

## Vendredi 11 avril

**14h30 - Vivre dans un éco-quartier** est-il une punition, un sacrifice ou un plaisir ? Un éco-quartier est-il transposable ? Quelle dimension pour un éco-quartier ? Autarcie/Enfermement ou bien Echanges/Ouverture ? Des lieux de partage ?

### Intervenants :

- **Olivier BROCHET, architecte, BLP**
- **Winy MAAS, architecte MVRDV**
- **François BERTIERE, PDG de Bouygues Immobilier**
- **Paul KOCH, président ING**
- **Pascale FOULETIER urbaniste Cap Terre**
- **Dominique ALBA, Directrice du Pavillon de l'Arsenal.**

### Winy MAAS :

Je voudrais parler du rêve écologique. Participer aux éco-villes aujourd'hui, est-ce une croyance ou une vérité ? Quelle taille font ces éco-villes ? Nous sommes face à une contradiction : plus vous gagnez de l'argent, plus vous consommez, et plus vous vous sentez coupable.

Le système de la ville écologique n'est pas clair. J'espère qu'il sera vite établi en Europe. Nous devons aussi juger nos bâtiments. Nous avons besoin d'une loi européenne, car il n'y a pas d'unité dans les projets. La plupart des bâtiments écologiques dans le monde sont laids. Par exemple, les critères de mobilité et l'esthétique ne sont pas pris en considération dans les six tours de Manhattan Il faut trouver le moyen de les rendre plus jolis et viser l'authenticité. Pourquoi le quartier de la Défense ne dispose-t-il pas par exemple d'étages de végétation ou de forêts suspendues ?

Dans l'éco-ville d'Ogrono en Espagne, des panneaux solaires ont été mis sur les maisons. Une partie a été payée par les habitants qui revendent ensuite leur énergie. Les bénéfices sont considérables.

La densité est un des éléments les plus efficaces pour faire du soutenable. Nous travaillons beaucoup sur ce paramètre à Rotterdam. A la Défense, et à Pittsburg, il y a des blocs très denses. A Pittsburgh, on s'est d'abord demandé comment répondre à l'envie des gens d'avoir des jardins? On a fait des fermes flottantes pour apporter la nature à l'habitant. On peut aussi suspendre un parc à ciel ouvert, en haut de tours très bon marché. Il y a beaucoup de choses à étudier. Il faut trouver des techniques nouvelles. Enfin, à Valence, de beaux jardins côtoient de gros blocs. Alors on essaie de faire des tours avec de larges balcons, pour que chacun ait son jardin.

**Rémi CAMBAU :**

On parle de « rentabilité économique », et de la capacité des investisseurs à mettre une part de l'argent dans le développement durable...

**François BERTIERE :**

Le marché tel qu'il fonctionne aujourd'hui n'est pas prêt à accepter ce genre de système. Il faut prouver par l'expérience que cela marche. A Bordeaux Lac, l'association des copropriétaires va investir dans la chaudière centrale à co-génération, et revendra ensuite l'énergie à EDF. On fait aussi ça avec les capteurs solaires dans les bureaux. On arrive petit à petit à déverrouiller les systèmes. Mais on est en avance sur le marché.

**Paul KOCH :**

Je pense qu'on pose trop vite la question : « Qui va payer » ? Il faut d'abord une prise de conscience générale. Nous sommes dans le pétrin, et nous le serons encore davantage si nous ne réagissons pas..

Nous ne pouvons pas faire la même chose dans deux villes différentes. C'est du sur-mesure que nous devons faire. Il faut réfléchir à comment appliquer ce que les professionnels savent faire, et créer une boîte à outils.

**Olivier BROCHET :**

Il faut définir d'abord ce que nous entendons par développement durable. Il y a une différence entre l'architecture qui s'occupe des gens, du logement, et la préoccupation contemporaine de chacun à vouloir s'occuper de la nature. Ce n'est pas en mettant un arbre sur chaque balcon qu'on s'occupe de la nature !

Pour parler de durable, il faut parler de mixité, de raccourcissement de circulation, d'économie d'énergie, et surtout avoir une réflexion locale et contextuelle. Attention à la mondialisation médiatique ! On construit de grandes tours hyper green en Chine, et du coup on vient faire les mêmes à la Défense...

