

Démarche de concertation « Bègles-quartiers apaisés »
2^{ème} réunion du comité opérationnel de la concertation
Lundi 17 juin 2013

Liste des participants :

Camille Bonnin, Nadège Briol, Michèle Caubin, Michel Dane, Josiane Dagorne, Françoise Darsaut, Rémi Davout, Nathalie Descombe, Marie-Anne Gauthier, Pierre Georges, Olivier Goudichaud, Michel Mercier, Corinne Oblet, Nathalie Plénard, Jean-Pierre Rieu.

Animation : Mathias Bourrissoux et Lauriane Garcia

Introduction

Cette seconde réunion vise à compléter les éléments de diagnostic formulés lors de la précédente rencontre en date du 27 mai. Pour ce faire, il est proposé aux participants de se répartir en deux sous-groupes pour réaliser une « balade en marchant » dans le quartier afin de confronter à la réalité du terrain les premières réflexions élaborées en atelier. Un appareil photo est confié à chaque sous-groupe pour que l'on puisse ensuite approfondir les réflexions à partir de supports visuels. A partir de là, l'objectif est que les participants puissent en retirer une identification des questions clivantes et des enjeux à approfondir pour élaborer le diagnostic partagé.

Objectif de la rencontre

- Faire émerger les éléments de compréhension du quotidien : expression du ressenti, pratiques de l'espace public, etc.
- Identifier les « points durs », les dysfonctionnements, les conflits d'usages, etc.
- Mieux cerner les besoins et les attentes des habitants du quartier en matière d'aménités, de confort et d'ambiance des espaces publics.

Ordre du jour

- **Temps 1 : 18h / 19h15**
 - RDV devant le complexe Langevin puis séparation en deux sous-groupes
 - Parcours dans le quartier et retour au complexe Langevin
- **Temps 2 : 19h15 / 20h45**
 - Distribution des documents complémentaires joints au dossier du participant
 - Présentation des échanges de chaque sous-groupe sous forme de synthèse (par l'animateur)
 - débriefing collectif sur les apports de la balade (en fonction des premiers enjeux identifiés)
 - Point en vue du prochain atelier

Le parcours des deux sous-groupes



- Parcours 1

Rue Ernest Renan > rue Alban Laval > rue Lavoisier > rue Courrier > rue Buffon > rue Renaudel > rue Amédée Berque > Impasse > rue de Lauriol > retour au complexe Langevin.

- Parcours 2

Rue Ernest Renan > allée Albert Camus > rue Berthelot > Avenue Jean Jaurès > place Etienne Dolet > rue Nungesser > rue de Lauriol > retour au complexe Langevin.

Echanges préliminaires avec les participants

« En termes de documents, l'enquête Ménage-déplacements que vous allez nous transmettre est complexe à analyser. Est-ce qu'on ne pourrait pas simplement avoir un résumé synthétique avec les quelques grandes données qui nous intéressent. L'idée, c'est de connaître l'état des circulations dans le quartier et les grands flux d'entrées/sorties. »

- En effet, il manque une enquête précise concernant les origines/destinations mais ce sont des données que la CUB n'a pas en sa possession.

« Nous avons dit la dernière fois que le quartier abrite de plus en plus d'habitants. Je voulais préciser les choses parce que les données statistiques montrent que cette une impression qui est fausse. Objectivement, la population du quartier est restée stable. »

« Est-ce qu'on pourrait avoir quelques données statistiques pour voir si la composition du quartier a évolué. Peut-être que le nombre d'habitants est le-même mais que la structuration des foyers évolue, ce qui engendre dans ce cas-là des problématiques spécifiques. »

- L'équipe d'animation s'engage à compiler quelques données statistiques sur ce sujet et un document de synthèse sera transmis prochainement aux participants. Si cela est possible, on essaiera d'établir des éléments de comparaison avec les quartiers et/ou municipalités limitrophes.

3

Restitution des sous-groupes

• Parcours 1

Le déficit d'aménagements pour sécuriser les parcours piétons

Le cheminement piéton qui relie la rue Renan et les terrains de jeu du complexe Langevin est mal connecté à l'espace public. Aux abords de la voirie, aucun aménagement spécifique ne marque cette entrée et les enfants débouchent sur un trottoir étroit. Aucun passage piéton n'est marqué au sol : Si les enfants traversent la chaussée sans faire attention, les automobilistes ne peuvent pas être réactifs car une rangée de stationnement latérale cache la visibilité.

