

COMPTE-RENDU

Conseil de quartier de la Bastide

Jeudi 13 novembre 2025, à 18 h 30

Maison Cantonale, 20 rue du Châteauneuf



Étaient présents :

- **Pierre Hurmic**, Maire de Bordeaux.
- **Françoise Frémy**, Maire adjointe du quartier de la Bastide.
- **Didier Jeanjean**, Adjoint au maire chargé de la nature en ville et des quartiers apaisés.
- **Olivier Escots**, Adjoint au maire chargé du handicap, de la lutte contre toutes les discriminations, de l'accessibilité et des établissements recevant du public et conseiller métropolitain.
- **Eve Demange**, Conseillère municipale déléguée à la résilience alimentaire et au quartier de la Bastide
- **Marc Etcheverry**, Adjoint au maire chargé de la sécurité, la prévention de la délinquance et la médiation
- **Bertille Libault**, Animatrice de la Mission Démocratie Permanente.

- **Pauline Legardien**, Animatrice de la Mission Démocratie Permanente.
- **Hélène Pillet**, Responsable du service autorité organisatrice eau énergie - Direction stratégie et actions énergétiques - DGTERE Bordeaux Métropole.
- **Christian Guillaume**, Directeur stratégie et actions énergétiques - Direction stratégie et actions énergétiques - DGTERE Bordeaux Métropole.
- **Estelle Goblet**, Mission Handicap et Accessibilité à la Cité.
- **Patrick Pasquier**, Mission Handicap et Accessibilité à la Cité.
- **Stéphanie Coyault**, Direction de la gestion de l'espace public à Bordeaux Métropole,
- **David Laurenti**, Direction Générale des Territoires.
- **Fabien Paulov**, Direction Générale Mobilité.
- **Olivier Hauquin**, Direction Voirie Ouvrage, Bordeaux Métropole - Direction de la Mobilité.
- **Jonathan Monsinjon**, chargé d'animation territoriale à la mairie de quartier de la Bastide.
- **90 habitant.e.s**

Vous pouvez revoir le conseil de quartier dans son intégralité en suivant le lien : [Conseil de Quartier Bastide - 13 novembre 2025](https://www.youtube.com/watch?v=xL4UuiSETG8) (<https://www.youtube.com/watch?v=xL4UuiSETG8>)



MOT D'ACCUEIL DE PIERRE HURMIC

Maire de Bordeaux

Pierre Hurmic remercie les participants pour leur présence et salue l'implication de la mairie de quartier, de l'équipe élue et de la Mission Démocratie Permanente. Il souligne que ce Conseil de quartier est particulier à double titre : il s'agit du dernier de la mandature, et il intervient dans une période prélectorale qui impose une stricte neutralité. Les élus ne peuvent donc pas profiter de cette instance pour valoriser leur action municipale ou évoquer un programme, raison pour laquelle les sujets techniques sont présentés par l'administration.

Le maire revient ensuite sur sa visite du quartier la veille, au cours de laquelle il a rencontré habitants et commerçants. Il note que la question de la sécurité ressort de manière récurrente. Il rappelle que ce sujet concerne toutes les grandes villes et explique la réorganisation de la police municipale autour de la proximité. Il annonce que la première brigade de proximité, composée de 11 policiers municipaux depuis octobre et bientôt de 18 en janvier, est installée à la Bastide. Il indique que Marc Etcheverry, adjoint à la sécurité, est présent pour répondre aux questions.

Il aborde ensuite le premier thème de l'énergie, qu'il juge essentiel et accessible malgré son apparente technicité. Il rappelle que la hausse des coûts affecte autant les ménages que la collectivité. Il présente le « triptyque » structurant la politique municipale : efficacité énergétique, sobriété, développement des énergies renouvelables. Il insiste sur la volonté d'accompagner les démarches de solarisation des particuliers et indique qu'environ 50 bâtiments municipaux disposent déjà de panneaux solaires.

Il conclut en remerciant une nouvelle fois les participants, regrette de ne pas pouvoir rester tout au long de la réunion pour des raisons d'agenda, et assure que les élus présents répondront aux questions avec précision.

INTRODUCTION DE FRANCOISE FREMY

Maire adjointe du quartier de la Bastide

Françoise Frémy remercie à son tour les participants et salue ses collègues élus. Elle souligne le dynamisme du quartier, où les projets avancent et où de nombreux chantiers sont en cours.

Les rendez-vous à venir

Françoise Frémy mentionne ensuite plusieurs événements prévus d'ici la fin de l'année :

- Des balades urbaines.
- Le 2^e forum de la sécurité et des tranquillités publiques le 24 novembre au centre d'animation de Queyries, avec un hommage rendu à un collaborateur récemment disparu, Monsieur Amine Smihi, fortement impliqué dans l'organisation du premier forum en 2023.
- L'inauguration, le 20 novembre, de la crèche de la Benauge, baptisée « Emmanuelle Ajon » en hommage à une figure importante de la petite enfance dans le quartier.
- La distribution d'arbres en mairie de quartier à partir du 8 décembre.
- Un manège de Noël place Marie-de-Gournay, occasion de rencontrer habitants et commerçants, ainsi que l'association récemment créée « Belv'Deschamps ».
- La venue du « Père Noël de Calixte » au parc Pinçon pour la dernière fois, avant un déplacement futur vers la place Calixte-Camelle réhabilitée.
- La cérémonie des vœux du maire de Bordeaux, prévue le 15 janvier à la Maison cantonale.

Pierre Hurmic reprend brièvement la parole pour insister sur la vitalité du tissu associatif bordelais. Il rappelle que Bordeaux est la ville de France comptant le plus d'associations selon les données d>HelloAsso, signe d'un engagement citoyen fort. Il salue la création d'une nouvelle association dans le quartier, représentée dans la salle.

LA POLITIQUE ÉNERGÉTIQUE À L'ÉCHELLE DE LA VILLE ET DE VOTRE QUARTIER

Hélène Pillet

Responsable du service autorité organisatrice eau énergie / Direction stratégie et actions énergétiques - DGTERE Bordeaux Métropole

Christian Guillaume

Directeur stratégie et actions énergétiques / Direction stratégie et actions énergétiques - DGTERE Bordeaux Métropole

A/ Sobriété – Efficacité – Énergies renouvelables

De quoi parle-t-on ?

La politique municipale en matière d'énergie repose sur 3 piliers : la sobriété, l'efficacité énergétique et le recours aux énergies renouvelables. La sobriété consiste à consommer moins en modifiant ses modes de vie : chauffer moins, réduire l'éclairage, limiter l'usage de la voiture, faire des achats plus responsables...