**Dominique ALBA :**

Voici quelques chiffres :

- Malmö en Suède : un quartier durable de 300 ha avec 900 logements.
- Batignolles : une friche de 40 ha (10 ha de parc), 4000 logements, et des bureaux et équipements publics. C'est un éco-quartier qui ne peut pas devenir un ghetto car son parc sert un territoire plus large : Levallois, Clichy et le 17<sup>ème</sup> arrondissement.
- Porte Pouchet : une tour va être démolie, l'autre agrandie, et neuf équipes de jeunes architectes vont construire 180 logements durables dans une rue.
- Cité Michelet : 1700 logements des années 1970 sont construits sur moins de 10 ha. C'est un quartier exemplaire : confort, rues piétonnes, espaces où privé et public se mélangent. Un bâtiment a été aménagé avec des jeux, une salle de musique insonorisée, avec très peu de moyens.

**Rémi CAMBAU :**

Quels ingrédients mettez-vous pour faire un éco-quartier ?

**Pascale FOULETIER :**

J'aimerais revenir sur la genèse de l'éco-quartier. Voilà quelques années, les promoteurs n'avaient aucune ambition énergétique. Ce qui est nouveau aujourd'hui, c'est la prise en compte de la dimension environnementale. Ces dernières années, la notion de quartier était associée à des problèmes de banlieue. C'est intéressant de la réhabiliter, avec des idées de proximité, de lieu de vie, de mixité. L'éco - quartier est un pas en avant vers de nouvelles démarches. Mais nous devons nous garder des excès et des recettes toutes faites et travailler au cas par cas.

**Rémi CAMBAU :**

Pouvez-vous nous donner quelques exemples concrets ?

**Pascale FOULETIER :**

L'éco ZAC de Paris Rungis est un petit site, avec une mixité parisienne, un accès facile en transports. Nous avons beaucoup travaillé sur le degré de performance énergétique envisageable avec la CPCU (compagnie parisienne de chauffage urbain). Nous avons fait le choix du photovoltaïque, et des panneaux solaires pour chauffer l'eau sanitaire.

**Rémi CAMBAU :**

Nicolas Michelin parle aussi de la norme, qui tue le risque et l'innovation.

**Pascale FOULETIER :**

La ZAC Cardinet Chalabre présente une plus grande ambition énergétique. A Chartres, nous sommes architectes d'une opération de 250 ha pour un futur pôle d'activité. L'aménagement

se veut écologique avec une gestion des eaux de pluie, et l'accessibilité ferrée. Dans ce travail, le dialogue avec les acteurs locaux et les entreprises est primordial.

**JB GILLES, journaliste :**

Les entreprises jouent-elles le jeu ? C'est une carte importante pour leur image ?

**Pascale FOULETIER :**

L'image compte, mais pas seulement. Même les promoteurs et investisseurs ont dépassé ce stade. Les collectivités et les promoteurs ont maintenant envie de prendre des risques.

**Rémi CAMBAU :**

A propos des « façons de vivre », peut-on faire des choses différentes d'une ville à l'autre, d'un quartier à l'autre ?

**Pascale FOULETIER :**

Avec des confrères et des élus, nous avons organisé l'an dernier, une plateforme sur le développement durable. Nous avons créé une boîte à outils, qu'on utilise maintenant. Cette année, nous rééditons cette plateforme, avec d'autres intervenants.

Des exemples concrets existent déjà en France. Nous avons un palmarès dans le développement durable. Selon une centaine de critères, la France est quatorzième. La Suède est première, suivie des autres pays scandinaves. C'est intéressant de voir comment eux agissent. Quand je vois la division en France entre l'étatique et le privé, je trouve cela ridicule. Ils ont tous compris qu'il faut aller chercher l'argent là où il est, soit dans le privé. Cela rejoint votre première question, à savoir qui va payer... Comment ensuite va-t-on mettre cela dans une loi, et le vendre à l'électorat ? Pensez-vous que ce que nous aidons les citoyens français à comprendre ?

**François BERTIERE :**

Je pense que les médias font très bien leur travail, puisque comme le disait Pascale Fouletier, il n'y a plus un seul élu qui ne fasse pas un projet HQE. Mais je constate qu'il y a beaucoup de « green washing ». La plupart des projets qui se revendiquent écologiques ne le sont en rien du tout. Il faudrait commencer par faire de vrais labels, rehausser les exigences, et faire des expériences. C'est utopique de penser que demain, tous les bâtiments seront à énergie zéro. Je pense même que le calendrier du Grenelle de l'Environnement est plus politique que technique.