- On retrouve ce problème en plusieurs endroits du quartier. Les traversées piétonnes doivent-être mieux signalées : il faudrait non seulement marquer au sol des passages piétons, mais aussi prévoir des aménagements complémentaires aux abords de ces passages pour améliorer l'identification et la visibilité des traversées piétonnes (interdiction du stationnement aux abords, avancée de trottoir par exemple).

L'intensité des flux de circulation comme principal facteur de dangerosité

Les rues du quartier se ressemblent visuellement et présentent des caractéristiques communes en matière d'aménagements de voiries (étroitesse des trottoirs, largeur de la chaussée, inexistence de marquage au sol, stationnement par alternat). Pourtant ces rues ne sont pas appréhendées de la même manière par les participants : une ébauche de classification typologique peut être élaborée en fonction de l'intensité de la circulation : la rue Renan est considérée comme dangereuse du fait qu'elle est très circulée, c'est une voie de délestage et de transit. Au contraire, les autres rues (Lavoisier, Buffon) sont des voies de desserte qui sont peu circulées et qui sont perçues comme moins dangereuses.

- **Les facteurs de dangerosité, tels qu'ils sont perçus par les participants, sont plus liés à la problématique de l'intensité du trafic automobile qu'à un enjeu de qualité des aménagements. Le fait de marcher sur la chaussée si ce sont des rues de desserte peu fréquentées n'est pas problématique en soi.**

Le stationnement anarchique

Le stationnement est globalement organisé de manière anarchique et cela engendre des problèmes différents en fonction des rues mais aussi des plages horaires de la journée. Les rues de desserte sont peu problématiques pendant les horaires de travail : c'est le soir que la saturation automobile du quartier se ressent, ce qui présente moins d'enjeux car ce sont des créneaux où les piétons sont moins nombreux à circuler. Dans les rues de transit, comme Renaudel et Berque, c'est toute la journée que cela pose un problème car les piétons sont obligés de passer sur la chaussée alors qu'il y a un fort trafic.

4

- **Plusieurs solutions sont avancées par les participants pour résoudre les problèmes générés par le stationnement sauvage. Malgré les disensus, tous s'accordent à dire qu'il faut privilégier des solutions souples qui ne nécessitent pas d'interventions lourdes (éviter de mettre des potelets partout par exemple). Pour les rues à sens unique, certains proposent d'appliquer un principe de chicane, avec des zones de stationnement alternées des deux côtés de la voie.**

Le statut spécifique de la rue Renaudel

La rue Renaudel est très mal aménagée et entretenue alors même que ses caractéristiques spécifiques (étroitesse de la chaussée, trottoirs inexistants) sont déjà de nature à accroître sa dangerosité. Beaucoup d'encombrants gênent les déplacements (mobilier urbain, poteaux électriques aux intersections) et les revêtements des sols sont très abîmés. Le stationnement sur trottoir pose aussi problème.

- **Les participants estiment que la rue Renaudel n'est plus fréquentée par les usagers riverains du quartier. En sus du déficit d'aménagements, le mauvais entretien de la rue procure un sentiment d'insécurité. Cette perception est tout autant générées par des éléments tangibles (dangerosité des déplacements) que par des sensations qui découlent du ressenti (dégradation du lieu, manque d'éclairage). La rue Renaudel soulève donc des enjeux de plusieurs ordres : la question des aménagements structurants qui pourraient voir le jour en est un, la problématique de la gestion, de l'entretien et de la rénovation de l'existant en est un autre.**

Le problème de la vitesse des véhicules

Sur la rue Renaudel, les véhicules circulent à une vitesse élevée. Il faudrait que les aménagements permettent de casser la vitesse tout en fluidifiant la circulation. Au croisement entre la rue Renaudel et la rue Berque, le passage piéton est dangereux car les véhicules débouchent à vive allure depuis la rue Renan sans avoir de visibilité : il aurait fallu éloigner le passage piéton pour l'implanter à hauteur du parvis de l'église.

