

**RÉUNION PLÉNIÈRE DU CONSEIL DE QUARTIERS
« LES RIVES DROITES DE L'ADOUR »
MERCREDI 26 AVRIL 2023
SALLE SAINTE-URSULE – 18H30**

COMPTE-RENDU VALIDÉ PAR LE BUREAU ET LE CONSEIL DE QUARTIERS

Avec les Conseils de quartiers

**Devenez
acteur, actrice
de votre ville!**



Bayonne*
BAIONA-PAYS BASQUE

Ordre du jour :

Partie 1 - Présentation du lancement du projet d'aménagement du site Rive droite Adour et du dispositif de concertation associé

- 1/ Introduction**
- 2/ Présentation du périmètre, des ambitions, du calendrier et des acteurs du projet**
- 3/ Échanges**
- 4/ Présentation du dispositif de concertation**
- 5/ Échanges**

Partie 2 - Présentation de l'étude de circulation sur la rue d'Arrousets dans le cadre du travail sur l'axe 2 de la feuille de route du Conseil de quartiers « Décloisonner les quartiers des rives droites de l'Adour en aménageant des pistes cyclables et des voies piétonnes »

- 1/ Présentation de l'étude**
- 2/ Échanges**

Annexe 1 – Liste des participants

Annexe 2 – Présentation projetée

Les membres du Conseil de quartiers sont assis en face à face autour de tables installées en rectangle. Ils disposent chacun d'un micro individuel. La séance est enregistrée et sera retranscrite.

Accueil

Christian Millet-Barbé, Adjoint de quartier, souhaite la bienvenue aux participants et les remercie pour leur présence. Il remercie aussi les différents intervenants présents.

Il explique que la réunion du groupe de travail initialement prévue sur l'axe 2 s'est transformée en réunion plénière exceptionnelle, afin de tenir compte de l'actualité de la communauté d'agglomération Pays Basque (CAPB) et de l'opération de réaménagement urbain au long court qu'elle s'apprête à lancer sur le quartier. Le Conseil de quartiers étant concerné par le processus de concertation à venir, la Ville a souhaité l'informer le plus rapidement possible.

Il informe le Conseil de quartiers des membres excusés pour la séance : pour le collège habitants, Nicolas Duvallet et Carole Dalla Torre; pour le collège acteurs locaux, Jean-Louis Barthélemy, Catherine Bisbau, Michel de la Morinerie, Françoise Dalia, Audrey Dallez et François Iraola ; pour le collège élus, Juliette Brocard.

Il annonce l'ordre du jour :

- Présentation du lancement du projet d'aménagement du site « Rive droite Adour » et du dispositif de concertation associé ;
- Présentation de l'étude de circulation sur la rue d'Arrousets dans le cadre du travail sur l'axe 2 de la feuille de route du Conseil de quartiers « Décloisonner les quartiers des rives droites de l'Adour en aménageant des pistes cyclables et des voies piétonnes ». Ce point était à l'ordre du jour de la réunion du groupe de travail initialement prévue. Tous les membres du Conseil de quartiers seront ainsi informés de ce sujet important.

PARTIE 1 - PRÉSENTATION DU LANCEMENT DU PROJET D'AMÉNAGEMENT DU SITE RIVE DROITE ADOUR ET DU DISPOSITIF DE CONCERTATION ASSOCIÉ

Christian Millet-Barbé explique que la CAPB, maître d'ouvrage, travaille depuis plus d'une décennie sur ce projet lancé officiellement lors d'une conférence de presse par Jean-René Etchegaray, Maire de Bayonne, Président de la CAPB, le 24 avril dernier, en présence de Martine Durruty, Martine Bisauta et Laurence Hardouin, Adjointes au Maire concernées par le projet.

Ce projet a pris du temps, car il a fallu notamment procéder à des acquisitions foncières avant de pouvoir l'enclencher de manière opérationnelle. Il constitue une véritable opportunité pour la Ville et l'agglomération, avec des enjeux très importants. Ce projet incarne en effet la possibilité de construire, dans le respect de son histoire, le Bayonne du 21^e siècle, une ville résiliente qui réponde aux enjeux climatiques. Avant que la démarche de concertation ne

début, la Ville a souhaité présenter en avant-première aux membres du Conseil de quartiers, le site projet, les enjeux d'aménagement et la démarche de participation citoyenne.

Il présente Claire Chaussade, fondatrice de l'agence Debats Demos spécialisée dans les démarches de participation citoyenne et Alexandra Puts, Cheffe de projet au sein de la CAPB, accompagnée de Marine Bareille, Directrice de l'aménagement à la CAPB, et leur donne la parole.

1/ Introduction

Claire Chaussade indique que l'agence Debats Demos accompagne la CAPB sur la démarche de concertation relative au projet « Rive droite Adour » jusqu'en 2024. Elle sera donc amenée à rencontrer les membres du Conseil de quartiers régulièrement dans les prochains mois, sous des formats variés. Elle précise que ce soir, l'idée n'est pas que le Conseil de quartiers se prononce sur le projet et émette des propositions. Il sera amené à le faire lors des prochains rendez-vous.

2/ Présentation du périmètre, des ambitions, du calendrier et des acteurs du projet

Alexandra Puts, en charge du pilotage du projet, présente les différents aspects du projet.

- ***Périmètre de réflexion***

Le périmètre du projet « Rive droite Adour » s'étend sur 17 hectares situés au cœur de la ville de Bayonne, en vis-à-vis du centre historique et au contact de la gare, porte d'entrée sur la ville. Il comprend 1.2 km de quais façade plein sud allant du pont Saint-Esprit aux terrasses de la pièce noyée, la friche qui se trouve après le pont rouge, en interface avec le port de Bayonne.

Avant de lancer le projet, la CAPB a fait le choix d'acquérir le foncier nécessaire. Les acquisitions foncières, par le biais de l'établissement public foncier local, ayant bien avancé depuis 2010, la décision d'amorcer les réflexions sur l'aménagement de ce site a été prise il y a un an. Des négociations sont encore en cours avec les deux seuls propriétaires publics du secteur que sont la SNCF et l'État, pour l'achat des derniers terrains. La Ville et la CAPB sont propriétaires du reste du secteur.

- ***Les enjeux du projet***

Il s'agit d'un beau et très ambitieux projet, dont la mise en œuvre nécessite de relever plusieurs défis :

- **Enjeux environnementaux.** Plus personne ne peut nier que ces enjeux s'imposent et qu'un projet urbain d'une telle ampleur doit se concevoir avec une conscience aiguë de la responsabilité environnementale. Il faudra particulièrement tenir compte de l'inondabilité du secteur. Le site n'est pas inondable aujourd'hui hormis quelques

points de débordement. Mais les projections à horizon 2100 montrent un risque réel d'inondation du fait de la surcote du niveau de l'océan. La CAPB a engagé des études de diagnostic pour mieux l'appréhender et créer un projet résilient en tenant compte de ce risque.

Le choix du site constitue aussi un engagement politique très fort, qui amène à reconstruire la ville sur la ville plutôt que de participer à l'étalement urbain. Il s'agit aussi d'un choix d'avenir, dans le contexte législatif de la loi climat et résilience et de l'obligation zéro artificialisation nette (ZAN) à venir concernant le développement urbain.

Les autres enjeux sont de créer un quartier vivable qui évite les îlots de chaleur, soit agréable à vivre et équilibre les pleins et les vides. Pour se faire, une place sera donnée à la nature ;

- **Enjeux programmatiques.** Le quartier doit pouvoir accueillir une mixité de fonctions. Le projet doit donc trouver un équilibre entre l'habitat, les commerces, les services, l'économie productive. Il permettra aussi certainement à l'université de Bayonne de se déployer. Ce travail doit aussi tenir compte des associations déjà présentes sur le secteur, ainsi que du DIDAM et de l'Atalante qui apportent aujourd'hui une coloration culturelle au quartier. L'idée serait de donner une place au monde de la création artistique.

Ce projet doit aussi s'inscrire dans l'histoire, très fortement populaire et portuaire, du quartier. La commande politique demande très clairement de ne pas faire table rase de cette histoire et de créer avec l'héritage mémoriel et patrimonial, ce qui donnera aussi au projet une identité propre.

- **Enjeux paysagers et mobilité.** L'ambition est de faire de l'Adour l'espace public du quartier. Dans ce contexte, les enjeux de mobilité sont liés, car l'aménagement doit répondre aux objectifs du plan de mobilité 2020/2030 de la CAPB qui vise à réduire la place de la voiture en ville. Le quartier devra donc promouvoir les mobilités actives et les transports en commun, proposer une gestion innovante du stationnement et réduire la place de la voiture. Le sujet est très complexe. Comme pour le risque inondation, la gestion du stationnement et la mobilité seront étudiées avec un focus particulier, car il faut aussi maintenir l'accès à la gare qui fait partie du secteur.

- ***Le plan guide***

À partir de cette feuille de route, un plan guide va être élaboré. Ce document :

- Fixe les grands principes d'organisation spatiale et urbaine, les grands équilibres du projet. Il va permettre de préciser les fonctions implantées sur le secteur, leurs répartitions et trouver l'équilibre recherché ;
- Propose les temporalités des différents secteurs à aménager. Compte tenu de la superficie, le projet ne peut pas être réalisé en un seul bloc. Le plan guide doit donc donner une feuille de route à long terme tout en restant suffisamment souple pour s'adapter aux nouveaux enjeux et problématiques qui pourront survenir sur la durée ;

- Définit la philosophie et les ambitions du projet.

- **Les étapes du projet**

Le plan guide devrait être validé à la fin du premier trimestre 2024. Ensuite, il faudra :

- Obtenir toutes les autorisations réglementaires nécessaires ;
- Étudier en détail les différentes phases et les différents sujets du projet.

L'activation du site, c'est-à-dire l'arrivée des premiers habitants et usagers, est prévue d'ici 10 à 15 ans.

- **Les acteurs du projet**

La CAPB et la Ville sont maîtres d'ouvrage. Ils sont accompagnés d'un groupement de programmistes composé de l'agence Güller & Güller (agence néerlandaise d'urbanistes et d'architectes), du bureau d'études Alphaville, de l'agence paysagiste Alfred Peter et du bureau d'études techniques Egis qui ont contribué, s'agissant des deux derniers membres, aux aménagements des deux lignes du tramway. Debats Demos accompagne la CAPB et la Ville sur le volet concertation.

En parallèle, la CAPB travaille aussi avec l'agence Plateau Urbain, sur la question de l'urbanisme transitoire. Le projet se déroulant sur du long terme, l'idée est d'expérimenter des propositions sur le site pendant les travaux, de manière temporaire et à court terme. Ces expériences permettront de tester certaines fonctions urbaines, de nourrir la démarche de projet d'aménagement urbain et d'occuper le site pour montrer ce qu'il pourrait éventuellement devenir à long terme. Le site dispose des bâtiments et du foncier disponibles pour le faire.

3/ Échanges

Joseba Erremundeguy, Conseiller municipal délégué auprès de Monsieur le Maire en charge de la relation avec les Conseils de quartiers, rappelle que les grands principes présentés ce soir émanent de différents documents (plan climat de la CAPB, plan local d'urbanisme) déjà évoqués dans les Conseils de quartiers, notamment lors de la réunion du 18 mars dernier sur le plan de transition écologique, solidaire et citoyenne de la Ville. Ils ne présagent cependant pas des choix qui seront faits par la suite. Il souligne la volonté que la création culturelle et les équipements universitaires soient présents dans le projet, afin de faire de ce quartier un lieu de vie et d'émulation. Il invite les participants à poser des questions sur ce qui a été présenté.

Un Conseiller de quartiers demande en quoi consistent les expérimentations évoquées. Alexandra Puts répond qu'il s'agit de développer des projets avec une durée de vie courte. Pour donner une coloration culturelle au projet, un groupe d'artistes pourrait par exemple s'installer sur le secteur afin de monter un tiers lieu culturel. Ils auraient l'occasion de tester leur projet grandeur nature. Si l'expérience est positive, elle pourrait alors s'inscrire

définitivement dans le projet d'aménagement. Si l'expérience n'obtient pas les résultats attendus ou évolue dans un sens qui n'est pas celui soutenu par les politiques publiques, elle s'arrêtera. Pour le volet universitaire, des logements inutilisés pourraient par exemple être mis à disposition du centre régional des œuvres universitaires et scolaires (CROUS) pour loger des étudiants. L'urbanisme transitoire vise à tester des idées qui pourraient, à terme, s'installer définitivement sur un site, et qui vont l'animer le temps de la construction au lieu qu'il reste en friche.

Christian Millet-Barbé prend l'exemple de l'opération démolition/reconstruction du quartier de la Citadelle, où de nouveaux immeubles plus modernes et plus appropriés vont voir le jour. La temporalité des travaux étant un peu longue, la Ville a retenu le principe d'ouvrir des espaces en vue d'expérimenter des actions et occuper l'espace, via plusieurs types d'acteurs (économiques, associatifs, culturels, etc.). Jean-Baptiste Marinot, Directeur général adjoint en charge des services techniques de la Ville de Bayonne, évoque aussi le DIDAM. À l'origine, cet endroit n'était qu'un lieu d'exposition provisoire. Aujourd'hui, personne ne le remet en cause. Des actions d'urbanisme transitoire auront aussi lieu sur le quai Bergeret, par exemple l'aménagement du square. Des choses intéressantes peuvent sortir de ces expérimentations.

