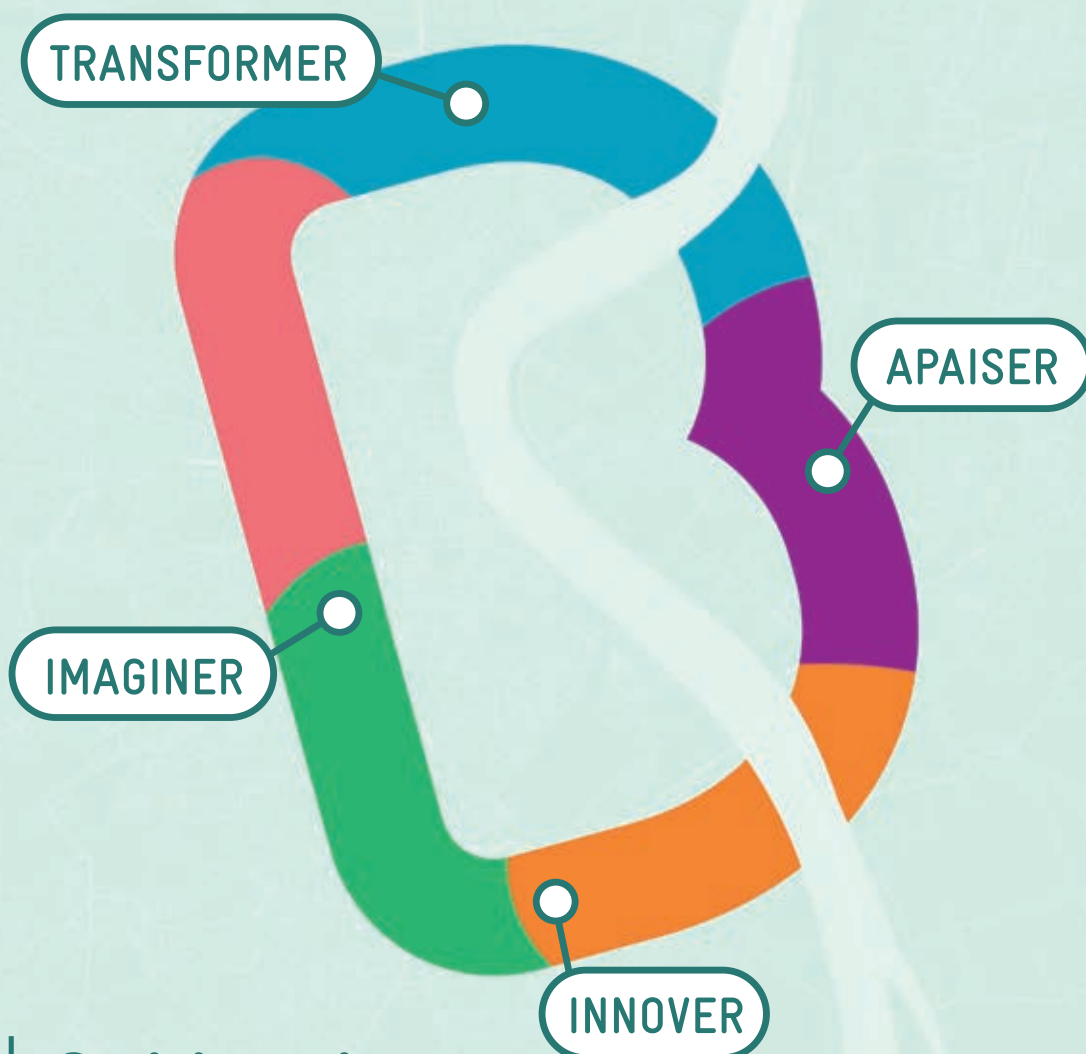



Inventons les **BOULEVARDS** du 21^e siècle



Cahier des contributions citoyennes

OCTOBRE 2024

 bordeaux-metropole.fr



Ville de
BORDEAUX



Cenon
une commune des Pyrénées

VILLE
DE
FLOIRAC

Talence



**BORDEAUX
MÉTROPOLE**

SOMMAIRE

Préambule	p.4
1 Synthèse des contributions	p.8
2 Séquence Nord	p.14
3 Séquence Est	p.23
4 Focus Rive droite	p.28
5 Séquence Sud-Est	p.30
6 Séquence Sud-Ouest	p.39
7 Séquence Ouest	p.48
8 Focus Chartreuse	p.57