L'efficacité énergétique s'appuie, elle, sur la performance des équipements : meilleure isolation, chauffage ou ventilation plus performants, amélioration globale des systèmes techniques. Sobriété et efficacité constituent les 2 leviers principaux pour diminuer la consommation. Mais comme une part d'énergie reste nécessaire, la politique municipale intègre un 3^e volet : développer les énergies renouvelables.

Quelles obligations réglementaires ?

Contrairement aux particuliers, la Ville est soumise à des obligations importantes liées à la Stratégie Nationale Bas Carbone. Ces règles se traduisent notamment dans le décret tertiaire, qui impose à tous les bâtiments publics ou tertiaires de plus de 1 000 m² une réduction de 40 % de leur consommation d'ici 2030, 50 % en 2040 et 60 % en 2050. Ces objectifs structurent fortement l'action municipale, qui doit agir sur les 3 piliers évoqués plus tôt.

Le solaire et l'éolien sont des énergies renouvelables, les énergies fossiles ne le sont pas et le nucléaire, bien que décarboné, ne l'est pas non plus. Le bois représente la première énergie renouvelable en France et sur l'agglomération. Le biogaz, produit dans des méthaniseurs à partir de biodéchets, est également renouvelable.

Chiffres clés

La Ville consacre 5,8 millions d'euros par an à l'efficacité énergétique et aux énergies renouvelables.

Ces investissements permettent une économie annuelle de 1,2 million d'euros sur les factures d'énergie et d'eau, ainsi qu'un taux d'autonomie énergétique de 29 %, en progression constante.

La consommation des bâtiments municipaux du quartier

Le mix énergétique des bâtiments municipaux du quartier Bastide est réparti comme tel :

- 42 % d'électricité renouvelable, 13 % de gaz, 45 % de chaleur renouvelable issue du réseau de chaleur.

Le quartier bénéficie d'une part élevée d'énergie renouvelable grâce à la présence du réseau de chaleur et au raccordement d'environ 17 bâtiments municipaux très consommateurs (dont la piscine Galin, le gymnase Promis et cette salle : la Maison cantonale).

La répartition du mix énergétique sur les bâtiments de la ville de Bordeaux dans son ensemble est la suivante : 41 % d'électricité renouvelable, 45 % de gaz et 14 % de chaleur renouvelable (réseau de chaleur)

B/ Réseaux de chaleur urbains

Comment ça marche ?

Les réseaux de chaleur s'appuient principalement sur les usines de valorisation énergétique, les chaufferies bois et la géothermie. La géothermie a une importance particulière sur le réseau du quartier Bastide.

Pourquoi ?

Le réseau de chaleur présente plusieurs avantages :

- Stabilité du prix de l'énergie.
- Fiabilité accrue, grâce à une chaufferie centrale mieux exploitée que des chaufferies en pied de l'immeuble gérées de manière plus disparate.
- Forte réduction des émissions de gaz à effet de serre, jusqu'à – 80 % par rapport au chauffage au gaz.

Dans le quartier Bastide, le réseau de chaleur urbain Plaine-de-Garonne Énergie, alimenté principalement par la géothermie, poursuit son développement. Il sera bientôt complété par une production issue de la biomasse (bois). À terme, environ 400 bâtiments pourraient être raccordés. Pour plus d'informations : www.rezomee.fr/plaine-de-garonne-energies.

Dans mon quartier

Un réseau de chaleur repose sur une chaufferie unique, (exemple rue du Commandant Cousteau), et sur des canalisations calorifugées qui distribuent la chaleur aux bâtiments tout en limitant les pertes thermiques.

C/ Photovoltaïque

Quelles actions ?

La ville développe le photovoltaïque, autre source d'énergie renouvelable. Elle solarise progressivement ses bâtiments, avec déjà plusieurs sites emblématiques équipés.

54 bâtiments municipaux sont solarisés, produisant 6 626 MWh, soit l'équivalent de la consommation annuelle de plus de 1 370 foyers.

Bordeaux privilégie désormais l'autoconsommation pour le photovoltaïque, plus avantageuse et moins contraignante pour les réseaux électriques. La solarisation des toitures devient aussi systématique sur tout bâtiment public construit ou rénové, lorsque les conditions le permettent.

Quels avantages ?

La production solaire offre plusieurs bénéfices : stabilisation des coûts de l'énergie sur la durée / installation simple et accessible / réduction des émissions de CO₂.

Dans mon quartier

Les sites déjà solarisés dans le quartier : jardin botanique, crèche Emmanuel Ajon, groupe scolaire Elsa Triolet, groupe scolaire Niel Hortense/Billie Holiday. D'autres équipements vont suivre, comme l'école maternelle Franc Sanson et le gymnase Brazza. Les bâtiments les plus récents fonctionnent en autoconsommation, l'énergie produite étant consommée directement sur place (ex. : groupe scolaire Elsa Triolet).

D/ Dispositifs d'aide à la rénovation énergétique

Les différents dispositifs accessibles aux habitants via le programme MaRénov' Bordeaux Métropole (www.marenov.bordeaux-metropole.fr) proposent des conseils gratuits et une orientation vers les aides disponibles.

Les soutiens peuvent concerter :

- Des rénovations globales.
- Des rénovations ciblées (pompe à chaleur, changement de fenêtres et vitrage...).
- l'installation de panneaux photovoltaïques en autoconsommation.
- Le remplacement d'un système de chauffage bois peu performant.
- Des projets menés en copropriété.

Exemple de reste à charge : pour un foyer modeste engagé dans une rénovation globale, il demeure 20 % du coût total des travaux.

Accompagner vos projets : 3 outils en bref

3 outils utiles :

1. L'application géothermie pour évaluer le potentiel géothermique d'une parcelle (data.bordeaux-metropole.fr/geothermie/).
2. Le site de thermographie aérienne, qui indique les déperditions de chaleur des bâtiments (geo.bordeaux-metropole.fr/thermographie/).
3. Le cadastre solaire pour estimer le potentiel photovoltaïque d'une toiture (marenov-bordeaux-metropole.cadastre-solaire.fr).

Ces outils offrent une première évaluation pour engager des projets de rénovation ou de production d'énergie renouvelable.

