La mobilité dans les quartiers politique de la ville

Regards d'acteurs sur trois quartiers de la métropole bordelaise

étude

04/ 2021

1 Méthode et acteurs rencontrés p.6

2 Terres-Neuves à Bègles p.9

3 Carriet intermédiaire à Lormont p.17

4 Yser Pont-Madame à Mérignac p.25

5 La mobilité dans les QPV de la métropole bordelaise : synthèse p.32

6 Conclusion p.33

7 Annexes p.34

Trottoirs encombrés et dénivelé à Carriet © a-urba

Au début des années 2000, la question du désenclavement des quartiers politique de la ville (QPV) a été prise à bras le corps par la puissance publique qui a réalisé de lourds investissements en matière de transports publics. Les choix faits dans la définition du tracé des lignes du tramway illustrent parfaitement cet engagement.

Le temps des grands travaux fini, la question de la mobilité dans les quartiers prioritaires mérite d'être reposée et l'éventail de la réflexion élargi.

En effet, les questions de mobilité restent un sujet important pour l'action publique dans les quartiers politique de la ville de la métropole bordelaise. Ainsi, le contrat de ville de Bordeaux Métropole, comme les différentes conventions territoriales du territoire métropolitain, affirment la nécessité de faciliter la mobilité des habitants de ces quartiers notamment dans une perspective d'accès à l'emploi.

Sur le sujet, les documents-cadres restent toutefois très généraux et peu territorialisés.

C'est dans ce contexte que Bordeaux Métropole a proposé à l'a-urba d'engager une réflexion sur la mobilité dans les QPV pour :

- identifier et qualifier les difficultés des habitants
- déterminer si ces quartiers, désormais reliés au reste du territoire métropolitain par des lignes de transports structurantes, présentent toujours des caractéristiques spécifiques en matière de mobilité.

Il s'agit d'étudier la mobilité dans toutes ses composantes que ce soit les mobilités actives, l'accès au transport collectif et individuel ou encore le stationnement.

Pour cela, les équipes de l'a-urba ont effectué des entretiens dans trois quartiers tests de l'agglomération : le quartier Terres Neuves à Bègles, le quartier Carriet intermédiaire à Lormont et le quartier Yser Pont-Madame à Mérignac.

L'objectif de ces rencontres était de percevoir la mobilité et ses enjeux du point de vue des acteurs de la politique de la ville, aussi bien en leur qualité de professionnels (grâce à leur connaissance du terrain et à leurs interactions avec les habitants) qu'en tant qu'usagers.
Même si une approche spatiale a été privilégiée (comprendre le fonctionnement du quartier, ses atouts, ses contraintes), le travail a également cherché à mettre en évidence le rôle des caractéristiques socio-économiques, voire culturelles, des habitants de ces quartiers sur leurs pratiques de mobilité.

Cette étude permet ainsi de révéler des caractéristiques qui, indépendamment de la situation urbaine de chaque quartier, apparaissent comme transversales aux QPV de l'agglomération bordelaise.

Ainsi, les questions de stationnement, d'apaisement ou d'acculturation des habitants aux modes actifs sont relevées par l'ensemble des acteurs rencontrés.

PARTIE 1 Méthode et acteurs rencontrés

1 Des entretiens avec les acteurs des quartiers

Pour chaque quartier test, il a été décidé d'interroger une dizaine de personnes qui, grâce à leur pratique professionnelle, ont une bonne connaissance des caractéristiques du quartier, de ses habitants et de ses usagers. Il a été également fait appel à leur expérience du quartier en tant qu'usagers.
Pour commencer, des entretiens exploratoires avec les chefs de projet des QPV ont été réalisés.

Une deuxième série d'entretiens a été menée par la suite auprès d'un panel très diversifié : élus, acteurs du monde associatif, responsables de centres sociaux, entrepreneurs, habitants... Cette diversité des points de vue permet de couvrir un large spectre de pratiques (cf liste des personnes interrogées en annexe).

2 Une approche avant tout spatiale

La mobilité est une thématique spatiale. Les entretiens ont donc été construits autour de fonds de plan permettant aux acteurs interrogés de localiser les infrastructures de mobilité (lignes de transports, voirie, pistes cyclables, parkings...), et les principaux attracteurs du quartier (équipements, commerces ou espaces publics générateurs de déplacements). La co-construction de ces cartes de diagnostic a permis, au fil de la discussion, de mettre en évidence les points forts et les points faibles du quartier (coupures urbaines, zones dangereuses...) et de les retranscrire.

3 Approcher les facteurs socio-économiques ou culturels pour tester leur influence sur les pratiques de mobilité

À l'occasion de la refonte de la géographie prioritaire en 2014, les périmètres des nouveaux quartiers politique de la ville ont été définis sur la base d'un seul critère : le niveau de ressources des habitants. Ces quartiers se caractérisent donc par le bas niveau de revenu et les difficultés socio-économiques de leurs habitants telles qu'un faible niveau de qualification ou un taux de chômage plus élevé. Ces territoires, bien que touchés comme ailleurs par le phénomène du vieillissement, se caractérisent par un indice de jeunesse souvent plus élevé que celui du reste du territoire métropolitain. Le profil de leur population est donc atypique au regard du reste de la métropole.

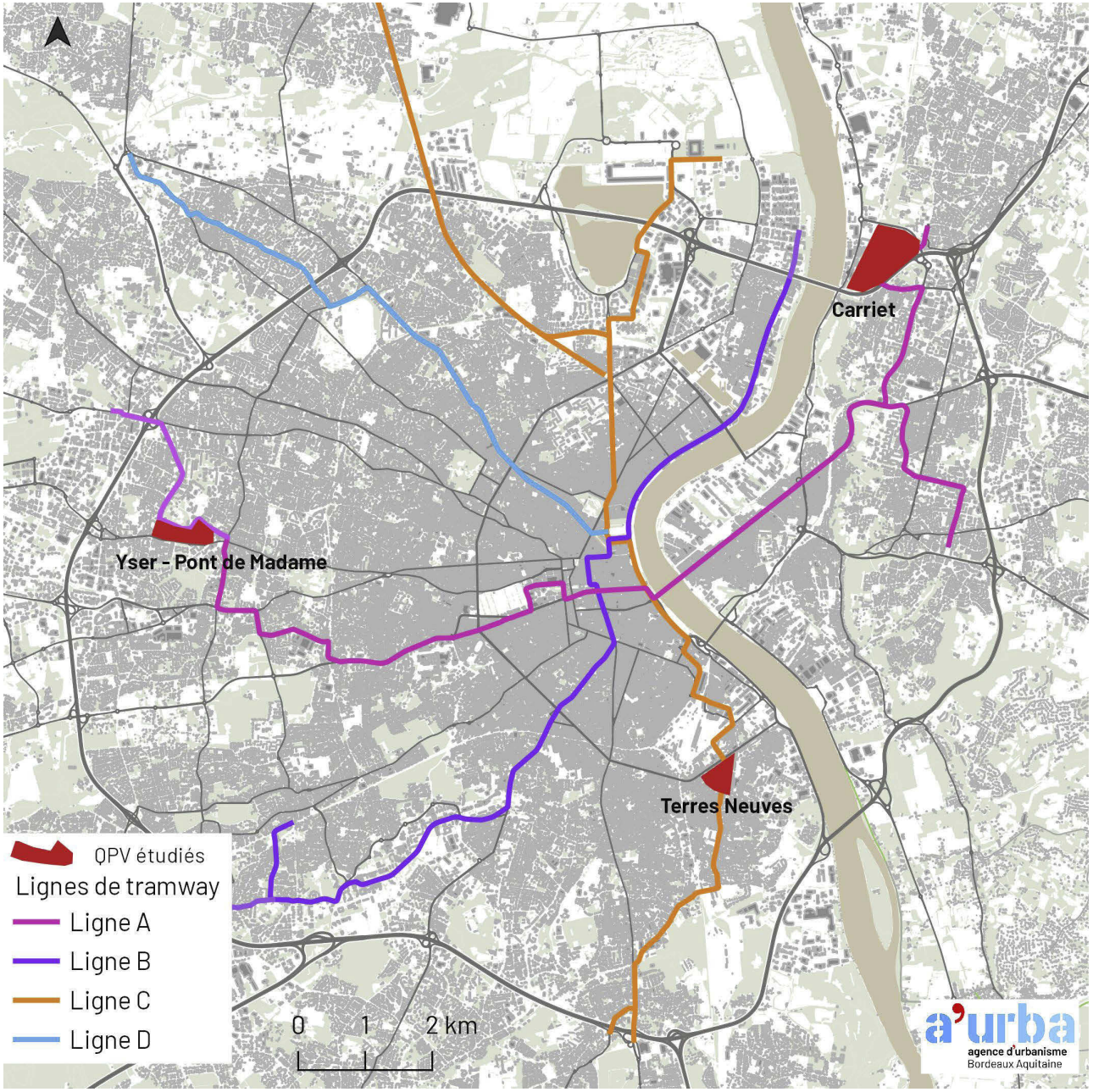
Si les pratiques de mobilité sont largement conditionnées par l'offre à disposition dans les quartiers, elles font aussi appel à un certain nombre de facteurs sociaux, économiques, culturels et psychologiques.

