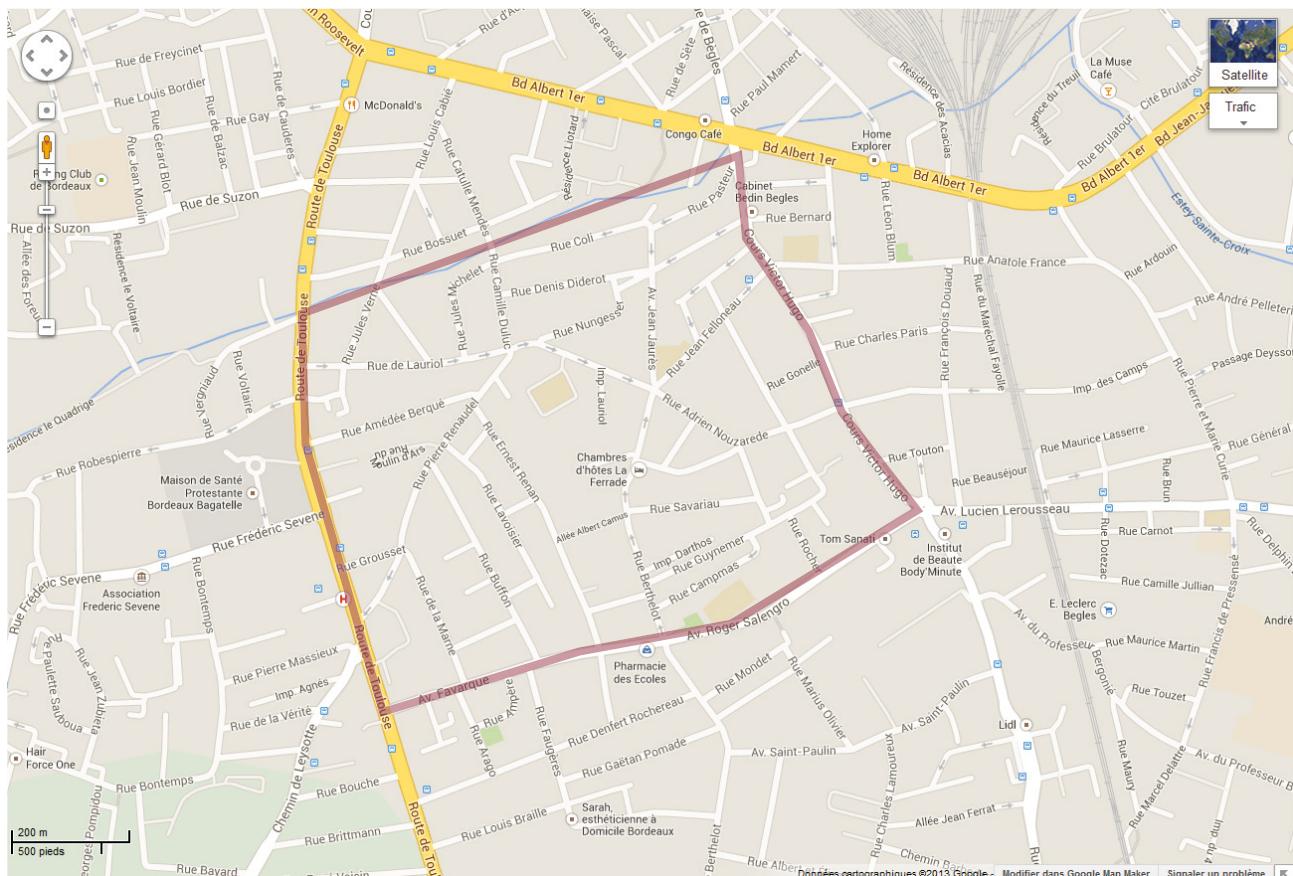
## L'objet de la concertation

La ville de Bègles souhaite travailler sur son territoire à une stratégie d'apaisement de la circulation motorisée pour améliorer le confort et la sécurité de ses espaces publics. Les modes de transport (autos, piétons, vélos, rollers...) doivent en effet mieux cohabiter au sein de ses quartiers résidentiels. Pour ce faire, la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB) l'accompagne dans une démarche pilote de pacification des voiries d'intérêt local « à vocation relationnelle et de proximité ».

Un premier secteur d'intervention a été déterminé, le quartier nord-ouest de la commune, pour que soit mis en œuvre une expérimentation, laissant une large place à la concertation avec pour objectif de formuler des recommandations relatives à la circulation, la vitesse, le stationnement et l'aménagement des espaces publics.

Pour mener cette concertation, la direction territoriale sud de La Cub, qui pilote la démarche pour le compte de la collectivité, a choisi de faire appel à une animation externe pour accompagner la mise en place du dispositif et jouer le rôle de tiers-facilitateur des échanges.

## Périmètre de réflexion soumis à concertation



## Rappel concernant la démarche

Cette démarche de concertation s'est déroulée entre mai et novembre 2013 autour de deux grandes phases successives :

Dans un premier temps (mai à juillet 2013), des habitants ont élaboré un diagnostic partagé pour poser les grands constats d'état des lieux, identifier les principales thématiques à prendre en considération, et les illustrer par un certain nombre d'enjeux ou de cas concrets.

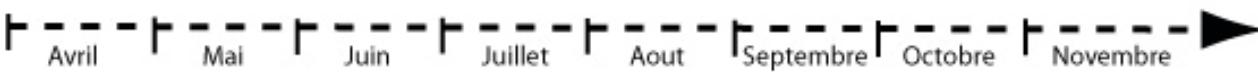
Ce diagnostic partagé a été validé collectivement lors du Forum Public du 08 juillet 2013. Cet événement a aussi permis de hiérarchiser les grandes thématiques que les participants souhaitent approfondir en concertation.

Dans un second temps (septembre à novembre 2013), des ateliers publics ouverts à tous ont été mis en place pour approfondir les thèmes ayant émergé en première phase et élaborer des recommandations.

### REALISATION DU DIAGNOSTIC PARTAGE



### ELABORATION DES PRECONISATIONS



D'un point de vue pratique, La Cub et la ville de Bègles ont proposé de confier à un comité de la concertation, composé d'une trentaine de membres, le soin d'organiser et d'accompagner le lancement de cette réflexion, de manière à alimenter le débat et poser les premiers jalons du diagnostic. Les membres de ce comité de la concertation sont des habitants du quartier qui ont travaillé sur la base du volontariat : l'objectif est bien de mettre en place une logique de travail collaboratif entre citoyens de manière à recueillir leurs constats et échanger sur les pratiques, les usages, les ambiances du quartier en lien avec la notion de « quartiers apaisés ». En toute indépendance, les participants ont mené ce travail d'état des lieux pour alimenter la réflexion en amont du forum public, et ce afin que l'ensemble de la population puisse disposer d'une première matière sur laquelle s'appuyer dès le démarrage de la concertation publique. Le processus a donc été en partie co-construit et validé avec les habitants.