QUESTIONS / RÉPONSES (POLITIQUE ÉNERGÉTIQUE)

Question d'un habitant : « J'habite depuis deux ans à Green Valley, entre Darwin et Domofrance. À combien estimatez-vous les économies réalisées avec la biomasse ou la géothermie, comparé à une consommation classique de gaz ? »

La réponse se fait au cas par cas car il n'existe pas d'estimation unique. Les économies dépendent de chaque situation, et seule une étude personnalisée permet de savoir si la géothermie offre un gain de 10 %, 20 % ou aucun gain par rapport à la biomasse ou au gaz. La Métropole finance, avec l'État, un réseau de 18 conseillers indépendants qui fournissent des milliers de conseils chaque année. Si un bureau d'études intervient ensuite, les aides couvrent une partie du coût. Tout projet énergétique doit commencer par une analyse technique, et il n'y a jamais de réponse universelle.

Question d'une habitante : « *J'habite la résidence Totem. Nous sommes raccordés à la géothermie de Plaine de Garonne Énergie, qui utilise aussi du gaz. Quand passera-t-on enfin à la biomasse ? Cela fait plus d'un an que c'est annoncé, et le chauffage reste le poste le plus coûteux de notre copropriété.* »

A la mise en service du réseau en 2020, celui-ci fonctionnait uniquement au gaz pour raccorder les premiers bâtiments. La géothermie est arrivée en 2022 et couvrait l'intégralité des besoins, tant que le nombre de bâtiments restait limité. Mais le réseau dessert aujourd'hui un vaste secteur, de Brazza à Floirac, et la demande augmente fortement.

La chaudière biomasse doit entrer en service dans les jours qui viennent pour répondre à cette montée en charge, la géothermie ayant atteint sa puissance maximale. Les jours très froids continueront toutefois à nécessiter un appoint au gaz. Il précise que le tarif du réseau repose sur un « mix théorique » intégrant 20 % de gaz, défini dès la concession attribuée à Engie.

Réaction d'un habitant : « *Avec le gaz, on passe quasiment du simple au double. À Green Valley, dans un bâtiment qui n'a que deux ans, je paie 1 600 € de chauffage par an pour 50 m². Et je n'ai pas le choix : c'est imposé, je ne peux pas changer de fournisseur. Je surpasse clairement. Avant, j'avais une maison de 250 m² : dans les années 2000, je payais 4 € du mètre carré de chauffage, jusqu'en 2022. Aujourd'hui, je suis à 10 € du mètre carré. Et tout ça m'est imposé. L'écologie, d'accord, mais pas avec un tel surcoût.* »

Les factures sont examinées avec attention et affirme que le réseau de chaleur n'apparaît pas plus coûteux que les références habituellement prises en compte.

Question d'un habitant : « J'habite près de la caserne des pompiers, dans une copropriété au sein d'un immeuble ancien. Avec les contraintes des Bâtiments de France, que peut-on faire pour rénover et réduire la consommation ? »

Les réponses dépendent des contraintes propres à chaque immeuble. Des aides existent pour les copropriétés et le syndic peut solliciter un accompagnement spécialisé. L'ALEC, association partenaire dédiée aux copropriétés, oriente les projets selon la nature des travaux : façade, toiture, isolation intérieure ou changement de mode de chauffage. À Bordeaux, les contraintes patrimoniales sont fréquentes, mais des solutions existent en général.

Question d'un habitant : « *A-t-on mesuré les économies réalisées depuis la réduction du temps d'éclairage public la nuit ?* »

Stéphanie Coyault, de la Direction de la gestion de l'espace public à Bordeaux Métropole, indique que l'extinction partielle actuelle génère environ 208 000 € d'économies annuelles. Elle précise toutefois que la consommation globale du réseau reste en hausse, en raison d'une augmentation d'autres besoins d'éclairage.

Question d'un habitant : « *Quel lien existe-t-il entre l'EPA Euratlantique et la Métropole en matière d'énergie ? Beaucoup de nouveaux bâtiments à Euratlantique n'ont pas de panneaux solaires, alors que Bordeaux en fait une priorité. Pourquoi ces obligations ne figurent-elles pas dans le cahier des charges ?* »

L'EPA a sa propre maîtrise d'ouvrage. De son côté, Bordeaux a intégré dans le PLU une obligation de solarisation des toitures pour les plus grands bâtiments, appliquée depuis environ un an. La Ville et la Métropole demandent désormais un effort renforcé, et l'EPA doit présenter prochainement son plan de solarisation. Trop peu de bâtiments ont été équipés jusqu'ici, alors que le potentiel est important : selon les estimations, la moitié des toitures du secteur pourrait accueillir des panneaux solaires, malgré diverses contraintes techniques souvent invoquées.

Question d'un habitant : « *J'ai l'impression que les dispositifs d'aide et de conseil concernent surtout les propriétaires. Pourtant, les locataires disposent aussi d'un vrai potentiel pour installer du solaire, mais ils ne sont quasiment jamais accompagnés. Je m'interroge aussi sur la provenance du matériel. Existe-t-il une stratégie locale de développement durable, une vraie économie de filière ? Car aujourd'hui, une grande partie du solaire vient de très loin, parfois produit dans des conditions discutables.*

Question d'un habitant : « *Peut-on savoir précisément d'où viennent les panneaux photovoltaïques installés ici ? Sont-ils français ou étrangers ?*

La question de l'origine des panneaux revient souvent. Un panneau chinois génère en moyenne 40 g de CO₂ par kWh d'électricité produite, contre environ 20 g pour un panneau français. Cependant, il indique que la filière française est aujourd'hui quasi inexistante : une entreprise ne peut pratiquement pas remporter un appel d'offres avec des panneaux français, car ceux-ci restent trop rares et trop coûteux.

Même avec des panneaux importés, l'impact carbone reste 2 fois inférieur à celui du mix électrique français, estimé à 80 g par kWh. L'État tente d'encourager une production « exemplaire » : une TVA réduite vient d'être créée pour les panneaux répondant à des critères stricts, qui excluent presque systématiquement les panneaux chinois, dans l'objectif de favoriser une filière française encore balbutiante.

À propos des locataires, la situation reste complexe : les aides sont destinées aux propriétaires, ce qui impose de trouver un accord avec eux. Les conseillers peuvent accompagner ce type de démarches, mais uniquement si propriétaire et locataire se mettent d'accord en amont.

Réaction d'un habitant : « *Sur les balcons bien orientés, il y a un vrai potentiel, mais encore faut-il pouvoir stocker l'énergie. Pour les bâtiments publics, la production et la consommation se font en journée, donc c'est simple. Dans un foyer, ce n'est pas du tout le même rythme : il faut parler de stockage, ou au moins de solutions de stockage adaptées.*

Ce sont des questions à travailler directement avec les conseillers énergie. L'autoconsommation dépend des usages et du profil de consommation. Il y a une forte progression des installations : la ville ne comptait que 7 aides au photovoltaïque en autoconsommation en 2023-2024, contre 200 en 2025.