4 Des fiches par quartiers et une synthèse pour monter en généralité

Des fiches synthétiques ont été réalisées pour chacun des trois quartiers étudiés. Elles sont composées :
- d'une carte de situation urbaine qui qualifie les principales emprises qui composent le quartier (habitat, équipements, espaces verts, activité, voirie, TC etc.) ;
- d'une carte des pôles générateurs de déplacements qui localise les principaux équipements, commerces et/ou espaces publics qui créent par leur présence des flux de déplacements ;
- d'une analyse des entretiens qui, à l'appui de verbatims, met en évidence les principaux messages à retenir ;
- d'un tableau de synthèse qui recense les atouts et faiblesses du quartier et propose des pistes d'actions.

Au-delà de l'approche par quartier, cette étude a pour objectif de déterminer s'il existe des enjeux communs et transversaux aux différents QPV de la métropole bordelaise en matière de mobilité. Une synthèse illustrant les points communs et les différences est donc proposée et dessine les contours de potentielles actions d'envergure métropolitaine à destination des quartiers prioritaires sur ce sujet.

Localisation et desserte des quartiers étudiés



PARTIE 2 Terres-Neuves à Bègles

Chiffres clefs :
1892 habitants
1 ligne de tramway
1 Liane
1 Ligne de bus

1 Cartes de diagnostic

Terres-Neuves

Situations urbaines

Situations urbaines

Le quartier des Terres Neuves a fait l'objet d'une opération de renouvellement urbain par la libération d'une friche militaire. Du logement collectif et un pôle d'activités y ont été implantés.

Le quartier est adossé aux boulevards, entre Bordeaux et Bègles et se situe au cœur d'un quartier résidentiel composé de maisons individuelles et de petit collectif.

Au nord des boulevards, le tissu urbain est plus contemporain. L'habitat collectif y est plus important, avec notamment la présence des résidences Richelieu.

La gare marque fortement de son empreinte la morphologie du quartier puisqu'elle occupe une forte emprise à l'ouest.

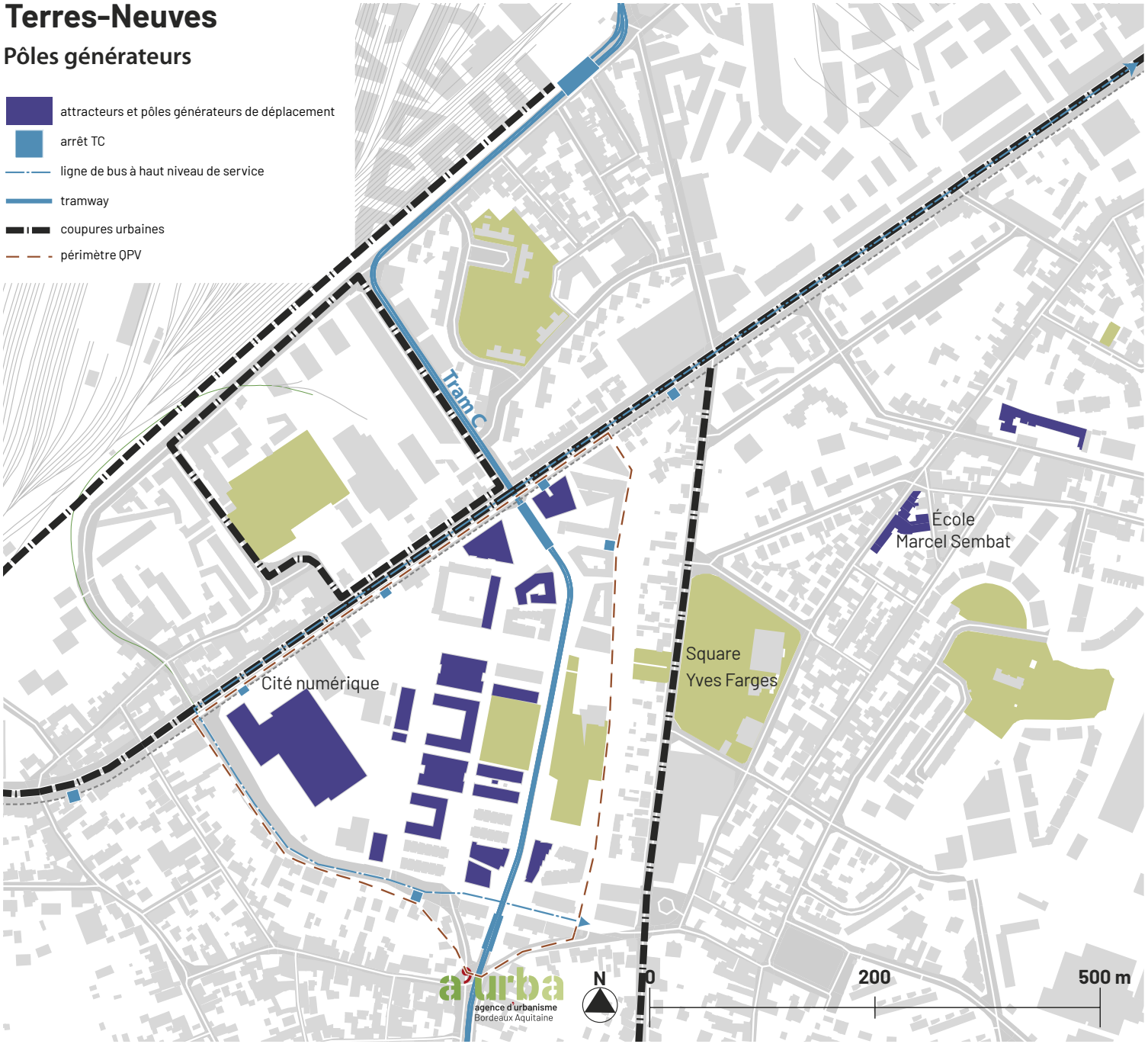
L'influence de la gare se fait aussi ressentir dans le bâti et l'architecture puisqu'on trouve de nombreux locaux appartenant à la SNCF et jouxtant les voies ferrées.

Au nord ouest du quartier, l'Opération d'Intéret National Bordeaux Euratlantique développe sur d'anciens délaissés ferroviaire, un quartier mixte de centre-ville.

L'opération Bègles Terres Neuves fait évoluer ce quartier marqué initialement par l'habitat social et la présence de grandes emprises fonctionnelles vers un territoire de mixité fonctionnelle et morphologique.

Terres-Neuves

Pôles générateurs



Pôles générateurs et coupures urbaines

Le quartier des Terres Neuves accueille de nombreux équipements générateurs de déplacements d'influence métropolitaine.
L'implantation de la cité numérique et du pôle de l'économie créative et solidaire a permis la création de nombreux emplois dans le secteur.
Des établissements de formation supérieure se sont également installés et accueillent des centaines d'étudiants.
À l'est du quartier, on trouve des pôles générateurs d'influence plus locale tels que des commerces en rez-de-chaussée ou encore des espaces publics comme le square Yves Farge et le city stade.
Les écoles sont situées en dehors du quartier, rue Marcel Sembat.
Ces nombreux attracteurs sont desservis en transport en commun par une ligne de tramway et une liane de bus. Ils sont situés à proximité directe des boulevards.
Cette voirie à forte emprise est considérée comme un moyen de desserte efficace, mais marque également une frontière entre les Terres Neuves et Bordeaux. Son trafic automobile important est source de nuisances et rend difficiles les déplacements en modes actifs.
C'est également le cas de la rue Alexis Capelle, longeant le quartier et accueillant un trafic important.
Certains îlots fermés compliquent également les déplacements en modes actifs.
Enfin, la voie ferrée constitue une coupure forte.

2 Paroles d'acteurs

Un quartier en mutation

«Un quartier adolescent». Cette formule résume à elle seule la situation de Terres Neuves qui fait face à toutes les difficultés d'un quartier en transition où de belles réussites côtoient des problèmes mal anticipés et où les évolutions parfois trop rapides peinent à être intégrées par les habitants et usagers.

Un quartier en chantier et peu lisible

Débutée en 2005, la très ambitieuse Opération de Renouvellement Urbain du quartier peine à se finaliser. *« Ce quartier n'est pas fini. On est sur le même phénomène que quand on fait les travaux d'une maison et qu'on ne met pas les plinthes ». « On a envie de dire à la mairie, vous le finissez quand votre quartier ! ».*

Outre les désagréments liés au chantier en lui-même (bruits, poussière), cette situation nuit à la lisibilité du quartier et donc à la facilité des déplacements en son sein. *« C'est labyrinthique, il n'y a pas de plan, aucune signalétique ». « Les gens ne se situent pas. Les bâtiments qui doivent faire repère ne sont pas visibles facilement. Il y a un déficit de lecture de l'espace et d'organisation. »*

Le tramway : un outil précieux pour ouvrir le quartier sur le reste de l'agglomération

Irriguant l'ensemble du quartier, le tramway constitue un repère et une offre de mobilité que les habitants se sont facilement appropriés. Utilisé par toutes les tranches d'âge, il apparaît comme un vecteur précieux d'ouverture du quartier au reste de l'agglomération. Outre le désenclavement physique, il permet aux habitants et notamment aux jeunes de se projeter psychologiquement hors du quartier en termes de scolarité ou d'emploi. *« Les jeunes sont beaucoup plus mobiles. La génération avant tram, ils étaient bloqués dans le quartier. Maintenant ils peuvent envisager sans problème d'aller dans un autre lycée, à Vaclav Havel par exemple. »*

Il est aussi un « vecteur de circulation des publics», c'est « un bel outil ».