Un Conseiller de quartiers souhaite savoir si un volume réservé aux espaces verts, un « poumon vert », est prévu. Alexandra Puts répond que l'Adour étant appelé à devenir le cœur du quartier, le quai pourrait être un espace public du quartier. Rien n'est encore décidé, mais la présence d'espaces verts sera indispensable pour répondre aux enjeux environnementaux, notamment la place de la nature en ville et les îlots de fraîcheur. Cependant, l'opération concerne le renouvellement urbain et le quartier est fléché pour accueillir des logements et des fonctions mixtes. Il faut trouver un équilibre entre tous ces enjeux, en prenant en compte le risque inondation.

Un Conseiller de quartiers demande si des opérateurs privés vont aussi prendre en charge la gestion de ce projet. Il souhaite aussi connaître les pistes de financement pour réunir l'enveloppe budgétaire nécessaire au projet, et le montant de cette enveloppe. Alexandra Puts répond qu'en face des investissements publics nécessaires aux aménagements publics se trouvent des recettes foncières provenant de la cession de terrains à des opérateurs amenés à construire. La CAPB, en tant que maître d'ouvrage du projet, imagine un plan guide, en collaboration avec le grand public. Elle pose ensuite des périmètres constructibles qui seront vendus, avec des conditions de forme et des fonctions définies dans le plan guide. Des opérateurs privés seront donc amenés à intervenir, en respectant un cahier des charges défini qui comprend des règles d'urbanisme, mais aussi des règles de performance environnementale, sociale, etc. La CAPB pourra aussi lancer des appels à projets, mettant des acquéreurs potentiels en concurrence. Cette démarche est habituelle dans les opérations d'aménagement de la CAPB, sachant qu'il faudra équilibrer les investissements et les recettes.

Christian Millet-Barbé ajoute que pour le logement, d'autres documents cadres s'imposent notamment le programme local de l'habitat (PLH) de la CAPB qui pose des exigences en matière de création de logements sociaux, etc. L'opération de la Citadelle comprend

pratiquement 500 logements au total, avec une forte proportion de logements sociaux. Joseba Erremundeguy ajoute que les cessions concernent surtout les bailleurs sociaux dont Habitat Sud Atlantique (HSA). Dans ce genre d'opérations, les cessions aux bailleurs sociaux pour le locatif et l'accèsion à la propriété par la vente à prix maîtrisés, représentent 45% des programmes. Christian Millet-Barbé précise que la charte adoptée au dernier Conseil municipal fixe ces objectifs. Il ajoute que les anciens PLH reposaient beaucoup sur la construction par les opérateurs privés qui utilisaient ensuite la vente en état futur d'achèvement (VEFA) pour les vendre aux bailleurs sociaux. Dans le nouveau PLH, les bailleurs sociaux vont pouvoir procéder eux-mêmes aux opérations de construction. Sur le quartier du Prissé, HSA est le maître d'ouvrage d'une opération qui débute prochainement.

Une Conseillère de quartiers demande si le projet se trouve dans le secteur sauvegardé par les contraintes de construction. Sophie Castel, Adjointe de quartier, répond qu'il ne fait pas partie du périmètre sauvegardé, mais que des contraintes liées à la citadelle devront être prises en compte.

Un Conseiller de quartiers demande si un plan de circulation est prévu. Le pont rouge est déjà engorgé. Amener plus d'habitants dans ce secteur entrainera plus de voiture et donc plus de circulation. Jean-Baptiste Marinot répond qu'il s'agit d'un vrai sujet, d'où l'intervention d'Egis, spécialiste de la mobilité. Ce bureau d'études accompagne déjà la Ville sur d'autres opérations, notamment au niveau des études de trafic. Le périmètre du projet est compris entre deux des quatre ponts qui traversent l'Adour, tous situés sur Bayonne. Le contenu de la programmation du projet aura des conséquences sur le volume et les horaires de circulation. Il faut réussir à tout calibrer, en tenant compte de l'interface avec la desserte de la gare, afin que le projet ne renforce pas les difficultés déjà existantes. Il espère vivement que dans ce quartier hyper central, il sera possible de se passer de la voiture en imaginant des cheminements, des moyens de déplacement doux et vertueux.

Christian Millet-Barbé rappelle que Bayonne compte 33 000 emplois, ce qui permet de penser que les futurs habitants de ce quartier travailleront à côté et pourront utiliser les mobilités douces pour se déplacer. Afin d'éviter l'étalement urbain, l'enjeu est de reconstruire la ville sur elle-même, ce qui amènera à augmenter la hauteur des constructions tout en tenant compte de l'élément patrimonial qu'est la citadelle. Tous ces angles seront travaillés pour arriver à un équilibre. Il précise qu'une fois leur mandat terminé, les membres du Conseil de quartiers pourront continuer à participer au dispositif de concertation qui va être présenté, en tant que citoyen.

4/ Présentation du dispositif de concertation

Claire Chaussade rappelle qu'il s'agit d'une concertation volontaire souhaitée par la CAPB et la Ville, qui ne s'inscrit pas dans un dispositif réglementaire. Le choix a été fait d'associer les habitants à un stade précoce du projet, pour lequel rien n'est encore acté pour le moment, afin qu'ils puissent alimenter les réflexions, les études et les prises de décision.

- **Les objectifs de la concertation**

Elle a pour objectif de :

- Faire émerger des enjeux programmatiques ;
- Nourrir les positionnements ;
- Dégager des lignes de force afin de prioriser les actions ;
- Alimenter la démarche d'urbanisme transitoire.

- **La démarche**

La démarche de concertation a été pensée sur le long court pour aller jusqu'à la fin du projet. Pour se faire, des dispositifs pérennes de consultation vont être mis en place. Sur 2023/2024, la concertation se fera à l'échelle macro c'est-à-dire qu'elle n'entrera pas dans les détails de programmation de chaque lot (aménagement détaillé de square ou d'immeuble par exemple). Les détails seront étudiés dans un second temps, une fois les grands équilibres actés.

La démarche comprend quatre pôles qui permettront, chacun à leur manière, d'alimenter et d'éclairer les études et la prise de décision des élus :

- La fabrique du projet. Ce lieu de contribution se matérialisera par des ateliers, des visites et autres méthodes d'animation diverses. La fabrique sera ouverte à tous, avec une mobilisation accrue vers certains publics en fonction des objets et thématiques mis en discussion ;
- Des groupes constitués. Un premier groupe concerne les Conseils de quartiers auxquels seront présentés, en avant-première, les dispositifs et les informations. Un second groupe, appelé « histoire », viendra alimenter les travaux et les réflexions avec les recherches qu'il mène sur l'histoire du quartier ;
- Les échos du projet. Il s'agit d'un lieu de réflexion sur les sujets à long terme et la prospective, où interviendront des experts (artistes, sociologues, chercheurs, paysagistes...) afin d'apporter des regards différents ;
- L'information permanente. Un dispositif d'information va être mis en place dans les prochains jours sous forme de publications régulières sur internet (via les sites internet de la CAPB et de la Ville et les réseaux sociaux) et de réunions d'information.

Concernant la période 2023/2024, sept rencontres sont proposées pour la concertation. Les deux premières rencontres vont permettre de nourrir le diagnostic :

- La réunion d'information de ce soir ;
- Une enquête de deux jours sur l'espace public (le 27 et 28 avril), afin de recueillir les perceptions des habitants et des usagers sur le site du projet. L'enquête sera aussi disponible en ligne sur les sites internet de la Ville et de la CAPB et les réseaux sociaux, jusqu'au 11 mai. Elle invite les membres du Conseil de quartiers à communiquer autour d'eux sur cette enquête.

Le questionnaire est distribué aux participants à la réunion de ce soir. Ceux qui souhaitent le remplir pourront le déposer à la fin de la réunion.

Trois autres rencontres vont permettre de nourrir les scénarii d'aménagement :

- Un atelier de recueil des attentes le 25 mai. Il marquera le lancement officiel de la procédure de concertation. Lors de la première partie de l'atelier, les informations données aujourd'hui seront communiquées aux participants. Les résultats de l'enquête seront restitués et l'agence Güller & Güller présentera aussi un diagnostic partagé. Lors de la seconde partie, les attentes et besoins des participants sur l'aménagement du site seront recueillis. Les critères des analyses des futurs scénarii seront aussi définis. Le travail se fera par table de 8 à 10 personnes. L'atelier peut accueillir 140 personnes maximum. Si le nombre d'inscrits est plus important, un second atelier sera organisé ;
- Deux ateliers de recueil des attentes dans deux établissements scolaires (une école primaire et un collège) en septembre, afin de recueillir la parole des jeunes. Le format d'enquête sera adapté aux âges des enfants. Ces données viendront aussi nourrir les réflexions ;
- Un atelier du jeu sérieux du programmiste à la rentrée. À partir du réservoir d'idées contenant tous les éléments recueillis, les participants seront invités à étudier et prioriser les fonctions qu'ils aimeraient trouver sur le projet, en tenant compte du périmètre, mais aussi des contraintes techniques, physiques, financières... Les échanges se dérouleront par table. À la fin de cet atelier, les visions du projet qui ressortent seront transmises à l'agence Güller & Güller et aux élus afin qu'ils s'en inspirent pour l'élaboration des scénarii d'aménagement.

Les deux dernières rencontres ont pour but de nourrir la version finale du plan guide :

- Un atelier d'analyse des scénarii en fin d'année. L'agence Güller & Güller viendra présenter les scénarii élaborés. Les participants seront invités à les analyser en fonction des critères définis lors de l'atelier de recueil des attentes. Cette analyse sera transmise à l'agence Güller & Güller et aux élus afin qu'ils puissent ajuster le scénario final du plan guide, au regard des contributions citoyennes ;
- Une assemblée annuelle de la concertation, début 2024. Les élus et l'agence Güller & Güller viendront présenter le scénario final et indiquer de quelle manière les contributions citoyennes ont été intégrées au projet finalisé.

En parallèle, deux « échos du projet » sont prévus :

- Le premier, en juin 2023. Il se tiendra autour d'une table ronde intitulée « L'esprit du lieu dans la fabrique du quartier », ou la manière dont le patrimoine et l'histoire du site peuvent inspirer l'aménagement. Des intervenants locaux ainsi qu'une collectivité ayant réalisé le même type d'aménagement, avec les mêmes contraintes et une histoire forte, interviendront ;
- Le second reste à définir.

- ***La modalité d'inscription aux ateliers***

Compte tenu des contraintes logistiques de la salle Sainte-Ursule qui ne peut accueillir que 140 personnes maximum en format atelier, les ateliers sont ouverts à tous sur inscription

préalable. Si le nombre d'inscrits est supérieur, les réunions seront multipliées. Les personnes intéressées pourront s'inscrire par mail, par téléphone ou via un formulaire sur les sites internet de la Ville et de la CAPB. Christian Millet-Barbé souligne l'aspect volontaire de la participation de chacun.

Claire Chaussade invite les membres du Conseil de quartiers à s'inscrire à ces ateliers et à en parler autour d'eux, afin que le plus de personnes possible puissent s'exprimer sur le projet.

- ***Le mandat de la concertation***

La CAPB a souhaité prendre des engagements forts :

- Ne mettre au débat que les sujets ouverts à la discussion et informer des décisions déjà arbitrées ;
- Mobiliser toutes les parties prenantes sans se limiter au premier cercle des habitués. La démarche sera proactive afin d'aller chercher les jeunes et les publics les moins captifs. Des gardes d'enfants seront mises en place pour que rien ne soit un frein à la participation ;
- Organiser les débats pour que les discussions aient lieu avec et entre les participants, afin de favoriser la confrontation des points de vue ;
- Étudier attentivement toutes les propositions et la manière dont elles peuvent être intégrées au projet ;
- Rendre compte aux citoyens du devenir de leurs propositions en expliquant pourquoi elles ont été retenues ou écartées.

5/ Échanges

Joseba Erremundeguy rappelle que la CAPB et la Ville vont au-delà des dispositions légales sur la concertation. Il s'agit d'un vrai choix politique de concerter l'ensemble des habitants de Bayonne, au-delà de ce quartier. Il demande aux participants leur avis sur la concertation proposée, la place qu'ils imaginent pouvoir y prendre et les conditions de réussite, selon eux, de cette participation citoyenne.

Une Conseillère de quartiers considère que toutes ces tentatives de participation démocratique atteignent leurs limites si les citoyens ont le sentiment que tout est déjà pris dans un entonnoir, qu'ils n'ont pas de vrai pouvoir décisionnaire. Ils deviennent alors uniquement des vecteurs de communication et de transmission des projets de la Ville et de la CAPB. Elle pense que les participants seraient convaincus s'ils voyaient que leurs propositions finissent par aboutir.