Le phénomène s'explique par la baisse continue du coût des panneaux, leur meilleure performance, la hausse du prix de l'électricité et l'électrification progressive des usages (pompes à chaleur, véhicules électriques). Cette combinaison rend l'autoconsommation de plus en plus intéressante, y compris pour les particuliers, alors qu'elle était considérée comme peu rentable il y a quelques années. Toutefois, sans chauffage électrique ni véhicule électrique, le taux d'autoconsommation reste faible.

Question d'une habitante : « *Je reste étonnée que l'on confie ces projets énergétiques à Engie, car leur politique tarifaire n'est pas vraiment réputée avantageuse. On lit souvent qu'ils cherchent à absorber les énergies renouvelables à des coûts qui interpellent... Pourquoi leur confier la gestion ?*

La Ville n'a pas favorisé Engie. Les procédures imposent une mise en concurrence stricte et le lauréat est celui qui présente la meilleure offre, le prix ayant un poids important. Dans ce cas précis, Engie avait l'offre la plus performante, mais ils ont récemment perdu deux gros appels d'offres ailleurs sur l'agglomération.

Le fonctionnement d'une concession : l'opérateur assume tous les risques économiques. Sur ce réseau, Engie investit 80 millions d'euros et supporte seul les aléas. Par exemple, près de 10 millions d'euros de travaux imprévus restent entièrement à leur charge. Les retards de construction de nouveaux immeubles entraînent un décalage des recettes, fragilisant la rentabilité du réseau — un risque assumé par l'opérateur et non par les usagers.

Réaction d'un habitant : « Je suis certain que ce sont quand même les clients finaux qui payent ! Chez nous, à Green Valley, nous avons des panneaux solaires depuis deux ans et demi, mais ils ne fonctionnent toujours pas. On les a, on les a payés, mais ils ne sont pas branchés ! »

Question d'une habitante : « Tout l'éclairage public est-il passé en LED ? »

Françoise Frémy répond que Bordeaux compte environ 35 000 points lumineux et que 25 à 30 % ont déjà été convertis en LED. Le renouvellement progresse chaque année, avec un programme de 1 900 remplacements annuels prévu à partir de 2026.

Question d'un habitant : « Pour installer des panneaux photovoltaïques, il faut une toiture sans ombre. Chez moi, ce sont les câbles aériens qui projettent une ombre et réduisent la production de 24 %. Cela fait 17 ans que je demande l'enfouissement des câbles pour régler ce problème. Dans les vieux quartiers, ces ombres empêchent d'atteindre le plein potentiel, même sur une toiture plein sud. »

Une perte aussi élevée liée à l'ombre d'un câble, ainsi qu'un impact de 24 % sont particulièrement étonnantes.

L'habitant précise : « Dès qu'une ombre passe sur un panneau, tout le panneau est shunté. Ce sont des panneaux de 2009, de fabrication française. »

L'enfouissement des câbles électriques relève d'Enedis et des communes.

LE SUJET CHOISI PAR LES HABITANTS : LES MOBILITÉS

Estelle Goblet & Patrick Pasquier

Mission Handicap et Accessibilité à la Cité

David Laurenti

Direction Générale des Territoires

Fabien Paulov

Direction Générale Mobilité

Olivier Hauquin

Direction Voirie Ouvrage, Bordeaux Métropole / Direction de la Mobilité

A/ La politique publique en matière de mobilités (marche, vélo, transport...)

Patrick Pasquier rappelle que Bordeaux a adopté en 2022 son Plan Handicap – Accessibilité de la Cité, conçu pour instaurer une accessibilité universelle. L'objectif consiste à permettre à chacun de se déplacer aisément d'un point A à un point B, d'accéder aux services publics et de faciliter les usages quotidiens pour tous les habitants, qu'ils soient en situation de handicap ou non.

Ce plan repose sur 2 grandes politiques publiques :

- La mise en accessibilité des équipements municipaux (projet ADAP), incluant crèches, écoles, équipements sportifs et établissements culturels.

- La mise en accessibilité des cheminements de voirie, afin d'assurer une continuité d'usage sur l'espace public.

Estelle Goblet présente le premier dispositif appelé PAB. L'accessibilité concerne toute la population, dont les parents avec poussette. Le tracé des cheminements prioritaires résulte d'une concertation par quartier. Huit réunions ont eu lieu, dont celle du quartier Bastide le 27 juin 2023, avec un total d'environ 150 participants.

Le plan a été voté le 6 juin 2025 au Conseil Métropolitain. Sur le document projeté, les secteurs prioritaires figurent en rouge, et les secteurs de priorité 2 en rose. En noir apparaissent les cheminements déjà réalisés ou programmés. Plusieurs interventions sont déjà visibles dans le quartier.

Ce programme s'accompagne d'un travail entre services pour définir les modalités de participation des habitants qui souhaitent contribuer au suivi de la mise en accessibilité. Cette démarche sera déclinée dans chaque quartier.

L'ADAP concerne 350 sites municipaux sur une durée de 9 ans, incluant les établissements recevant du public (ERP) ainsi que les parcs et jardins.

L'accessibilité dans les espaces verts

Les réalisations dans les espaces verts du quartier représentent 9 sites accessibles sur les 11 programmés : le Parc aux Angéliques, les séquences Queyries, Brazza et Deschamps, le Parc des Berges de Queyries, le Parc Pinçon (en 2025).

3 squares ont également été mis en accessibilité : le square du Petit Cardinal avec son aire de jeux, le square de Reignier, également doté d'une aire de jeux et le square des Copains, programmé pour 2025.

La Place des Droits de l'Enfant a également été mise en accessibilité : il ne reste plus que 2 sites à traiter sur ce volet.

L'accessibilité dans les établissements recevant du public (ERP)

Sur les 23 ERP du quartier, 10 sont désormais accessibles. Notamment :

- 5 écoles : maternelle et élémentaire de la Benauge, maternelle et élémentaire Suzanne Martin, élémentaire Montaud (mise en accessibilité cette année).
- Une crèche : le multi-accueil de la Benauge.
- Un équipement culturel : le Jardin Botanique.
- La salle des sports Bastidienne, mise en accessibilité cette année.
- 2 centres d'animation : Bastide-Queyries et Benauge.

Elle commente l'illustration projetée qui montre des exemples d'aménagements : place de stationnement PMR, rampe d'accès et bande de guidage.