J'ai travaillé longtemps en ville nouvelle. Nous pensions régler des problèmes sociaux en réglant des problèmes d'architecture. Je me méfie toujours des opérations uniquement sociales. On a fait cela parce que les gens qui sont dedans n'ont pas le choix d'accepter ou non.

**Dominique ALBA :**

Je comprends ce que vous dites, mais il est temps d'accélérer le mouvement. Quand je vois certaines écoles construites à énergie zéro, je me dis que les pouvoirs publics devraient les faire toutes comme cela.

Il y a aussi la valeur sur le marché. Nous fonctionnons aujourd'hui sur les critères de la production manufacturée. Le développement durable fonctionne plutôt sur la réutilisation. Nous devrions essayer de changer les critères et les normes suivront !

**Michel CROISE, ancien responsable du développement durable de Domo France :**

Je crois que nous faisons des expériences sur les HLM, non pas parce que les habitants sont captifs, mais pour promouvoir le bien de nos clients dans l'habitat.

**Pascale FOULETIER :**

Revenons sur la notion de coût global. Les critères d'évaluation sont trop souvent limités à l'image architecturale, et pas assez au coût global. Quand on parle de budget d'investissement dans un concours public, on ampute la faculté d'absorber éventuellement un surcoût avec les économies d'exploitation.

Nous avons tous vécu la bulle immobilière il y a quinze ans : les promoteurs n'avaient pas peur de s'engager sur des prix de sortie énormes. Cela se vendait quand même ! Si l'on a un bâtiment plus cher, mais promettant une économie d'exploitation ou un bien fondé sur le développement durable, le coup mérite d'être tenté.

**François BERTIERE :**

Il y a un surcoût évident pour l'économie d'énergie, surtout si l'on veut passer à l'énergie zéro, mais il va baisser. On a de moins en moins de mal à faire prendre en compte le coût global dans les opérations de bureau. Les industriels ou investisseurs comprennent à condition qu'on leur garantisse des économies de charge. Mais le marché du logement n'est pas fait de sorte qu'on arrive à vendre des appartements comme ça, sauf peut-être à des Parisiens aisés. Nous devons trouver des mécanismes financiers, par le biais de banques capables de prêter de l'argent, en s'engageant sur des économies de charges futures.

**Rémi CAMBAU :**

L'équation financière est-elle différente quand on raisonne à l'échelle d'un quartier ? La France est très en retard. La Revue du Développement durable décompte dix-sept tentatives d'éco-quartiers en France. Dominique Alba nous montrait une démarche guidée par la recherche de la qualité de vie, par la rénovation urbaine plus que la création.

**François BERTIERE :**

C'est exactement ce qu'on essaie de faire à Bordeaux Lac. La charte foncière a tenu compte de l'exigence en matière de développement durable.

**Alain DONAT, patron de Vinci dans le Sud Ouest :**

Il faut raisonner en global, si l'on veut parler de développement durable. Sur quinze ans, les 15% qu'on investit au départ, on les retrouve largement. Et pour répondre à François Bertière, il faut envisager les choses dans leur aspect fiscal. Il faudrait créer des avantages sur l'habitat pour encourager le développement durable.

**Olivier BROCHET :**

On est passé au problème du coût des bâtiments. Mais on est allé trop vite. Je ne crois pas que la définition d'un éco-quartier concerne seulement la nature des bâtiments, il faut penser à la nature du quartier. A mon sens, le quartier est une valeur très positive, à Bordeaux en particulier. Un certain nombre d'éléments de l'identité d'un quartier peuvent fonder l'architecture future.

A Paris, nos architectes aménagent les tours du futur, dans la logique de développement durable. Nous, on les démolit pour les remplacer par des petites maisons. Ce n'est pas cela ce qu'il faut faire. Il faut réaménager. Le vrai éco-quartier s'inscrit dans la durée tout en gardant la spécificité du lieu.

A la Berge du Lac, on aurait pu se tourner seulement vers le lac en utilisant le côté lagunaire. Et bien, nous avons fait le pari d'utiliser aussi le centre Auchan de l'autre côté. Le quartier de demain se nourrira aussi bien du côté négatif de la zone que de ses données positives.