Comme toujours pour ce type de démarche, nous insistons donc sur le fait que la légitimité démocratique du processus est fortement liée à la transparence de la concertation et à l'organisation de son pilotage, qui a en l'occurrence été confié à un comité de la concertation ad hoc. L'application de ce principe permet de nuancer les enjeux relatifs à la représentativité des participants. Néanmoins, précisons que cette question est inhérente à toutes les démarches de concertation et que ce panel de participants n'a pas prétention à être exhaustif. A ce titre, il ne revendique que sa propre reconnaissance et légitimité, sans passer sous silence le fait que la démarche offre la possibilité à d'autres acteurs d'y prendre part de manière volontaire. Ceci étant dit, on remarquera que certains publics sont restés absents du processus (les jeunes principalement), ce que l'on peut regretter dans l'objectif de faire participer le plus largement possible la population.

## Statut du document final

L'objet de cette concertation était d'engager les réflexions autour de la notion de « ville apaisée » à l'échelle du secteur nord-ouest de la ville de Bègles avec ses habitants. Les débats, ancrés territorialement sur le quartier, ont permis de discuter des enjeux les plus saillants en lien avec cette problématique. Les discussions relatives à la cohabitation des usagers sur l'espace public et au partage de la voirie entre les différents modes de déplacements ont permis de traiter tout un ensemble de sujets en lien avec les thématiques de la circulation, de la vitesse, du stationnement, de l'aménagement des espaces publics...

Ce document émane des différentes propositions élaborées en ateliers de travail par les participants. Il s'inscrit dans la logique partenariale mise en place à l'échelle de La Cub, sachant que la charte communautaire vise un niveau de co-construction sur les projets.

C'est un cahier de recommandations, ce qui signifie qu'il fixe des grands principes à destination de la maîtrise d'ouvrage, notamment aux techniciens qui ont en charge la formalisation du programme urbain. Nous nous situons donc en amont des études techniques et du programme urbain opérationnel qui en découlera. Il n'y a bien évidemment pas d'engagement à les mettre en œuvre en totalité mais ce document fixe avant tout des orientations sur lesquelles la maîtrise d'ouvrage pourra s'appuyer pour les futures opérations d'aménagement. La maîtrise d'ouvrage s'engage à les prendre en compte et à les examiner au regard des objectifs politiques et des contraintes techniques et financières qui apparaîtront lors de cette phase d'études opérationnelles. Une réunion de restitution du programme technique se tiendra ultérieurement pour présenter les scénarios possibles en fonction des contraintes.

# Présentation du cahier de recommandations

## Promouvoir un espace urbain de qualité au bénéfice de tous les usagers

La gestion de la circulation et du stationnement dans le quartier s'est toujours opérée au fil de l'eau suivant des pratiques de régulation informelles qui sont encore prépondérantes.

Ce mode de fonctionnement conserve un certain intérêt (souplesse, flexibilité) et il reflète avant tout une identité spécifique à la ville de Bègles que l'on retrouve dans le code de la rue bégorre, ensemble de pratiques non réglementées qui presuppose une bonne connaissance du fonctionnement du quartier mais aussi des principes de courtoisie et de bonne conduite que les usagers appliquent entre eux. C'est un trait fort auquel nous sommes attachés.

Néanmoins, l'application de ce principe au quotidien pose des problèmes, car certaines pratiques permises au cours du temps et/ou admises implicitement ne sont pas conciliables avec les besoins et les attentes de tous les usagers de l'espace public.

La voirie urbaine étant un espace public, elle fait à ce titre l'objet d'enjeux qui parfois s'opposent. L'objectif est de pouvoir concilier les différentes pratiques tout en tenant compte des logiques à l'œuvre sur le quartier, que cela concerne l'appropriation de l'espace faite par les riverains (qui peuvent parfois le concevoir comme une extension de leur domaine privé), les usagers automobilistes (qui le parcourent parfois plus qu'ils ne le vivent, sinon en tant qu'espace de transport) ou encore les usagers piétons et cyclistes (qui par manque d'espaces praticables cohabitent difficilement sur la chaussée).

Nous constatons ainsi que le caractère routier et fonctionnel des espaces est une source de désagréments et de contraintes pour une partie de la population, notamment les usagers piétons et cyclistes qui ne disposent pas d'un confort et d'une sécurité suffisante lors de leurs déplacements. La prédominance de l'automobile a créé un déséquilibre de la fonction de passage et de circulation au détriment du principe d'espace public partagé. Or, il est nécessaire de repenser cette relation : si la fonction première de la rue est bien de circuler et de desservir, elle n'en est pas moins un lieu de vie et de rencontre.

En ce sens, nous pensons que l'intérêt général de la collectivité doit primer sur les intérêts particuliers. Cela signifie que l'espace public appartient à tous, piétons, cyclistes et automobilistes. Même si le quartier a une vocation

avant tout résidentielle, les automobilistes doivent y avoir leur place au même titre que les autres usagers car la contrainte des déplacements pendulaires est une réalité pour bon nombre d'habitants. D'un autre côté, il est essentiel de replacer les piétons et les cyclistes au centre de la réflexion, et de privilégier les aménagements qui génèrent une diversité d'usages et du « vivre ensemble » en facilitant la rencontre entre tous les usagers de l'espace public.

L'objectif est donc de promouvoir une véritable culture citadine de partage de la voirie tenant compte de l'évolution des pratiques de l'espace public et considérant les préoccupations des uns et des autres. Et ce dans l'optique d'assurer une bonne harmonie entre les différents usages.

## Avertissement concernant notre compréhension du quartier

D'un point de vue géographique, notre quartier s'inscrit dans un environnement particulier qui nous impose de prendre en compte les enjeux des territoires adjacents, notamment en se référant à l'échelon intercommunal. La question des limites du périmètre de réflexion s'est posée à plusieurs reprises. De manière à bien prendre en compte l'emboîtement des échelles, nous avons parfois noté que certains points mériteraient d'être approfondis et débattus à un niveau plus large.

Néanmoins, nous avons rapidement convenu que ce quartier présente des caractéristiques qui sont autant de traits particuliers constitutifs de l'identité de notre espace urbain. Et cette démarche de concertation nous a permis de décoder les enjeux propres à notre espace de vie, de manière à mieux connaître ces problématiques spécifiques qui contraignent les possibles.