Mais des coupures urbaines physiques qui perdurent et font office de frontière psychologique

Malgré ce désenclavement, le quartier reste marqué par des coupures urbaines (boulevards, rue Alexis Cappelle...) qui sont des frontières aussi bien physiques que psychologiques. Ces rues accidentogènes et passantes mériteraient d'être apaisées, notamment dans une perspective de mieux relier le quartier aux groupes scolaires dont les enfants dépendent.

Le stationnement au cœur des difficultés des habitants et des usagers

Le quartier se caractérise par un stationnement qualifié « *d'anarchique* » par les personnes rencontrées. Sur ce secteur, le stationnement est gratuit et sa réglementation ne semble pas une option envisageable du fait du faible niveau de ressources des habitants. Le fort développement du quartier avec l'arrivée d'établissements d'enseignement supérieur et d'entreprises a fait exploser les besoins en stationnement face à une offre clairement sous-dimensionnée.

Le stationnement gratuit encourage également à utiliser la voirie comme parc relais et ensuite emprunter le tramway. En effet, le quartier Terres Neuves est le dernier secteur de stationnement gratuit avant d'entrer dans la ville de Bordeaux ce qui incite les automobilistes à se rapprocher au plus près avant de changer de mode.

« C'est un quartier pensé pour les modes doux, pour le tram et en fait non. À la cité numérique, on a des gens qui viennent de très loin et qui n'envisagent pas de venir autrement qu'en voiture. Le problème c'est qu'il y a encore des écoles et des administrations qui vont venir s'implanter. Les difficultés vont s'intensifier. Globalement c'est positif, mais on est dans un brassage de populations qui cohabitent plus ou moins bien ensemble. »

Les remarques remontées dans le cadre de la Gestion Urbaine de Proximité (GUP) sont très souvent relatives au stationnement. Les habitants subissent les nuisances d'un quartier qui n'est plus exclusivement résidentiel et se sentent un peu seuls face à cette évolution.

Un groupe de travail d'élus a été mis en place spécifiquement sur cette question.

Des solutions de parkings en silos ou de réhabilitation de parkings en sous-sol sont à l'étude (aussi bien pour les résidents que pour les commerçants). Toutefois, leur accessibilité financière reste un sujet. Il s'avère ainsi que certains parkings affiliés à des opérations de logements sociaux dont le coût n'est pas inclus dans les loyers sont sous-utilisés.

Face aux difficultés, habitants, entreprises et usagers utilisent le système D.

La rédaction d'un Plan de Déplacements inter entreprises a été envisagée à l'échelle des entreprises adhérentes à l'association Terres Neuves – les pôles. Mais composées de TPE et PME, elles n'ont pas de moyens suffisants pour mener à bien cette mission et pointent un manque d'accompagnement de la collectivité. *« On nous parle d'un PDIE, mais on est un ou deux »*. Des solutions individuelles sont alors mises en place par les entreprises comme la réduction de la semaine de travail à 4 jours pour limiter les déplacements pendulaires ou la souscription à des abonnements en autopartage pour les déplacements professionnels.

Les usagers semblent aussi trouver des solutions alternatives : *« le mois de septembre est en général assez terrible, après les gens essayent de trouver une solution. »*

Des freins à la mobilité active

Une minéralité des espaces et des problèmes d'insécurité qui rendent l'espace public peu propice à la rencontre et à la marche

Le quartier manque d'espaces publics de rencontre, de lieux de fraicheur, de convivialité. La rambla et l'esplanade de Chapitô, faute d'aménagements adaptés et d'ombre peinent à remplir leur fonction de lieu de rencontre.
Seuls le city stade et le square Yves Farges remplissent cette fonction. Ces deux espaces, antérieurs à l'ORU, sont aujourd'hui, encore, des lieux de rencontre pour le quartier. Le city stade est sur le point d'être déplacé au niveau du Stade Duhourquet et ne sera plus directement intégré au quartier. Le square Yves Farge est un lieu de regroupement pour les familles, mais sa proximité avec la rue Alexis Capelle est un frein à son utilisation. En effet, cette rue, très circulée, n'offre pas un espace suffisant aux piétons et aux vélos pour que leurs déplacements soient sécurisés. De plus, le square est particulièrement étroit et ne peut accueillir de nombreuses personnes. Il jouxte également des habitations dont les résidents se plaignent de nuisances sonores.
Les habitants se sentent envahis la journée et isolés le soir. Ils ne se retrouvent pas dans l'espace public peu enclin à la vie sociale et ont l'impression de ne plus connaître le quartier. À cet environnement déjà peu propice viennent s'ajouter des problèmes d'insécurité liés au trafic de drogue. « *C'est quand même un quartier avec des difficultés, des tensions, du deal.* » Si la rambla est utilisée en journée par des étudiants ou les entreprises du quartier *« pour manger et se poser »* et si *« on voit passer quelques poussettes le matin ou le soir »*,après 19 h l'espace public est essentiellement occupé par de jeunes hommes. *« Les autres vont traverser, mais pas stationner. » « Les jeunes hommes ont pris possession de l'espace public, mais pas les familles ni les filles. Il faut qu'on arrive à faire venir des familles parce que c'est pacificateur les familles. » De plus « l'éclairage est insuffisant le soir, ça n'incite pas à s'y déplacer. »*

Une pratique du vélo peu ancrée dans les habitudes des habitants et entravée par un défaut d'offre de stationnement sécurisée

La pratique du vélo ne semble pas ancrée chez les habitants du quartier : *« ceux qui font du vélo, ce sont ceux qui viennent de l'extérieur. Ce n'est pas générationnel, c'est une question culturelle et de classe sociale. Les anciens habitants ils ont une pratique classique de la mobilité, la voiture, les transports. Si on a un peu d'argent, on va acheter une voiture, pas un vélo. Les nouveaux habitants utilisent davantage l'éventail de la mobilité. »*
Manque de garages, de locaux vélo, cambriolages. Les conditions pour stationner un vélo de manière sécurisée ne sont pas réunies. L'espace public n'est pas non plus propice au stationnement vélo *« malgré l'injonction à se déplacer en mode doux, les moyens n'ont pas été mis en œuvre. Par exemple, il n'y a pas les moyens de stationner son vélo de manière sécurisée à proximité de l'école de musique. »*

Des cheminements vers les équipements scolaires peu sécurisés

Terres-Neuves n'accueille pas, au sein du quartier, des établissements scolaires. L'école maternelle et l'école primaire sont situées rue Marcel Semblat et le collège rue Berthelot. Pour rejoindre ces établissements, il faut traverser des quartiers d'échoppes, aux trottoirs étroits, accueillant de la circulation automobile et des bandes de stationnement. Les rues sont peu larges et en ligne droite, ce qui n'incite pas les voitures à ralentir. « *Autour de l'école, c'est une catastrophe en termes de cheminements piétons, voitures, etc.* » Rejoindre ces établissements en modes actifs et donc dangereux, et il n'existe pas de trajet efficace à privilégier. Une meilleure lisibilité du trajet et une signalétique particulière permettraient aux écoliers de se déplacer vers les établissements scolaires dans de meilleures conditions.

Omniprésence de la voiture et pression du stationnement

3 Fiche synthétique des enjeux sur le quartier de Terres Neuves

Enjeux spécifiques et enjeux transversaux				Pistes d'actions
	Atouts		**Faiblesses**	
	• Bonne desserte TC • Bonne appropriation • Ouverture physique et psychologique du quartier		• Saturation et sous-dimensionnement du stationnement • P+R de fait • Stationnement cycliste insuffisant	• Réglementation du stationnement (zone bleue, stationnement payant sur voirie, fléchage et orientations des parcours en amont vers les P+R...) grâce à une réflexion à l'échelle de la commune et des communes voisines • Réflexion sur les temporalités et mutualisation des espaces de stationnement résidents/entreprises • Aménagements de stationnements vélos sécurisés à proximité des équipements (école de musique, centres de formation...) • Implantation d'une signalétique tous modes, propre au quartier • Libérer les trottoirs des voitures pour faciliter les cheminements piétons • Aménager des cheminements dédiés, sécurisés et apaisés vers les écoles • Apaiser la rue Alexis Capelle pour que la voiture ne s'y sente pas prioritaire grâce à des actions sur la végétalisation de la rue, la limitation de la vitesse et l'aménagement d'espaces de pause permettant également de créer du lien social (type parklet, jardins partagés, etc.) • Communiquer dans les écoles et le quartier sur les mobilités alternatives à la voiture, le code de la rue (zone 30, zone 20, etc.)
	• Proximité des boulevards et de la rocade • Bonne accessibilité		• Manque de repères • Manque de lisibilité pour les déplacements internes au quartier • Cheminements piétons et cyclistes encombrés	
	• Opération de renouvellement urbain		• Coupures des boulevards et de la rue Alexis Capelle	
			• Insécurité	
			• Minéralité • Espaces publics de faible qualité qui n'incitent pas à la pratique • Manque de lieux de rencontre	

4 Illustrations

Espaces publics encore en chantier

Chantier entraînant des conflits d'usages. Où passe le piéton ?