Inventons les
BOULEVARDS
du 21^e siècle

Vue aérienne HD Cité administrative
Échelle 1:2000m (1cm = 2m)





PRÉAMBULE

Un espace à reconquérir

Quels boulevards voulons-nous pour demain ? Cette question est au centre d'une large concertation engagée depuis 2019 par Bordeaux Métropole. Depuis leur construction à la fin du 19^e siècle, les boulevards ont évolué pour devenir aujourd'hui un axe majeur de déplacement urbain. Ceux qui ne font qu'y passer pourraient en oublier que c'est aussi un lieu chargé d'histoire où des gens habitent, travaillent, créent leur vie quotidienne.

Héritiers de l'adaptation de la ville à l'automobile, symboles des nuisances urbaines, ils se présentent désormais comme un levier de projets urbains innovants tant ils fournissent des situations privilégiées pour concrétiser les principales orientations des politiques métropolitaines : stratégie mobilité, plan piéton, végétalisation, qualité urbaine, transition... Avec le programme « Inventons les boulevards du 21^e siècle », Bordeaux Métropole et les villes partenaires : Bègles, Bordeaux, Cenon, Floirac, Le Bouscat et Talence se donnent pour objectif d'élargir le périmètre aux quartiers et à la rive droite pour révéler ce lien unique qui redessine le cœur de l'agglomération.

Du diagnostic aux principes d'aménagement, une large concertation pour recueillir les attentes citoyennes

La concertation, pilotée par Bordeaux Métropole en collaboration étroite avec les 4 communes de la rive gauche concernées (Bègles, Bordeaux, Le Bouscat, Talence) s'est tenue en deux grandes phases. Entre le 30 septembre 2019 et le 11 avril 2022, les citoyens ont été invités à alimenter le diagnostic d'usages des boulevards, puis à exprimer leurs attentes à travers un cahier de préconisations citoyennes.

Suite à cette première phase de concertation, la rive droite, avec les communes de Cenon et Floirac, a été intégrée au projet en 2022, permettant une large prise en compte des projets sur le territoire et leurs articulations possibles avec les boulevards. À cette occasion, les citoyens ont pu alimenter les principes d'aménagement et les ambiances souhaitées selon les séquences des boulevards.

5 séquences et 5 piliers pour les boulevards

Avec l'intégration de la rive droite, 5 grandes séquences de projet ont été définies. Elles permettent d'agir dans le temps de la planification du programme au moyen et long terme pour simplifier, prioriser et programmer les projets à mettre en œuvre.

Parallèlement, 5 piliers guident le programme pour la transformation des boulevards. Ces 5 piliers, nommés aussi les 5 R, combinent des termes comme autant de pistes pour guider les choix des projets. Saisis comme des repères, ils ont permis d'orienter les cartes de notre programme.



REMARQUABLE - RÉSILIENT - REDYNAMISÉ - RÉENCHANTÉ - RELATIONNEL

Regarder « au-delà » du déjà-là

En 2023, une première expérimentation a vu le jour sur le boulevard Antoine Gautier, longeant le cimetière de la Chartreuse. Les stationnements sous occupés ont été transformés en prairie végétalisée et en septembre, un belvédère réalisé par Bruit du Frigo a été installé de manière temporaire pour permettre aux usagers

de prendre de la hauteur et regarder « au-delà » du déjà là. Plusieurs formats de concertation ont été déployés autour de cette expérimentation : des stands lors du week-end d'inauguration à l'occasion des Journées du Patrimoine, des balades autour des 5 sens et des ateliers avec les enfants inscrits à l'Union Saint-Bruno.





S'IMMERGER DANS LE FUTUR DES BOULEVARDS

Une immersion dans les boulevards du 21^{ème} siècle pour stimuler les idées

Qu'est-ce qu'un cahier de contributions citoyennes ?

Le présent cahier vise à compiler les avis et propositions émises lors de la concertation par séquence afin de servir de socle pour orienter les choix d'aménagement du projet. Plutôt que de donner des propositions figées, le cahier traduit les réflexions des participants et les avantages ou inconvénients des différents principes d'aménagement explorés et des ambiances recherchées.