Nous constatons, de manière non exhaustive, que plusieurs particularités sont à prendre en compte : citons notamment l'étroitesse des rues, la disposition du bâti qui contraint les espaces publics, la présence d'équipements publics pour lesquels l'accès doit être facilité, les changements quant à la structure sociologique des foyers, la densification de l'habitat (de par la surélévation des échoppes), la prégnance des trafics de transit internes et externes au quartier, l'importance des temporalités, etc. Prises dans leur ensemble, elles livrent des clefs de compréhension et permettent d'avoir une lecture globale des enjeux les plus prégnants. C'est en se focalisant sur ces aspects, donc sans se départir d'une approche fine du territoire, que nous avons pu aboutir au présent document.

# Nos recommandations

## Rééquilibrer les fonctions de la voirie au profit des modes doux

### Répondre à l'objectif de pacification des circulations dans un souci de cohérence globale des aménagements

L'objectif premier est bien d'adopter un principe de cohabitation entre piétons, vélos et voitures sur l'ensemble des rues, qu'elles soient de transit ou de rencontre.

Pour autant, on n'atteindra cette ambition que si l'on prête une attention au contexte et au territoire : ce n'est pas un principe que l'on peut appliquer de manière uniforme.

Au regard des implications globales que peut avoir un aménagement, il est nécessaire de mettre en place un principe d'action cohérent et notamment de poursuivre les réflexions en croisant les différentes échelles, de manière à articuler les problématiques les unes aux autres.?

Suivant ce principe, Il est important que les futurs aménagements favorisent l'apaisement et la cohabitation des différents usagers sur l'ensemble du secteur concerné et qu'ils ne reportent pas les problèmes sur d'autres rues adjacentes. Les futurs aménagements doivent avoir un effet positif pour l'ensemble du quartier. Il s'agit donc d'apaiser la circulation de transit sur les voiries structurantes inter-quartier tout en facilitant les déplacements internes au quartier.

Il faudra s'assurer que les aménagements proposés permettent bien de répondre à l'ensemble des objectifs poursuivis en vue de l'apaisement de la circulation dans le quartier, notamment qu'il n'y ait pas d'incompatibilité entre les différentes solutions envisagées à l'échelle d'un périmètre élargi.

On veillera aussi à ce que les aménagements proposés soient compatibles avec la pratique du vélo et que la mise en place des chicanes ou d'écluses n'accroisse pas la dangerosité des déplacements pour les cyclistes.

### S'appuyer sur l'existant pour concevoir la mobilité de demain

La physionomie particulière du quartier (que cela concerne la morphologie des rues ou les spécificités typologiques de l'habitat) et les évolutions sociologiques de la population (nouveaux comportements) engendrent des contraintes qu'il faut prendre en compte dans les réflexions, de manière à changer notre manière de concevoir la mobilité dans le quartier sans pour autant faire table rase de l'existant.?

Dans cette logique, le schéma de hiérarchisation des voies est un élément fondamental sur lequel s'appuyer car il permet de distinguer les voiries structurantes à l'échelle intercommunale, les voiries inter-quartiers, les rues de transit internes au quartier et les voies de desserte à vocation de proximité.

Suivant cette typologie, nous constatons que les rues du quartier soulèvent des problématiques différentes selon que l'on parle des rues de transit ou de rencontre et qu'elles sont soumises à des charges différentes en fonction des heures de la journée.

Il est nécessaire d'opérer cette distinction, et de repartir des principales fonctionnalités propres à chaque rue, pour trouver au cas par cas des solutions adaptées.?

Nous recommandons de suivre cette logique en vue de répondre aux besoins et aux attentes qui sont exprimées tout au long du document.

Ce travail permettra d'identifier quels sont les leviers à actionner, et ce en fonction des particularités propres à chaque voie, de leur insertion au sein du réseau de voirie et des répercussions que cela implique à une échelle élargie.

Ceci permettra aussi de mieux cibler les freins, notamment en prêtant attention aux implications que cela génère concernant le système actuellement en vigueur, qui fonctionne principalement sur des modes de régulation informels.

## Faciliter et aménager les déplacements doux

---

### Aménager à l'échelle du quartier des cheminements confortables et sécurisés pour les piétons et les cyclistes

Nous constatons que les usagers piétons et cyclistes circulent difficilement dans le quartier. Les piétons sont souvent obligés d'emprunter la chaussée car de nombreuses rues n'offrent pas de trottoirs dignes de ce nom (à cause notamment des nombreux encombrants qui font obstacles) et que certains secteurs du quartier en sont totalement dépourvus. Par ailleurs, les contre-sens cyclables engendrent d'autres problèmes et accentuent le sentiment de dangerosité (parce qu'ils sont inadaptés au dimensionnement des voiries et qu'ils suscitent des comportements contraires au code de la route).?

Nous considérons que la pratique de la marche et le développement des déplacements modes doux ne seront encouragés que si les cheminements piétons et cyclistes prévus à cet effet sont matérialisés et sécurisés. Nous estimons aussi que cet objectif ne peut-être atteint que si le quartier dispose à terme d'un maillage cohérent de cheminements.?

Par conséquent, nous recommandons d'aménager une continuité de cheminements « modes doux » sécurisés qui permettent de mailler les différentes polarités du quartier et de rejoindre en priorité les établissements scolaires.

Compte-tenu des contraintes existantes sur certaines sections de rues, nous estimons qu'il n'est pas nécessaire d'aménager des trottoirs de chaque côté de la voirie si cela n'est pas possible d'un point de vue technique. Cependant, il est fondamental de pouvoir disposer à minima d'un trottoir praticable de manière confortable sur chaque rue.

Nous souhaitons que les réflexions concernant la place du complexe Langevin dans le schéma de déplacements doux soient approfondies, de manière à étudier la possibilité d'aménager des circulations douces à l'intérieur du complexe, ce qui en outre participerait à son appropriation par les habitants du quartier.

### Développer les espaces de voirie partagée

Un certain nombre de voies à l'échelle du quartier sont utilisées pour une circulation de transit interne au quartier ou à un usage de desserte. Nous constatons que les problématiques y sont moins prégnantes que sur d'autres axes et que les aménagements lourds ne sont pas forcément nécessaires pour répondre à l'objectif d'amélioration de la cohabitation entre piétons, cycles et véhicules. Nous considérons que les problèmes de stationnement, de circulation et de dangerosité sont concentrés sur certains horaires et qu'il est possible de faciliter les déplacements doux sans remettre totalement en cause les modes de régulation existants.?