B/ Le plan marchable – La rue aux enfants

David Laurenti rappelle que Bordeaux Métropole a adopté en 2021 son premier Plan Marche Métropolitain, qui vise une part modale de la marche de 32 % en 2030, contre environ 30 % actuellement. Cette politique répond à des enjeux de santé publique et de décarbonation, et elle permet de réduire la place de la voiture.

Ce plan se décline à l'échelle communale par plusieurs actions, dont l'une concerne la Rue aux enfants. Ce dispositif consiste à fermer, de manière temporaire ou permanente, certaines rues devant les écoles pour sécuriser l'entrée et la sortie des élèves.

69 écoles bordelaises participent désormais au dispositif, certaines ne sont pas concernées car elles disposent d'un parvis ou d'une rue piétonne. Dans le quartier, 4 écoles sont concernées : le groupe scolaire Nuyens, la maternelle Suzanne Martin, la maternelle Nuits. Et une réflexion en cours pour le groupe scolaire Billie Holiday, qui dispose d'un parvis, mais souhaite aller plus loin en piétonnisaient temporairement l'allée des Platanes en raison de conflits répétés avec les automobilistes à l'heure d'entrée.

Quelques autres actions du Plan Marche : réaménagement de passages piétons non conformes, interventions de désencombrement des trottoirs ou d'amélioration de la continuité de cheminement. La liste affichée correspond à des actions de proximité menées en 2025 par le service territorial. Ces actions, plus ponctuelles, s'inscrivent aussi en complément des projets d'aménagement plus structurants comme la place Stalingrad ou la place Calixte Camelle réalisés sur le quartier.

C/ Nouveau réseau TBM au 6 décembre 2025

Création des lignes E et F (Tram) et renfort d'offre

Fabien Paulov indique que le schéma des mobilités de Bordeaux Métropole évolue fortement depuis septembre 2023 et qu'une nouvelle étape arrive le 6 décembre 2025 avec la mise en place d'une nouvelle diamétralisation du réseau de tramway. De nouvelles origines-destinations deviennent possibles sans correspondance, alors que le réseau repose jusqu'ici sur quatre lignes : A, B, C et D.

A compter du 6 décembre, 6 lignes de tram fonctionneront. La ligne A conserve son tracé actuel entre la Gardette et le Haillan-Rostand. Une nouvelle ligne E dessert la Bastide, reliant directement Floirac-Dravemont, Cenon-Gare et la place des Quinconces, un pôle majeur d'accès au centre-ville. Actuellement, ce trajet impose une correspondance à Porte de Bourgogne ; demain, il se fera sans changement.

Il y aura une nouvelle diamétralisation reliant Mérignac-Aéroport à la gare de Bègles en passant par la gare Saint-Jean. Cette réorganisation s'accompagne d'un renfort d'offre essentiel pour le quartier : la fréquence augmente entre Cenon-Gare et l'Hôpital Pellegrin. En pointe, la fréquence actuelle de 3 min 20 passe à 2 min 30 en moyenne sur les sections Cenon-Porte de Bourgogne et Porte de Bourgogne-Pellegrin. Il insiste sur la nécessité de cette amélioration pour absorber une fréquentation déjà très élevée sur ce tronçon.

60 % des usagers quotidiens du réseau se déplacent en tramway, ce qui confirme son rôle structurant.

H : Une nouvelle ligne de bus express circulaire sur les boulevards

En complément du tramway, le schéma des mobilités prévoit le développement d'un réseau de bus express. Après la ligne inaugurée en juin 2024 entre Saint-Aubin-du-Médoc et la gare Saint-Jean, une ligne circulaire, la première de ce type sur la métropole, entre en service le 6 décembre.

Cette ligne vise à désaturer le tramway en proposant une alternative rapide et régulière. Pour le quartier de la Bastide, l'intérêt se situe notamment côté Cenon-Gare, où les habitants accèdent directement, toutes les 10 minutes, à Floirac, à l'Arena et à l'ensemble des boulevards, selon un itinéraire calqué sur celui de la ligne 9. Dans l'autre sens, la ligne relie Cenon-Gare à la Cité du Vin et à Ravezies, 2 secteurs importants en termes d'emplois et d'habitat.

Présentation de son fonctionnement : un service très large, de 5 h à minuit (jusqu'à 1 h les jeudis, vendredis et samedis), une fréquence de 10 minutes et une organisation en 2 sens nommés H1 (intérieur) et H2 (extérieur), selon le principe de la rocade intérieure et extérieure. La ligne comporte moins d'arrêts, ce qui améliore la vitesse commerciale, et bénéficie de voies bus sur les boulevards pour atteindre environ 20 km/h, un niveau comparable au tramway.

Modifications d'itinéraire des lignes 16 et 24, renfort de la ligne 25

Des évolutions propres au quartier auront lieu à partir du 6 décembre :

>Un nouveau renfort de la ligne 25, déjà augmentée depuis 2023, mais encore confrontée à des irrégularités et à une forte charge. La fréquence en pointe devient constante à 10 minutes le matin comme le soir. Cette ligne est importante car elle dessert finement le quartier, facilite le rabattement vers le tram et assure une liaison directe *via* le Pont Chaban-Delmas, très utilisée localement.

>Un ajustement entre les lignes 16 et 24. La ligne 16 s'arrête désormais à Porte de Bourgogne, car la ligne H couvre une large partie de son tracé, notamment à Floirac. La ligne 24, jusqu'ici limitée à Porte de Bourgogne, reprend exactement l'itinéraire actuel de la 16 à travers le quartier. Il n'y a donc aucun changement d'habitude pour les usagers, hormis le numéro. La fréquence passe de 10 à 15 minutes, ajustement rendu possible par la présence de la ligne H qui offre une alternative.

>L'existence de la navette fluviale à Darwin et à Stalingrad est à rappeler. Cette ligne, largement plébiscitée, reste très utilisée, en particulier sur la liaison centrale Stalingrad–Hangars qui concentre 80 % des trajets. Aucun changement immédiat n'est prévu en décembre, mais un renforcement est envisagé à moyen terme.

Le Vélo par TBM – Zoom sur le quartier Bastide

Présentation de l'offre vélo en libre-service, intégrée ou non à l'abonnement TBM : les abonnés peuvent utiliser gratuitement un vélo classique pendant 30 minutes et un abonnement spécifique permet d'accéder aux vélos électriques.

Le maillage des stations a été renforcé : 8 nouvelles stations sont installées dans le quartier (Cathédrale des Sports, Brazza, Niel, France Travail Bastide, Belvédère, Archives, Thiers-Benauge et Promis). Plusieurs stations existantes sont agrandies : Parc aux Angéliques, Allée de Serr et Stalingrad. D'autres implantations sont à l'étude pour améliorer la desserte de la partie est de la Benauge, plutôt à l'horizon 2026.