- **La problématique de la vitesse est prépondérante lorsqu'on aborde le sujet des rues Berque et Renaudel : les piétons ne sont pas en sécurité lorsqu'ils se déplacent. Pour les participants c'est avant tout un principe d'amélioration de la visibilité des piétons et des cheminements doux (incluant les traversées piétonnes) qui doit être pris en compte. Il faudra réfléchir aux aménagements complémentaires qui permettent de résoudre les quatre principaux problèmes de ces rues : les questions du stationnement gênant, de la fluidité de la circulation (mais aussi de la vitesse) sur ces voies de transit, et de la sécurisation des cheminements piétons.**

La qualité des aménagements de la rue de Lauriol et les ambiances

Les aménagements réalisés rue de Lauriol sont lisibles et efficaces. Les participants notent toutefois que la complexité était moindre car la rue était déjà à sens unique. Un débat s'ensuit pour savoir si ces aménagements plaisent aux participants, aussi bien d'un point de vue fonctionnel, qu'esthétique. Il est noté que ce type d'intervention, une fois les aménagements réalisés, procure un caractère plus urbain au quartier. Ce qui peut parfois trancher avec l'aspect bucolique de certaines rues proches.

- **Les participants estiment qu'il faudrait pouvoir établir un entre-deux, entre le non-entretien de certaines rues qui sont envahies par la végétation (rue Renaudel) et les aménagements réalisés rue de Lauriol où le bitume est prépondérant. Certains participants souhaiteraient avoir des trottoirs fleuris, conserver une proximité avec la végétation comme c'est le cas en certains endroits (exemple du passage entre les rues Berque et Lauriol).**

5

Le manque de signalétique

Les participants constatent que la signalétique n'est pas toujours claire. Deux exemples sont amenés au débat : en fonction des rues du quartier, on ne sait pas clairement quelle est la vitesse à respecter. Les zones 30 ne sont pas assez visibles et distinctes. Rue de Lauriol, le revêtement en pavé pose question car ce qu'il signale (une zone de passage piéton) n'est pas rendu explicite.

- **Les pratiques de régulation informelles sont prépondérantes dans le quartier, ce qui fait que la réglementation officielle n'est pas toujours bien connue des participants. Au-delà de ce qui est admis dans les pratiques quotidiennes, il faudrait gagner en lisibilité pour que tous les usagers connaissent clairement les règles en vigueur et que tous partagent le même langage. La signalétique pourrait jouer un rôle plus important, sachant qu'elle est peu présente dans le quartier.**

• Parcours 2

La dangerosité des déplacements piétons sur la rue Renan

D'après les participants, la rue Renan n'est pas favorable aux piétons, ce qui s'explique au regard des constats suivants :

- La largeur des trottoirs ne permet pas de marcher à deux personnes de front de manière confortable (d'autant plus si une personne a des difficultés pour marcher, présence d'une poussette, etc.).
- A cela s'ajoute le fait que des obstacles soient ponctuellement présents sur les trottoirs (poubelles individuelles stationnées à l'extérieur la journée, poteaux, etc.).
- Au vu de la déclivité des trottoirs, les participants notent que le cheminement est parfois dangereux (irrégularités du trottoir pouvant occasionner des chutes notamment pour les personnes marchant avec difficultés ou ayant des problèmes de vue).

➤ **Le cheminement piéton n'est pas encouragé voire rendu dangereux pour certains.**

L'aménagement « doux » de l'allée Camus

- Il ressort un sentiment global de sécurisation des cheminements, favorisé par la présence d'un éclairage public qui semble suffisant.
 - Les circulations piétonnes et à vélo (à double sens) cohabitent correctement, d'autant plus confortablement que la circulation est interdite aux voitures.
 - L'absence de bancs est constatée. En élargissant la réflexion, on a pu constater que cette question soulève le débat : alors qu'il semble très cohérent avec ce type d'aménagement favorable aux circulations douces, le banc peut aussi être utilisé à toute heure et par tout public, ce qui peut générer des nuisances pour les riverains.
 - Enfin, l'absence de poubelles est également notée. Les participants mettent en avant l'aspect pratique des poubelles tout en reconnaissant que cela pose de sérieuses questions en termes de gestion et d'entretien, d'autant plus si la voie est seulement accessible en modes doux (ce qui est présentement le cas).
- **L'allée Camus est perçue comme étant bien aménagée dans son ensemble, confortable à pratiquer. Toutefois, on remarque que ce type d'aménagement soulève quelques enjeux en matière de gestion. En imaginant la reproduction de ce type de voies, l'accès potentiel des riverains est questionné : est-il nécessaire ou non de leur prévoir un accès ? Le cas échéant, par quel système ? L'exemple des plots automatiques (avec bip personnel) est évoqué. A ce propos, les avis sont partagés. Certains pensent que cela n'est pas nécessaire : les riverains peuvent stationner leur véhicule à proximité de chez eux (sans avoir leur voiture devant chez eux). D'autres suggèrent que l'accès aux riverains ne serait pas intégré par tous : d'autres conducteurs pourraient aussi avoir la volonté d'emprunter cette voie, ce qui nuirait à la bonne lisibilité des espaces.**