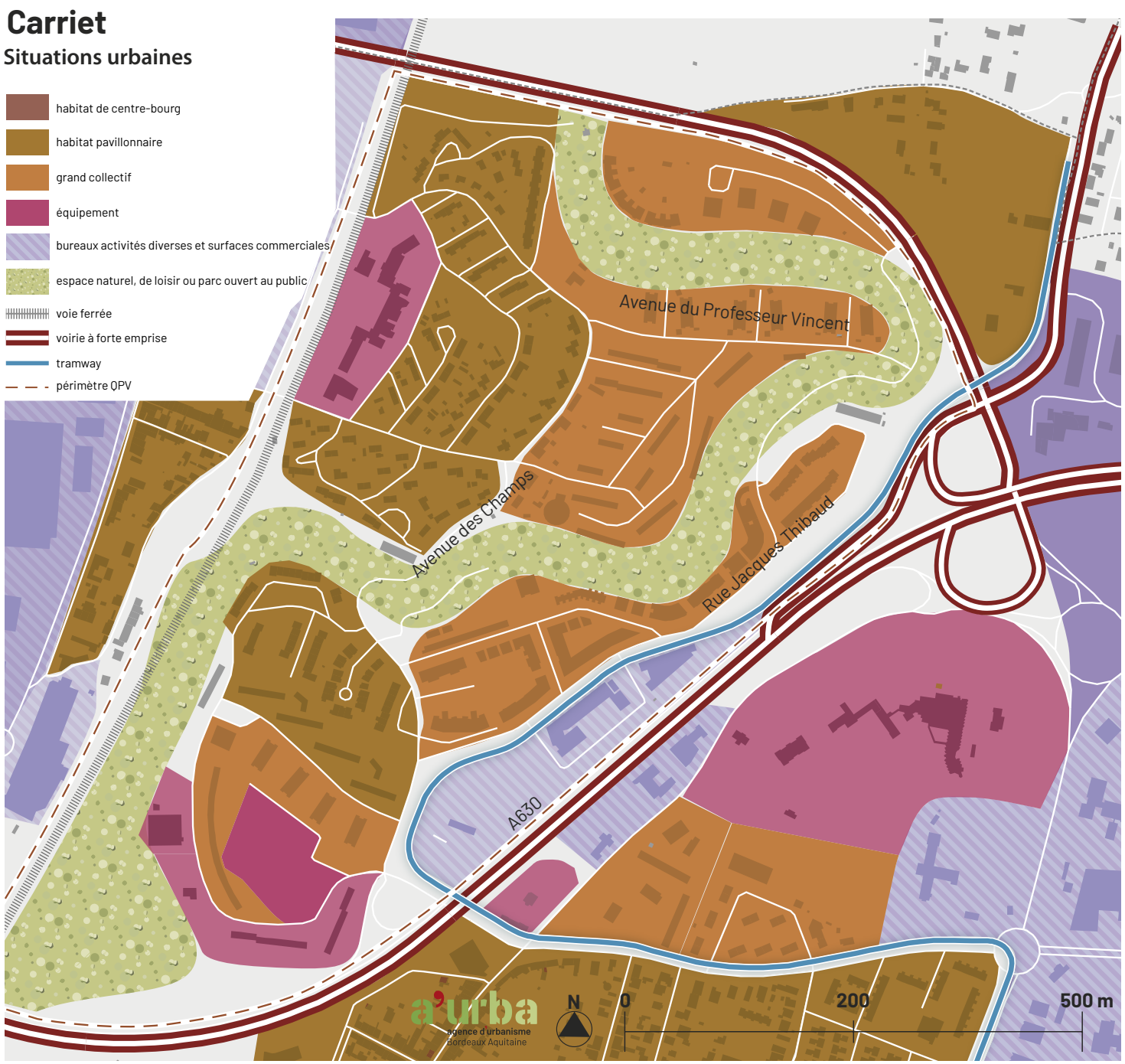
Parkings à l'abandon

Pression du stationnement dans les espaces publics

PARTIE 3 Carriet intermédiaire à Lormont

Chiffres clefs :
3040 habitants
1 ligne de tramway
1 Liane
2 Lignes de bus

1 Cartes de diagnostic



Situations urbaines

Construit sur les coteaux, et bordé par la rocade bordelaise d'un côté et la voie ferrée de l'autre, Carriet se détache du reste de la commune de Lormont. A l'ouest de la voie ferrée, la zone industrielle s'interpose entre le quartier et la Garonne et la rocade constitue une scission avec le centre de la commune.

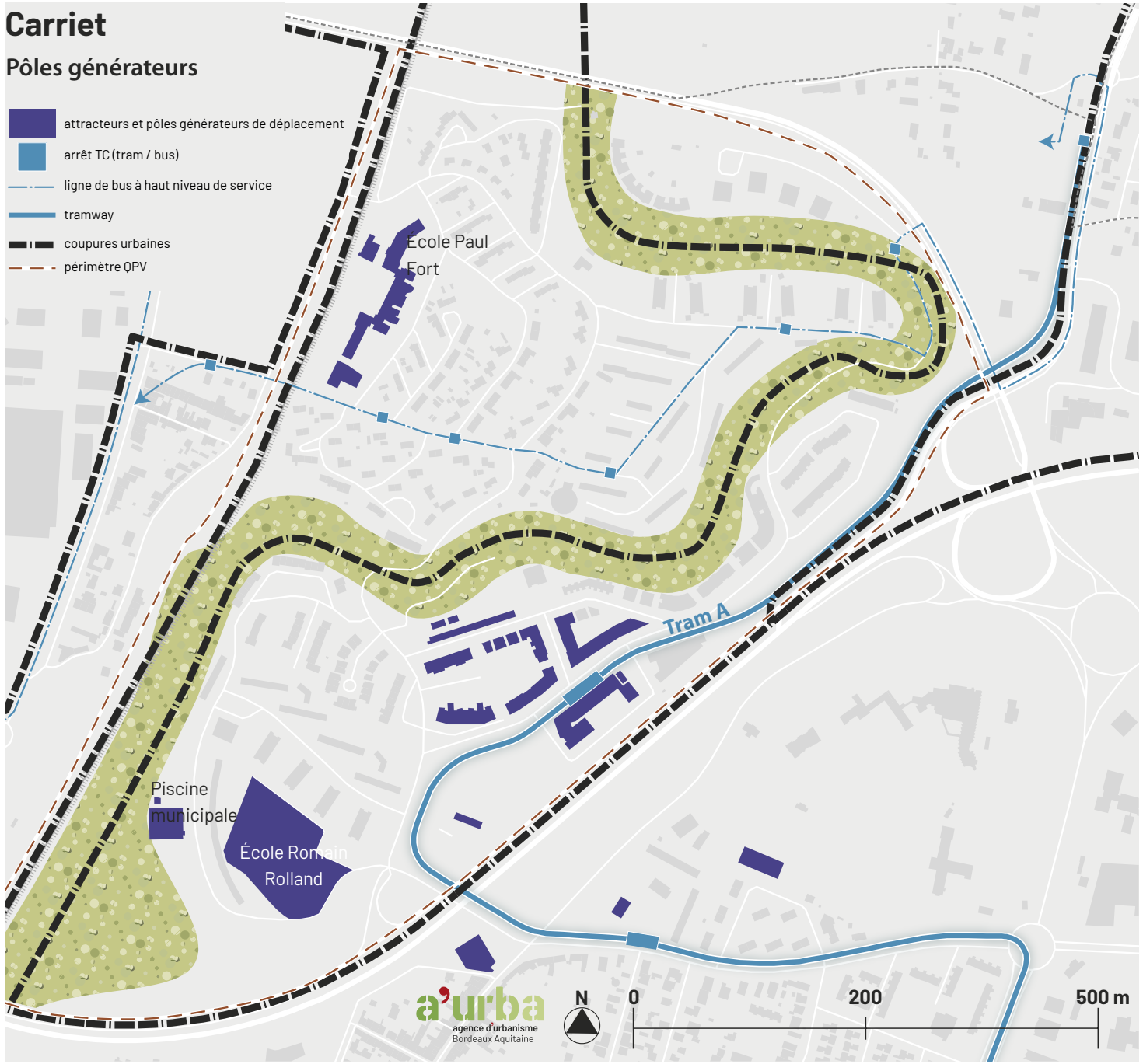
Le quartier de Carriet est composé de formes urbaines hétérogènes notamment entre le haut et le bas du quartier.

Le haut Carriet a bénéficié d'une opération de renouvellement urbain qui a permis de diversifier la typologie de l'habitat et d'implanter des équipements. Les barres d'immeubles ont laissé place à du collectif plus petit et parfois à la présence de maisons, comme par exemple rue Nicolas Beaujon.

Carriet intermédiaire n'a pas encore fait l'objet d'un renouvellement urbain et reste composé d'un habitat collectif de tours et de barres des années 1950.

Le bas Carriet est formé de maisons individuelles et se distingue clairement du reste du quartier. Cette morphologie urbaine particulière se retrouve également dans le centre-bourg de Lormont, au sud de la rocade.

Quelques équipements et services sont présents sur le quartier et aux abords, notamment les écoles Paul Fort et Romain Rolland, ainsi qu'un groupe médical et la piscine municipale en cours de rénovation. La grande majorité des équipements, commerces et bureaux se trouvent dans le haut Carriet. Carriet intermédiaire n'en est pas doté et le groupe scolaire Paul Fort se situe dans le bas Carriet.