Sachant que les solutions à mettre en œuvre devront tenir compte des enjeux de souplesse des aménagements et des différentes temporalités, nous considérons que cette vocation de circulation de proximité peut-être conciliable avec un objectif de partage de la voirie.?

Nous demandons à ce que les études à venir identifient plus précisément les rues à vocation de proximité et de rencontre sur lesquelles les piétons et les vélos doivent être prioritaires.

En conséquence, on pourra aménager certaines sections des rues à vocation de desserte de proximité en zones de rencontre, notamment lorsqu'il n'est pas possible de matérialiser les cheminements doux.

Par ailleurs, nous souhaitons que les études techniques approfondissent le sujet en considérant que le stationnement peut-être un moyen pour inciter les conducteurs à réduire leur vitesse dans les rues de desserte, notamment sur les rues Buffon et Renan (qui ont la spécificité d'être à la fois des voiries de transit internes au quartier et des rues de proximité à vocation de desserte).

# Organiser et accompagner la cohabitation entre les différents usagers sur l'espace public

## Abaïsser la vitesse sur les axes de transit pour qu'ils répondent aux objectifs de cohabitation entre les différents usagers

Nous considérons que la vitesse est souvent excessive sur les axes structurants alors même que ces voies sont fréquentées par une diversité d'usagers automobilistes, qui ne sont pas toujours conscients des précautions à adopter pour circuler dans le quartier. Nous estimons ainsi que ces rues n'offrent pas de garanties de sécurité pour le déplacement des usagers piétons et cyclistes, d'autant plus que les aménagements adaptés à leur attention y sont rares.?

Nous pensons qu'il est nécessaire d'aménager différemment les rues de manière à répondre à l'objectif de sécurisation des déplacements. A cet égard, nous estimons que les enjeux de partage de la voirie et de visibilité influent indirectement sur la question de la vitesse, et qu'il est nécessaire d'envisager différentes pistes d'aménagement pour atteindre ce but.?

De ce fait, nous recommandons que plusieurs pistes soient étudiées en fonction des problèmes propres à chaque section de voie : la manière d'abaisser globalement la vitesse de circulation dans le quartier dépendra des spécificités propres à chaque rue et des préconisations qui en découlent.

Nous estimons que les rues de transit pourront conserver leur fonction d'axes structurants mais qu'elles devront faire l'objet d'une intervention adaptée pour que la vitesse y soit inférieure à 50km/h. Il faudra néanmoins éviter de congestionner le trafic (viser une circulation à basse vitesse mais constante le long de l'axe), et ce dans l'optique de pouvoir développer les modes doux aux abords et sur les voiries alentour.

Ainsi, nous recommandons que soit envisagé le passage en zone 30 des axes de transit problématiques qui seront répertoriés à l'échelle du quartier après approfondissement des études techniques. A ce jour, nous considérons que ces axes de transit inter-quartiers et internes au quartier sont constitués par les axes Farvarque, Lauriol, Renaudel, Salengro, Berthelot, Berque, Felloneau, Diderot, Duluc, Coli et Pasteur<sup>1</sup>. Les rues Renan et Buffon ont la particularité d'être tout à la fois des axes de transit et des voiries de desserte. Les études techniques devront prendre en compte cette ébauche de liste, et éventuellement la compléter si cela est nécessaire.

1. Nous constatons que les axes Farvarque et Salengro ont cependant un statut particulier lié au fait qu'ils marquent la limite du périmètre arrêté en début de concertation. En tant que frontières, nous avons tenu à les prendre en compte dans nos réflexions.

Nous souhaitons que soit étudiée la possibilité d'implanter des aménagements « durs » en complément de la signalétique (tels les écluses et le stationnement en chicane) pour obliger les conducteurs à maintenir une vitesse modérée. Il s'agit ainsi de limiter les trop longues sections sans aménagements spécifiques car elles sont propices à une reprise de la vitesse.

Nous souhaiterions aussi que soient favorisés les aménagements de voies en sens unique et/ou la modification du sens de circulation sur certaines rues s'il s'avère que c'est un moyen efficace pour pacifier la circulation.

## Encadrer le stationnement

Nous constatons une augmentation des problèmes générés par le stationnement et la multiplication des voitures ventouses dans le quartier. Le stationnement n'étant pas clairement encadré, la problématique se régule au quotidien de manière informelle, ce qui n'est pas sans occasionner des dysfonctionnements contraignants pour les habitants et les usagers, qu'ils soient automobilistes ou piétons. Il ne faut pas négliger le besoin de stationnement et les difficultés qui existent actuellement le soir et le weekend pour se garer mais on ne peut pas accepter pour autant qu'un déséquilibre s'opère au détriment des autres usagers utilisateurs de l'espace public. Le problème est néanmoins complexe, sachant que l'on manque d'espaces disponibles à l'échelle du quartier pour envisager l'aménagement de nouveaux parkings.?

Partant de là, les réflexions sur le stationnement revêtent plusieurs aspects : il faut tout d'abord envisager différents types de stationnement en fonction des problématiques propres à chaque rue. Il faut aussi penser cette question en lien avec le sujet de l'Intermodalité, au niveau global. Par ailleurs il est essentiel que le stationnement permette de réduire la dangerosité, notamment en favorisant l'abaissement de la vitesse de circulation des véhicules.?

Au regard de ces enjeux, les futurs aménagements doivent répondre au besoin de réorganisation de l'offre de stationnement, via notamment la rationalisation des espaces existants. Pour ce faire, nous recommandons d'une manière générale :

- La suppression du principe de stationnement alterné bimensuel.
- L'utilisation du stationnement pour casser les vitesses des véhicules.
- La promotion des actions pédagogiques, en comptant sur l'initiative individuelle mais aussi en développant les actions menées à l'initiative de la collectivité.

Et nous estimons aussi plus particulièrement :

- Que le principe du stationnement en chicane permet de conserver une offre de places de stationnement tout en répondant aux objectifs que sont la réduction de la vitesse de circulation des véhicules et l'aménagement de continuités douces.

- Que la mise en place de sens uniques présente l'avantage de pouvoir offrir du stationnement latéral en bordure de voirie. A ce titre, c'est un principe d'aménagement qui devra être privilégié dès lors qu'il ne remet pas en cause les grands objectifs que sont la sécurisation des déplacements doux, la baisse de la vitesse et l'apaisement des circulations dans le quartier.
- Qu'il est nécessaire d'aménager quelques places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite.

En complément de ces grandes recommandations et points d'attentions, précisons que le principe de réduction de l'offre de stationnement fait l'objet de désaccords entre les participants. De ce fait, les études techniques devront envisager plusieurs hypothèses et donc aboutir à différents scénarios, contrastés à partir des grandes caractéristiques que sont la sécurité des déplacements, la vitesse, l'offre alternative de services à la mobilité, etc. Et ce afin de pouvoir comparer chaque scénario d'offre de stationnement au regard des avantages/inconvénients qui en découlent et sachant que le principe d'apaisement reste la préoccupation majeure des participants.