Un Conseiller de quartiers demande si les scénarii établis à partir des idées émises par les participants feront partie du rendu des concertations, ce qui permettra de voir l'impact de ces apports. Claire Chaussade confirme qu'un rendu des propositions sera fait d'une séquence à l'autre. Les propositions seront aussi mises dans un répertoire d'idées. Au moment du jeu sérieux du programmiste, il sera indiqué aux participants ce qui est possible ou non à ce stade

et pourquoi. Ils ne travailleront donc pas sur des idées non réalisables. Elle assure que tout sera présenté de manière transparente et que rien n'est encore décidé très précisément. Cependant, elle souligne que tout ce qui sera proposé ne pourra être réalisé, et que le choix final reviendra aux élus de par leurs fonctions électives. Christian Millet-Barbé rappelle que les contraintes existantes s'appliquent aussi aux élus. Ils ne peuvent pas passer outre sous prétexte qu'ils ont un projet politique spécifique.

Un Conseiller de quartiers demande si un projet est déjà en place concernant les zones inondables et les inondations. Alexandra Puts répond qu'aujourd'hui, il n'y a pas de plan sur le sujet. Une étude hydraulique va débuter afin de modéliser les débordements possibles de l'Adour selon différentes hypothèses de pluie et de marée. Les conditions d'aménagement du site découleront de ces modélisations qui vont permettre d'objectiver le risque inondation à horizon 2100. Actuellement, aucun plan de prévention des risques naturels d'inondation (PPRI) n'existe sur le secteur. Seuls quelques points de débordement, assez limités, sont identifiés. D'un point de vue réglementaire, tout serait donc faisable. Mais la CAPB et la Ville considèrent qu'il serait irresponsable d'agir de cette manière, sachant que le niveau moyen de l'océan va forcément monter et que l'inondabilité du secteur constituera un vrai sujet dans les décennies à venir. Un groupe de travail, comprenant des experts techniques et les services de l'État, va se mettre en place.

Joseba Erremundeguy rappelle que dans le cadre du contrat de concertation, les choix seront votés par les instances délibérantes de la CAPB, mais seront justifiés auprès des participants à la concertation. Il insiste sur la volonté d'entendre la parole citoyenne pour construire ce projet. Les élus auraient pu se contenter d'une concertation réglementaire ou limitée aux habitants du quartier.

Une Conseillère de quartiers trouve intéressant d'être impliqué dans le Conseil de quartiers, ce qui donne une opportunité de s'exprimer et d'apporter des idées. Sur la trentaine d'idées émises par cette instance, seules quatre ont été retenues. Mais les services techniques ont toujours été transparents sur ce qui était réalisable ou non et ont cherché des solutions quand ils le pouvaient. Les idées qui n'ont pas été retenues seront aussi peut être utilisées plus tard. Selon elle, le critère de réussite d'une concertation comprend l'impression que la parole a été prise en compte, que l'idée soit réalisable ou non, et le retour sur les propositions émises. Claire Chaussade précise que toutes les rencontres seront restituées par écrit, de manière exhaustive, et transmises aux participants. Rien ne sera perdu.

Un Conseiller de quartiers demande quelle collectivité viendrait participer au premier « échos du projet ». Il évoque le quartier du Guggenheim à Bilbao, selon lui, le meilleur exemple de projet similaire à proximité de Bayonne. Claire Chaussade répond que la première collectivité participante est française et sera connue dans les prochains jours. Elle ajoute que Bilbao a été évoquée lors des discussions de préparation. Le premier « échos du projet » portant sur l'intégration de l'histoire d'un quartier, Bilbao n'est pas apparu comme le meilleur choix. Mais cette ville pourrait être retenue pour les questions de programmation. Les porteurs de projets ne s'interdisent pas d'aller chercher des références étrangères.

Christian Millet-Barbé remercie Alexandra Puts et Claire Chaussade.

PARTIE 2 - PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE DE CIRCULATION SUR LA RUE D'ARROUSETS DANS LE CADRE DU TRAVAIL SUR L'AXE 2 « DÉCLOISONNER LES QUARTIERS DES RIVES DROITES DE L'ADOUR EN AMÉNAGEANT DES PISTES CYCLABLES ET DES VOIES PIÉTONNES »

Christian Millet-Barbé accueille Jean-Luc Etcheverry, Responsable du bureau d'études infrastructures de la Ville et Gilles Delhaie, directeur de la direction des infrastructures et des espaces publics de la Ville. Il explique qu'un des groupes de travail du Conseil de quartiers travaille sur ce sujet. Après plusieurs réunions, des propositions ont pu être établies.

1/ Présentation de l'étude

Gilles Delhaie rappelle qu'une des actions majeures de cet axe 2 porte sur la sécurité des déplacements des cyclistes et des piétons sur la rue d'Arrousets, par l'étude de plusieurs solutions et en tenant compte de données de trafic récentes.

- ***Les données de trafic***

Jean-Luc Etcheverry indique que des comptages ont été effectués cet hiver, sur la même période, mais à deux endroits de la rue d'Arrousets. Sur la partie ouest de la rue, chaque jour 2 600 véhicules circulent en direction d'Urt et un peu moins de 2 600 véhicules circulent dans l'autre sens. Entre 2015 et 2017, la circulation avait déjà augmenté. Depuis 2017, elle a augmenté d'environ 10%. À l'est du giratoire de Sanguinat, dans la partie qui descend vers Bacheforès, chaque jour 840 véhicules circulent en direction de Bayonne et 790 circulent dans le sens inverse. Sur cette partie, la circulation est un peu moins importante que lors des précédents comptages (environ 1000 véhicules jour).

- ***Les relevés topographiques***

Les relevés topographiques ont été effectués pour avoir une connaissance plus précise de la géométrie de cette voie très longue, avec des passages plus ou moins larges. Il ressort que :

- La majeure partie de la voie est étroite, avec moins de 11 mètres de largeur ;
- À l'est de la voie, vers le giratoire de Sanguinat, la chaussée dépasse les 12/13 mètres ;
- La chaussée pour la circulation des voitures est de 7.20 mètres. Généralement, une voie urbaine fait 6 mètres de large ;
- Des bandes cyclables très étroites existent sur la majeure partie de l'itinéraire. Leur largeur n'est pas suffisante pour les considérer comme des bandes cyclables à part entière ;
- La largeur des trottoirs est généralement insuffisante aussi. Elle est comprise entre 1 mètre et 1.80 mètres maximum, alors qu'un trottoir doit au minimum faire 1.40 mètres de large. Les candélabres réduisent encore la largeur du passage.

Gilles Delhaie rappelle que les aménagements de cette rue datent des années 2000. Il s'agit d'aménagements départementaux et non urbains. Jean-Luc Etcheverry précise qu'à l'époque, cette rue était une départementale (RD 74).

- ***Les solutions proposées***

Gilles Delhaie explique que ces solutions ont été élaborées en fonction des emprises disponibles. Il ajoute que la largeur actuelle de la rue dédiée à la voiture incite des vitesses excessives puisque rien ne vient freiner la circulation. Il précise que la création d'une piste cyclable bidirectionnelle a été étudiée, mais la voie n'est pas assez large pour le faire. Afin de répondre aux attentes d'une rue offrant plus de sécurité à tous les usagers, la modification du plan de circulation a été étudiée pour proposer des solutions adaptées.

- Solution 1

Cette solution comprend :

- La mise en place d'un sens unique pour tous les véhicules en direction de Bayonne, la création d'une ligne de bus dans l'autre sens (en direction d'Urt) et l'accès au quartier par les chemins de Trouillet et de Sanguinat ;
- La circulation des cyclistes dans le couloir de bus en direction d'Urt et la création de pistes cyclables unidirectionnelle dans l'autre sens ;
- L'élargissement des trottoirs.

Cette solution s'avère assez pénalisante pour les habitants de la rue d'Arrousets puisque la rue passerait en sens unique, excepté pour les bus qui emprunteront la voie générale dans un sens et la voie de bus dans l'autre sens. Elle permet cependant de créer un trottoir confortable et conforme à la réglementation du côté des candélabres. Compte tenu des aménagements, le trottoir d'en face ne serait que de 0.85 mètre, une largeur qui se retrouve cependant régulièrement sur les trottoirs.

Jean-Luc Etcheverry indique que cette solution nécessite des acquisitions foncières sur les propriétés riveraines tout au long de la rue, afin d'obtenir la largeur nécessaire.

- Solution 2

Gilles Delhaie présente la solution qui consiste à :

- Fermer la circulation au niveau du carrefour entre les chemins de Loustaounaou et du moulin de Bacheforès. Le trafic venant des bords de l'Adour ou du nord de Bayonne devra automatiquement passer par le chemin de Loustaounaou. Cette solution entraînerait une réduction du trafic à 3 500 voitures par jour sur la rue d'Arrousets, ce qui aurait un impact positif sur la sécurité des usagers. Un sas géré par des feux serait aussi créé sur le pont autoroutier, ce qui permettrait d'avoir une largeur unique de circulation dédiée aux véhicules. L'espace récupéré faciliterait le franchissement du pont pour les cyclistes et les piétons ;

- Faire circuler les cyclistes dans la circulation générale, option rendue possible par la réduction du trafic et l'absence de transit. Le fait que seuls les riverains circulent dans un secteur contribue normalement à réduire la vitesse, car les conducteurs en transit roulent généralement plus vite que les riverains ;
- Réduire la vitesse à 30 km/h grâce à différents outils adaptés à cette infrastructure, notamment les écluses, les coussins berlinois, la réduction de la largeur de la voie à 6 mètres, etc.

Cette solution permet de conserver le double flux de circulation pour tous les riverains du quartier et de sécuriser la circulation de tous les usagers de la chaussée.

Jean-Luc Etcheverry ajoute que le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), un service de l'État qui émet des recommandations sur tous les aménagements d'infrastructures, considère qu'en dessous de 4000 véhicules/jour, avec une réduction de vitesse à 30 km/h, les cyclistes peuvent partager la voie de circulation avec les voitures sans création d'aménagement spécifique (pistes cyclables ou bandes). La Ville de Bayonne a retenu ce principe dans le plan vélo adopté lors du dernier Conseil municipal.

Gilles Delhaie précise qu'avec cette solution, la largeur de la chaussée serait de 6 mètres afin que les bus puissent circuler. Les trottoirs seraient élargis considérablement (1.70 mètres d'un côté et 1.92 mètres de l'autre) et conformes aux normes pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

○ Solution 3

Jean-Luc Etcheverry explique que cette solution intègre une piste cyclable bidirectionnelle et sépare les cyclistes de la circulation générale. Cette piste de 2.50 mètres de largeur serait créée du côté des candélabres (côté Adour) afin de conserver un espace tampon entre la piste cyclable et les sorties des propriétés riveraines d'un côté, et un trottoir confortable de l'autre côté. Pour réaliser l'ensemble des aménagements, la chaussée doit au minimum mesurer 11.20 mètres, une largeur supérieure à celle nécessaire pour la solution 1. La solution 3 nécessiterait donc de réaliser encore plus d'acquisitions foncières.

Christian Millet-Barbé souligne que si la solution 3 devait être retenue, le processus serait extrêmement compliqué, compte tenu des acquisitions nécessaires. La proposition la plus raisonnable et rapide à mettre en œuvre, tout en conciliant toutes les demandes, semblerait être la solution 2.

Il évoque la remarque émise précédemment par un Conseiller de quartiers, qui considérait que reporter ailleurs la circulation des pendulaires qui viennent des Landes n'est pas une bonne solution et proposait la création d'un parking de délestage avec la mise en place d'une navette pour rejoindre le trambus. Cette solution a été analysée. Elle s'avère extrêmement contraignante, compliquée et coûteuse. Gilles Delhaie ajoute que les parkings relais sont

normalement créés au minimum pour 10 000 véhicules. Dans le cas présent, seuls 1 000 véhicules/jour seraient concernés. De plus, la navette représenterait une nouvelle rupture de charge pour le conducteur qui devrait à nouveau changer de moyen de transport. De ce fait, elle ne serait pas assez attractive. Sur l'agglomération, la part modale étant inférieure à 10%, il estime que seuls 3 ou 4% des 1 000 véhicules concernés utiliseraient ce parking. La proposition a été étudiée attentivement, mais le jeu n'en vaut pas la chandelle. Christian Millet-Barbé rappelle que le parking relais au début de la ligne 1, près du Leclerc, n'est pas plein y compris aux heures de pointe.

2/ Échanges

Une Conseillère de quartiers propose de réduire la taille du bus de la ligne 32. Il n'est jamais plein. Sa taille semble donc inappropriée à l'usage qui en est fait. Christian Millet-Barbé répond qu'en début ou en bout de ligne, ce bus n'est effectivement jamais plein. Mais sur une partie de son parcours qui va jusqu'aux plages d'Anglet, il est plein. Gilles Delhaie explique que le syndicat des mobilités Pays Basque-Adour (SMBPA) a déjà été interrogé sur le dimensionnement des bus. Celui-ci n'a aucun intérêt à faire circuler des bus surdimensionnés. Il essaie donc d'optimiser le matériel en fonction de la charge transportée, en identifiant le besoin sur l'ensemble de la ligne.