Pôles générateurs et coupures urbaines

La plupart des pôles générateurs de déplacements sont situés dans le haut Carriet. À l'exception de l'école dans le bas Carriet, le reste du quartier est peu dôté en équipements et services.
Le quartier est essentiellement marqué par des coupures urbaines qui sont un frein à la fois pour les déplacements internes, mais aussi pour sortir du quartier.
Situé entre la voie ferrée et la rocade, le quartier subit, de fait, un fort enclavement. Les franchissements de la voie ferrée sont rares et la présence de la zone portuaire renforce le sentiment d'enfermement.
Le seul franchissement de la rocade est le pont routier permettant de relier Carriet à la commune de Lormont. Il n'existe pas actuellement de franchissement au nord.
Enfin, le quartier étant construit à flanc de coteaux, il est soumis à une très forte déclivité. Ce dénivelé est un obstacle important aux déplacements piétons et cyclistes et participe au sentiment de division entre le haut et le bas Carriet même s'il constitue également un espace vert important.
Deux lignes de bus jalonnent le quartier et permettent, depuis Carriet intermédiaire, de rejoindre le bas du coteau, mais elles ne desservent pas les équipements du quartier.
La ligne de tramway est située essentiellement sur le haut du quartier ; en revanche elle ne joue pas un rôle de desserte interne.

2 Paroles d'acteurs

Le sentiment paradoxal d'un quartier à la fois bien desservi et enclavé

Un maillage en transport en commun dense et efficace

L'arrivée du tramway est perçue comme une chance pour le quartier *« ça a été une opportunité, une chance. C'est porteur et positif »*. Bien approprié par les habitants il est *« utilisé toute la journée, par les jeunes, par les mamans, par les scolaires. »*
Outre la desserte en tramway, le quartier Carriet est maillé d'un réseau de bus dense et traversé par l'une des lianes les plus structurantes du réseau TBM, la liane 7.

Un manque de cheminements piétons « du quotidien »

Le quartier est également traversé par les chemins de randonnée des ballades métropolitaines qui lui permettent de bénéficier de cheminements de qualité pour sortir du quartier (comme le fil vert reliant le quartier au centre bourg de Lormont). Ces cheminements ont vocation à devenir des relais entre le haut et le bas Carriet, rôle qu'ils ne remplissent pas actuellement. Les entretiens font ressortir le manque de liaisons entre le haut et le bas. De plus, trop de cheminements sont encore peu connus ou peu utilisés. C'est le cas par exemple de l'escalier partant de l'Église jusqu'au Carriet intermédiaire (qui, de plus, ne correspond pas aux normes PMR). Ils mériteraient d'être mis en valeur grâce à une signalétique particulière, notamment pour les trajets à destination des groupes scolaires (pour l'instant majoritairement effectués en voiture).

Un sentiment d'enclavement qui demeure.

« C'est un quartier très enclavé, on a des axes routiers, la rocade, les quais, la voie ferrée... De fait la question de la mobilité est prépondérante dans toutes les problématiques d'aménagement. Le seul moyen de faire que ce territoire se désenclave, c'est par les mobilités. »
Des coupures urbaines très fortes et des réseaux routiers avec des flux particulièrement importants (12 000 véhicules par jour et 12 000 poids lourds sur les quais) ceinturent le quartier Carriet. Ils contribuent à son enclavement et au sentiment d'isolement de ses habitants. *« Il y a des personnes en difficulté dans ce quartier qui n'en sortent que très peu. »*
Ainsi, la situation de Carriet apparaît comme très paradoxale puisque le quartier est présenté comme très bien desservi, mais enclavé. La réponse se trouve peut-être dans l'intensité de la desserte proposée *« Tous les modes sont là, mais pas à la hauteur de ce qui est nécessaire. Tout le panel de ce qui existe à Bordeaux Métropole se trouve aussi à Carriet, mais ce n'est pas assez performant. »* De plus la desserte en transports pour les déplacements internes au quartier est perçue comme insuffisante.

Topographie, réticences culturelles : des freins aux modes actifs de différente nature

Une topographie qui freine les modes actifs notamment pour une population vieillissante

La très forte déclivité du quartier est un frein important au développement des modes actifs : *« Avec la côte de Garonne, physiquement, à pied ou à vélo, c'est compliqué. La déclivité de ce quartier est un vrai problème. »*
Ces difficultés sont renforcées par l'évolution de la pyramide des âges du quartier. C'est particulièrement le cas dans le bas Carriet où réside une population vieillissante installée depuis les années 1950. De plus le bas Carriet est totalement dépourvu d'offre commerciale qui se concentre sur la partie haute du quartier : *« dans le bas Carriet, ils sont loin de tout ».*
Pour pallier cette difficulté, la collectivité envisage, dans le cadre du projet de renouvellement urbain et *« dans une logique de dé-mobilité »,* de mettre en place des plateformes publiques de petite taille permettant d'amener des services (boulangerie, bibliothèque) aux habitants plutôt que de les contraindre à se déplacer. Moins coûteuse qu'une navette, cette solution viendrait renforcer les actions ponctuelles mises en œuvre jusqu'alors (le placier du marché qui amène quelques personnes âgées depuis chez elles sur le marché afin de leur permettre de faire leurs courses).

Peu de déplacements cyclistes

Le vélo n'est que très peu utilisé par les habitants du quartier pour des raisons culturelles. *« Les habitants sont très peu équipés de vélos et en plus, ce dernier n'a pas la côte. Pour bon nombre de jeunes, le vélo a un côté ringard. Seules les personnes qui travaillent à Carriet s'y déplacent à vélo. »*

De plus, le quartier ne bénéficie pas de stationnements vélo sécurisés et d'aménagements permettant de sécuriser ces déplacements. Quant au vélo à assistance électrique, il pourrait être une solution pour répondre au problème de la topographie, mais il reste un équipement cher et n'est pas une priorité pour les familles.
Des solutions de locations de vélo ne sont pas disponibles à proximité directe du quartier. Les premières stations Vcub sont situées aux Lauriers et à La Gardette et les opérateurs de vélos en libre-service ne desservent pas ce quartier.

Un stationnement anarchique sur l'espace public.

Lors de la première phase du projet de renouvellement urbain du quartier et avec les logiques de résidentialisation, le stationnement est devenu payant pour les résidents du quartier. Il fait l'objet d'un bail à part. Toutefois les habitants ne sont pas contraints de prendre ce bail et beaucoup d'entre eux, faute de moyens, choisissent de se garer sur l'espace public.
« On se retrouve avec des parkings à moitié vides et des voitures partout dans la rue ».
Or, le taux de motorisation est particulièrement important dans le quartier, notamment parce qu'on y compte de nombreux artisans, ouvriers ou travailleurs du BTP qui possèdent leur propre camionnette. Les acteurs locaux témoignent d'un fort attachement à la voiture de la part des habitants. *« Plus les gens sont modestes, plus la considération sociale vient de la voiture. Le vélo c'est mal vu. Se déplacer à vélo ça fait pauvre. Ils gagnent trois francs six sous et ils s'achètent directement une voiture ou une moto. Il y a une fascination pour la voiture. »*
Au-delà de l'accessibilité financière, les bailleurs font face à des problèmes de gestion de ces parkings en superstructure. Les parkings n'étant pas utilisés par les habitants, ils sont laissés vides et profitent à l'économie souterraine *« il y a de l'insécurité, du vandalisme, des regroupements, de la saleté, ce sont des lieux de business. »*
Les tentatives de mutualisation du stationnement entre Bordeaux Métropole (le pôle territorial Rive Droite ayant emménagé dans le Haut Carriet) et le bailleur Domofrance ont ainsi avorté. *« Il y a eu des accords pour louer des places, mais les agents ne voulaient pas y aller ».*
Le stationnement en surface conduit à des logiques de concurrence entre les différents modes dans l'espace public (piétons et vélos qui doivent se déplacer en évitant les voitures) et à des difficultés de gestion (problème pour la collecte des déchets).
On observe aussi des phénomènes de voitures ventouses *« Même la journée elles sont là les voitures, donc c'est que les gens ne les utilisent pas. »*

Espace public dédié à la voiture. Absence de trottoirs et de cheminements de qualité

3 Fiche synthétique des enjeux sur le quartier de Carriet intermédiaire

Enjeux spécifiques et enjeux transversaux				Pistes d'actions
	Atouts		Faiblesses	
	• Desserte TC efficace • Bonne appropriation		• Voie ferrée • rocade/autoroute	• Atténuer l'aspect d'enclavement en aménageant de nouvelles traversées de la rocade au nord du quartier et de nouveaux franchissements de la voie ferrée notamment pour les modes actifs • Réinterroger la politique de stationnement • Éduquer sur les changements de comportements mobilité dans les écoles et les collèges • Implanter une maison métropolitaine des mobilités alternatives • Aménager des cheminements piétons adaptés aux PMR et les relier efficacement au réseau de transport en commun • Relier le réseau des randonnées métropolitaines à un réseau local pour améliorer le maillage • Amener des services auprès des résidents les plus enclavés et les plus captifs • Communiquer sur les nouvelles offres de mobilité (nouvelles lignes de bus, nouveaux cheminements) et de services • Améliorer la desserte de la liane 7 vers les Bassins à flot
	• Quartier solidaire • Entraide		• Sous-utilisation du stationnement en superstructure • Accessibilité financière, • Manque de stationnement cyclable	
	• Opération de renouvellement urbain en cours		• Cheminements pour modes actifs insuffisants notamment pour relier le haut et le bas Carriet	
	• Présence d'espaces verts et de chemins de randonnée • Jardins partagés		• Population vieillissante particulièrement handicapée par la topographie	
			• Coteaux • Déclivité importante	