## Pacifier la rue Renaudel

Nous avons vu que les axes de transit sont sujets à des problématiques spécifiques et que certaines voies bien identifiées, notamment les rues Berque et Renaudel, concentrent une majorité des dysfonctionnements lourds. Nous savons par ailleurs que cette voirie est fortement empruntée par les usagers automobilistes et qu'elle génère un trafic de transit inter-quartiers. ?

Compte-tenu des enjeux que soulèvent cette rue au regard des problèmes de circulation, de partage de l'espace public et de sécurisation des déplacements, qu'ils soient relatifs aux piétons, aux cyclistes ou aux véhicules, nous estimons que plusieurs facteurs sont à prendre en compte si l'on souhaite traiter ces enjeux et que les problématiques de l'encombrement, de la visibilité, de la surcharge du trafic et du dimensionnement des voies sont fondamentales. Tout ceci ayant tendance à démontrer que les réponses à apporter sont complexes car elles touchent à des fonctionnalités structurelles. De ce fait, nous considérons qu'il faudra traiter les problèmes à une échelle élargie et envisager la mise en œuvre d'aménagements conséquents pour répondre aux objectifs de cohabitation de l'espace public. ?

Nous recommandons que les études techniques portant sur le traitement de la rue Renaudel soient approfondies. Nous souhaitons que soit étudiée la faisabilité opérationnelle de deux scénarios, l'un portant sur l'aménagement d'un cheminement « modes doux » continu sur l'ensemble de la rue Renaudel, l'autre préconisant un traitement différencié par séquences. Dans cette optique, nous considérons que le passage à sens unique de certaines sections de rues peut-être un outil au service des deux scénarios.

## Travailler sur la lisibilité et la sécurité des espaces publics

### Sécuriser les déplacements piétons et cyclistes

Nous constatons que la réglementation officielle appliquée à l'échelle du quartier est globalement inadaptée aux spécificités de nos rues qui sont étroites, offrent peu de dégagements aux intersections et ne procurent pas une bonne visibilité. Nous identifions plusieurs points durs à l'échelle du quartier qui nécessitent une attention particulière. ?

Il serait important d'approfondir les études techniques au cas par cas afin de proposer des aménagements complémentaires adéquats qui permettront de mieux protéger les déplacements piétons et cyclistes en ces endroits sensibles. ?

En ce sens, nous recommandons de traiter tout particulièrement les lieux de polarité qui concentrent plusieurs facteurs de risque, tels que les abords des établissements scolaires et le complexe Langevin.

Plus particulièrement, nous recommandons :

- Aux endroits identifiés comme « dangereux », d'implanter des barrières pour canaliser les déplacements et protéger les piétons.
- De protéger les sorties piétonnes qui ne sont pas signalées actuellement, au niveau du complexe Langevin mais aussi au débouché de l'allée Camus.
- De sécuriser le carrefour au croisement des rues Lauriol, Felloneau et de l'avenue Jaurès.

## Améliorer la co-visibilité piétons/cyclistes / conducteurs aux points de traversées

Les rues du quartier manquent globalement de lisibilité, un élément pourtant fondamental dans l'optique de sécuriser les déplacements des usagers piétons et cyclistes qui sont les plus vulnérables sur l'espace public.

Nous notons notamment que les traversées piétonnes manquent parfois de cohérence et de visibilité : plusieurs lieux du quartier qui concentrent des flux piétons importants (Complexe Langevin, établissements scolaires notamment) pâtissent de ce déficit, soit parce que les passages piétons sont mal situés ou pas assez nombreux (cas de la dernière section de la rue Renaudel notamment), soit parce qu'ils ne sont pas facilement identifiables par les conducteurs. Nous faisons ainsi le constat que les abords des passages piétons ne sont pas dégagés correctement, ce qui limite fortement l'identification des traversées depuis la chaussée ainsi que l'interaction entre piétons et conducteurs. ?

Suivant l'objectif que l'attention des conducteurs doit être décuplée au passage de ces points sensibles, et dans l'idée qu'un meilleur contact visuel entre piéton et conducteur peut faciliter les déplacements de tous, nous suggérons : ?

- De repenser la sécurité de certains passages piétons, notamment au carrefour entre les rues Nouzariède et Gallieni, aux carrefours Berthelot-Jaurès, Renan-Berque et Farvarque-Buffon.
- De créer des dégagements aux alentours des passages piétons existants et d'appliquer un principe d'interdiction du stationnement aux abords immédiats des traversées piétonnes dangereuses.
- De mettre en place des aménagements qui permettent de rétablir un contact visuel entre piétons, cyclistes et conducteurs, de mieux apprécier la distance des véhicules/aux piétons et de renforcer l'identification des traversées (Par exemple des avancées de trottoirs, potelets pour améliorer la localisation du passage piéton etc.).<sup>2</sup> On pourra aussi privilégier les marquages aux sols qui constituent une signalétique originale, ce qui à l'avantage d'être peu onéreux et de limiter la pause de mobilier urbain supplémentaire.
- De matérialiser de nouvelles traversées piétonnes si cela s'avère nécessaire, en faisant attention que les revêtements au sol soient adaptés et pas trop glissant par temps de pluie.

.....  
2. Concernant les cyclistes, ajoutons que toutes les intersections sont dangereuses sur les axes Farvarque et Salengro, tout particulièrement lorsqu'un vélo s'engage depuis les rues adjacentes.

## Mettre en place une signalétique adaptée à l'échelle du quartier

Nous partons du principe que la réglementation appliquée à l'échelle du quartier n'est pas toujours connue des usagers et qu'elle repose pour partie sur des codes de bonnes conduites qui relèvent de modes de régulation informelle. Nous savons par ailleurs que les rues soulèvent des problématiques spécifiques elles-mêmes liées à la configuration originale du quartier et qu'il nous semble nécessaire de le signaler aux conducteurs non avertis. Enfin, nous relevons aussi que de nombreux « points durs » ne sont pas signalés.

Nous constatons que les aménagements réglementés existants ne sont pas suffisamment clairs pour l'ensemble des usagers qui circulent dans le quartier. Précisons que, en lien avec ce sujet, nous considérons que les aménagements réglementés existants en zones 30 sont perfectibles, notamment concernant la qualité de la signalisation et l'homogénéité des revêtements. ?

