

## COMPTE-RENDU

### Réunion d'information sur l'expérimentation de mise à sens unique du cours de la Marne entre les Capucins et la Victoire

Mercredi 11 décembre 2024, Halle des Doutes



Étaient présents :

- Didier Jeanjean, Adjoint au maire chargé de la nature en ville et des quartiers apaisés
- Olivier Cazaux, Maire adjoint du quartier Bordeaux Sud
- Tiphaine Arduin, Adjointe au maire chargée de la démocratie permanente et de la gouvernance par l'intelligence collective
- Sandrine Jacotot, Adjointe au maire chargée des commerces, des marchés et des animations de proximité
- Sébastien Dabadie, direction générale des mobilités, Bordeaux Métropole
- Karine Gessner et David Laurenti, pôle territorial de Bordeaux, Bordeaux Métropole
- Maud Fragale, Ville de Bordeaux
- Camille Uri, cabinet du Maire, Ville de Bordeaux
- Alexandra Mazeau et Cyril Marty, mairie de quartier Bordeaux Sud
- Elora Gendre et Pascal Jarry, mission démocratie permanente, Ville de Bordeaux
- 90 habitants du quartier (½ côté Nansouty, ¼ côté Saint-Michel et ¼ cours de la Marne)

## INTRODUCTION DE OLIVIER CAZAUX ET DIDIER JEANJEAN

**Olivier Cazaux, Maire adjoint du quartier de Bordeaux Sud**, remercie les participants. La Ville avait pris l'engagement de revenir vers les habitants à la fin de l'expérimentation de mise à sens unique du cours de la Marne entre la Victoire et les Capucins.

**Didier Jeanjean, Adjoint au maire chargé de la nature en ville et des quartiers apaisés** remercie également les participants et les équipes.  
L'objectif de cette réunion est de retracer les 6 mois d'expérimentation.  
Il rappelle les objectifs et le calendrier de l'expérimentation.



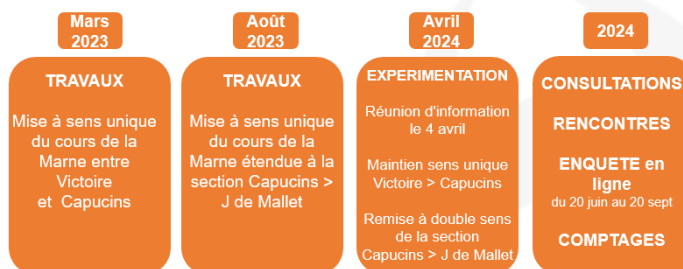
## Rappel des objectifs

- ☐ **Favoriser** la marche et **prendre en compte** le handicap
- ☐ **Améliorer** la régularité + **vitesse commerciale** + **offre** des transports en commun
- ☐ **Faciliter et sécuriser** la circulation des cyclistes
- ☐ **Diminuer le trafic de transit** dans le centre-ville
- ☐ **Réduire les nuisances** sonores, **diminuer** la pollution
  
- ☐ Si l'expérimentation est concluante, **végétaliser** un espace à proximité de la Victoire

Mission démocratie permanente



## Calendrier



Mission démocratie permanente

## PRESENTATION DU BILAN DE L'EXPERIMENTATION

**Sébastien Dabadie, direction des mobilités, Bordeaux Métropole** présente les principaux résultats des mesures et observations faites tout au long de l'expérimentation.

**Alexandra Mazeau, secrétaire générale de la mairie de quartier de Bordeaux Sud,** présente les résultats de l'enquête.

**Cyril Marty, responsable technique de la mairie de quartier Bordeaux Sud,** présente les échanges directs conduits avec les usagers et commerçants ainsi que les ajustements effectués et à venir.

**Didier Jeanjean** annonce la décision finale de maintenir le sens unique du cours de la Marne entre la Victoire et les Capucins.

# ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS ET PARTICIPANTES

Nombre de prise de parole : 29 dont 17 hommes et 12 femmes

## Report de la circulation dans les rues adjacentes

**Une participante** exprime ses craintes au sujet de cette expérimentation. C'est une bonne idée à condition que les habitants des rues alentour puissent sortir de façon sécurisée.

Le secteur borné devrait être étendu au secteur de la rue Kleber.

Certaines rues sont prises en sens interdit, il faudrait installer des bornes escamotables dans les rues non sécurisées.