L'aménagement des espaces publics à proximité des établissements scolaires

Les espaces situés à proximité de l'entrée du collège Berthelot ont complètement été réaménagés, ce qui est salué par les participants :

- L'espace est globalement lisible, propre, agréable et sécurisé.
 - A propos des déplacements, la présence du contre sens cyclable est notée le long de la rue Berthelot tandis qu'un arrêt de bus existe à une centaine de mètres. Les participants conviennent que l'arrêt existant est à une distance largement acceptable. Par ailleurs, l'existence d'un aménagement dédié pour le stationnement des bus scolaires est appréciée. Enfin, un parking privé pour les professeurs est implanté à grande proximité du collège, ce qui est un point fort pour les participants.
 - Concernant les trottoirs, ils sont bien aménagés, agréables d'un point de vue esthétique comme pratique, la circulation est sécurisée (et donc le risque de chute diminué). C'est un bon exemple pour de futurs aménagements.
 - La présence d'assises est également soulignée comme permettant de caractériser et délimiter les espaces (trottoir/voirie) tout en étant confortables pour les usagers.
- **Ces espaces publics sont très appréciés et constituent un aménagement de référence. Néanmoins, le fait que des « embouteillages » soient créés à l'entrée du collège aux heures de pointe de par le stationnement des véhicules des parents est un « point dur », d'autant plus qu'il est possible d'organiser des déposes minute à proximité et en différents endroits pour mieux répartir le nombre de voitures stationnées.**

7

L'éventuel aménagement des impasses en voies douces apaisées

L'impasse Berthelot n'est pas inscrite dans le parcours à proprement parler mais la récente requalification de la voie en impasse est évoquée :

- L'accès au complexe n'est désormais plus possible depuis la rue Berthelot, ce qui doit être plus agréable pour les riverains et répond à la demande du collège pour faciliter les flux d'entrée et sortie.
- Néanmoins, la fermeture de cet accès piéton pose plus largement la question des voies secondaires qui permettent d'arpenter le quartier sans emprunter nécessairement les rues principales : elles permettent non seulement de gagner du temps mais aussi de profiter d'une déambulation plus agréable.

Le carrefour entre les rues Jaurès, Lauriol et Berthelot

Le carrefour des rues Jaurès, Lauriol et Berthelot est complexe à analyser mais tous les participants s'accordent sur le fait qu'il nécessite une attention accrue :

- C'est un secteur qui semble être chargé aux heures de pointe.
- Les participants notent que les règles du code de la route ne sont pas compréhensibles de manière évidente. En tout cas, elles peuvent suffisamment porter à interprétation pour que les conducteurs soient amenés à ralentir et cela même après une pratique régulière de ce carrefour.

- La présence de barrières tout autour du carrefour est à la fois un élément de sécurisation des déplacements doux tout en constituant aussi un appui pour les personnes ayant des difficultés à marcher (temps de repos pour analyser également la complexité du carrefour).

Devant l'école maternelle la Ferrade, la problématique du stationnement et de la sécurisation des déplacements est également évoquée car ayant fait l'objet d'un traitement particulier :

- La présence de barrières en continue devant l'entrée de l'école est sécurisante.
- Sur le trottoir opposé, le marquage au sol signale la possibilité offerte aux parents de stationner ponctuellement : il semble que cela soit respecté.

L'espace public de la place Dolet

Concernant l'aménagement de la place Dolet, celui-ci fait l'unanimité :

- Cette place autorise l'épanouissement de différents usages liés aux aménagements présents (stationnement, aire de jeux, bancs, cabine téléphonique, borne de tri pour le verre, etc.) en bonne harmonie : c'est un point fort de cet aménagement qui est largement souligné par les participants.
- Néanmoins, la place semble quelque peu découpée par le passage de deux voies pour les voitures.

Les ambiances du quartier et l'exemple de la rue Nungesser

Le parcours se termine par le passage par la rue Nungesser qui semble agréable et permet en tout cas de soulever le débat quant au caractère minéral ou non du quartier. En effet, alors que certains trouvent qu'il serait agréable qu'il y ait plus de verdure notamment par la présence de jardins devant les maisons. D'autres perçoivent le quartier comme étant largement végétalisé et saluent au contraire la prédominance du vert.