Les Vélobox, les arceaux et le stationnement moto

Des dispositifs de stationnement vélo sont développés à destination des résidents. Le maillage des Vélobox sont accessibles par location pour offrir un stationnement sécurisé. De plus, 71 arceaux vélos, ainsi que 5 emplacements dédiés aux motos sont présents dans le quartier.

D/ les travaux du Pont de pierre

Olivier Hauquin précise que les travaux de confortement du Pont de pierre constituent un chantier long, programmé jusqu'au second semestre 2029. L'objectif est de créer 160 micropieux répartis sous 10 piles restées sans renforcement lors de la campagne de confortement de 1995. La moitié de ces micropieux se situe sous la plateforme tram, ce qui impose une interruption du tramway pendant 2 mois chaque été, seule période « tenable » pour un tel arrêt.

Il rappelle que la première phase a eu lieu en 2025 et que deux autres étés seront nécessaires : juillet-août 2026 puis juillet-août 2027. Une fois cette étape achevée, les travaux porteront sur la chaussée, les trottoirs et l'étanchéité, aujourd'hui déficiente du fait d'infiltrations qui fragilisent les joints de l'ouvrage.

En dehors des périodes estivales, les équipes interviennent à l'intérieur du pont pour restaurer les pierres fracturées et les joints détériorés. Depuis l'extérieur, quelques camionnettes et agents sont visibles, mais une activité intense se poursuit « en souterrain ». Les équipes « ressortent à l'air libre » en juin, avant de reprendre les travaux sur la plateforme tram en juillet.

La campagne de confortement permet aussi de rétablir un écoulement uniforme de la Garonne sous chaque pile et de sécuriser le fond du fleuve grâce aux enrochements visibles depuis le pont. En 2026, 4 piles seront traitées simultanément, contre 3 en 2025, ce qui implique davantage de machines et de rotations. Les équipes posent alors 32 micropieux supplémentaires, poursuivent la restauration intérieure des salles du pont et installent les enrochements. La même organisation est prévue en 2027, avant une intervention sur la surface en 2028 et 2029.

Les conditions de circulation durant les travaux : le tramway est interrompu du 6 juillet au 31 août 2026, avec un dispositif de bus de substitution identique à celui de l'été précédent. Le pont reste toujours ouvert aux piétons et aux vélos, mais la cohabitation se concentre dans un « tube » large de six mètres (60 000 personnes franchissent quotidiennement le pont). L'interruption estivale du tram reporte donc une part importante de flux sur cet espace restreint. Les premières semaines ont été difficiles, avec des conflits d'usage, mais la situation s'améliore à mesure que les usagers s'habituent. Il souligne toutefois la nécessité de garder un rythme de circulation constant, car chaque arrêt (pour admirer le paysage ou observer les travaux par exemple) crée immédiatement un engorgement.

QUESTIONS / RÉPONSES (LES MOBILITÉS)

Question d'une habitante : « *Comment peut-on accepter qu'un tram moderne, lourd et fréquent, circule sur un pont de 200 ans sans que cela ne pose de risque technique ? N'aurait-il pas été plus raisonnable de réserver le Pont de Pierre aux piétons et aux vélos ? Par ailleurs, n'est-il pas dommageable que la Bastide soit privée du tram 2 mois par été ?* »

La masse d'un tram chargé de 300 personnes (environ 70 tonnes) reste très inférieure à la capacité d'une pile du pont (environ 5 000 tonnes) et le passage du tram n'explique pas l'essentiel des problèmes structurels du pont. Les désordres proviennent davantage de la masse et de l'usure générale de l'ouvrage que du trafic des tramways.

Le Pont de Pierre constitue l'axe le plus efficace pour franchir la Garonne : il est donc essentiel de maintenir la circulation du tram et de conforter l'ouvrage plutôt que de le réservier uniquement aux piétons et vélos. Il souligne enfin que la déviation actuelle allonge des trajets d'environ 10 minutes, ce qui pénalise fortement les usagers.

Question d'un habitant : « *Sur le boulevard Trarieux, la circulation devient de plus en plus dense et nous avons vu arriver plusieurs lignes de bus supplémentaires, sans aucun aménagement. Les bus sont lourds, passent vite et génèrent de fortes vibrations devant nos portes. Les trottoirs sont étroits, il n'y a ni dispositif pour ralentir ni zone intermédiaire. Que prend-on en compte pour les riverains quand on impose 3 lignes de bus en quelques mois, avec autant de vibrations et aucun aménagement pour absorber ce flux grandissant ? Et cela vaut aussi pour les camions de chantier qui provoquent les mêmes effets.* »

La situation générale du boulevard Trarieux, où la ligne 31 circule avec une fréquence élevée, est connue des services. Des démarches existent auprès des assurances lorsqu'un habitant estime que les vibrations dépassent un seuil acceptable. Seule une expertise peut établir si une fissure provient du trafic ou de la structure du bâtiment. Les lignes fortes doivent emprunter les voies les plus directes et adaptées, même lorsqu'elles traversent des secteurs sensibles.

Concernant la vitesse, les bus doivent respecter la limitation à 30 km/h. Toutefois, les conducteurs, soumis à des contraintes d'horaires et à l'absence de voies réservées, peuvent parfois dépasser la vitesse. Un travail avec la police municipale peut être envisagé pour renforcer les contrôles si des excès réguliers sont constatés.

Réaction de l'habitant : « *La vraie solution, c'est d'aménager le boulevard, car 80 % des véhicules roulent trop vite. Il n'y a aucun aménagement, aucun terre-plein central, la piste cyclable est rognée et dangereuse.* »

Didier Jeanjean indique qu'il partage le diagnostic. Il confirme que la réponse prioritaire passe par un réaménagement du boulevard Trarieux. La ville a déjà mené d'importants chantiers sur d'autres axes de la rive droite (boulevard Joliot-Curie, avenue Thiers, allées de Serr, place Stalingrad, quais de Queyries) ce qui n'a pas permis de financer ce secteur jusqu'ici. Il précise que le boulevard Trarieux fait désormais partie des sites proposés à l'arbitrage du prochain fonds d'investissement. Il ajoute que, malgré l'absence d'aménagement immédiat, les conducteurs de bus restent tenus de faire preuve de vigilance, notamment en raison du partage croissant des couloirs avec les cyclistes.