Cinq rencontres en communes ont été réalisées entre novembre 2023 et avril 2024 pour engager les citoyens dans une démarche créative et immersive. Deux films d'animation étaient diffusés en introduction des rencontres pour se projeter dans l'ambiance nouvelle et apaisée des boulevards du 21^e siècle. À travers une journée et une nuit, sur la rive droite et gauche des boulevards, les films ont invité les participants à réenchanter les boulevards du 21^e siècle.

Cette immersion a été suivie d'un atelier où chaque groupe a exploré un sous-secteur précis des boulevards. À partir de maquettes, les participants ont pu manipuler les objets (routes, pistes cyclables, passages piétons, etc.) pour

cerner la complexité comme les compromis à réaliser selon les différents usages et au regard des échelles de voirie. Les débats et arguments ont rythmé ces ateliers où les usages et pratiques ont été discutés.

Trois réunions ont été dédiées à la rive droite (une à Cenon, une à Floirac et une réunissant Lormont et Bassens). Les participants de la rive droite ont été sollicités pour s'exprimer sur leurs usages et problématiques actuels. Ces temps dédiés ont permis de les informer sur le projet des boulevards et l'intégration de la rive droite.



Extrait des vidéos d'animation diffusées lors des ateliers - Écologie Urbaine & Citoyenne et Utopia Collectif Cinéma





SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS

Les sites explorés en ateliers

Lors des ateliers en séquences, les participants ont pu choisir leur groupe de travail selon le site qui les intéressait le plus. Au total, 18 sites et secteurs ont été travaillés en atelier et deux focus sur la rive droite ont permis aux participants d'explorer les solutions d'aménagement et les usages et ambiances souhaités. Ce cahier intègre également le focus réalisé sur le secteur de la Chartreuse lors de l'activation du site en septembre 2023.

Séquence Nord

- 1 La place Ampère
- 2 La place Latule
- 3 Le boulevard Alfred Daney
- 4 Le secteur de la Souricière

Séquence Est

- 5 Le pont Saint-Emilion
- 6 Le quai de la Souys

Séquence Sud-Est

- 7 Le pont Simone-Veil
- 8 Terres Neuves
- 9 La Cité numérique (et barrière de Bègles)
- 10 La Manufacture

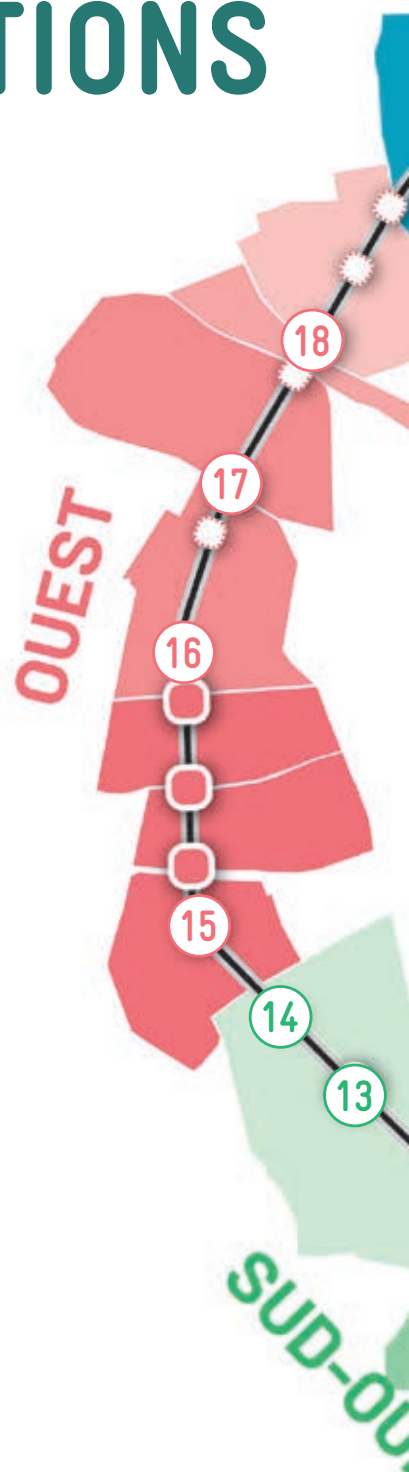
Séquence Sud-Ouest

- 11 La barrière de Bègles
- 12 La barrière de Toulouse
- 13 La barrière Saint-Genès
- 14 Le secteur Xaintraillès