**Un habitant de la rue Monadey** affirme que cette rue est le déversoir de tout le trafic qui passait avant cours de la Marne. Il ne comprend pas pourquoi on revient sur les principes d'urbanisme du 19<sup>ème</sup> siècle qui permet d'éviter le flux dans les petites rues qui ne sont pas faites pour accueillir autant de trafic. Ces mesures décalent le problème dans des rues qui ne sont pas dimensionnées, il faudrait prendre d'autres mesures pour limiter le trafic en ville et éviter la dévalorisation des biens immobiliers.

**Une participante** s'exprime au sujet des nuisances subies dans un certain nombre de rues adjacentes (rue Malescaut, rue Kleber, rue Monadey, rue Giner de los Rios, etc.). Dans ces rues, la circulation à vélo est impossible, de même pour les personnes en situation de handicap.

Les nuisances sonores, la circulation importante, la vitesse excessive ne datent pas d'avril 2024 mais sont le résultat de la mise à sens unique du cours de la somme, des travaux puis de l'expérimentation de mise à sens unique cours de la Marne. Nous subissons cela depuis 3 ans.

**Un habitant de la rue Giner de los rios** signale que la rue Lajarte est peu propice à la circulation automobile et dangereuse.

Il indique également qu'il faudrait aménager la friche urbaine située à l'angle rue Giner et de la rue Kleber. Les conflits de circulation sont importants dans cette zone.

**Un habitant du quartier** indique être très satisfait de cette mise à sens unique qui a changé la vie dans le quartier et particulièrement la vie de ses enfants. Il rejoint néanmoins la souffrance de ceux qui récupèrent le trafic et espère que des mesures seront prises. L'intérêt commun doit primer. Il félicite les mesures prises aujourd'hui conformes au programme du Maire écologiste élu.

**Un distributeur de boissons** utilisant le cours de la Marne par contrainte signale que le ralentissement de la vitesse de circulation est catastrophique et que les déports de circulation se font dans des rues qui ne sont en effet pas adaptées. Le projet n'a pas été suffisamment pensé par rapport aux conséquences négatives produites. Il considère par ailleurs que les cyclistes ne respectent pas le code de la route et ne sont pas suffisamment verbalisés.

**Un riverain** indique vivre un cauchemar et subir un flux continu de voiture devant chez lui. Les voitures font un détour 4 fois plus long donc la pollution est plus importante. Il ne voit pas l'intérêt général dans cette décision et questionne sur le taux de pollution du quartier et du cours de la Marne.

**Un participant** exprime son accord avec la mise à sens unique du cours de la Marne mais revient sur la saturation des rues adjacentes qui subissent beaucoup de pollution et indique que si on veut plus de voitures, il faut fermer les rues.

**Un participant** se demande pourquoi il y a encore autant de personnes qui circulent en voiture. Beaucoup d'employeurs sont réticents au télétravail, les élus ont un rôle d'incitation à jouer. Sachant que 4 métiers sur 10 sont télétravaillables, il est possible de réduire le nombre d'automobilistes de cette manière.

**Un habitant de la rue des Augustins** indique que 4 rues sont dans le même sens et demande si la rue Paul Broca pourrait être changée de sens.

## **Apaisement de la rue pour les modes doux**

**Un représentant de l'association Vélocité** remercie Monsieur le Maire pour cette décision, ce choix du maintien du sens unique. Il apprécie cet aménagement, plus confortable pour les piétons et les vélos. Il demande des améliorations dans toutes les petites rues impactées afin de réduire le transit dans ces rues.

**Un habitant de la rue Garat** indique être très satisfait de l'apaisement de sa rue.

**Un participant** indique travailler dans le quartier et prendre le vélo et le bus G, dont il apprécie la régularité, grâce aux nouveaux aménagements. Il précise apprécier la décision prise mais souhaite que des solutions soient trouvées pour les rues adjacentes.

**Une habitante** partage le fait que la circulation des vélos est beaucoup plus facile et sécurisée. Ces aménagements modifient le regard sur la ville et participent à changer les habitudes, la ville, le paysage et l'air que l'on respire.

**Un participant** indique que cette mise à sens unique a changé la vie de sa fille lycéenne et cycliste. Ses amis commencent également à faire du vélo car il se sentent plus en sécurité.