De ce fait, nous considérons qu'il est nécessaire d'afficher une réglementation plus compréhensible à l'attention des conducteurs et d'y adjoindre des aménagements signalétiques complémentaires de manière à avertir les usagers et solliciter leur attention. Nous précisons qu'il nous semble important de conserver l'identité spécifique du quartier et d'éviter la normalisation d'aménagements aboutissant à une ville stéréotypée mais qu'il paraît néanmoins nécessaire de dégager une unité d'ensemble cohérente et claire pour les usagers. ?

Nous recommandons la mise en place d'une signalétique adaptée à l'échelle du quartier, tout particulièrement aux abords des établissements scolaires qui réclament une attention particulière.

Nous recommandons d'implanter ponctuellement des avertisseurs clignotants compte-tenu des risques encourus en certains lieux, que cette dangerosité soit avérée ou ressentie (notamment rue Farvarque, rue Renan, aux abords du complexe Langevin, etc.).

Nous estimons que le périmètre de réglementation zone 30 actuellement en place sur la rue de Lauriol doit-être modifié afin d'y inclure l'école de la Ferrade.

Nous souhaiterions que soit étudiée, en sus des réglementations obligatoires, la possibilité d'avoir un affichage spécifique aux points d'entrée du quartier pour répondre aux objectifs suivants :

- Faire baisser la vitesse de circulation des véhicules ;
- Mieux identifier les contours et la place du quartier par rapport au reste de la ville, pour avertir les conducteurs du statut particulier de la circulation dans le périmètre concerné.

C'est pourquoi la signalétique pourrait-être de différents types, en fonction de la problématique spécifique que l'on prend en compte (signalétique particulière en fonction des points durs, commune au quartier pour valoriser son identité, aux entrées du quartier pour accueillir les conducteurs, etc.). La réflexion devra aussi porter sur la question de la mise en cohérence de la signalétique à l'échelle de la ville.

Enfin, la végétalisation, via l'utilisation d'arbres ou arbustes, est également un moyen que l'on peut utiliser pour faire office de signalétique et avertir les conducteurs sans pour autant réimplanter du mobilier urbain supplémentaire. Ceci permettrait notamment de marquer efficacement les alternances de stationnement tout en apportant de l'agrément et de la nature dans le quartier.

## Limiter la présence des encombrants sur l'espace public

Les abords de voirie sont occupés par des « encombrants » de diverses natures (mobilier, véhicules en stationnement, réseaux urbains, etc.) qui constituent des obstacles à la pratique de la marche et du vélo. Plus globalement leur présence aux abords de la voie publique constitue l'un des facteurs de dangerosité des circulations dans le quartier, non seulement parce qu'ils empêchent les usagers de circuler correctement mais aussi parce qu'ils gênent la co-visibilité et limitent les relations d'interactions entre usagers sur l'espace public.?

Nous remarquons que les réponses à apporter varient en fonction de la nature de ces obstacles et encombrants : c'est un élément à prendre en compte si l'on souhaite désencombrer les trottoirs, et ce afin que les piétons puissent y circuler sans entraves dans un objectif de renforcement de la sécurité des usagers vulnérables.?

Nous suggérons ainsi quelques pistes d'aménagements cohérents qui participeraient à cet objectif :

- Concernant la présence des poteaux électriques sur les trottoirs Il faudra veiller à ce qu'une solution soit apportée au fil de l'eau : tel que cela est déjà pratiqué, les poteaux seront enlevés et les réseaux seront enterrés chaque fois que des travaux lourds de réfection de voirie seront engagés.
- Pour limiter la présence des poubelles sur la voie publique, il faudra approfondir les réflexions et étudier la possibilité d'avoir des conteneurs collectifs enterrés par secteur d'habitations.
- De manière à limiter la présence des deux roues sur les trottoirs, il faudrait aussi étudier la possibilité d'avoir dans le quartier des lieux clairement identifiés et sécurisés pour le parage des deux roues.

## Promouvoir une politique de réduction de la dépendance des usagers à l'automobile

### Agir sur l'offre de mobilités alternatives

Sachant que l'objectif global est de favoriser le partage de la voirie et l'utilisation des modes doux de déplacements, nous estimons qu'il est nécessaire de se fixer des objectifs sur le moyen et le long terme pour favoriser les nouvelles mobilités et les modes de déplacements alternatifs à l'automobile. Nous partons du principe que l'automobile ne pourra être concurrencée que si les usagers disposent en parallèle d'une offre conséquente de services alternatifs.?

Nous tenons compte du fait que les enjeux de stationnement, de circulation et de sécurisation des déplacements dépendent directement de l'offre de services à la mobilité accessibles aux usagers. A ce titre, notre manière d'aborder ces problèmes est amenée à évoluer en fonction de l'offre qui verra le jour. Nous considérons que certains enjeux structurants seront moins prégnants si l'offre de transports se diversifie de manière à répondre aux besoins et aux attentes des habitants et usagers. Concernant le stationnement en particulier, certaines hypothèses inapplicables aujourd'hui déboucheront peut-être demain sur des solutions qui permettront de dépasser les blocages les plus forts.?

Nous recommandons sur le moyen-terme d'agir dans le sens d'une diminution du besoin et d'augmenter parallèlement l'offre de services de mobilités alternatives à l'échelle du quartier. A ce titre, notons qu'il est primordial d'aborder les enjeux de réduction de l'offre de stationnement en lien avec les questions de la temporalité et du phasage des aménagements. C'est en traitant concomitamment les deux sujets que l'on pourra entrevoir des solutions mesurées et applicables progressivement au cours du temps.

Pour ce faire, il s'agit plus particulièrement de :

- Prendre en compte les évolutions de l'offre de transports en commun sur le court et moyen terme. En fonction, envisager la mise en place d'une offre complémentaire de type transport à la demande.
- Identifier les besoins ponctuels qui pourraient être satisfaits via de nouveaux services urbains.
- Implanter un service d'auto-partage dans le quartier.
- Favoriser l'accès numérique à l'information, pour faciliter le partage de la connaissance, sa diffusion en temps réel, et la mise en ligne des ressources et données relatives aux thématiques « quartiers apaisés ».

## Sensibiliser et informer la population

D'un point de vue global, la population n'est pas toujours bien informée de ce qui existe en termes d'offre de mobilité et elle n'est pas suffisamment exercée aux nouveaux modes de déplacements qui offrent une alternative à l'automobile. Par ailleurs, nous savons que le quartier fonctionne sur un registre particulier, qui n'est pas toujours connu et bien compris des usagers qui n'habitent pas le quartier, ce qui occasionne parfois des conflits d'usages. Dans tous les cas, ce manque de connaissance a une incidence directe sur la manière des usagers de pratiquer l'espace public.?