**Du public :**

Nous devons réfléchir à la façon dont nous dépensons notre argent aujourd'hui. Un être humain produit des déchets. Veolia Environnement, Vivendi, Lyonnaise des eaux gagnent beaucoup d'argent sur notre dos, parce qu'ils s'occupent des déchets. Le traitement de nos déchets coûte entre 40 et 60% de nos impôts locaux. Moi, je n'ai ni facture d'eau, ni d'électricité, ni de chauffage. Les déchets que je produis sont transformés en compost.

**Rémi CAMBAU :**

Nicolas Michelin parle du poids des normes qu'il faudrait baisser, en diminuant certaines exigences. Est-ce que c'est possible ?

**Olivier BROCHET :**

Il est évident que nous en crevons en France! Les normes nous amènent à faire des logements de moins en moins agréables. Il faudrait au contraire libérer la façon de concevoir le logement.

**Rémi CAMBAU :**

Paris va mettre en place dans le quartier Clichy-Batignolles un système de récupération des déchets. Le cycle devrait donc se faire à l'échelle du quartier. Est-ce le cas?

**Dominique ALBA :**

Je sais seulement qu'en Ile-de-France, il y a un système de traitement des déchets assez efficace. La CPCU utilise les déchets pour produire de l'énergie...

**Pascale FOULETIER :**

Je voudrais juste revenir sur le chiffre de 15%. Il faut arrêter de penser que la qualité environnementale coûte 15%. Cela peut ne pas coûter plus cher qu'un autre bâtiment. Il faut seulement penser le projet en amont.

**Louis, ancien agriculteur dans le Lot-et-Garonne et dans le Gers :**

Je m'intéresse beaucoup à la maison en bois. Est-ce que la pompe à chaleur et les panneaux solaires pour le chauffage de l'eau sont valables en termes de réduction énergétique ?

**Olivier BROCHET :**

Cela s'étudie au cas par cas. Le solaire est à promouvoir, de différentes manières : chauffage de l'eau au soleil, développement de l'énergie par des cellules photovoltaïques. Cela dépend des besoins. Si vous avez des grands hangars à bestiaux, on peut aussi développer une surface de toiture bien orientée...

**Rémi CAMBAU**

Paul Koch, êtes-vous optimiste pour l'avenir ?

**Paul KOCH**

Oui, bien sûr ! Je pense qu'il faudrait regarder comment font les pays où on fait du HQE depuis toujours. Regardez le nombre de pompes à chaleur en Suisse. Dans le Jura, beaucoup de Français font pareil.

Et ce n'est pas vrai que cela ne coûte pas 15%, ça peut coûter jusqu'à 25% si vous faites une maison à énergie zéro. Nous avons trouvé comment couvrir ces frais, avec la banque, mais comme François Bertièrre l'a dit : si le marché n'en veut pas, ils ne vont pas l'acheter. Il faudrait réfléchir à une éventuelle décision de l'Etat.

**Rémi CAMBAU**

Est-ce que c'est juste une question d'argent ? Est-ce qu'on ne demande pas aux gens, aussi de vivre différemment ?

**Paul KOCH**

Absolument, il faut vivre différemment. Un collègue a calculé que si j'allais en Afrique du sud, je devrais payer 140 euros pour planter des arbres... Il faut réfléchir aux moyens de changer notre train de vie. On accuse les promoteurs, mais le problème est beaucoup plus grave que ça.

# 16h00 Prolongements et échanges autour de

- **Le projet de la Berge du Lac** (concepteurs O. BROCHET et C. DEVILLERS)

**Intervenants :**

- **Olivier BROCHET, architecte concepteur du projet**
- **Emmanuel DEMAIZIERES, directeur régional de Bouygues Immobilier**

**Un représentant du groupe Pichet :**

Monsieur Demaizières, pouvez-vous nous présenter votre projet de la Berge du Lac ?

**Emmanuel DEMAIZIERES :**

C'est le premier éco-quartier de Bordeaux. La dimension de l'éco-quartier passe à la fois par une dimension technique sur la qualité des enveloppes du bâti, et aussi l'utilisation d'énergies renouvelables. Et il y a aussi l'aspect quartier. Celui-ci fonctionne avec la mixité des fonctions, aussi bien du commerce, que des logements et des bureaux dans le même espace.

**Question du public :**

Quel est le calendrier établi ?