Question d'une habitante : « *Que prévoyez-vous pour sécuriser l'avenue Thiers ? Cette avenue reste très dangereuse, avec un drame récent. Les trottinettes roulent trop vite et nous n'osons pas laisser nos enfants aller seuls à l'école.* Autre remarque : *Ce serait formidable de faire découvrir le travail fait sur le pont de pierre aux enfants, en présentant vos métiers et vos chantiers dans les écoles.* »

Plusieurs actions ont déjà été menées sur l'avenue Thiers, notamment la libération des trottoirs et le déplacement des cheminements cyclables vers les couloirs bus-vélos. La circulation automobile y est moins dense qu'auparavant. Toutefois, des améliorations restent nécessaires.

Didier Jeanjean ajoute qu'un aménagement du réseau ReVE est prévu sur ce secteur. Il précise que le flux vélos sera placé en site propre, séparé des voitures et des tourne-à-droite, pour éviter de nouveaux accidents. Il rappelle que les logos vélos ont déjà été retirés des trottoirs pour décourager les cyclistes de les emprunter. Il estime que la future piste, large et sécurisée, permettra de libérer davantage les trottoirs, même si certains usagers continueront probablement à y rouler.

Aucune intervention directe sur le Pont de pierre n'est prévue pour le moment avec les écoles. Toutefois, plusieurs vidéos pédagogiques sont disponibles sur la chaîne YouTube de Bordeaux Métropole. Elles montrent en détail les différentes phases des travaux du Pont de pierre : forage, interventions sur l'eau, cerclages, ou encore l'action des techniciens suspendus par des cordes. Une dernière vidéo consacrée aux travaux d'arrangement doit encore être publiée.

Question d'un habitant : « *Pourquoi la Rue aux enfants n'est-elle pas mise en place devant Sainte-Marie-Bastide ? Je passe là tous les jours et les tensions entre voitures et enfants sont fortes. J'habite Belvédère et nous avons demandé des Vélobox il y a un an. Nous n'avons jamais eu d'accusé de réception ni de réponse, alors que les vols de vélos sont très nombreux.* »

Françoise Frémy indique que la mairie de quartier souhaite depuis longtemps instaurer la Rue aux enfants, rue de Dijon, en fermant les accès avant l'entrée et la sortie des classes. Elle raconte avoir sollicité la direction de Sainte-Marie-Bastide (établissement privé) ainsi que le principal du collège pour mettre en place le dispositif. Elle précise que la réponse a été négative : l'établissement ne souhaite pas de Rue aux enfants. Elle insiste pourtant sur l'importance du dispositif pour la sécurité des élèves et appelle les parents à se mobiliser pour soutenir cette initiative. L'un des obstacles réside dans la nécessité de disposer de personnel pour ouvrir et fermer les barrières, mais estime que l'engagement de parents volontaires pourrait permettre d'y répondre. La mairie de quartier est prête à accompagner cette mise en place.

Des démarches ont été engagées pour étendre le dispositif déjà en place rue Saverio, devant l'école Nuits. Pour les écoles publiques, les agents municipaux assurent l'ouverture et la fermeture des barrières. En revanche, pour les écoles privées, cette responsabilité incombe aux agents de l'établissement. La mise en œuvre dépend donc directement de la volonté de l'école privée, ce qui limite la marge de manœuvre de la collectivité.

Concernant les Vélobox, une procédure existe pour enregistrer les demandes et y répondre systématiquement. Il est anormal qu'aucun accusé de réception n'ait été envoyé dans ce cas. La réponse peut être positive, avec une installation possible, ou négative si le site ne le permet pas, mais une réponse doit toujours être fournie.

Question d'un habitant : « *J'habite dans le quartier de la Bastide historique et les trottoirs sont très dégradés. Qu'est-ce que vous comptez faire ?* »

Autre question sur le Pont de pierre : J'avais compris qu'il redeviendrait à simple sens pour les vélos après l'été, mais il est toujours en double sens. Jusqu'à quand cela va durer ? Aux heures d'affluence, c'est très dangereux : si un vélo tombe devant le tram, il peut y avoir un drame. Pourquoi ne pas installer une séparation pour éviter ce risque ? Et que faites-vous concernant les vélos électriques qui roulent trop vite et qui sont dangereux ? Est-ce que la police municipale prévoit d'agir ? »

Toutes les dégradations de trottoirs doivent être signalées via l'application “Ma ville facile” ou au 05 56 10 33 33 : un service est chargé de recueillir les signalements de défauts de voirie. Ces remontées sont ensuite transmises au pôle territorial de Bordeaux et elles peuvent être intégrées dans le cadre du PAB présenté précédemment, afin d'être prises en compte dans les futurs aménagements.

Concernant le Pont de pierre, la configuration actuelle restera en place jusqu'au deuxième semestre 2029, soit pendant toute la durée des travaux. Les piétons continueront donc à circuler en double sens sur les trottoirs et les cyclistes en double sens sur la chaussée libre. Il explique que l'idée d'une séparation physique entre cyclistes et tramway a bien été étudiée, mais qu'elle devrait obligatoirement être installée du côté des vélos, ce qui réduirait fortement leur largeur de circulation. Cela densifierait les flux et rendrait la situation encore plus dangereuse. Il ajoute que, après avoir analysé toutes les options, la configuration actuelle demeure la moins risquée.

Question d'une habitante : « *J'ai une question sur les horaires des bus et du tram. Vous avez expliqué que la ligne 25 allait être renforcée, et c'est très bien. Mais sa fin de service à 23 h n'est vraiment pas adaptée, surtout pour les jeunes qui fréquentent Darwin ou la Cité du Vin, des lieux déjà mal desservis tard le soir. Et pour le tram, notamment celui qui va à l'aéroport, est-ce que vous envisagez un service 24 h/24 ?* »

Aucun réseau de transports ne fonctionne en continu. Il faut préserver des temps de pause, pour les agents comme pour les riverains, car chaque passage de bus génère aussi des nuisances. Les lignes les plus sollicitées (tramway, bus express, lianes) offrent déjà une large amplitude horaire, jusqu'à 1 h du matin les soirs où la demande est la plus forte.

À propos de la ligne 25, 23 h reste un horaire tardif, et la fréquentation baisse fortement en soirée, avec des véhicules très peu remplis. Pour le secteur de Darwin, il existe le service FlexNight, qui permet de rejoindre ou quitter le site depuis la rive gauche. Ce service circule à 2 h et 4 h du matin avant la reprise du tram à 5 h, assurant une continuité nocturne lorsque le réseau classique ne fonctionne plus.