Sophie Castel ajoute que des parents, dont les enfants sont usagers de cette ligne, l'ont interpellée il y a quelques mois. La taille du bus avait été réduite et certains matins, leurs enfants ne pouvaient pas monter. Ils restaient sur le carreau à l'arrêt de bus. L'information a été remontée. Le SMBPA a refait une appréciation des besoins et a revu le dimensionnement du bus. Une Conseillère de quartiers ajoute que la fréquentation dépend aussi des horaires. Gilles Delhaie confirme.

Une Conseillère de quartiers constate que pour la solution 3, il manque environ 1 mètre de chaussée. Gilles Delhaie confirme que selon les sections, il manque entre 0.50 et 1 mètre. Concernant la solution 2, elle comprend qu'un habitant de la rue d'Arroussets, qui s'est rendu à Urt, devra faire le tour pour rentrer chez lui. Gilles Delhaie confirme qu'il devra faire le tour s'il est en voiture. S'il utilise le vélo, il pourra emprunter la piste cyclable, très large, qui reste à double sens. Christian Millet-Barbé ajoute que cette piste cyclable ferait la jonction avec celle du bord de l'Adour.

Une Conseillère de quartiers se demande si la déportation du trafic sur le chemin de Loustaounaou prévue par la solution 2, ne va pas créer un bouchon. Gilles Delhaie répond que la circulation passerait derrière Bacheforès, remonterait au Séqué puis tournerait à gauche sur le chemin de Pinède, calibré et dimensionné pour accueillir les véhicules. Il assure qu'il n'y a pas de risque de bouchons, car le trafic ne représente que 1 000 véhicules par jour. De plus, les personnes venant des Landes vont peut-être prendre un autre itinéraire pour ne pas avoir à revenir en arrière. Il pense que tout le trafic généré par les 1 000 véhicules ne va pas se reporter sur le chemin de Pinède.

Un Conseiller de quartiers regrette de ne pas avoir eu quelques éléments de réflexion en amont de cette réunion. Il constate, avec surprise, que la grande majorité des problèmes de la rue d'Arrousets sont liés aux habitants de la rue et du quartier et non « aux autres », puisque seules 800 voitures par jour viennent des Landes. Selon lui, il faut apprendre le vivre ensemble et penser aux autres. Or, les solutions proposées excluent un certain nombre de personnes et les mettent dans une situation difficile en les envoyant dans un flux de circulation énorme. Il est nécessaire de savoir d'où viennent ces 800 véhicules par jour et où ils vont. Il ajoute que l'aménagement de la rue est une solution de courte durée. Il faudrait se projeter dans l'avenir pour prévenir les difficultés à venir, notamment les zones à faible émission qui empêcheront des personnes de circuler dans Bayonne. Des solutions de transport complémentaires devront donc être mises en place, voir même la gratuité des transports.

Joseba Erremundeguy répond que les zones à faible émission sont prévues à partir du 1^{er} janvier 2025 sur les 29 communes de la zone tendue. Concernant la gratuité du transport, cette solution est discutée. Outre le coût pour la collectivité, la gratuité augmente la fréquentation mais montre surtout qu'elle augmente le nombre de déplacements alors qu'il faudrait le réduire. Il rappelle que lors des aménagements du trambus, il est apparu qu'une grande proportion des véhicules qui traversent Bayonne n'a pas besoin de le faire, car Bayonne n'est pas leur destination finale. Certains ont fait le choix de rendre l'accès à la ville difficile, afin d'inciter les conducteurs à prendre d'autres chemins.

Christian Millet-Barbé souligne que la solution 2 permet de pacifier et apaiser la circulation sur la rue d'Arrousets, tout en conciliant les demandes et en évitant le sens unique. La piste cyclable va aussi peut-être inciter des riverains à utiliser le vélo, faisant encore baisser le nombre de véhicules et la circulation.

Joseba Erremundeguy rappelle que l'objectif d'aujourd'hui est de voir quelle solution peut être proposée à la concertation. Les services et les élus qui ont travaillé sur le sujet tendent plutôt vers la solution 2. Le souhait est de recueillir l'avis du Conseil de quartiers sur les scénarii.

Gilles Delhaie ajoute que la solution 2 permet de faire des aménagements d'urbanisme tactique. À titre d'expérimentation, quelques aménagements pourraient être mis en place pour six mois (par exemple le sas sur le pont autoroutier) avant de faire un bilan et d'en tirer les conséquences.

Un Conseiller de quartiers constate que dans la solution 2, le sens de circulation est modifié le matin, mais pas le soir. Les 800 véhicules allant dans les Landes pourront donc descendre la côte de Bacheforès. Gilles Delhaie répond qu'ils ne pourront pas passer puisque la côte sera fermée dans les deux sens.

Une Conseillère de quartiers note donc qu'effectivement, les habitants du quartier qui se rendent à Urt doivent faire un détour pour rentrer chez eux. En résumé, elle constate que :

- La solution 1 pose problème puisque la création d'un sens unique obligerait les habitants du haut de la rue d'Arrousets à descendre toute la rue pour repartir ensuite dans l'autre sens ;
- La solution 3 n'est pas possible, compte tenu des acquisitions foncières nécessaires ;
- La solution 2 entraîne la création d'un cul-de-sac pour éviter que le quartier ne soit un lieu de passage.

Elle estime que tous ces projets ont pour but de congestionner le trafic afin que les habitants arrêtent de prendre leurs voitures, l'avenir étant au « sans voiture ». Cependant, pour se faire, il faut aussi développer les pistes cyclables et les transports en commun. Or, le système de transports en commun actuel n'est pas suffisamment développé pour que les personnes puissent lâcher leur voiture. Elle-même met aujourd'hui 45 minutes en trambus pour rejoindre Biarritz, alors qu'elle met 10/15 minutes en voiture par l'A6. Selon elle, le chemin d'Arrousets est un « caillou », au milieu d'un chemin plein de cailloux, qui devrait être traité dans son ensemble.

Gilles Delhaie indique que la solution 2 est modulable.

Jean-Luc Etcheverry rappelle que le SMBPA projette de prolonger la ligne 1 du trambus jusqu'à Saint-Martin-de-Seignanx et d'y créer un parking relais. Joseba Erremundeguy confirme que la Ville a un retard considérable sur les mobilités. Cependant, la fréquentation du trambus augmente régulièrement et de nouveaux aménagements sont prévus, ce qui devrait permettre de régler une partie des problèmes.

Gilles Delhaie précise qu'une concertation sera annoncée dans l'écho de la cité, avec une présentation de la solution proposée, avant toute mise en œuvre.

Un Conseiller de quartiers demande si des bornes rétractables pourraient être utilisées. Gilles Delhaie répond qu'il n'est pas envisageable de fournir des télécommandes à 4 000 personnes.

Un Conseiller de quartiers propose de procéder progressivement, en instaurant pour le moment uniquement la limitation à 30 km/h et des ralentisseurs. Ils permettraient peut-être déjà de déporter du flux de circulation. Une Conseillère de quartiers pense que cette solution amènerait ceux qui prennent ce chemin comme un raccourci, à passer ailleurs.

Joseba Erremundeguy constate, à la vue des échanges, que des incompréhensions persistent quant à la solution 2 et à ses impacts sur la circulation. Il propose que le groupe de travail sur cet axe se réunisse à nouveau pour y voir clair, avant de lancer la concertation auprès des riverains. Une restitution brève sera faite lors de la réunion plénière du Conseil de quartiers du 7 juin.

Cette proposition est retenue.

Conclusion

Christian Millet-Barbé remercie les membres du Conseil de quartiers pour leur présence et leur participation.

Annexe 1 - Liste des participants

Par ordre alphabétique

FEUILLE DE PRÉSENCE

COLLEGE HABITANT.E.S				
CIVILITÉ	NOM	PRÉNOM	SECTEUR GÉOGRAPHIQUE	SIGNATURE
Madame	Alonso	Laurence	Arrousets	Présente
Monsieur	Arosteguy	Nicolas	Citadelle	Présent
Madame	Castaing	Annick	Saint-Esprit - Saint-Frédéric	Présente
Madame	Dalla Torre	Carole	Saint-Bernard	Excusée
Monsieur	Davant	André	Arrousets	Présent
Monsieur	Dussidour	Yves	Saint-Bernard	Présent
Monsieur	Duvallet	Nicolas	Saint-Bernard	Excusé
Monsieur	Giblin	Patrick	Saint-Bernard	Présent
Monsieur	Indaburu	Jean-Marie	Arrousets	Présent
Madame	Landriau	Stéphanie	Saint-Bernard	Présente
Madame	Laveuve	Liliane	Citadelle	Présente
Madame	Michel-Poisson	Marie-Hélène	Arrousets	Présente
Monsieur	Mohamedi	Karim	Saint-Esprit - Saint-Frédéric	Présent
Madame	Péchiné	Martine	Citadelle	Présente
Monsieur	Prieur	Christian	Saint-Esprit - Saint-Frédéric	Présent
Madame	Raynaud	Laëtitia	Saint-Esprit - Saint-Frédéric	Présente
COLLEGE ACTEURS LOCAUX				
ASSOCIATIONS				
CIVILITÉ	NOM	PRÉNOM	ORGANISME	SIGNATURE
Madame	Bisbau	Catherine	Centre aéré Moulin d'Arrousets	Excusé
Madame	Dalia	Françoise	Le vigilant	Excusée
Monsieur	de la Morinerie	Michel	Saint Esprit sur le pont	Excusé
Madame	Giordano	Prunelle	Site Saint Bernard - Comité local de Bayonne - Fédération nationale des jardins familiaux et collectifs	Présente
Monsieur	Iraola	François	Association Préservation Saint Bernard	Excusé
Monsieur	Mattera	Guy	Association des Professionnels du quartier Saint Esprit	Présent
PROFESSIONNELS				
CIVILITÉ	NOM	PRÉNOM	ORGANISME	SIGNATURE
Monsieur	Barthelemy	Jean-Louis	Restaurant Bidaïan	Excusé
Madame	Dallez	Audrey	Korail	Excusée
COLLEGE ELU.E.S				
CIVILITÉ	NOM	PRÉNOM	FONCTION	SIGNATURE
Madame	Brocard	Juliette	Conseillère municipale membre de l'opposition	Excusée
Madame	Delobel	Marie-Anne	Conseillère municipale de la majorité	Présente
Monsieur	Erremundeguy	Joseba	Conseiller municipal délégué en charge de la relation avec les Conseils de quartiers	Présent
Monsieur	Millet-Barbé	Christian	Adjoint de quartier	Présent

Participaient également : Sophie Castel, Adjointe au Maire en charge de la coordination des Conseils de quartiers, Marine Bareille, Directrice de l'aménagement - CAPB, Alexandra Puts, Cheffe de projet - CAPB, Claire Chaussade, Consultante en concertation public - Agence Debats Demos, Jean-Baptiste Marinot, Directeur général adjoint en charge des services techniques - Ville de Bayonne, Gilles Delhaie, Directeur de la direction des infrastructures et des espaces publics - Ville de Bayonne, Jean-Luc Etcheverry, Responsable du bureau d'études infrastructures - Ville de Bayonne, Elodie Cluzeau - Chargée de mission - Ville de Bayonne.

Annexe 2 – Présentation projetée

RÉUNION PLÉNIÈRE DU CONSEIL DE QUARTIERS « LES RIVES DROITES DE L'ADOUR »

Mercredi 26 avril 2023



Bayonne*
BAIONA-PAYS BASQUE

Ordre du jour

- **Première partie - 18h30/20h** : Présentation du lancement du projet d'aménagement du site Rive Droite Adour et du dispositif de concertation associé
- **Deuxième partie - 20h-21h30** : Présentation de l'étude de circulation sur la rue d'Arrousets dans le cadre du travail réalisé par le groupe sur l'axe 2 « Décloisonner les quartiers des rives droites de l'Adour en aménageant des pistes cyclables et des voies piétonnes ».