**Emmanuel DEMAIZIERES :**

Le démarrage de la commercialisation de l'opération est prévu en octobre 2008, et les travaux commenceront à la mi-2009, avec une première livraison mi-2012, pour la partie qui entoure la place Canal.

**Question du public :**

Qu'y a-t-il de nouveau dans ce quartier ?

**Emmanuel DEMAIZIERES :**

C'est le premier du genre grâce à ses performances énergétiques et d'isolation. Son mode de conception est novateur aussi. Il mélange les fonctions, les générations, et favorise la mixité sociale. Nous avons aussi misé sur la qualité urbaine avec trois canaux, un parc de trois hectares et des venelles vertes pour irriguer le quartier, qui totalise une superficie de 30 hectares.

**Question du public :**

Comment jouez-vous sur la contrainte du centre commercial Auchan, situé en amont ?

**Emmanuel DEMAIZIERES :**

C'est une chance d'être à côté du centre commercial, parce que ça veut dire que la population sera assez nombreuse pour faire vivre de nouveaux commerces.

**Question du public :**

Monsieur Brochet, pouvez-vous présenter votre projet d'un point de vue architectural ?

**Olivier BROCHET :**

La Berge du Lac est un site extraordinaire, mais c'est aussi une situation urbanistique interrompue. Le grand projet de Xavier Arsène Henry a été interrompu par la conjoncture économique. Il reste une grande zone, la lisière du grand projet de logements sociaux, le voisinage du grand centre commercial Auchan, et le bord du lac.

**Question du public :**

Pourquoi le projet de Xavier Arsène Henry a-t-il été abandonné ?

**Olivier BROCHET :**

Parce que le projet urbain à l'époque de la reconstruction s'était arrêté, et la production en masse de logements sociaux, avait figé cet environnement. Notre projet, lui s'inscrit, dans une logique d'urbanisme durable. Il va faire la couture. Il utilise l'environnement direct dans lequel il se trouve. Nous avons utilisé la présence d'une magnifique rive tournée vers l'ouest, mais aussi la proximité directe avec les logements sociaux dévalorisés, et la partie arrière du grand centre commercial.

**Question du public :**

Où en est-on aujourd'hui ?

**Olivier BROCHET :**

L'ensemble du plan urbain a été accepté. Nous faisons les fiches d'urbanisme par lot. On établit lot par lot la dose nécessaire de densité, de mixité, et on définit les hauteurs acceptables.

**Question du public :**

L'emplacement du quartier complexifie les choses ?

**Olivier BROCHET :**

Oui, c'est sous contraintes, mais comme tout bon projet. Notre projet est très attentif à la qualité de l'environnement. S'il est dégradé à un endroit, on cherchera à le tirer vers le haut, en s'appuyant sur ses valeurs réelles.

**Question du public :**

Quels sont les critères principaux pour faire de ce quartier un lieu à haute qualité environnementale ?

**Olivier BROCHET :**

D'abord, il faut le relier à son environnement réel. Nous valorisons la valeur paysagère du lac en l'étirant à l'intérieur du quartier, par trois percées de canaux qui irriguent un grand jardin qui s'avance vers la ville, un bassin au centre, et un autre petit canal vers le nord. De l'autre côté, le centre commercial comporte des équipements avec beaucoup de parkings très peu écologiques. On étend donc le centre commercial, mais nous construisons des parkings silos pour rentabiliser l'espace. On les revêt de cellules photovoltaïques ou de jardins. Et le toit du centre commercial lui-même, deviendra un jardin, avec un mètre d'épaisseur de terre, et des fosses pour planter des arbres. Autour de ces jardins, on aura des quartiers d'habitat qui surplombent la toiture...

**Question du public :**

Et au niveau de la politique du logement ?

**Olivier BROCHET :**

Nous avons pensé à une vraie mixité. La répartition s'est faite par îlots entre logement social et logement en accession à la propriété. Dans chaque îlot, il y a du logement individuel et collectif.

**Question du public :**

Qu'est-ce qui va être durable en termes d'énergie ?

**Olivier BROCHET :**

L'énergie principale sera une chaufferie bois pour tous les logements. Ensuite, les compléments seront apportés par des capteurs solaires. En termes de soutenable, il y a aussi la gestion de l'eau par la récupération des eaux de toiture, le stockage dans les jardins en terrasse, et l'évacuation naturelle après traitement. Nous avons aussi prévu l'isolation renforcée des logements.