Question d'une habitante : « *La ligne Brazza (Brazzaligne) est enfin en travaux. Mais je découvre que 2 voies ferrées sont entièrement refaites. Le train va donc continuer de circuler. De nouveaux grillages, très hauts et solides, entourent ces deux lignes. Il reste seulement un petit passage prévu pour les piétons et les vélos, afin de rejoindre les allées de Serr depuis la gare de Cenon. Depuis des années, beaucoup de salariés de la zone industrielle passaient par là après être descendus du tram ou après avoir garé leur voiture au parking Galin. Ils traversaient la voie, c'est vrai, d'une manière un peu bricolée, mais ce passage existait. Aujourd'hui, les habitants des nouveaux immeubles des allées de Serr utilisent ce même passage pour rejoindre le tram à Galin. Ce chemin n'existe plus. Et ce qui va se passer, comme depuis 20 ans, c'est que les grilles vont être coupées, parce que les gens auront besoin de passer. Pourquoi ne pas aménager un passage digne de ce nom ?* »

Françoise Frémy indique qu'elle connaît bien le sujet, car la *Brazzaligne* fait l'objet de discussions depuis de longues années. Elle rappelle que les négociations entre la SNCF et

Bordeaux Métropole ont été particulièrement complexes, mais qu'une délibération récente a enfin validé l'acquisition du terrain par la Métropole.

Pour l'instant, le site appartient toujours à la SNCF, qui doit le remettre en état avant de le transférer. Elle explique découvrir elle aussi le lancement des travaux *via* un courrier distribué dans les boîtes aux lettres, la mairie de quartier n'ayant pas été informée en amont. Dans cette phase, la SNCF sécurise le périmètre, d'où les nouveaux grillages, car un train continue de desservir les Grands Moulins une fois par semaine.

Françoise Frémy ajoute qu'une fois le terrain officiellement transféré à Bordeaux Métropole, des aménagements seront prévus pour assurer la continuité piétonne et cyclable. Elle confirme que le passage actuel a été fermé parce qu'il n'existe pas légalement et qu'il n'était pas sécurisé. Elle assure que la Ville et Bordeaux Métropole sont très attentifs à la création de liaisons entre l'ancien et le nouveau quartier. Avec Didier Jeanjean, des demandes répétées ont été faites pour multiplier les traversées. Elle reconnaît que cela prend du temps, mais elle affirme qu'il y aura bien des passages piétons et cyclables dans le futur aménagement.

Question d'un habitant : « *Je voudrais signaler un problème de sécurité entre le pont Chaban-Delmas et l'UCPA, le long du quai Brazza. Le secteur est dangereux pour les vélos et pour les piétons : il y a plusieurs sorties de camions, et ces camions ne respectent ni le trottoir ni la piste cyclable, qui se trouve justement sur le trottoir. Ils s'arrêtent systématiquement sur la voie de bus pour faire leurs contrôles. Est-ce qu'il serait possible de matérialiser des stops à la sortie de ces camions ?*

Réponse apportée à posteriori de la séance :

Les services reconnaissent que l'itinéraire cycliste n'est pas totalement sécurisé dans ce contexte de quartier en mutation avec les sorties de camions sur les quais. A ce jour, deux alternatives s'offrent aux cyclistes : la voie bus ou la piste cyclable. Aujourd'hui, comme après la réalisation des travaux, le trottoir et la piste cyclable restent prioritaires sur les sorties de voies privées. Un rappel à l'ensemble des acteurs sera réalisé.

A terme, les quais seront requalifiés et intégreront une large piste cyclable REVE (Réseau Express Vélos). Le calendrier prévisionnel est le suivant :

- section sud : Rue Reignier => Rue Jacquet de la Guerre : avril 2026 à fin 2027
- section nord : Rue Marvingt => Boulevard André Ricard : 2028 à mi 2029
- section centrale : livraison en 2030

Question d'une habitante : « *J'habite la Bastide depuis 25 ans et je vais régulièrement à la fac, sur le campus de Talence-Pessac. En tram, il me faut une heure quand il fonctionne. En bus, ce n'est pas mieux : la ligne 10 a été supprimée et basculée sur la 16. Et à vélo, c'est dangereux pour rejoindre la fac. Est-ce que les difficultés de transport des étudiants de la Bastide vont être prises en compte ?*

Les étudiants ne sont pas oubliés dans l'organisation du réseau : la ligne B du tram dessert directement le campus, avec une forte fréquence. Le tramway fonctionne, même s'il connaît ponctuellement des interruptions en période de travaux, et les services assurent un suivi constant.

La liane 31, qui ne part plus du jardin botanique comme l'ancienne 10, propose tout de même une liaison directe *via* le pont Saint-Jean et la gare Saint-Jean jusqu'au campus, ce qui offre une solution adaptée aux étudiants. La suppression de la 10 en septembre 2023 a suscité des réclamations : des ajustements ont été réalisés, et plusieurs alternatives existent désormais selon les secteurs concernés : tram A, tram B ou liane 31.

Olivier Escots complète en rappelant qu'au-delà du tram et des bus, le RER métropolitain joue un rôle important dans les déplacements vers le domaine universitaire. Il indique qu'un trajet entre la gare de Cenon et Pessac dure moins de 20 minutes. Depuis 2 ans, un supplément de 10 € par mois sur l'abonnement TBM permet d'utiliser le RER métropolitain sur tout le périmètre

de la métropole. Il insiste sur le fait que ce service, encore méconnu, existe déjà et constitue une option efficace. Il rappelle également l'ouverture de la gare Talence-Médoquine en septembre dernier. Pour un déplacement rive droite vers Pessac, le RER permet un trajet rapide, suivi de seulement 2 ou 3 arrêts de tram pour rejoindre l'université.

CONCLUSION ET PERSPECTIVES

Françoise Frémy

Maire adjointe du quartier de la Bastide

Françoise Frémy remercie l'assemblée pour son attention tout au long de la soirée et souligne l'importance des 2 sujets abordés.

Elle annonce ensuite l'arrivée d'un nouveau chargé d'animation territoriale à la mairie de quartier, Jonathan Monsinjon, lui-même habitant de Bordeaux-Bastide. Elle précise qu'il se tient désormais à l'écoute des habitants et qu'il assurera le lien avec les ateliers citoyens, la vie associative, les projets de quartier et l'ensemble des relations avec les habitants.

Françoise Frémy conclut en conseillant à chacun à consulter le calendrier distribué, souhaite de belles fêtes de fin d'année et donne rendez-vous au 15 janvier pour les vœux du maire. Elle invite à poursuivre les échanges autour du verre de l'amitié.