1/ Présentation du lancement du projet d'aménagement du site Rive Droite Adour et du dispositif de concertation associé



COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION

—
HIRIGUNE
ELKARGOA

Rencontre

Conseil de quartiers

Les rives droites de l'Adour

26 avril 2023



COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION

—
HIRIGUNE
ELKARGOA



Le programme de la séquence



Débats.Demos



18h30

Introduction – Des ambitions participatives pour le projet

18h35

Présentation du projet

18h50

Echanges

19h05

Présentation de la démarche de concertation

19h15

Echanges

19h30

Conclusion et prochain rendez-vous





1. Des ambitions participatives pour le projet

Monsieur Christian MILLET BARBE,
Adjoint de quartier « Les rives droites de
l'Adour »



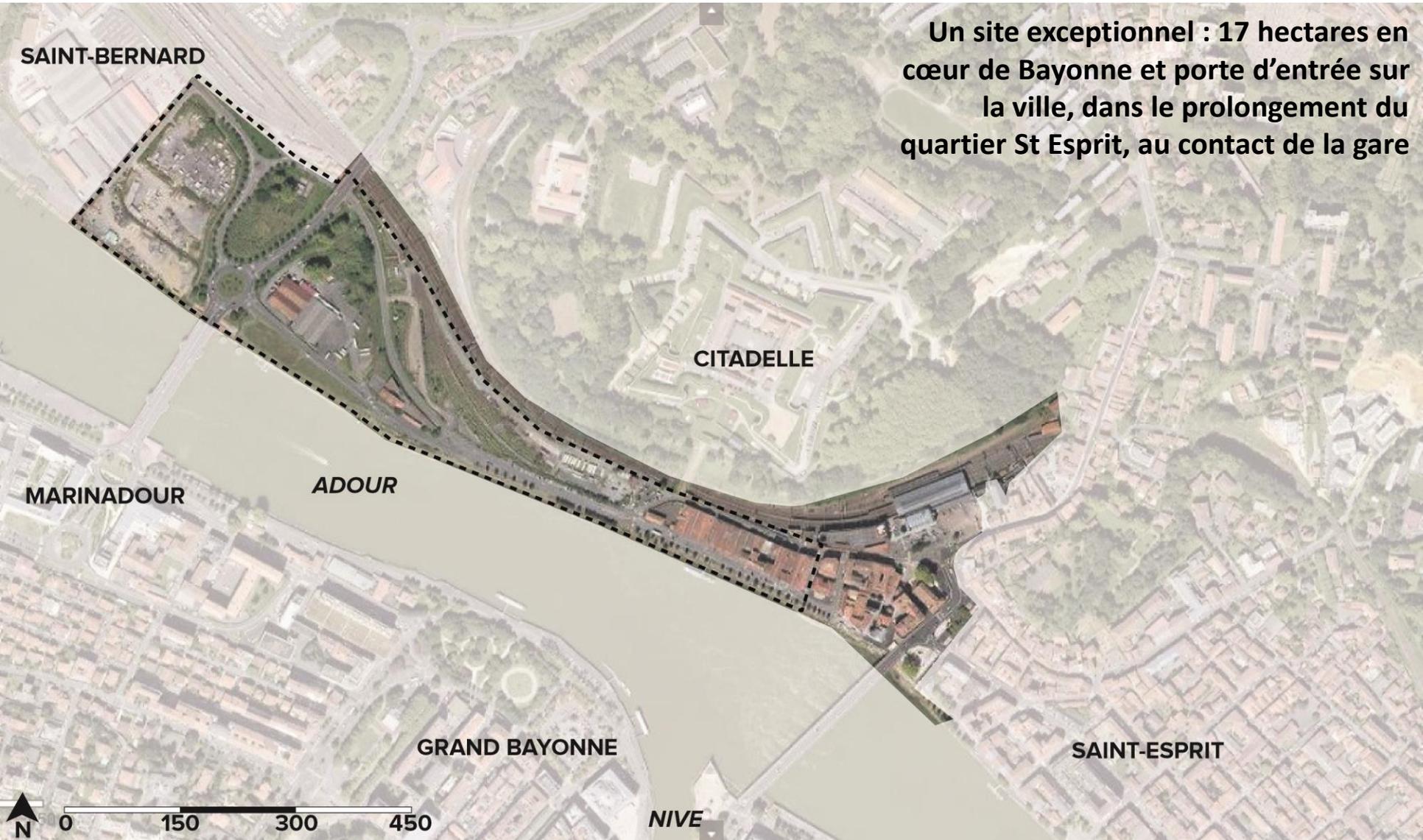
10'

2. Le projet Rive Droite de l'Adour

Alexandra PUTS, Communauté
d'agglomération Pays Basque

Le périmètre du projet

Un site exceptionnel : 17 hectares en cœur de Bayonne et porte d'entrée sur la ville, dans le prolongement du quartier St Esprit, au contact de la gare



Les enjeux d'aménagement



Des enjeux environnementaux

- ✓ Avec le choix d'une **reconstruction de la ville sur la ville**
- ✓ En tenant compte et en gérant **l'inondabilité du site**
- ✓ En luttant **contre l'effet « îlot de chaleur urbain »** :
travail sur la disposition des bâtiments, la végétalisation,
la recherche d'un équilibre entre le plein et le vide

Les enjeux d'aménagement



Des enjeux programmatiques (hypothèses à définir collectivement)

- ✓ En tenant compte de **l'héritage patrimonial et mémoriel** du site
- ✓ En intégrant différentes fonctions : commerces, services, activités productives...
- ✓ En considérant **l'histoire et les fonctions sociales** du site (bourse du travail, siège des syndicats, associations sociales et Gaztetxe...)
- ✓ En appréciant **l'assise culturelle** de la rive droite (Didam, Atalante...)
- ✓ En cherchant des réponses à la crise actuelle **du logement**
- ✓ En étudiant les contours d'une **offre universitaire**

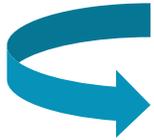
Les enjeux d'aménagement



Des enjeux paysagers (hypothèses à définir collectivement)

- ✓ **L'Adour**, comme l'élément central et identitaire de l'armature paysagère du futur quartier
- ✓ La **renaturation et biodiversité** sur le kilomètre de berges
- ✓ Une incitation aux **mobilités actives** (marche, vélos) et aux transports en commun
- ✓ Une réflexion spécifique sur **le stationnement**

Objectif 2023- Début 2024



L'élaboration concertée du plan-guide du projet Rive droite de l'Adour

Un plan guide, c'est quoi ?

- ✓ Il définit la philosophie, les ambitions, les grands équilibres du projet
- ✓ Il fixe les grands principes d'organisation spatiale et urbaine
- ✓ Il propose les temporalités des différents secteurs à aménager



Tel un livre
de recettes

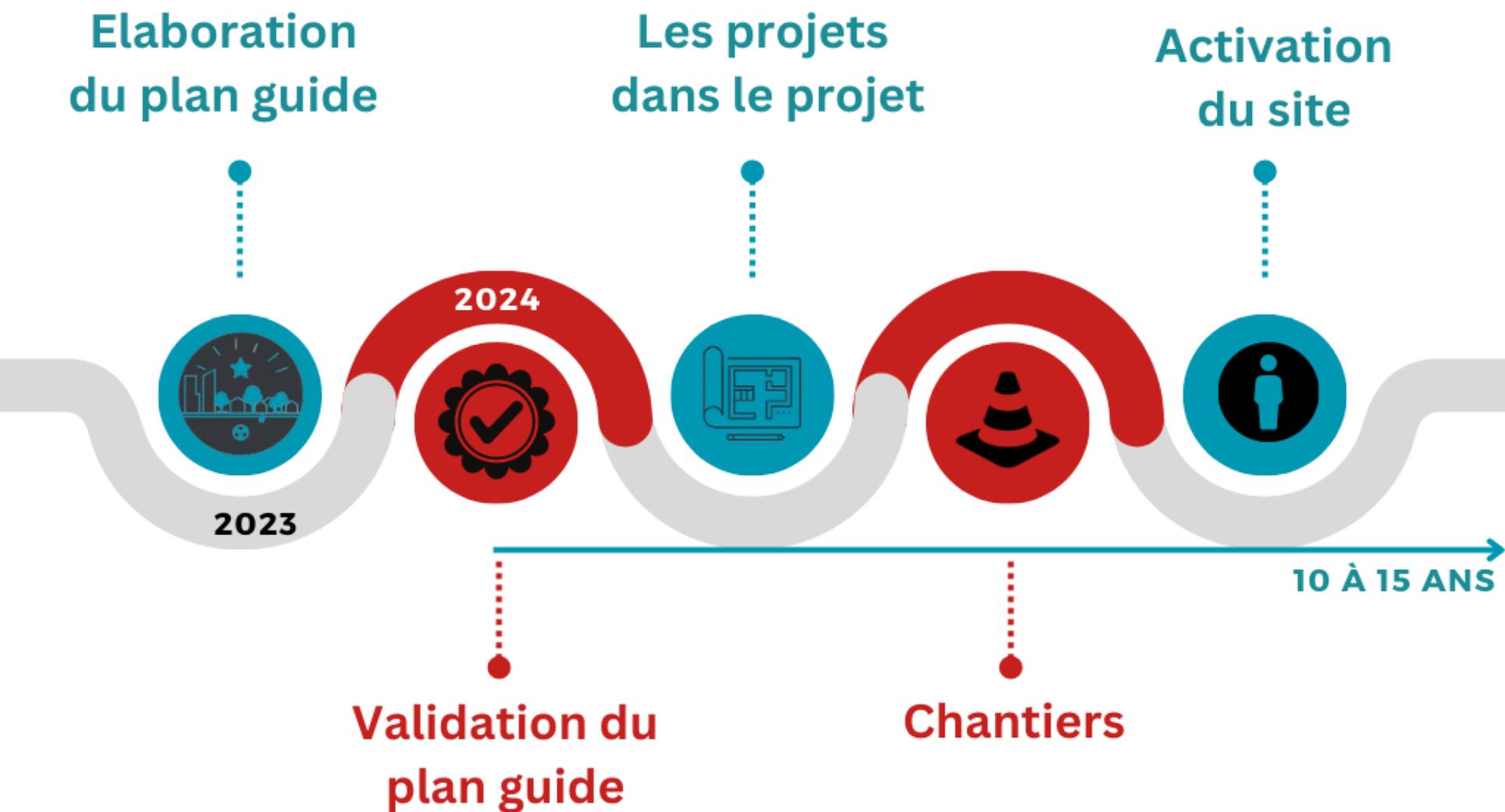


Les ingrédients sont
donnés et détaillés



Pour un résultat le plus
harmonieux et équilibré

Les étapes du plan guide



Qui élabore le plan-guide ?





15'

3. Echanges



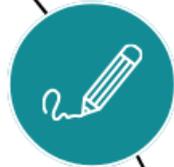
15'

4. La démarche de concertation

Claire CHAUSSADE, Agence Debats Demos

Les objectifs de la concertation

La concertation
pour enrichir la
phase de
programmation
urbaine du projet



Faire émerger des enjeux
programmatisques



Nourrir les
positionnements



Dégager des lignes de
force



Alimenter la démarche
d'urbanisme transitoire

LA FABRIQUE DU PROJET



La concertation

- **Lieux de contributions** pour exprimer les avis, les attentes, les besoins, analyser...
- Des temps de concertation **ouverts à tous**
- **Des formats multiples** : visite, co-production, analyse participative, ateliers prospectifs, atelier d'urbanisme transitoire, ateliers collégiens ...
- **Des méthodes diverses** : recueil des idées, enquête, jeu de l'urbaniste, expression théâtrale...

Les groupes constitués

- **Le CQ** : présentation en avant-première de la stratégie et du bilan de concertation
- **Le groupe Histoire** : il alimente la démarche de concertation en informations et éclairages historiques.

Les « Echos » du projet

- « Les Echos du projet » : un **lieu de réflexions sur des sujets de long terme et de prospective**. Des regards complémentaires via des experts : urbanistes/ artistes/ professionnels de la culture/ prospectiviste/ sociologue/ chercheurs/ paysagistes...

L'INFO'

Une démarche permanente d'information pour accompagner la concertation, et informer sur le projet et ses avancées

- A destination du **grand public**
- **Des formats multiples** :
 - Rencontres en présentiel ou en visio
 - Des parutions papier et web

Alimentent/ éclairent :

- les études de la CAPB & ses partenaires
 - La prise de décisions des élus

Les étapes de la concertation

Pour nourrir le diagnostic

1

26 avril

Rencontre Conseil
de quartiers

2

27-28 avril

Enquête diagnostic

Pour nourrir les scénarii d'aménagement

3

25 mai

RP/ Atelier recueil
des attentes

4

Juin-Septembre

Atelier jeunes

5

Septembre

Atelier du
programmiste

Pour nourrir la version finale du plan guide

6

Novembre

Atelier analyse des
scénarii

7

Début 2024

Assemblée annuelle
de restitution

Le mandat de concertation

Un engagement public



Ne mettre en débat que les sujets ouverts à la discussion et informer des décisions déjà arbitrées



Mobiliser toutes les parties prenantes sans se limiter au 1er cercle des habitués



Organiser les débats pour que les discussions aient lieu avec et entre les participants pour une confrontation des points de vue



Etudier attentivement toutes les propositions et la manière dont elles peuvent être intégrées



Rendre compte au citoyens du devenir de leurs propositions en précisant celles retenues & écartées



45'



5. Echanges

Echanges sur la méthode

- ✓ **Comment voyez vous l'implication et le rôle des membres du CQ dans le système de concertation ?**
- ✓ **Selon vous, quel(s) serai(en)t le(s) critère(s) de réussite de la démarche de concertation et a contrario les éléments qui en en feraient une démarche non convaincante ?**



COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION

—
HIRIGUNE
ELKARGOA

**Merci de vos contributions
et de votre attention**

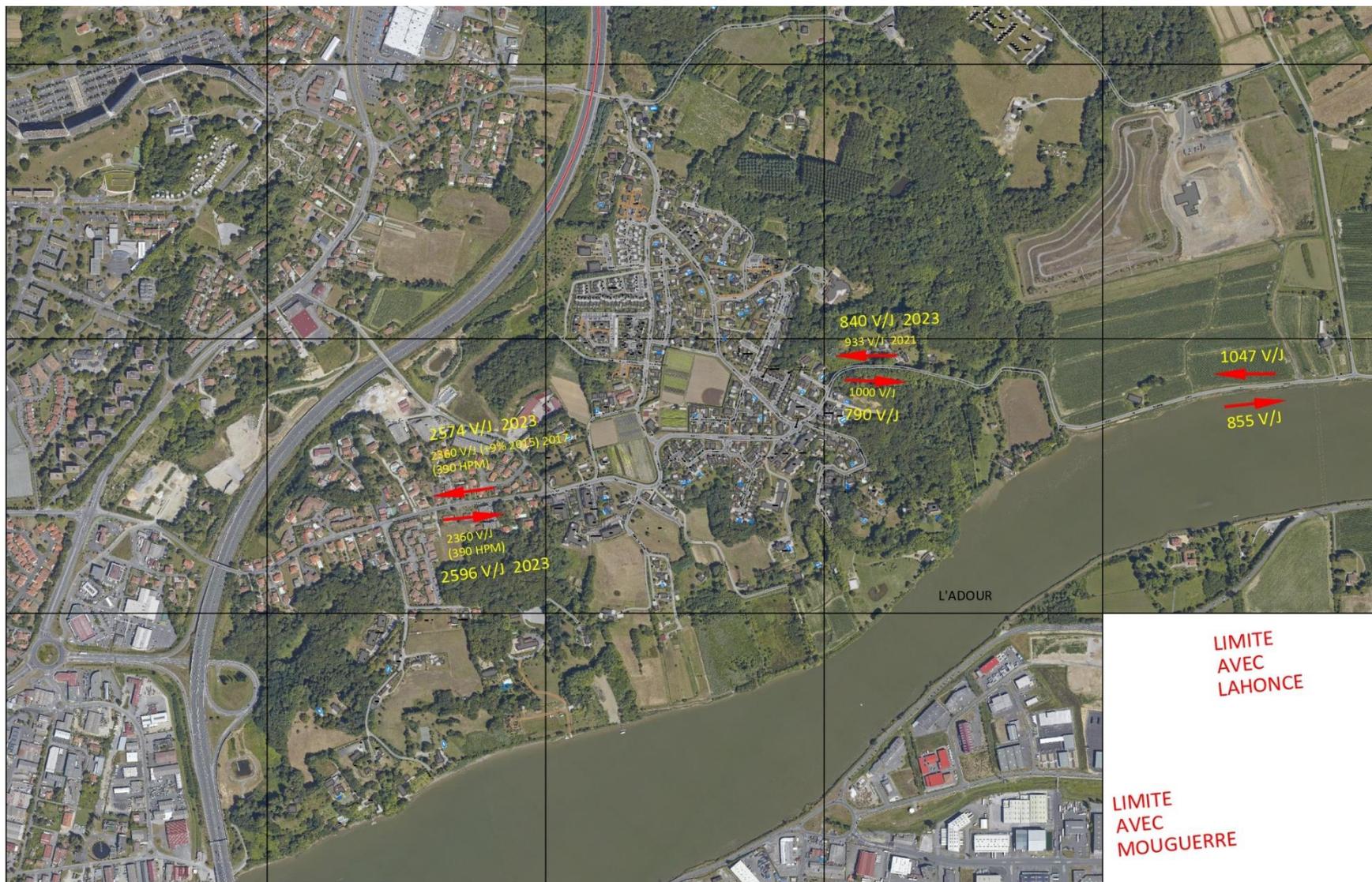
2/ Présentation de l'étude de circulation sur la rue d'Arrousets

a/ DONNEES ET RAPPEL DES OBJECTIFS

Axe 2 – Décloisonner les quartiers des rives droites de l'Adour en aménageant des pistes cyclables et des voies piétonnes

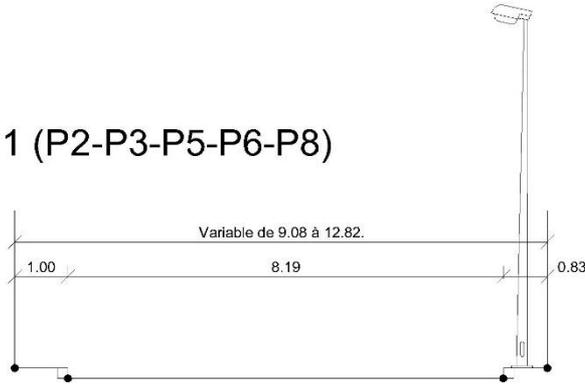
L'une des actions majeures est de sécuriser les déplacements des cyclistes et piétons sur la rue d'Arroussets en étudiant plusieurs solutions tenant compte de données de trafic récentes.

Données de trafic

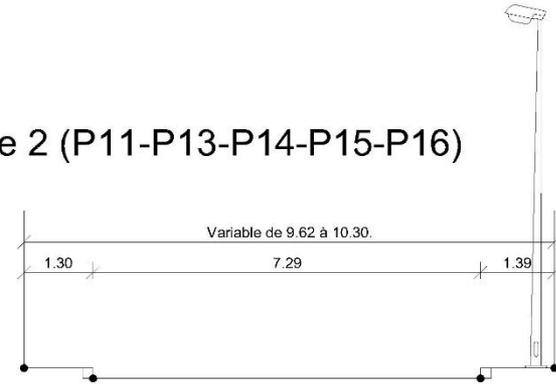


Profil en travers existants

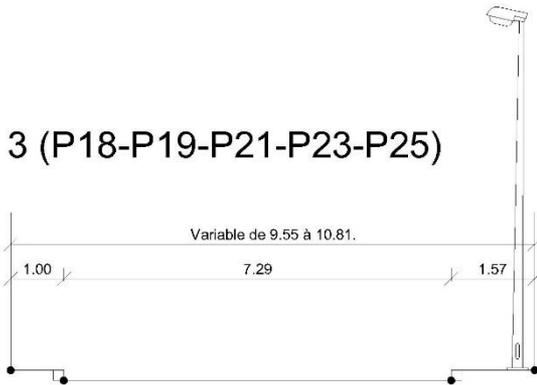
Séquence 1 (P2-P3-P5-P6-P8)



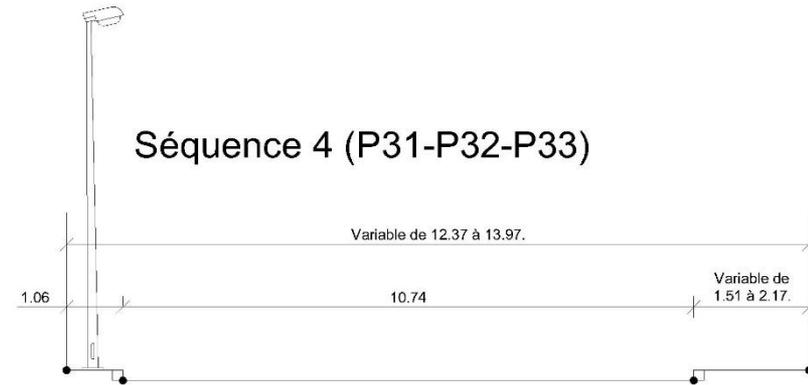
Séquence 2 (P11-P13-P14-P15-P16)



Séquence 3 (P18-P19-P21-P23-P25)



Séquence 4 (P31-P32-P33)