J'ai conçu le plan d'urbanisme avec Christian Devillers, qui absent aujourd'hui. Nous allons concevoir ensemble un tiers des bâtiments. Le reste sera fait par d'autres architectes, pour qu'il y ait une diversité dans les façons de faire et les générations. Nous voulons utiliser la plus grande diversité possible de matériaux.

**Question du public :**

Comment cela a-t-il été accepté par les habitants ?

**Olivier BROCHET :**

La Mairie a organisé des séances d'information, pour parler du plan urbain. Il y a eu quelques inquiétudes chez les gens qui travaillent plus loin et qui ont eu peur de l'engorgement créé par 1500 nouveaux logements. Deux jeunes architectes vont faire un pavillon de communication au quartier au lac.

# 16h00 Prolongements et échanges autour de

- **Une ville pour les vélos ?** Les déplacements dans la ville

**Intervenants :**

- **Didier FENERON, président de l'association Vélocité**
- **Elisabeth TOUTON, adjointe à la Mairie de Bordeaux, chargée de l'aménagement urbain**
- **Nicolas BERTIN directeur régional Sud-Ouest d'Urbis**

**Didier FENERON :**

Notre association demande en priorité un réseau cyclable cohérent et sûr. Les discontinuités cyclables soulèvent, en effet, un problème important pour les cyclistes. Ce manque dans le maillage risque de freiner le développement du vélo. Nous réclamons ensuite un système vélo global qui pose la problématique du stationnement sur voirie publique, mais aussi du stationnement privé, particulièrement sur le vieux Bordeaux. Des solutions doivent être trouvées pour garer son vélo dans des résidences ou des copropriétés. Toute une politique pour le stationnement longue durée doit, de même, être mise en place, notamment sur le pôle multimodal de la gare Saint-Jean qui risque d'être sous-dimensionné. Uniquement 200 places ont été prévues. Or, nous savons qu'à Strasbourg, les 1200 places pour les vélos, aménagées à la gare, sont saturées.

**Elisabeth TOUTON :**

Des discussions sont d'ores et déjà engagées sur cette question de stationnement à la gare.

**Didier FENERON :**

C'est cependant un peu compliqué, car beaucoup d'opérateurs interviennent. L'un s'occupe du stationnement en surface, un autre des bâtiments, un troisième des sous-sols. C'est le problème des politiques de déplacement. Il est difficile d'avoir une cohérence lorsque plusieurs interlocuteurs sont concernés.

**Elisabeth TOUTON :**

Je précise qu'il y a 190 kilomètres de voies cyclables, ce qui est déjà conséquent. Le plan cyclable est peu à peu mis en oeuvre. Dans le centre historique, le double sens est quasiment instauré sur tous les axes. De façon plus générale, nous nous rendons compte que les modes de déplacements ont changé. Les Bordelais, comme tous les urbains, de façon quotidienne ou hebdomadaire, utilisent plusieurs modes de transport. Il faut favoriser cette tendance et arriver à organiser de la multi-modalité et notamment travailler en amont sur les nouveaux quartiers.

**Didier FENERON :**

Sur le projet de la Berge du lac, le mieux est de réfléchir, en effet, en amont, au stationnement privé, à un vrai partage des voies, de la rue, des fameuses cours urbaines où la vitesse est limitée. Nous souhaitons cette modération de la vitesse pour retrouver des quartiers tranquilles.

**Elisabeth TOUTON :**

Sur la question du stationnement privé des vélos, ce n'est pas toujours évident à mettre en place. Nous avons essayé dans le centre historique, mais les configurations des immeubles ne s'y prêtent pas toujours.

**Nicolas BERTIN :**

Ma première réaction est qu'il ne faut pas opposer le vélo, la voiture, le tram. Ce sont des modes de transports qui sont imbriqués l'un dans l'autre selon ce qu'on fait, le temps qu'il fait, selon qui l'on transporte, les besoins de la famille.

**Didier FENERON :**

Cependant la voiture reste encore très utilisée. Si à Vélocité, nous ne sommes pas contre la voiture, nous dénonçons le stationnement indu sur les pistes cyclables et l'utilisation de la voiture sur de petits trajets. Le vélo, dans ces cas-là, reste le moyen le plus rapide et le plus propre.

**Elisabeth TOUTON :**

Cependant le vélo n'est pas adapté à tout le monde comme les personnes âgées ou les enfants.