**Une habitante du Cours de la Marne** signale que les personnes habitant sur le cours sont rarement entendues car ce sont pour beaucoup des locataires. Elle reconnaît ne pas avoir apprécié la manière dont la mise à sens unique a été faite mais affirme que cette mise à sens unique permet de circuler plus sereinement et de valoriser les biens immobiliers.

**Un commerçant et habitant de la place de la Victoire** estime que la place est beaucoup plus apaisée depuis la mise à sens unique (plus de rodéos le soir, etc.). Les reports sur les rues adjacentes notamment la rue Giner de los Rios existent et ont un effet très contraignant pour les personnes qui y habitent.

Pour **une habitante du cours de la Marne**, il y a beaucoup moins de voitures car les gens utilisent plus les transports en commun, le vélo ou la marche à pied. Les voitures sont moins nombreuses donc polluent moins malgré le report sur certaines rues.

## **Circulation automobile, vitesse**

**Une habitante de la rue Monthyon** souligne la forte insécurité piétonne de sa rue.

**Une habitante de la rue Monthyon** souligne les excès de vitesse dans les petites rues, la vitesse à 20km/h n'est pas respectée et cela met les piétons en danger.

**Une habitante du quartier de la Victoire** affirme qu'il est important que ce soit l'intérêt général qui prime.

La mise à sens unique est une bonne chose mais ce sont le non-respect du code de la route, les reports de trafic, le manque de places de stationnement, manutention ou handicap qui gênent. L'intérêt général c'est permettre aux bus et aux vélos de mieux circuler.

**Une habitante de la rue Cruchinet** signale que cette rue est inondée par un trafic continu de voitures qui frôlent les maisons, ce qui met les enfants en danger.

Dans le retour fait sur le questionnaire, il est indiqué 40% d'avis favorables et 60% d'avis défavorables. La décision prise ne semble ainsi pas démocratique.

**Un représentant de la fédération française des motards en colère** indique être pour le partage de la route mais relève que ces mises à sens unique referment la ville de Bordeaux sur elle-même et apportent de la violence routière, des nuisances et des incivilités. La fédération des motards en colère souhaite une dérogation pour circuler à double sens.

**Un participant** estime que quand une décision est prise il y a forcément certaines conséquences négatives et que l'intérêt général doit primer.

Sans contrôle, les mesures de ralentissement ne servent à rien. Il est important d'installer des ralentisseurs, de réaliser des aménagements pour réduire la vitesse.

Heureusement qu'il y a des cyclistes, imaginez que tous les cyclistes de Bordeaux prennent une voiture, les automobilistes seraient bien embêtés pour circuler.

**Un participant** indique que l'urbanisation des années précédentes n'avait pas prévu cet afflux de voitures. La ville n'est pas prévue pour cet afflux de voitures mais beaucoup de personnes circulent en voiture sans avoir besoin.

### **Stationnement**

**Un habitant du cours de la Marne** questionne sur le choix de mettre à sens unique la section entre la Victoire et les Capucins qui ne représente que 300 mètres. Il reproche par ailleurs la suppression du stationnement de voitures pour installer des arceaux vélo alors qu'il y en a déjà. Il souligne également le manque de places pour la manutention et l'absence de stationnement handicapé.

### **Tranquillité publique**

**Une participante** indique travailler cours de la Marne et questionne sur la justification de cette mise à sens unique sur 300 mètres du cours de la Marne et pas sur l'ensemble du cours. Elle estime que cette mise à sens unique augmente la délinquance.

### **Encombrement des trottoirs**

**Une habitante du Cours de la Marne** partage avoir bien vécu cette mise à sens unique mais certaines situations entre vélo et voitures sont dangereuses notamment rue Kléber.

Elle signale également les trottoirs inaccessibles car trop étroits et encombrés (poubelles, etc.). Elle demande si l'installation de bornes d'apport volontaire pour la gestion des déchets pourrait être envisagée.

### **Piétonnisation**

**Une habitante** demande si le projet de piétonniser la rue Elie Gintrac est toujours d'actualité. C'est l'une des seules rues en contre sens du cours de la Marne.

**Didier Jeanjean, Adjoint au maire chargé de la nature en ville et des quartiers apaisés, apporte des éléments de réponses :**

Un compromis doit être trouvé car il n'est pas possible de mettre tout le monde d'accord, or les échanges de ce soir ne montrent pas tant d'opposition.