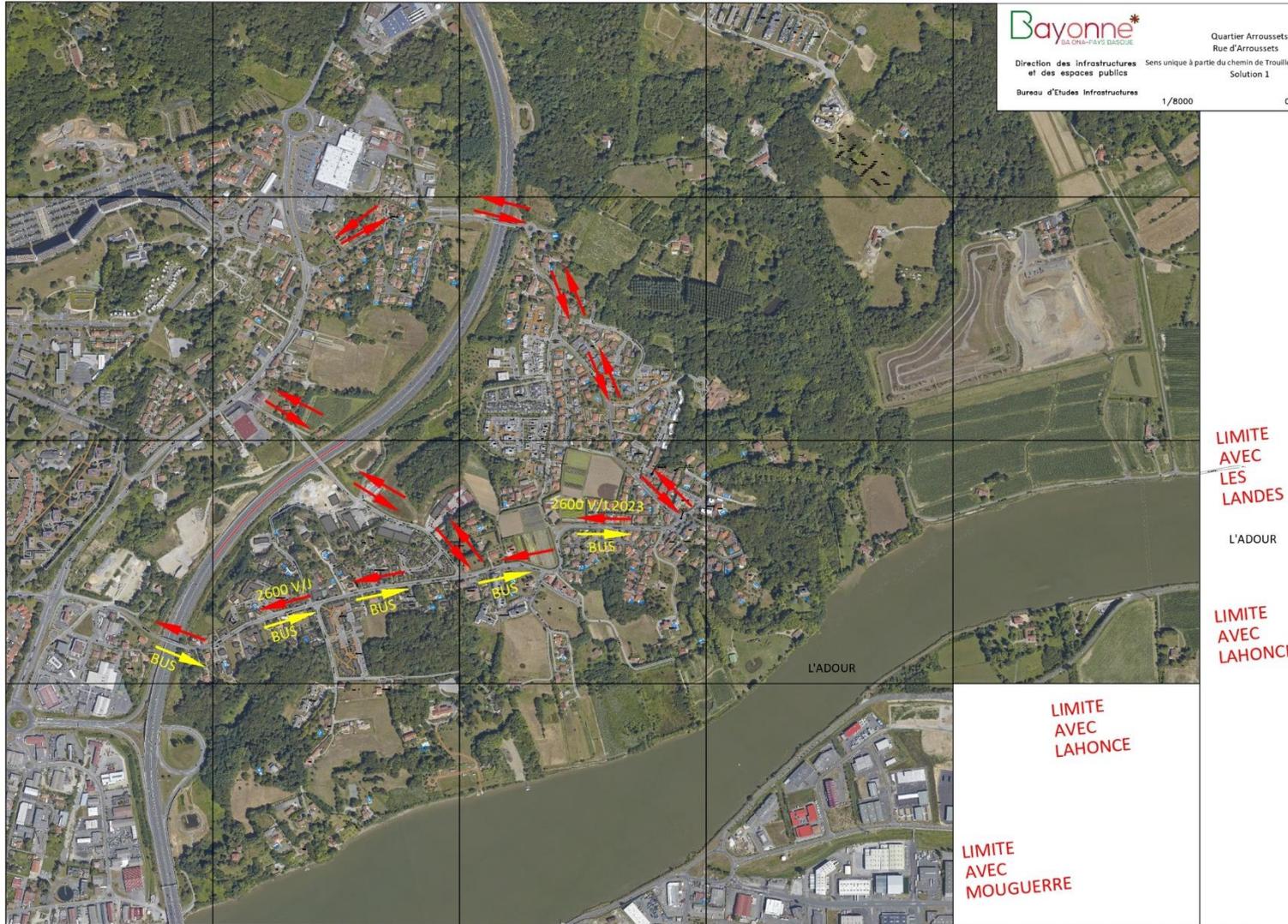


b/ Solutions proposées

Solution 1 : principes

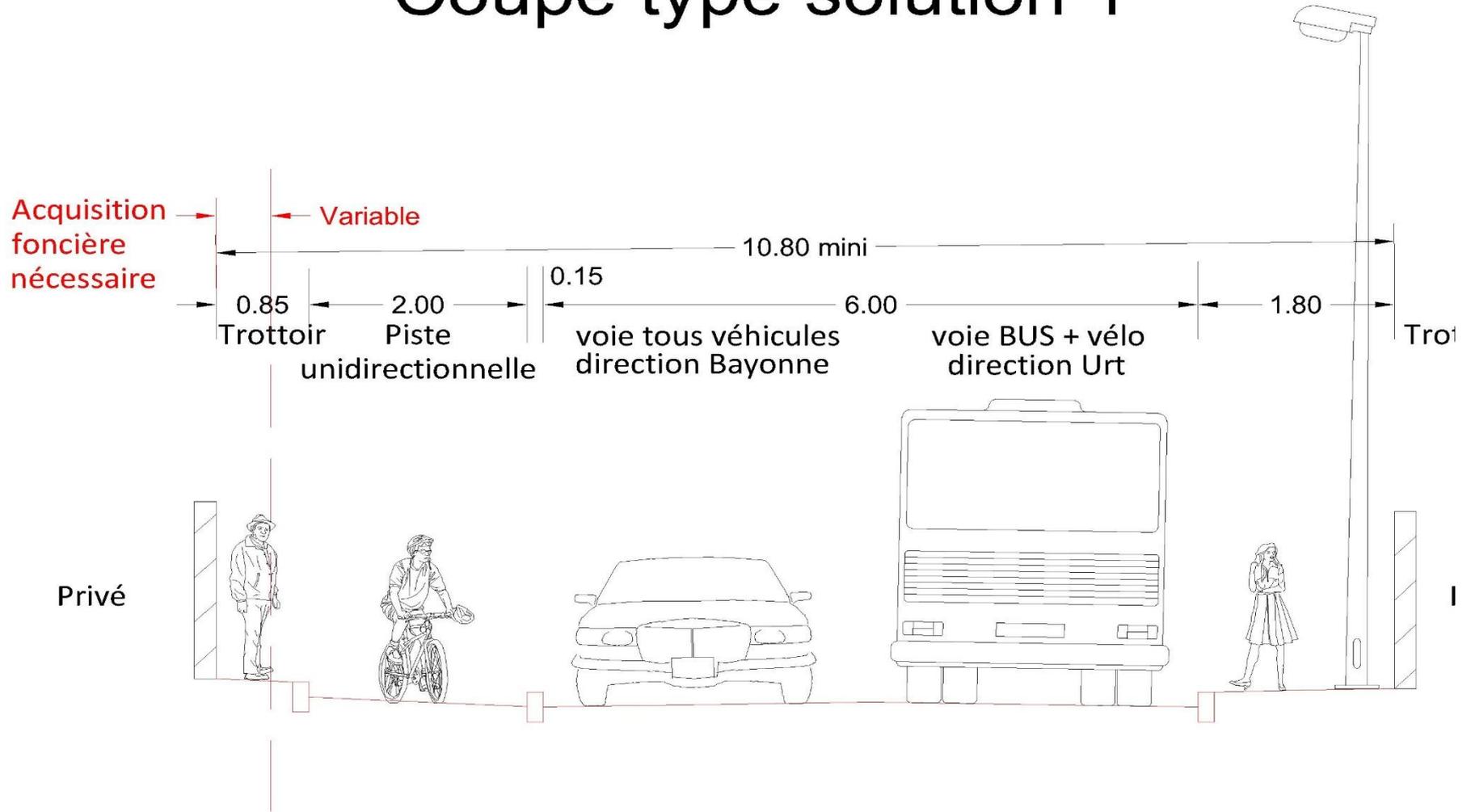
- ❖ Modification du plan de circulation :
 - sens unique tous véhicules en direction de Bayonne
 - couloir bus dans l'autre sens (en direction d'Urt)
 - accès au quartier par les chemins de Trouillet , Sanguinat
- ❖ Circulation des cyclistes dans couloir bus en direction d'Urt et création de piste cyclable unidirectionnelle dans l'autre sens
- ❖ Elargissement des trottoirs

Solution 1 : plan de circulation

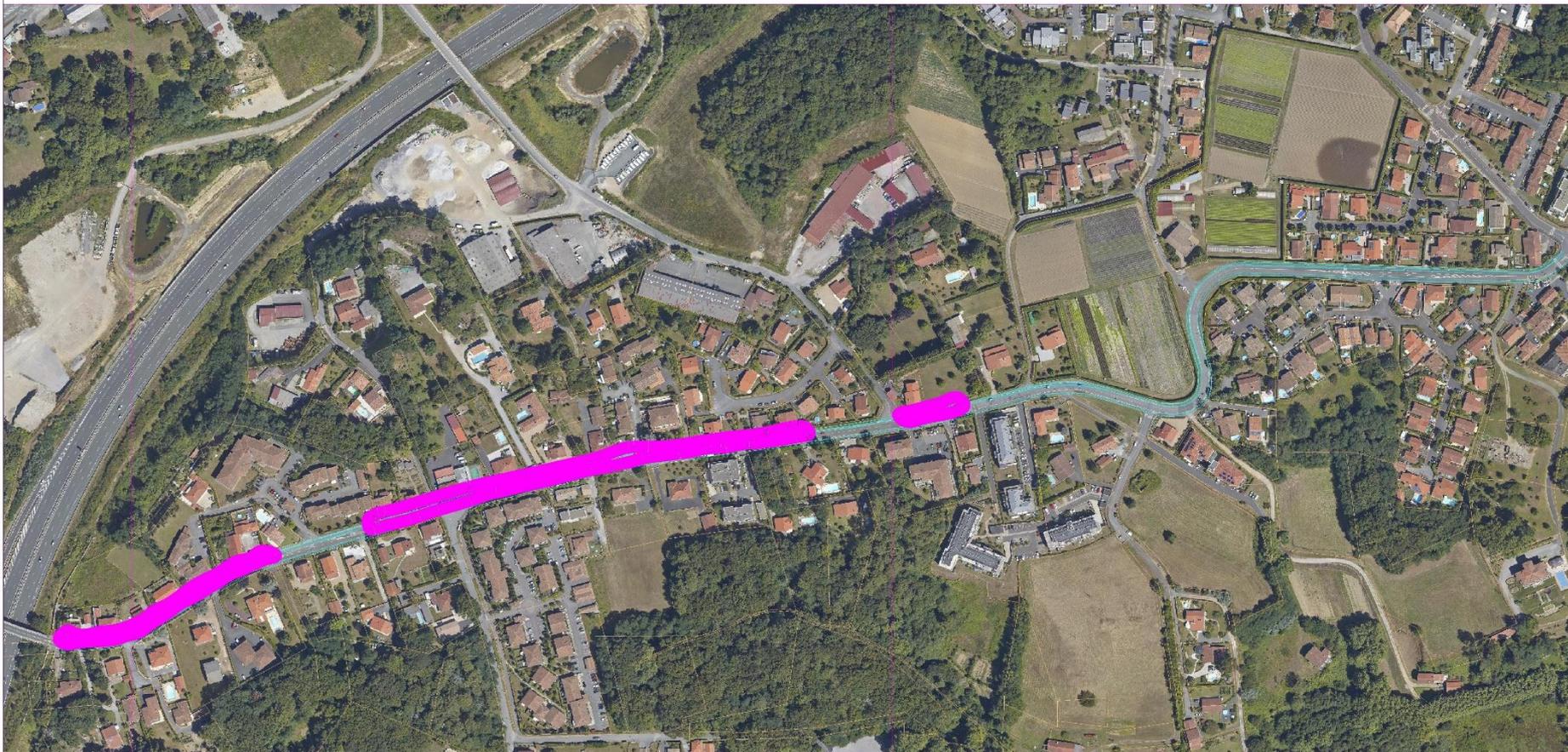


Solution 1 : profil en travers type

Coupe type solution 1



Solution 1 : vue en plan



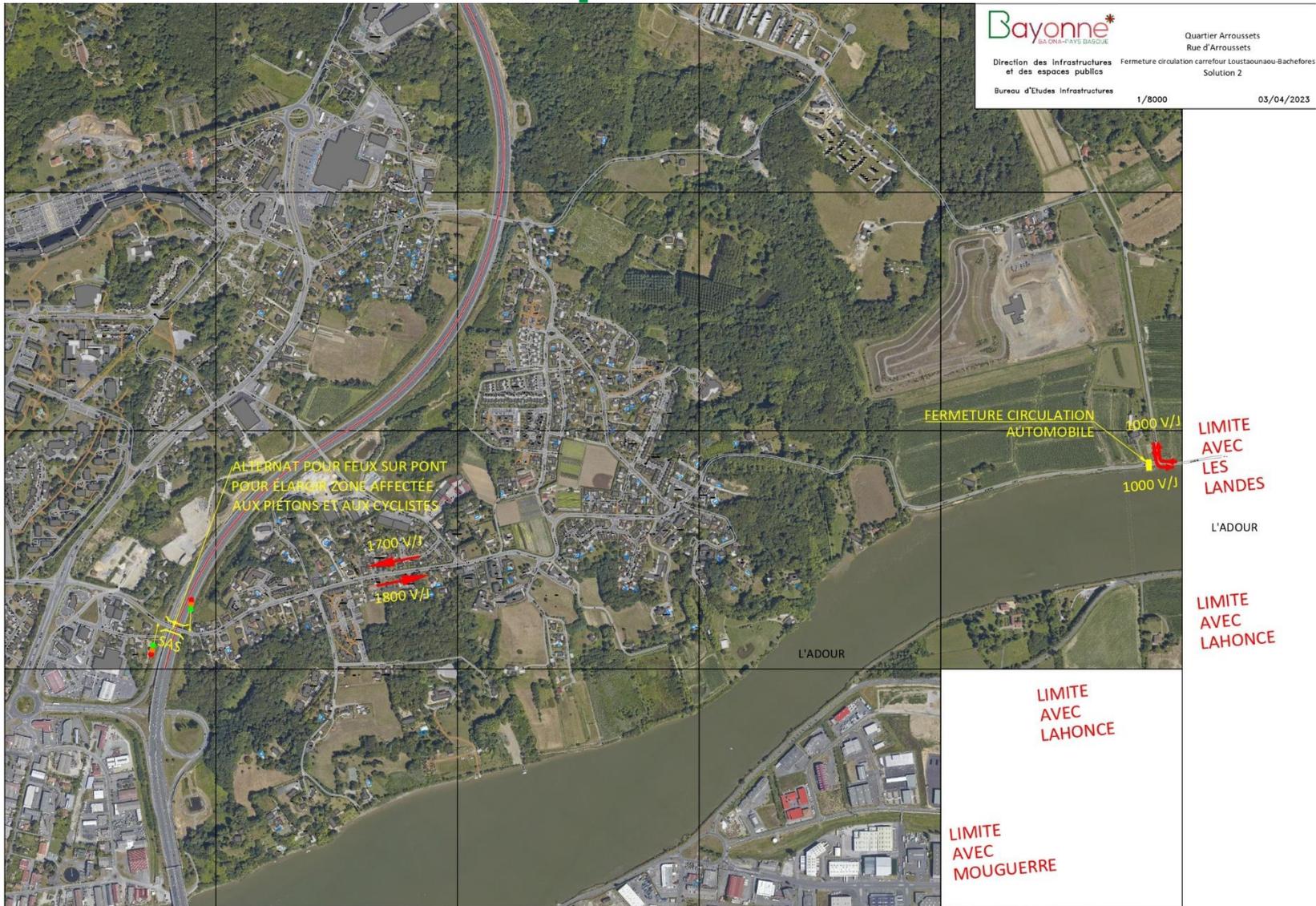
Solution 2 : principes

- ❖ Modification du plan de circulation :
 - fermeture de la circulation au niveau du carrefour entre chemins Loustaounaou et moulin de Bacheforès (=> trafic en provenance ou destination des Landes doit passer par le chemin de Loustaounaou)
 - réduction du trafic à 3500 véh/j sur la rue d'Arrousets
 - SAS géré par feux sur le pont autoroutier => élargissement d'un trottoir

- ❖ Circulation des cyclistes dans la circulation générale

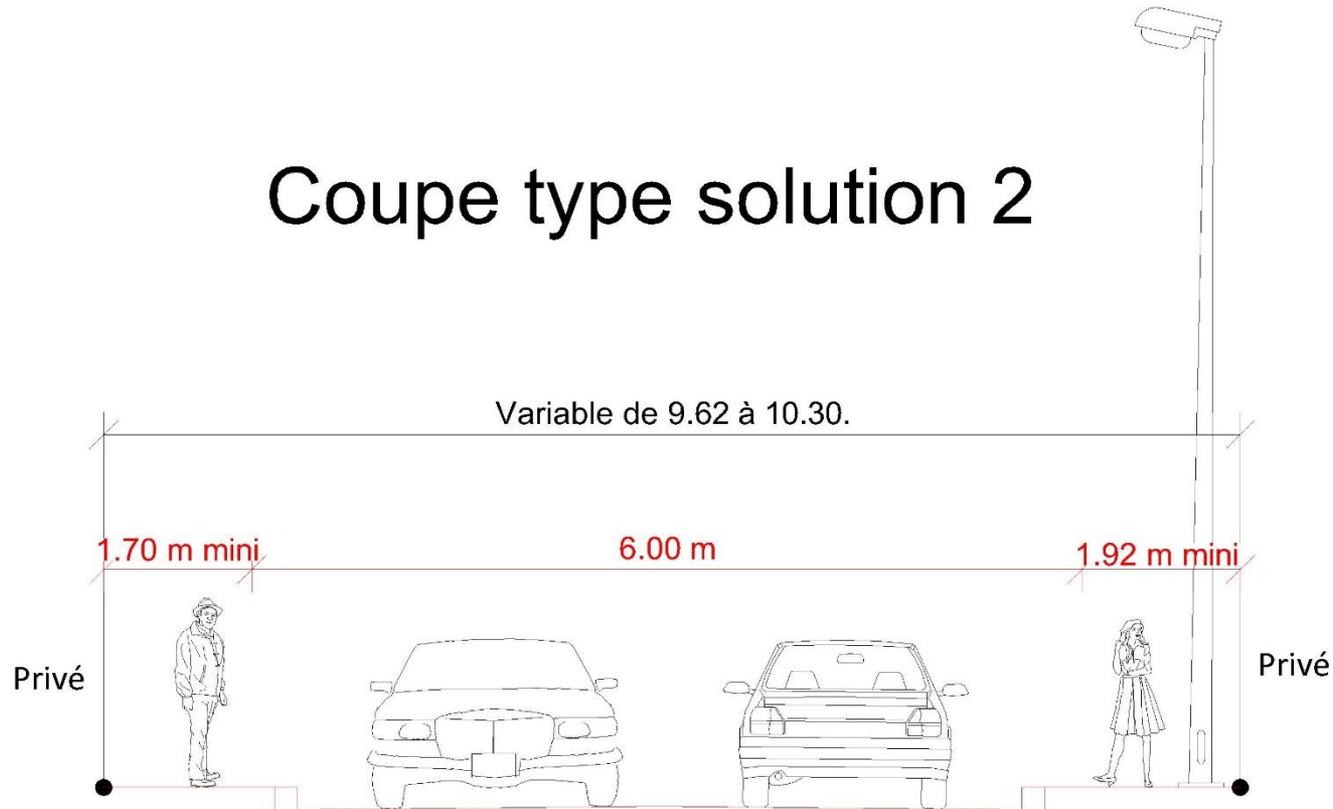
- ❖ Réduction de la vitesse à 30 km/h par différents outils adaptés à cette infrastructure (réduction de la largeur à 6 m et élargissement des trottoirs, écluses, coussins berlinois, inversion de la priorité à certains carrefours, ...)