Or, nous considérons que certaines problématiques, concernant le stationnement par exemple, peuvent se réguler par le dialogue et l'échange d'informations entre usagers et riverains. Plus globalement, nous pensons aussi que les modes de vies, les pratiques de déplacements notamment, n'évoluent pas en fonction du bon vouloir de quelques-uns : cela impose d'avoir une approche pédagogique, de mener une réflexion individuelle et collective sur nos propres déplacements pour comprendre les enjeux qui découlent de chacune de nos pratiques (que cela concerne l'environnement, la santé ou la sécurité).?

En ce sens, il est important de promouvoir les actions pédagogiques, en comptant sur l'initiative individuelle mais aussi en développant les actions menées à l'initiative de la collectivité.

Suivant cette logique, nous recommandons la mise en place d'actions de sensibilisation (auprès des nouveaux habitants notamment) aux conventions informelles et aux façons de faire qui se pratiquent sur Bègles, notamment en mobilisant les instances de quartier pour faire de la pédagogie<sup>3</sup>.

.....  
 3. En fonction des problématiques soulevées précédemment, ceci permettrait notamment d'initier les habitants aux enjeux relatifs au stationnement mais aussi de lutter contre les effets néfastes occasionnés par les contre-sens cyclistes, en incitant les usagers cyclistes et automobilistes à être plus responsables et respectueux du code de la route.

# Annexes

## Composition du comité de la concertation

### > Les citoyens :

Eliane AUMAILLEY	Marie-Anne GAUTHIER
Camille BONNIN	Olivier GOUDICHAUD
Nadège BRIOL	Anne MAURAC
Michèle CAUBIN	Corinne OBLET
Josiane DAGORNE	Jean-Pierre RIEU
Jean-Bertrand DROUET	Brigitte TILLOS

### > Le représentant du Conseil de développement durable de La Cub :

Pierre GEORGES

### > Les techniciens :

Olivier BERNARD, responsable participation, La Cub  
Françoise DARSAUT, chargée d'opérations direction territoriale sud, La Cub  
Rémi DAVOUT, service urbanisme, ville de Bègles  
Sébastien JEULIN, stagiaire participation, La Cub  
Nathalie PLENARD, directrice adjointe direction territoriale Sud, La Cub

### > Les élus :

Isabelle BOUDINEAU, première adjointe à la ville de Bègles  
Laure CURVALE, vice-présidente de La Cub déléguée à la Participation  
Michel DANE, conseiller municipal, ville de Bègles  
Michel MERCIER, conseiller municipal, ville de Bègles  
Clément ROSSIGNOL, vice-président de La Cub délégué aux déplacements doux et aux mobilités alternatives, conseiller municipal de la ville de Bègles

## Liste complète des participants

Pascale ALLOUSSI, Pierre BAU, Nadine BOUSQUET, Monique BRIOL, Bernard CHASSAGNE, Jean-Claude DAGORNE, Pierrette DEHES, Catherine DIHARCABAL, Philippe DOIREAU, Bernard DUGACHARD, Sébastien FOSSEY, Eric GONCALVES, Carole GRIMAL, Anne-Marie JAMAIS, Frédéric LABES, Yves LAHITTE-NOGER, Laurent LAVAUD, Sylvie LE ROH, Charlotte LOISEAU, Evelyne MANINE, Michel MAURAC, Pascale MOULLET, Francis PRIOU, Dominique RENARD, Sylvaine RIGAUT, Etienne SEVET, Jean-Paul SITTER, Xavier SVAHN, Christelle VIEULLE. Gérard BALLINI, Emmanuelle BLONDEAU, Michel BRIOL, Germaine CHAUVIN, Maggy CHASSAGNE, Bernard DARBOUCABE, Nathalie DESCOMBE, Michel DIHARCABAL, Eric DOUGET, Jean-M. FEUILLERAT, Olga GARABA, Laurence GONCALVES, Lucie IBOS, Bernard KELMANOWICZ, Marie LAHITTE-NOGER, Virginie LANNES, Abel LE ROH, Marjorie LEROYER, Karine MAILLARD, Philippe MARTIN, Lucie MAZARDO, Jean-Marc PETIT, Hugues QUINTARD, Jean-Jacques RENARD, Cathy SAJOUS, Pierre-Gilles SIMON, Alain SPAETH, Marie-Françoise TOURANGE,

## Programme complet des réunions

.....

### Déroulement de la concertation

Rencontre	Date	Objectifs de la rencontre
Préfiguration du Comité de la concertation	15 mai	<p>Présenter la méthodologie envisagée puis recueil des avis, attentes et propositions vis-à-vis de celle-ci).</p> <p>Discuter du mandat assigné au comité et des marges de manœuvre qui sont les leurs pour répondre aux objectifs.</p> <p>Interroger la représentativité et la cohérence du panel participant au comité.</p>
1 <sup>re</sup> réunion Comité de la concertation	27 mai	<p>Partager collectivement le dispositif (validation de la méthodologie et des objectifs).</p> <p>Apporter des informations, partager les connaissances et tirer les premiers constats.</p> <p>Lister les besoins d'informations complémentaires.</p>
2 <sup>re</sup> réunion Comité de la concertation	17 juin	<p>Organiser une visite sur le terrain puis approfondir les réflexions en atelier.</p> <p>Approfondir l'état des lieux et partager les données et informations disponibles.</p> <p>Soliciter des données complémentaires.</p>
3 <sup>re</sup> réunion Comité de la concertation	24 juin	<p>Approfondir et partager collectivement les grandes thématiques.</p> <p>Proposer 6 grands enjeux qui seront soumis à la concertation lors du forum public.</p>
Forum Public	08 juillet	<p>Recueillir les perceptions et les avis des participants concernant l'ébauche de diagnostic élaborée par le comité de la concertation.</p> <p>Présenter les grandes thématiques identifiées par le comité.</p> <p>Hiérarchiser les enjeux et identifier les trois grandes thématiques que les participants souhaitent traiter en ateliers.</p>
Atelier thématique déplacements doux	09 septembre	<p>Présenter les constats et grands enjeux identifiés sur la thématique.</p> <p>Approfondir la thématique en tables-rondes</p>
Atelier thématique - vitesse	16 septembre	<p>Présenter les constats et grands enjeux identifiés sur la thématique.</p> <p>Approfondir la thématique en tables-rondes</p>
Atelier thématique - stationnement	23 septembre	<p>Présenter les constats et grands enjeux identifiés sur la thématique.</p> <p>Approfondir la thématique en tables-rondes</p>
1 <sup>er</sup> Atelier transversal	07 octobre	<p>Mettre en cohérence les travaux thématiques de manière à pouvoir recroiser les contenus.</p> <p>S'accorder sur la trame du document et la compléter au fil des séances.</p> <p>S'accorder sur les principaux points de consensus et mettre en débat les points de désaccords identifiés au sein du groupe.</p>
2 <sup>e</sup> Atelier transversal	14 octobre	<p>Valider un tableau de synthèse des points de consensus reformulés.</p> <p>Mettre au débat les derniers points de disensus pour voir si un positionnement commun peut aboutir.</p> <p>Travailler collectivement la formulation de recommandations.</p>
3 <sup>e</sup> atelier transversal	04 novembre	<p>Relecture collective complète du document rédigé par l'équipe d'animation.</p> <p>Débat sur les termes employés et proposition de formulations alternatives en cas de désaccord.</p> <p>Validation collective du document de recommandations finalisé.</p>