4 Illustrations

Dénivelé et cheminements piétons non adaptés aux PMR

Escaliers difficilement praticables pour les PMR

Stationnement anarchique et encombrement des trottoirs

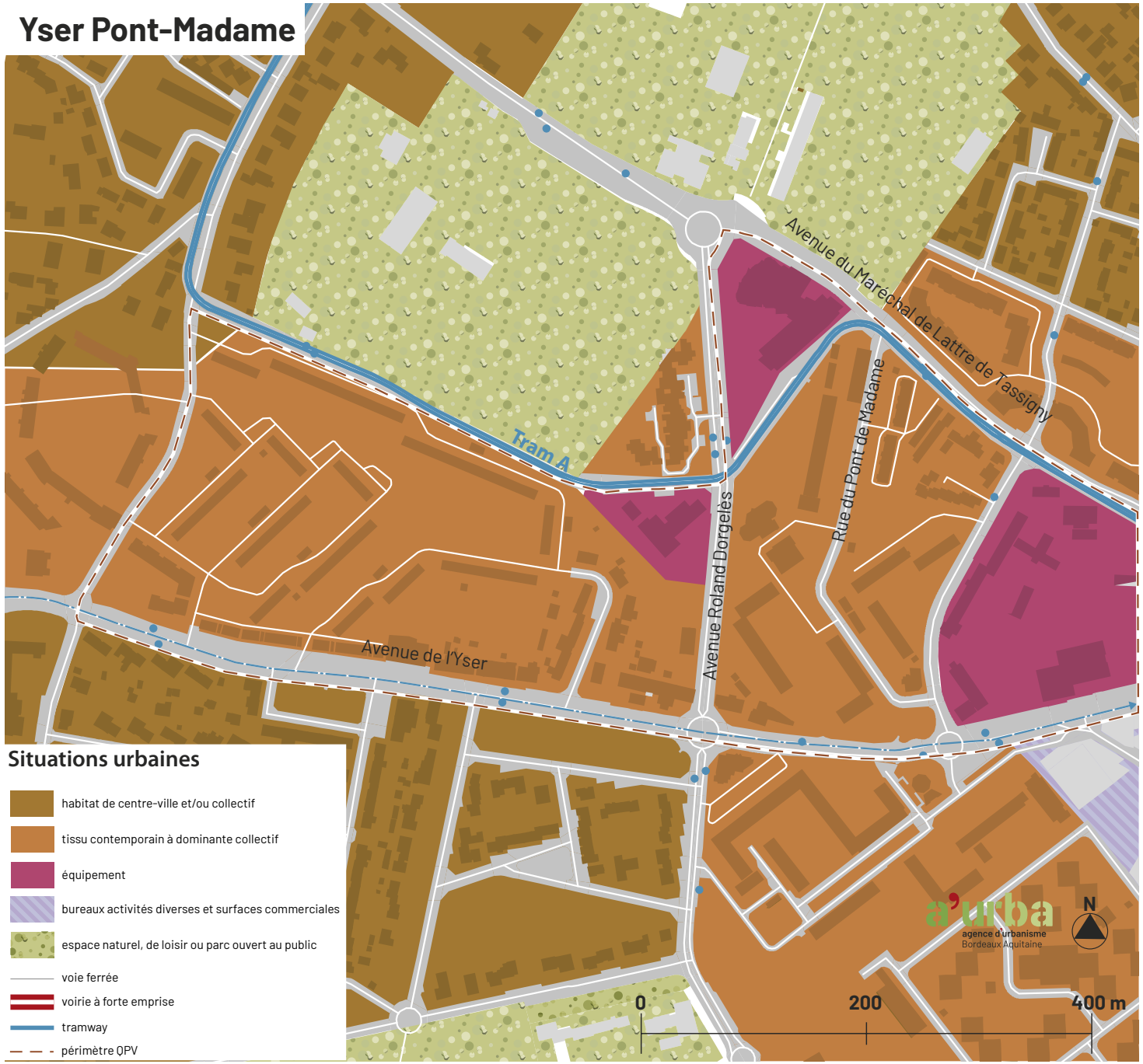
Chemins de randonnée à relier à un réseau local pour les mobilités du quotidien

PARTIE 4 Yser Pont-Madame à Mérignac

Chiffres clefs :
1610 habitants
1 ligne de tramway
2 Lianes
3 Lignes de bus

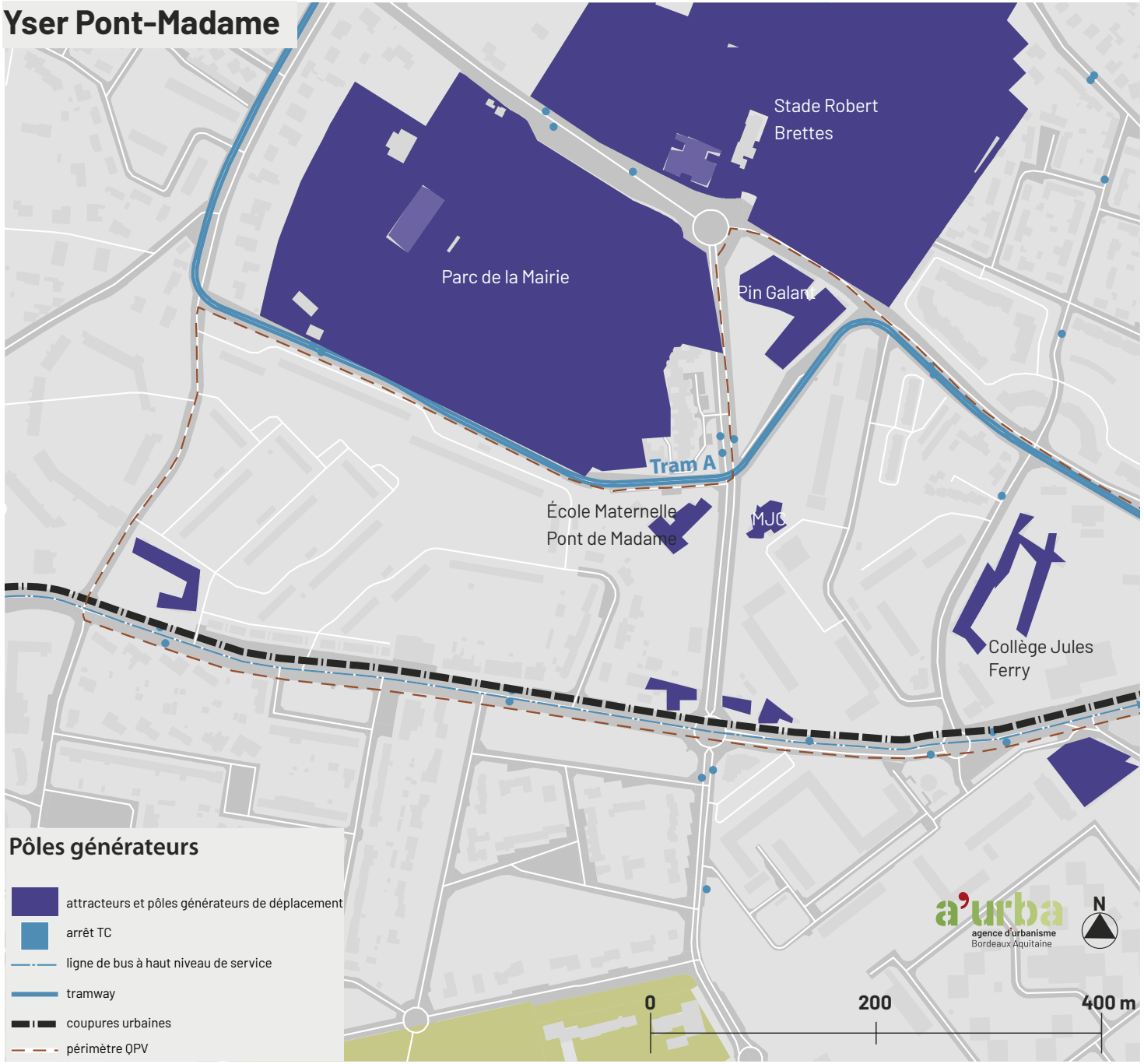
1 Cartes de diagnostic

Yser Pont-Madame



Situations urbaines

Situé dans le centre-ville de Mérignac, le quartier d'Yser Pont-Madame s'insère dans un tissu relativement homogène.
Yser Pont-Madame est constitué de barres et de tours caractéristiques des grands ensembles. Les deux entités sont séparées par l'avenue Roland Dorgelès. Le quartier Pont-Madame bénéficie de la proximité directe de plusieurs équipements tandis qu'Yser en est relativement plus éloigné.
La voirie intérieure du quartier de Pont-Madame est sinueuse, composée parfois d'impasses et difficilement lisible tandis que le quartier d'Yser est plus traversant avec une voirie permettant facilement de rejoindre les axes principaux.
Construits à la fin des années 1950, les quartiers sont entourés d'un bâti à vocation collective, réalisé à la fin du XXe siècle ou au début du XXIe.
Ces constructions ont été accompagnées par l'arrivée du tramway A qui dessert le périmètre grâce à deux arrêts, Pin Galant et Mairie de Mérignac.
Un tissu d'habitat individuel est présent aux confins nord et sud du quartier.
La présence de nombreux équipements de proximité, desservant le quartier ou d'influence métropolitaine, explique également la bonne desserte du quartier via le tramway et la lianes 1+.
De grands espaces verts, de loisirs ou de sport sont également situés à proximité direct du quartier.