Certains expriment le fait que ce contre sens est un non-sens s'il n'est pas accompagné d'autres mesures mais que s'il est accompagné d'un travail fin avec les commerçants, les riverains, etc., il devient pertinent. C'est exactement ce que nous proposons : la situation des rues adjacentes est régulièrement revenue dans les interventions. Un travail est en cours sur ces rues et des ajustements ont déjà été faits.

Mais cela n'est pas suffisant car pour que de nouveaux aménagements fonctionnent, il faut également une présence de la police municipale afin que les gens soient contrôlés. Ces contrôles aléatoires mais réguliers permettent d'accompagner le changement.

L'intérêt général est régulièrement évoqué en l'opposant à l'intérêt particulier. Evidemment, l'intérêt général prime lors de nos prises de décision mais cela n'empêche pas de considérer également les intérêts particuliers. Ces retours sont donc aussi intégrés dans le travail fin et précis qui est mené.

Deux axes de travail restent à venir :

- L'aménagement définitif : la mairie de quartier est à la disposition des habitants et usagers pour partager les idées et propositions d'aménagement.
- Les comportements (pollution, excès de vitesse, insécurité, etc.) : une réflexion commune est à entreprendre sur la manière de changer notre culture, nos usages et nos habitudes. Marcher, faire du vélo, cela améliore notre santé. Il n'est pas question de nous culpabiliser mais de nous acculturer et de nous aider à changer nos habitudes de déplacement. Ce

qu'il faut discuter c'est comment ensemble on fait pour avancer avec de nouveaux usages. Il reste à convaincre ou contraindre ceux qui ont le choix et pensent que prendre la voiture est plus rapide que le bus. Aujourd'hui, le bus G est plus rapide qu'une voiture.

Concernant la question des 300 mètres de mise à sens unique, en effet 5 000 voitures qui font 5 kms polluent plus que 5 000 voitures qui font 1 km. Cependant, les comportements changent grâce à ces aménagements et ces contraintes (sens unique, rue aux enfants, stop, etc) et réduisent le nombre de voitures. Aujourd'hui ce n'est plus 5 000 voitures qui empruntent ce parcours mais beaucoup moins alors que ce n'est que le début.

C'est une phase de bascule pour le cours de la Marne. Aujourd'hui les commerces pâtissent de la voiture. Les personnes qui veulent aller au supermarché du cours de la Marne en voiture n'existent pas, ils vont plus loin (rive d'Arcin, etc.).

Il faut donc rendre notre ville désirable, il faut avoir envie d'y aller, de s'y promener. Le travail proposé sur le cours de la Marne est de passer d'une vision autoroutière à une rue beaucoup plus apaisée et désirable.

Concernant les policiers municipaux, quand ils sont dans la rue, ils sont tenus de verbaliser toutes les infractions. Les cyclistes sont par ailleurs beaucoup verbalisés.

Un club logistique a été monté avec des distributeurs et livreurs pour travailler sur ces questions.

La fédération des motards en colère fait partie du comité de la rue géré par Patrick Papadato, conseiller municipal délégué auprès de Didier Jeanjean pour la voirie, la mobilité et le stationnement. Pour l'instant, la dérogation n'est pas d'actualité mais cela peut être mis à l'ordre jour du prochain comité de la rue.

Pendant les 6 mois d'expérimentation, les différents élus et services se sont mobilisés. S'il est entendu par démocratie de "donner la parole au plus de monde possible afin que chacun puisse exprimer son point de vue", c'est exactement ce qui est fait. Toutes les demandes et toutes les pétitions sont prises en compte et ce peu importe le nombre de signataires.

## CONCLUSION

**Didier Jeanjean** rappelle que sur le cours de la Marne, des alternatives efficaces à la voiture sont en place : la ligne G est très efficace, il n'y a plus de discontinuités vélo, les trottoirs sont plus accessibles. La Ville va continuer à développer ces alternatives notamment avec l'autopartage.

Le travail avec les commerçants et les riverains sera aussi poursuivi.

Par ailleurs, la mise en place du secteur borné en 2025, l'ouverture du pont Simone Veil et les aménagements complémentaires vont également contribuer à apaiser et réduire la circulation et donc les nuisances.

**Olivier Cazaux** remercie les participants pour la qualité des échanges. Il indique que la Ville reviendra vers les habitants courant 2025.