## Le concept de « Quartiers apaisés » : de quoi parle-t-on ?

Le concept de quartier à circulation apaisée s'est développé progressivement ces vingt dernières années dans le but d'améliorer la cohabitation entre la vie quotidienne locale et la circulation motorisée, en rééquilibrant les pratiques locales de déplacement à l'avantage des usagers des modes doux (cyclistes et piétons). Nombre de villes orientaient auparavant leur politique de protection (plus que de pacification) sur la place du piéton dans les espaces publics. Les premières zones 30 et aires piétonnes avaient alors vu le jour. Au-delà de l'aménagement en conséquence de certains axes ou secteurs urbains, une réflexion plus globale est rapidement apparue nécessaire pour identifier les sites (secteurs) potentiels et coordonner les aménagements. L'idée de placer la question de ces zones à circulation apaisée au cœur des politiques de déplacements et d'urbanisme était née.

L'ambition de mettre en œuvre des quartiers à circulation apaisée s'est appuyée sur des principes forts :

- Améliorer le confort et la sécurité des déplacements dans les centralités et les quartiers résidentiels compris entre les axes structurants de circulation ;
- Faciliter la communication interne et les échanges entre quartiers ;
- Contribuer à une action écologique partagée (limitation des nuisances telles que la pollution de l'air et le bruit, diminution des consommations d'énergie).

Ces principes se sont ensuite déclinés en objectifs ciblés :

- Optimiser l'implantation des équipements, des commerces et des services sur les territoires communaux ;
- Supprimer le transit à l'intérieur des quartiers sans en réduire l'accessibilité ;
- Mieux partager la voirie et l'espace public entre les différents modes de déplacement ;
- Inciter et protéger les circulations piétonnes et cyclistes ;
- Améliorer les continuités piétonnes et cyclables ;
- Intégrer pleinement les besoins des personnes à mobilité réduite ;
- Réorganiser le stationnement sur voirie de manière à en faire un outil d'apaisement des circulations motorisées ;
- Faire contribuer la voirie à une revalorisation des autres espaces publics et du cadre de vie en général.

En outre, les outils réglementaires se sont étoffés et les zones de rencontres sont venues compléter les dispositifs des zones 30 et des aires piétonnes.

## Lexique

**Apaiser (apaisement)** : action de rendre moins violent, de calmer et de conduire à un état plus paisible.

**Chicane** : Une chicane est un dispositif (souvent des avancées de trottoir alternées) installé sur une voie de circulation destiné à ralentir la vitesse des véhicules par la création ou l'accentuation d'une courbe. Il existe plusieurs types de chicane, dont les suivants :

Chicanes utilisant des zones de stationnement alternées des deux côtés d'une voie à sens unique ou non



Chicane par déformation volontaire de l'abord de la chaussée



**Coussin** : surélévation implantée sur la chaussée pour ralentir les véhicules. Il ne s'étend pas sur toute la largeur de cette dernière. Seuls les véhicules légers sont obligés de rouler sur la partie surélevée. Les coussins n'engendrent pas de contrainte aux passages des bus et des poids lourds qui ont un espacement suffisant entre les roues d'un même essieu. Il constitue une meilleure solution pour les cyclistes qui le contournent par la droite sans changer de trajectoire.



**Écluse** : Une écluse est un dispositif de rétrécissement volontaire axial ou latéral de la chaussée par la création d'avancées du trottoir de chaque côté, de sorte qu'un seul véhicule peut passer, l'autre venant du sens opposé doit attendre. C'est une manière de créer volontairement un alternat.



**Emprise** : L'emprise est la projection horizontale de la distance entre les limites du domaine public. Pour une voirie, l'emprise désigne la surface du terrain occupé par la route et toutes les dépendances, à savoir la plateforme (Chaussée + bordures + éventuellement terre-plein), les trottoirs et les espaces publics attenants.

**Espace public** : le terme espace public désigne l'ensemble des espaces de passage et de rassemblement mis à l'usage de tous et appartenant au domaine public.

**Intermodalité :** fait d'utiliser différents types de transports au cours d'un même voyage.

**Modes doux / modes actifs :** mode de déplacements sans apport d'énergie autre que humaine (marche, vélo, ...). Le terme doux ou actif dépend du contexte dans lequel il est employé. L'adjectif doux est attribué à ces modes de déplacement par opposition à ceux à moteurs permettant d'atteindre des vitesses plus élevées. Le qualificatif « actifs » leur est associé pour souligner le fait qu'ils permettent aux usagers de les rendre actifs ce qui valorise le fait que ces moyens de déplacement sont bénéfiques sur leur santé.

**Multimodalité :** La Multimodalité désigne la présence de plusieurs modes de transport différents entre deux lieux. On parle de Multimodalité entre deux lieux si on peut les relier par des trajets empruntant des modes de transport différents.

**Pacifier (pacification) :** action de pacifier c'est-à-dire d'un retour au calme après un état de perturbations et de reconquête.

**Plateau ralentisseur surélevé :** C'est un dispositif plus long que le coussin ; une surélévation de la chaussée s'étendant sur une certaine longueur et occupant toute la largeur de cette chaussée, d'un trottoir à l'autre.



Réalisation  
**LAPAO**

Impression  
**L'ATELIER**

de la Communauté urbaine  
de Bordeaux

**Contact :**

**direction territoriale Sud**  
Europarc B15  
15, avenue Léonard de Vinci  
33600 Pessac  
Tél. : 05 35 31 96 50

**COMMUNAUTÉ  
URBAINE DE BORDEAUX**

**LA CUB**  
[www.lacub.fr](http://www.lacub.fr)

Communauté urbaine de Bordeaux  
Esplanade Charles-de-Gaulle  
33076 Bordeaux cedex

Tél. 05 56 99 84 84  
Fax 05 56 96 19 40