Pôles générateurs et coupures urbaines

De nombreux attracteurs de déplacements, situés à proximité directe des deux quartiers et d'influence locale, sont présents.
Le parc de la mairie et l'ensemble sportif Robert Brettes constituent les deux poumons verts du quartier.
On trouve quelques commerces permettant d'effectuer des achats du quotidien au sud des deux quartiers, le long de l'avenue de l'Yser. Une plus grande surface commerciale est située au sud est et attire de nombreux habitants.
Plusieurs équipements scolaires sont présents dans le quartier. On trouve le collège Jules Ferry ou l'école maternelle Pont-Madame le long de l'avenue Dorgelès.
Plusieurs associations ont également leur siège au sein du quartier ou à proximité directe. Enfin, la salle de spectacle du Pin Galant est un équipement de rayonnement métropolitain.
Yser Pont-Madame a une topographie plutôt plate et l'on ne remarque pas de coupures particulières, à l'exception de l'avenue de l'Yser qui constitue un axe particulièrement circulé, supportant le passage de plusieurs transports en commun à des fréquences hautes comme la liane 1.
Le tramway circule entièrement en site propre, sans autre espace de voirie, et accompagné d'espaces de verdures ce qui permet d'alléger l'impression de coupure, notamment entre les deux quartiers et le parc.

2 Paroles d'acteurs

Des freins à la mobilité davantage culturels et psychologiques que pratiques

Un quartier bien desservi et facile d'accès

Yser Pont-Madame bénéficie d'une desserte efficace en voiture. Le quartier est rejoint par de grandes artères et des itinéraires bis permettent également de s'y rendre en cas d'embouteillages. Le stationnement y est gratuit, à la fois sur la voirie et au sein des résidences du quartier.
Le quartier est desservi par deux arrêts de la ligne A du tramway : l'arrêt Pin Galant et l'arrêt Mairie de Mérignac et profite également de la desserte efficace de la liane 1+ qui emprunte l'avenue de l'Yser. *« C'est un quartier très facile d'accès pour les gens qui viennent de l'extérieur, on a plusieurs façons d'y venir ».*
Le quartier reste toutefois un îlot, bien différencié du centre-ville de Mérignac qu'il jouxte. *« Il est bien placé, mais ça reste une méga résidence qui en plus maintenant sur la partie Pont de Madame est ceinturée par une clôture. »*
Se rendre au sein des quartiers est donc aisé, néanmoins, se repérer à l'intérieur n'est pas toujours facile. *«Quand je suis arrivée, j'ai été étonnée de ce quartier si proche du centre-ville de Mérignac mais si enclavé. On a l'impression d'être dans un cul de sac.»*

Un défaut d'appropriation de l'offre en TC par certains habitants

Si les jeunes du quartier ont intégré le potentiel de la desserte en commun *« les plus jeunes, ils vont aller se balader à Bordeaux »*, certains résidents plus âgés semblent avoir des difficultés à se projeter hors du quartier. *« On a organisé une sortie au musée, les gens étaient ravis, mais ils n'auraient pas pris le tram eux - mêmes. Les gens ne profitent pas de ce potentiel de transport. »*
Cela serait dû à un ensemble de facteurs, comme l'appréhension de sortir (même au sein de la résidence) ou d'emprunter des transports en commun ; une incompréhension de ces derniers qui n'incite pas à les utiliser ; ou le fait de ne pas ressentir le besoin de sortir du quartier tout est à proximité.
« Pour les moins actifs, les préoccupations sont plus de l'ordre de l'intérieur comme la dégradation de leur appartement ou les problèmes du quartier. Ils n'ont pas envie d'aller plus loin ». « On n'est pas sur des empêchements matériels comme on peut avoir dans d'autres quartiers. On sera plus sur des freins qui appartiennent à chacun. »
Cette problématique d'enclavement semble toucher davantage les résidences du quartier Yser que celles de Pont-Madame.
De même, on observe une sous-utilisation des équipements par les habitants du quartier qui sont pourtant à proximité. *« Même si tout peut se faire à pied, ce ne sont pas des offres dont se saisissent les enfants et les jeunes du quartier. »*
Ce défaut de mobilité peut parfois être également le cas pour certains jeunes marginalisés ou en passe de le devenir, très présents au sein du quartier mais qui ont des difficultés réelles pour en sortir. *«Ce sont des jeunes scotchés au quartier. Ils sont enfermés dans ce cul de sac. On sait où les trouver on sait où ils sont, on n'a pas de surprises. Vous voyez les quartier d'Yser c'est verdoyant, il y a plein d'espaces, mais les jeunes, on les retrouve toujours à côté du terrain de basket. On ne les voit pas dans le tram. Ils ont peur de sortir du quartier.»*

Des espaces publics peu vivants marqués par l'insécurité

Si à Pont Madame, les jeux sont utilisés par les enfants et les familles, les espaces verts d'Yser sont peu utilisés. Certains enfants vont y jouer, mais les habitants eux-mêmes les décrivent comme *« des espaces qui ne sont pas vivants. C'est une morne plaine, même pour le regard c'est plat, de l'ordre de l'ennui, ce sont vraiment des résidences-dortoirs. »*
Cette non-utilisation de l'espace public est renforcée par des problèmes d'insécurité *« Les aires de jeux sont régulièrement squattées par des personnes agressives et alcoolisées et parfois des dealers. Ça refroidit, on reste chez nous. »*
Les déplacements se cantonnent donc à des déplacements utilitaires.

La nécessité de sécuriser les déplacements piétons

La présence du tramway à proximité directe des trottoirs et l'étroitesse de ces derniers peuvent être sources de conflits d'usages et peuvent rendre les déplacements en modes actifs dangereux.
La qualité paysagère des aménagements autour des voies du tramway donne envie de s'y promener, or cet espace est avant tout dédié à la circulation du tramway et non aux piétons. *« C'est joli, on a l'impression que c'est un espace de promenade, mais en fait c'est dangereux».*
On retrouve aussi des conflits d'usage entre cyclistes et piétons le long de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny qui cumule sur ses trottoirs les déplacements piétons et une bande cyclable à double sens qui laisse peu d'espace pour chacun de ces modes.
À l'intérieur des résidences, les déplacements piétons peuvent également s'avérer dangereux. Les trottoirs ne sont pas adaptés ou inexistants, le piéton se déplace donc sur la route, ce qui complique les déplacements des PMR ou des enfants. Lorsque des trottoirs existent, les résidents doivent souvent se déplacer entre les voitures qui y stationnent.
Enfin, des pratiques telles que les rodéos urbains, les dérapages en motos, les feux

d'artifice rendent encore plus dangereux les déplacements des piétons. Des accidents ont d'ailleurs déjà eu lieu et effraient les habitants.
La question de l'éclairage public est aussi un enjeu en cours de discussion avec le bailleur propriétaire des logements du quartier et la mairie.

Une offre de stationnement saturée

Bien que l'offre de stationnement sur voirie soit gratuite, les parkings des résidences sont souvent saturés, notamment les jours de spectacle au Pin Galant. Les parkings des résidences font aussi office de parc relais pour les personnes désirant prendre le tramway. Leur proximité directe avec les arrêts de tramway en fait des espaces de stationnement privilégiés pour cette pratique d'intermodalité.
Cette tendance risque de se renforcer avec la fermeture de certains espaces de stationnement à proximité du quartier comme le parking du Casino.
Néanmoins, même lorsque des places sont disponibles, *«Les gens veulent se garer face à leur fenêtre. Ils ont peur pour leur véhicule. Il y a plein de places mais tous veulent se garer au même endroit».* Ces pratiques de stationnement peuvent générer une impression de pression du stationnement même lorsqu'il n'y en a pas.

Le vélo, un mode qui n'est pas envisagé

Très peu de personnes utilisent le vélo, même les jeunes.
Il n'y a pas de stationnement dédié, donc lorsque les résidents possèdent un vélo, ils sont obligés de le monter dans leur appartement, le peu de locaux disponibles étant régulièrement fracturés. *« Le vélo n'est pas une option ».* Il y a une véritable barrière psychologique face à ce mode, voire du défaitisme.
«On en voit pas à vélo, le vélo c'est pas assez frime. Avant, ils piquaient les Vcub mais ça on le voit plus. Ils peuvent piquer les scooters de domino's. Mais ça aussi on le voit plus trop.»

La mobilité comme frein à l'emploi

Pour certains résidents, les problèmes de mobilité sont un véritable frein à l'emploi.
Ces freins sont à la fois d'ordre psychologique, mais aussi pratique.
Ainsi, il peut exister une certaine appréhension à se déplacer et à quitter le quartier. De plus, les métiers proposés ne sont parfois pas en adéquation avec les horaires de TC (horaires décalés). Enfin, il peut être compliqué pour certaines personnes (notamment des femmes) de combiner leur temps de déplacement avec les autres tâches du quotidien comme aller chercher les enfants à l'école par exemple.
« On est sur une population avec un faible niveau de qualification. Aller faire de l'entretien, du service sur des horaires atypiques dans la zone d'Aéroparc c'est compliqué. »
« Les personnes ont du mal à trouver un emploi parce qu'elles n'ont pas de mobilité. Au-delà de 45 min, le quotidien n'est plus compatible avec les déplacements longs. Des formations aux horaires adaptés ont été proposées dans la restauration par exemple, mais ça ne peut pas toujours être à la formation de s'adapter. Il faut qu'il y ait du donnant-donnant. »
La mobilité est, pour certains, un problème d'ordre social.