Solution 2 : plan de circulation

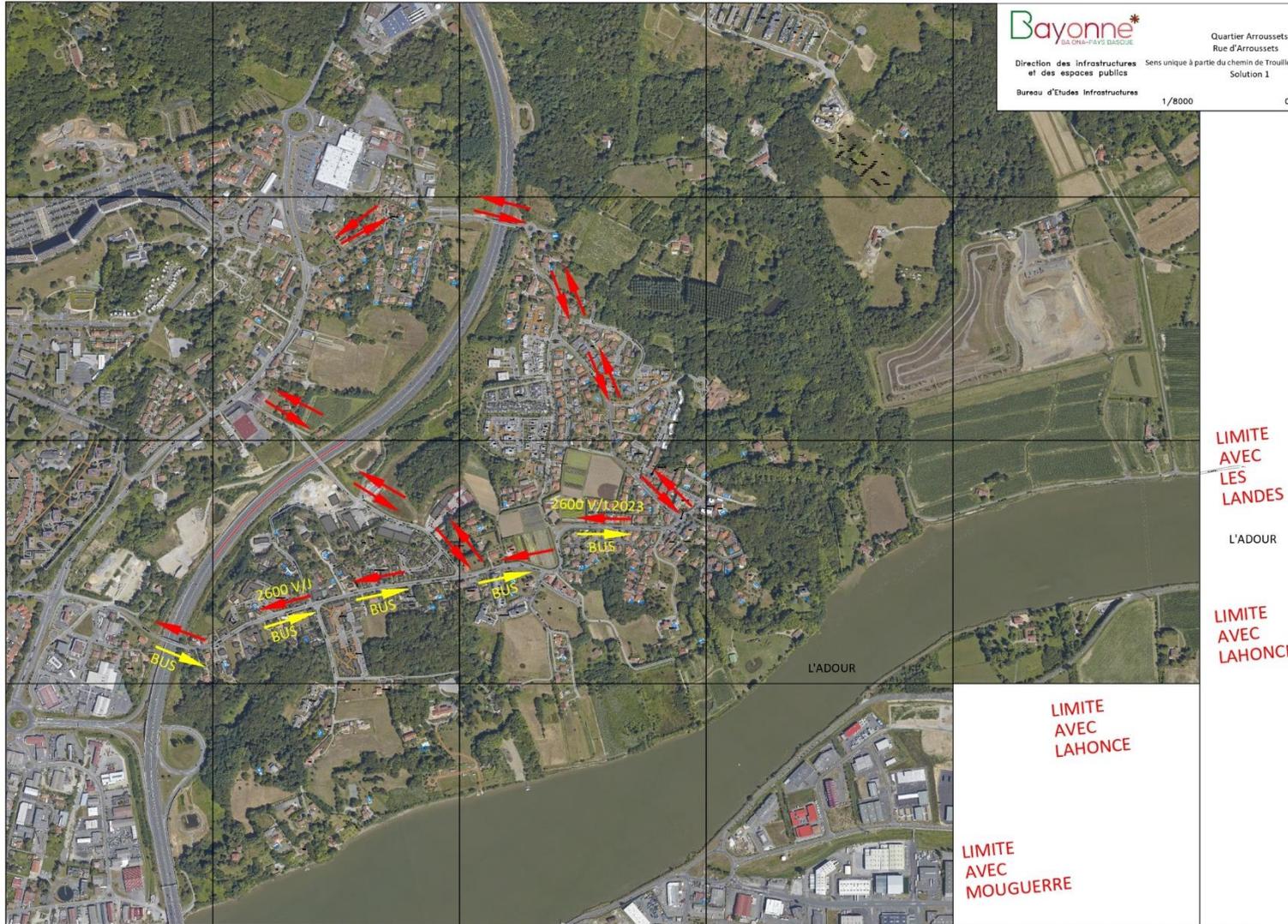


Solution 2 : profil en travers type

Coupe type solution 2



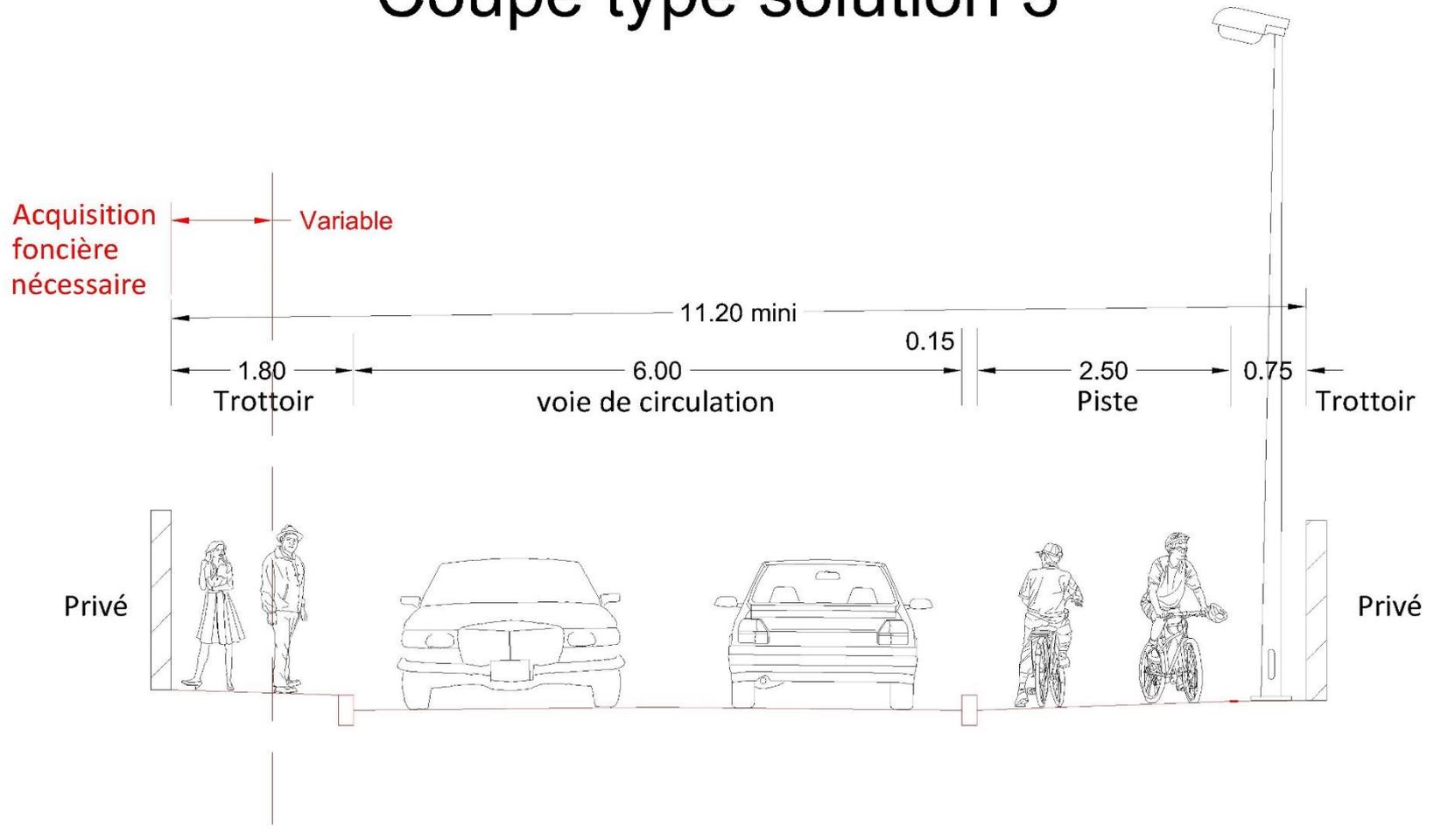
Solution 3 : plan de circulation



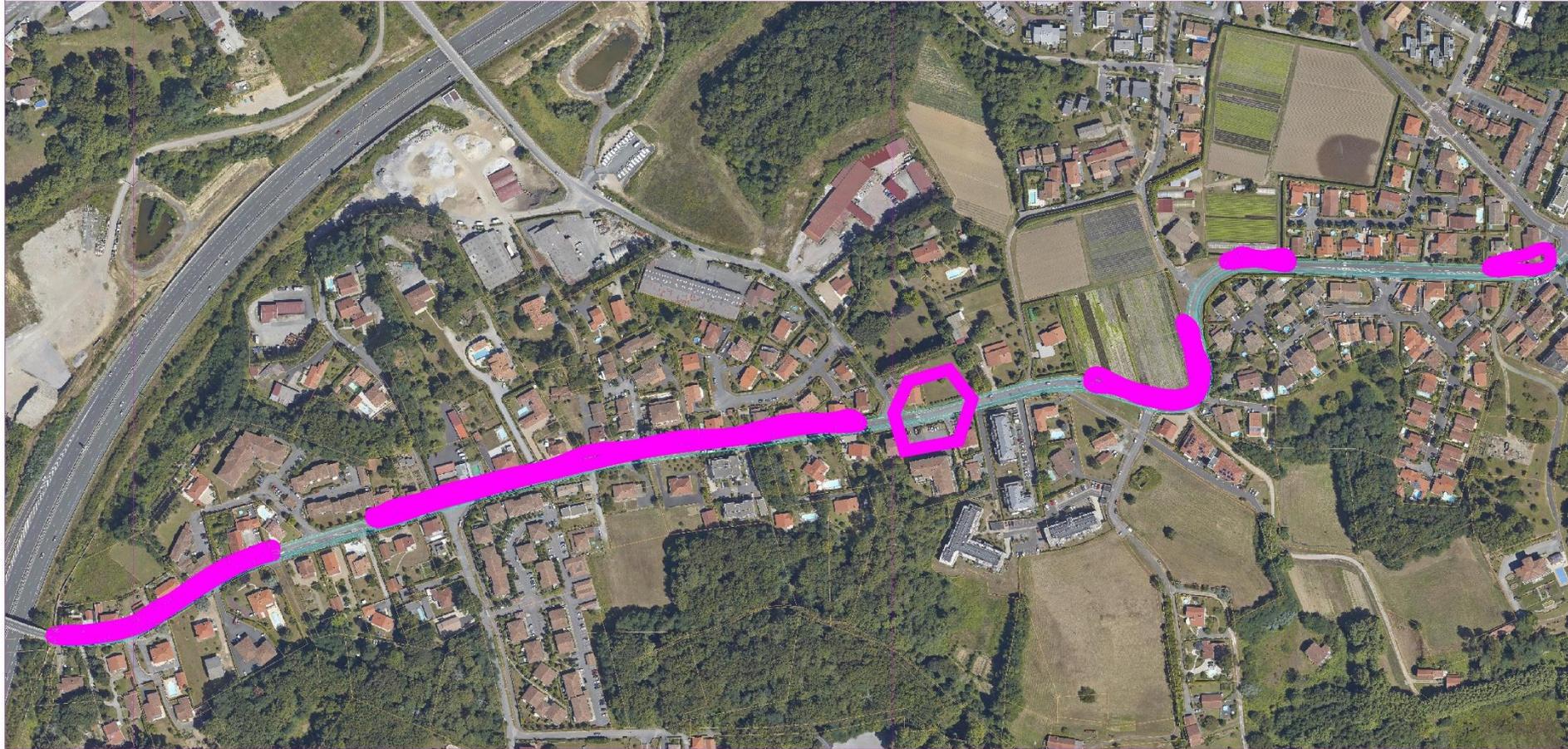
Solution 3 : profil en travers type

1/50

Coupe type solution 3



Solution 3 : vue en plan



Suite de l'action

- ❖ Concertation à l'échelle du quartier (réponse à un questionnaire)
- ❖ Pour des solutions type 1 ou 2, test du nouveau schéma de circulation pendant plusieurs mois avec évaluation en fin de période d'essai

Avec les Conseils de quartiers

Devenez
acteur, actrice
de votre ville!



Bayonne*
BAIONA-PAYS BASQUE