

Le programme général

La démarche de concertation se déroulera entre mai et octobre 2013 et comprendra deux grandes phases successives :

- Dans **un premier temps (mai à juillet 2013)**, le comité opérationnel de la concertation se réunira à quatre reprises pour élaborer un diagnostic partagé qui sera ensuite présenté au grand public lors d'un forum public.
- Dans **un second temps (septembre à novembre 2013)** des ateliers publics ouverts à tous seront mis en place pour approfondir les enjeux ayant émergé en première phase et élaborer des préconisations. Cette deuxième phase va s'articuler autour de trois ateliers publics, de deux réunions chacun.
- La démarche sera clôturée par une **réunion de restitution** au cours de laquelle les services techniques, après avoir pris en compte les préconisations formulées par les participants, présenteront des propositions d'aménagements.

La première phase de diagnostic partagé

Phase 1 : élaboration du diagnostic partagé		
Rencontre	Date et horaire	Contenu de la rencontre
Préfiguration du comité opérationnel de la concertation	Le mercredi 15 mai à 18h00 Salle 1 Complexe Langevin	<ul style="list-style-type: none">▪ Structurer collectivement la démarche (présentation de la méthodologie envisagée puis recueil des avis, attentes et propositions vis-à-vis de celle-ci).▪ Discuter du mandat assigné au comité et des marges de manœuvre qui sont les siennes pour répondre aux objectifs.▪ Interroger la représentativité et la cohérence du panel participant au comité, et éventuelles propositions pour élargir le cercle des participants.
1^{ère} réunion du comité opérationnel	Le lundi 27 mai à 18h30 (Salle 1)	<ul style="list-style-type: none">▪ Mise en partage du dispositif (validation de la méthodologie et du panel final).▪ Partage de connaissances.▪ Formulation de recommandations auprès du comité stratégique pour la prochaine réunion.
2^{ème} réunion	Le lundi 17 juin à 18h00 (salle 1)	<ul style="list-style-type: none">▪ Visite sur le terrain puis approfondissement en atelier.▪ Mobilisation d'une expertise complémentaire (témoignage, dire d'experts, présentation d'une étude de cas).
3^{ème} réunion	Le lundi 24 juin à 18h30 (salle 1)	<ul style="list-style-type: none">▪ Approfondissement et partage collectif des enjeux.▪ Hiérarchisation des 7 à 8 grands enjeux qui seront soumis à la concertation lors du forum public.
Forum public	Le lundi 08 juillet à 18h30 (lieu à préciser ultérieurement)	<ul style="list-style-type: none">▪ 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.

Composition du comité opérationnel de la concertation

Le comité opérationnel comprendra environ 25 membres.

Dans l'optique de créer une réelle collaboration partenariale, il a été décidé d'y associer les citoyens, les élus et les techniciens des services concernés. De manière à atteindre une bonne représentativité des acteurs associés à la concertation, la répartition sera équilibrée entre :

- Les citoyens habitants du secteur concerné,
- Les acteurs économiques, sociaux et institutionnels investis sur le secteur,
- Les représentants techniques de la ville de Bègles et de la CUB,
- Les élus de la ville de Bègles.

Un représentant du Conseil de développement durable de la communauté urbaine participera également à la démarche.

Dans le cadre des rencontres, les membres du comité respectent un strict principe d'équivalence. Quelque soit son identité ou son statut, chacun des membres intervient à voix égale en tant que participant au comité, l'opinion d'un participant ne prévalant pas sur celle d'un autre.

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. Plus globalement, la nouvelle génération des PDU, poussée par la LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie) de 1996, venait elle aussi d'éclorre.

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.

Contexte de l'action publique

La ville de Bègles

La ville 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 bèglais, avec la volonté de mener une approche globale et décloisonnée.

Plusieurs projets en cours sur le territoire bèglais (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.

La ville souhaite également développer ses projets de manière concertée avec les habitants, de manière à consolider une culture de la participation citoyenne.