«Pour bouger, il faut avoir un intérêt à bouger. Ces jeunes ont peur de sortir du quartier et ont peur d'en sortir seuls, surtout parce qu'ils ne se projettent pas. Lorsqu'il faut bouger pour trouver un travail, ou un stage ou faire des démarches administratives, cela est trop compliqué. Le déplacement leur semble déjà être un frein. En revanche lorsqu'il faut bouger pour aller au studio de musique à Bègles pour enregistrer du rap, ça ils y arrivent. Ce n'est pas un problème d'infrastructures, ce sont des freins psychologiques. Ils ne sont pas en mesure de bouger parce qu'ils sont dans l'incapacité de se penser dans l'ordre de l'insertion professionnelle.»

3 Fiche synthétique des enjeux sur le quartier d'Yser Pont-Madame

Enjeux spécifiques et enjeux transversaux				Pistes d'actions
	Atouts		**Faiblesses**	
	• Desserte TC efficace • Desserte par la route aisée		• Problème d'appropriation pour une partie de la population	• Travailler sur les espaces publics en concertation avec les habitants : confort climatique, assises, jeux, accessibilité etc. • Éduquer aux changements de comportements mobilité dans les écoles et les collèges • Implanter une maison métropolitaine des mobilités alternatives • Animer des démarches d'accompagnement vers les transports en commun (voir les démarches de Wimoov, Cap Solidaire...) • Encourager à la pratique du vélo grâce à des aménagements dédiés et un accompagnement aux mobilités actives (travail en partenariat avec les ambassadeurs du vélo ...) • Penser des espaces partagés pour toutes les générations • Aménager des cheminements piétons adaptés aux PMR et les relier efficacement au réseau de transport en commun et aux équipements du quartier • Développer des offres de transport périphériques pour permettre d'atteindre les zones d'emplois situées en extra-rocade
	• Forte présence d'espaces verts		• Offre saturée • Utilisation du parking des résidences comme P+R et parking du Pin Galant	
	• Présence de nombreux équipements au sein du quartier ou à proximité directe		• Réticences culturelles • Manque de stationnements sécurisés • Manque d'aménagements dédiés	
			• Manque de sécurité pour les déplacements piétons notamment à l'intérieur des résidences	
			• Population ayant des horaires décalés pas toujours compatibles avec la desserte en transports en commun	

4 Illustrations

Absence de trottoirs et panneau «Interdit aux piétons»

Voitures laissées à l'abandon

Espaces de jeux délaissés dans le quartier Yser

Omniprésence de la voiture et pression du stationnement

La mobilité dans les QPV de la métropole bordelaise : synthèse

Si les enjeux de mobilité sont intrinsèquement liés à la situation urbaine des quartiers, les entretiens avec les acteurs de trois quartiers politique de la ville de l'agglomération bordelaise font apparaître des problématiques et des sujets communs.

La très bonne desserte en transport des quartiers ne permet pas de résoudre les problèmes de mobilité et de dépasser le sentiment d'enclavement

Tout d'abord un constat : la desserte de ces quartiers par le tramway est vécue comme une chance et une réussite. Le tramway a permis d'ouvrir les quartiers sur le reste de l'agglomération, en attirant de nouveaux habitants et/ou usagers. Il est bien généralement approprié par les habitants des quartiers qui l'utilisent facilement. Il a aussi créé les conditions d'une ouverture psychologique, notamment chez les jeunes qui sont désormais plus en capacité de se projeter hors du quartier.

Bien que moins structurantes que le tramway, les lignes de bus constituent une offre complémentaire que les habitants des quartiers utilisent volontiers.

Toutefois, la très bonne desserte de ces territoires ne répond pas à tous les problèmes de mobilité des habitants. Certains parmi les plus âgés peinent à envisager de se déplacer hors du quartier. Des freins psychologiques et matériels sont aussi identifiés. Ainsi des horaires décalés, la difficulté à combiner temps de transport et gestion du quotidien (enfants notamment) ou la peur de sortir du quartier restent un problème pour certains habitants et plus particulièrement les femmes.

Paradoxalement, ces quartiers objectivement bien desservis sont encore perçus comme enclavés. Les coupures urbaines (routes, voies ferrées, clôtures etc.) qui les ceinturent contribuent au sentiment qu'ils restent malgré tout des îlots.

Une saturation du stationnement en surface

Le revers de la médaille de leur bonne accessibilité est une saturation du stationnement. Utilisation comme parking relai par des personnes extérieures au quartier, problème d'accessibilité financière au stationnement payant des résidences rénovées… autant de facteurs qui contribuent à saturer l'offre de stationnement en surface et exacerbent les conflits d'usages entre voitures, piétons et vélos.

Insécurité : une appropriation difficile de l'espace public

Les problèmes d'insécurité sont aussi un enjeu commun aux trois quartiers. L'appropriation de l'espace public ou d'espaces privés comme les parkings des résidences au bénéfice notamment d'activités illégales instaure une ambiance peu propice aux modes doux et à la rencontre.
Enfin, le vélo est une pratique peu ancrée chez les habitants des quartiers. Ce désamour du vélo est renforcé par la faible offre en stationnement sécurisé.

Conclusion

L'appréhension des enjeux de la mobilité dans les QPV se heurte à des difficultés et à des paradoxes. L'objectivation des situations est souvent difficile faute de données et de chiffres à une échelle fine. Certains sujets restent dans l'angle mort de la connaissance et il peut être compliqué de mesurer l'intensité des problèmes évoqués. De même, les échelles de réflexion (mobilité vis-à-vis de l'extérieur ou mobilité au sein du quartier) nécessitent d'être articulées.

Les entretiens avec les acteurs des QPV permettent toutefois de révéler des enjeux communs en matière de mobilité et d'identifier des grands thèmes d'actions. Ces derniers se structurent autour de trois idées principales : le stationnement, l'apaisement et l'ambiance des quartiers et enfin la communication.

Face à une offre saturée, la réglementation du stationnement apparaît comme le premier sujet de réflexion à engager. Comment inciter à l'usage des parkings existants et des espaces de stationnement dédiés ? Comment se coordonner avec les territoires voisins pour ne pas créer d'effet frontière ? Comment prendre en compte le problème de l'accessibilité financière au stationnement payant pour des habitants aux faibles revenus ?

La question de l'apaisement et l'ambiance est aussi au cœur des réflexions des acteurs des quartiers. Comment instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie riveraine et la fonction circulatoire des voies ? Comment recréer du lien au sein des quartiers grâce à des aménagements permettant l'appropriation de l'espace public ? Comment proposer un nouvel équilibre de la voirie encourageant le report modal et la pratique des modes doux ?

Enfin, les acteurs insistent sur la nécessité de développer des actions de communication pour accompagner ces démarches, pour les rendre acceptables et que les usagers puissent s'en saisir. Elles impliquent une concertation importante. La communication dans les écoles sur les modes alternatifs à la voiture représente également un levier efficace auprès des familles et des jeunes réticents à l'usage des modes doux.

Ces pistes d'actions, à ce stade seulement évoquées, méritent d'être nourries et étudiées pour chacun des quartiers. Elles doivent dans le même temps, être la déclinaison d'une stratégie globale d'aménagement du territoire et ne pourront avoir d'effets si elles sont menées isolément.

Annexes

Liste des acteurs rencontrés

Terres Neuves
Sylviane Mouret - Mairie de Bègles, coordinatrice des politiques contractuelles
Valérie Barraud - association remue-méninges en charge de l'accompagnement scolaire des enfants du quartier
Nicolas Barrière - cabinet musical du Docteur Larsène, amicale laïque de Bègles, association qui dispense des cours de musique implantée dans le quartier
Dominique Lescane - agence d'architecture Arkose, président de l'association Terres Neuves/les pôles regroupant les entreprises du quartier
Chantal Guillomon - Chapitô (équipement pluridisciplinaire au cœur du quartier regroupant acteurs sociaux et une partie du service culturel de la ville)
Nadjim Talem - Chapitô

Carriet

Alain Monimeau - ville de Lormont, mobilité et écologie urbaine
Sandrine Petit - ville de Lormont, directrice de l'urbanisme
Hélène Durand-Laville - cheffe du projet de renouvellement urbain de Carriet pour Bordeaux Métropole et cheffe de projet développement territorial pour la ville de Lormont.
Eric Leroy - délégué aux mobilités douces à la ville de Lormont, adjoint de quartier à Carriet et habitant du quartier

Yser Pont de Madame
Sylvain Foucher - ville de Mérignac, directeur de la cohésion sociale
Alizée de la Monneraye - ville de Mérignac, chargée de mission démocratie locale
Kévin Le Goff - ville de Mérignac, coordinateur du Programme de Réussite éducative
Marie-José Manzano - MJC Centre-ville de Mérignac, directrice
Germain Aubry - MJC Centre-ville de Mérignac, médiateur.
Madame B. - habitante du quartier depuis 34 ans, invitée à l'entretien par la MJC
Marie-Claude Suau - Al Prado, chef de service éducatif

Chef de projet : Camille Garcelon / Sous la direction de : Cécile DeMarchi-Rasselet

Équipe projet : Malvina Orozco et Camille Garcelon

Conception graphique : Catherine Cassou-Mounat

a'urba
agence d'urbanisme
Bordeaux Aquitaine
aurba.org