**Didier FENERON :**

Il est quand même adapté à presque 95 % de la population.

**Elisabeth TOUTON :**

Il ne faut pas oublier les piétons. La Ville doit prendre en compte tout le monde et réaliser des aménagements urbains différents. Les rayons ne sont pas les mêmes si nous faisons un aménagement pour les vélos ou pour des piétons. La Ville pourrait aussi améliorer le maillage des transports en commun, mais cela représente un coût important pour la collectivité.

**Didier FENERON :**

Pour faire évoluer la situation, nous croyons beaucoup à tout ce qui peut faire valeur d'exemple. Nous avons pu voir combien l'opération : « Premier dimanche du mois sans voitures » a permis aux gens de découvrir différemment Bordeaux. Les projets d'aménagement dans de nouveaux quartiers peuvent y contribuer.

**Elisabeth TOUTON :**

Dans ces éco-quartiers, le PLU permet de respecter des règles bien établies. Le souci réside davantage dans la ville existante, où il faut permettre aussi aux citoyens de pouvoir stationner leurs voitures à des prix abordables.

**Didier FENERON :**

La réflexion peut aussi porter sur le développement des systèmes de co-partages des voitures, des vélos en libre-service. Des expériences dans ce sens, menées à l'étranger, montrent qu'elles remportent un énorme succès. Il faut quitter l'optique de la voiture comme propriété individuelle. Même si nous sommes un peu frileux en France, les mentalités peuvent changer.

**Nicolas BERTIN :**

Proposer de prêter des vélos dans des parkings est un bon système. C'est un service que nous offrons à notre clientèle et nous avons désormais des usagers réguliers. Cela leur permet d'avoir, en plus, des vélos en bon état de fonctionnement et de jouer la carte de la sécurité. Un autre avantage réside dans le fait d'amener par ce biais une nouvelle clientèle aux commerçants qui se gare sur le parking et fait ses courses à vélo. Mais rien ne sert d'opposer les « bons qui prendront un vélo » et les autres. Le mieux est surtout de favoriser l'intermodalité.

**Elisabeth TOUTON :**

Il faut, en effet, organiser, valoriser et favoriser le plus de flexibilité et de facilité possibles suivant les moments de la journée.

**Didier FENERON :**

Nous assistons à une explosion positive de l'usage des vélos électriques ou des vélos pliables qui peuvent être stockés dans un train ou un coffre de voiture. Les habitants du Bassin d'Arcachon ou les Bordelais travaillant à Libourne, peuvent, en utilisant ce type de vélos, allier facilement des trajets train-vélo. Notre association promeut cette intermodalité, notamment auprès des élus et des employeurs pour qu'ils communiquent sur ces questions auprès de leurs salariés. Nous pourrions aussi mettre en place un système de billetterie commune train-tram-parking vélos. Il reste plein de choses à inventer, par exemple, la livraison de marchandises à vélo par des commerçants, le ramassage scolaire à vélo... Ce n'est pas simple à généraliser, mais cela peut nous permettre de franchir un pas.

**Elisabeth TOUTON :**

Pour favoriser l'usage du vélo, des solutions existent. Nous savons ce que nous avons à faire. Sur le stationnement des voitures en centre ville, des choses seraient à inventer. Il faut trouver de la place, même si de plus en plus on ne compte plus qu'une voiture ou lieu de deux par famille.

**Didier FENERON :**

On sent que l'usage de la voiture diminue. Certains jeunes bordelais ne passent plus leur permis de conduire. Certains ont décidé de vendre leur voiture et de se tourner vers la location

pour des utilisations occasionnelles. Au lieu de faire ses courses en voiture, d'autres désormais se les font plus systématiquement livrés à domicile.

**Elisabeth TOUTON :**

C'est vrai pour ceux qui habitent dans l'hypercentre, mais les habitants ne raisonnent pas encore de cette façon en dehors des boulevards.

**Didier FENERON :**

Pour conclure, je pense que la Ville de Bordeaux a fait d'énormes progrès ces dernières années pour améliorer les déplacements cyclables. Nous avons rattrapé en France le peloton de tête. En revanche, le pari n'est pas gagné sur l'ensemble de la CUB et il faut arriver à créer une continuité au moins dans la première couronne. Il manque des cartes, de la communication, des jalonnements pour éviter que les cyclistes se perdent. Tout cela devrait cependant évoluer dans les prochaines années.