Synthèse des réflexions

A partir des différents échanges, l'objectif est de valider les éléments de constats et d'état des lieux sur lesquels un accord se dégage entre les participants. Ces constats partagés pourront être une base de travail pour le prochain atelier, l'objectif étant de les décliner en enjeux qui seront présentés lors du forum public.

Pris dans leur globalité, les échanges font apparaître un grand principe transversal à l'ensemble des réflexions : les participants souhaitent s'appuyer sur l'existant et ne pas opérer une remise à plat du quartier. Les idées évoquées ne concernent pas des aménagements structurels lourds qui demanderaient de faire « table rase ». Il s'agit plutôt de se fondre dans le modèle existant, de garder le sens de circulation des rues et la hiérarchie des voies, et réfléchir aux aménagements qui permettraient de **décliner les cinq grandes thématiques suivantes** :

Aménager des cheminements doux sécurisés pour les piétons et les deux roues

Un des objectifs étant de ne pas empêcher le transit et de conserver « l'architecture » fonctionnelle du quartier, cela n'en questionne pas moins la place attribuée aux circulations douces dans les aménagements. Les espaces fonctionnent, mais le manque de trottoirs et de parcours piétons sécurisés est une lacune évidente qu'il faudra traiter. La question est de savoir quelles sont les solutions qui permettront de combler ce manque sans remettre en cause toute l'organisation actuelle du quartier.

9

Mieux organiser le stationnement – Résorber le stationnement gênant

A propos du stationnement, un ensemble de problématiques émergent et parfois s'opposent, ce qui permettra de débattre d'une diversité de possibilités. Globalement, il s'agit de rationaliser l'espace de stationnement pour mieux envisager la place du piéton. Des disensus apparaissent quant aux solutions à privilégier : Pour certains participants cela restera un vœu pieux car aucune action concrète n'est envisageable en ce sens : la présence de l'automobile est telle qu'on ne peut pas se permettre d'enlever des endroits utilisés pour le stationnement, même si c'est une pratique informelle qui se fait de manière sauvage. Pour d'autres, normaliser le stationnement est une condition sine qua non pour répondre à un objectif de quartier apaisé.

Dans tous les cas, les voitures sont très présentes dans le quartier et il faudra faire avec, sachant qu'il n'y a plus de places disponibles pour implanter plus de parking. Est-ce qu'on peut installer les places différemment ? Implanter plus de transports en commun ? Favoriser la marche à pied et le vélo ?

Limiter la vitesse des véhicules tout en fluidifiant les circulations

Il apparaît que les véhicules circulent à une vitesse excessive dans certaines rues : principalement, cela concerne les rues utilisées par les usagers automobilistes comme voiries de transit afin d'éviter les embouteillages (rue Renaudel, rue Berque). Cette problématique doit être traitée avec souplesse : entraver volontairement et trop fortement la circulation serait contre-productif, dans la mesure où cela ne ferait que reporter les problèmes à des endroits qui aujourd'hui fonctionnent bien.

Travailler les ambiances

A propos des ambiances, des améliorations qualitatives peuvent être apportées de manière légère. Certains objectifs partagés apporteraient une plus-value certaine : accroître ponctuellement la présence du végétal, implanter du mobilier peu encombrant, aménager les sur-largeurs lorsqu'elles existent...

« Normaliser » le quartier

Les participants souhaitent que le quartier soit plus lisible dans son fonctionnement, c'est-à-dire que les réglementations soient cohérentes et clairement affichées, que les usages et pratiques ne soient pas soumis à l'interprétation des uns et des autres. Cela passe notamment par un travail sur la visibilité et la lisibilité de la signalétique, des revêtements, du stationnement.

Ceci étant dit, faut-il favoriser une cohérence d'ensemble, c'est-à-dire traiter d'une même manière les rues pour qu'elles présentent les mêmes principes de stationnement, des revêtements semblables... Actuellement, le quartier présente une typicité forte qu'il faudrait conserver malgré les aménagements. Les participants sont attachés à cette saveur particulière, cette sorte de désorganisation ordonnée qui participe de l'identité du quartier. Les deux aspects sont-ils contradictoires ? Cela aura beaucoup à voir avec la question des ambiances et du parti-pris paysager.