Dans cette optique, la ville a initié, en partenariat avec l'agence d'urbanisme de Bordeaux Métropole (A'urba), la mise en place d'un schéma local des quartiers à circulation apaisée. A partir d'un diagnostic, ce document pose les jalons d'une stratégie à l'échelle communale d'apaisement et de pacification des espaces publics de proximité. La démarche de concertation « Bègles quartiers apaisés » prolonge cette étude dans un objectif opérationnel, de manière à ce que des préconisations d'aménagements soient rapidement formulées sur un premier secteur de projet.

La Communauté urbaine de Bordeaux

La CUB a décidé d'initier sur la commune de Bègles la démarche de pacification des voiries d'intérêt local « à vocation relationnelle et de proximité » sachant qu'elle mène parallèlement un travail d'actualisation de ses référentiels techniques d'intervention sur l'espace public.

Amorcé à l'occasion du tramway, le renouveau des espaces publics communautaires doit se poursuivre sur l'ensemble du territoire de l'agglomération, en cherchant à répondre aux contextes et aux besoins des différents secteurs mais également en construisant peu à peu un paysage identitaire d'agglomération. C'est dans cette perspective, que la communauté urbaine a souhaité actualiser les documents de référence qui fixent les principes de composition et de traitement de l'ensemble des espaces publics.

En parallèle, la CUB poursuit depuis plusieurs années une démarche plus globale de Plan local des déplacements qui vise à apaiser la circulation dans l'agglomération et mieux faire cohabiter les différents modes de déplacements.

Ces deux démarches vont dans un même sens, selon la volonté de la CUB d'établir une politique communautaire 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.

Par ailleurs, la CUB s'est dotée d'une charte de la participation (2010) qui implique un changement dans la manière de concevoir les projets et impose un cadre minimum à respecter pour une participation active des citoyens. Sa vocation est de 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.

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.

La démarche « quartier apaisés » s'inscrit dans 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.

Quelques références pour aller plus loin

Sites internet

Communauté urbaine de Bordeaux : [http:// www.lacub.fr](http://www.lacub.fr)

Ville de Bègles : <http://www.mairie-begles.fr>

Association « Rue de l'avenir » : <http://www.ruedelavenir.com>

Association « Ville 30 » : <http://www.ville30.org>

Programme « Une voirie pour tous » : <http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr>

Documents consultables en ligne

Une présentation de 2009 projetée au congrès du club des villes et des territoires cyclables qui revient sur le concept de ville apaisée :

http://www.congres2009.villes-cyclables.org/.../AT2_BERTHOUMIEU-web.pdf

Une étude de 2012 réalisée par l'agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées sur les enjeux de cohabitation dans l'espace public :

http://www.audap.org/downloads/files/note_audap_espacespartages_20120306.pdf

Un texte publié par le CERTU sur le rôle que peut tenir la nature dans les aménagements de proximité, « La nature en ville : rôle du végétal vis-à-vis de la qualité de la vie, la biodiversité, le microclimat et les ambiances urbaines » :

<http://www.certu.fr> (rubrique ville et environnement puis nature en ville)

Ouvrages

Jean-Jacques Terrin, *Le piéton dans la ville : L'espace public partagé*, Éditions Parenthèses, Collection : La ville en train de se faire, sept. 2011, 279 pages.

Une présentation des réflexions menées dans le cadre du programme Popsu Europe sur le thème « la marche et le piéton dans les politiques de partage de l'espace public », afin que cohabitent tous modes de circulation et que le piéton retrouve une place de choix dans la cité.

Glossaire

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

Emprise : largeur de la plate-forme nécessaire à la circulation d'un véhicule qui définit l'enveloppe dans laquelle les véhicules vont se déplacer.

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 : principe d'organisation et d'articulation de l'offre de transport, visant à coordonner plusieurs systèmes de transports par une gestion et un aménagement spécifique des interfaces entre les différents réseaux.

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 » leurs 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 : c'est la possibilité d'utiliser alternativement plusieurs modes de transport sur une même liaison.

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

Contribuer en dehors des ateliers

Par mail :

Par téléphone :