Séquence Ouest

- 15 Le stade Chaban-Delmas
- 16 La Cité administrative
- 17 La barrière Saint-Médard
- 18 La barrière du Médoc

- > Focus sur le secteur de la Chartreuse
- > Focus rive droite - Canon et Lormont







LES BOULEVARDS : LIEUX DE DÉBATS ?

Ce qui a fait consensus et débat

Lors des ateliers, les participants ont mis en débat leurs propositions, entre accords et désaccords, suivant leur mode de déplacement principal, les avis divergent. Vous allez lire les principales propositions qui ont animé les divers ateliers. Des propositions affinées, secteurs par secteurs, sont proposées par la suite.



Mobilités actives

Ce qui a fait consensus :

Créer des pistes cyclables en site propre, isolées des voies de bus et de voitures, pour assurer la sécurité des cyclistes. Élargir les trottoirs pour améliorer le confort, faciliter la circulation piétonne, en particulier pour les personnes à mobilité réduite, les poussettes et les personnes âgées.



Voies de circulation et transport en commun

Ce qui a fait consensus :

Des **voies dédiées aux bus** pour améliorer l'efficacité et la rapidité du transport en commun. Réduire les voies pour les voitures à une seule voie par sens afin de réduire la congestion. Promouvoir des vitesses plus basses, notamment au niveau des barrières et près des écoles. Si la largeur des boulevards est trop étroite privilégier une voie de voiture, un couloir de bus, une piste cyclable en site propre et des trottoirs.



Ce qui a fait débat :

Les bus en voies centrales ? Cette proposition a largement fait débat dans les ateliers.

Dans certains secteurs, cette configuration permet d'éviter les conflits avec les autres usagers.

Des sous-secteurs en sens unique ? Imaginer des tronçons en sens unique pour les voitures et récupérer cet espace pour les autres modes est une proposition ambitieuse ayant été argumentée par certains groupes.



Sécurité et traversées

Ce qui a fait consensus :

Traverser de manière sécurisée quand on est piéton serait permis par la multiplication des traversées piétonnes, des plateaux surélevés invitant à ralentir, un marquage au sol distinctif et des matériaux différents pour augmenter la visibilité et la sécurité des piétons.

Fluidifier les traversées piétonnes grâce à des passages piétons à intervalles réguliers pour éviter de longues distances sans traversées. Un éclairage renforcé est un point de consensus pour la sécurité nocturne.



Végétalisation et espaces verts

Ce qui a fait consensus :

Créer des îlots de fraîcheur par une végétation dense pour réduire les températures ambiantes et améliorer la qualité de l'air.

Planter des arbres de haute tige et intégrer des strates de végétation basses pour un effet canopée et oasis.

Préserver la végétalisation existante, notamment les arbres, tout en introduisant de nouvelles plantations pour assurer une continuité verte.

Ce qui a fait débat :

La suppression de terres pleins centraux a fait débat. En effet, ils permettent de séparer le double sens de circulation alors que leur suppression permettrait de gagner de la place pour végétaliser ou élargir les trottoirs.



Art et mobilier urbain

Ce qui a fait consensus :

Malgré une appropriation timide de la dimension artistique, les participants ont proposé de réinventer les boulevards par l'art :

> **Installer des œuvres d'art et du mobilier urbain créatif** pour revitaliser les espaces sous-utilisés et encourager leur fréquentation (installations lumineuses ou structures végétalisées fonctionnelles).

> **Aménager des zones de repos et de loisirs** (bancs, tables de pique-nique, aires de jeux) pour créer des espaces conviviaux et attractifs.



Gestion du stationnement

Ce qui a fait consensus :

Restructurer le stationnement en **réduisant des surfaces de stationnement au profit d'espaces verts** et des voies pour mobilités douces.

Convertir certains espaces en parking souterrain ou en structure de stationnement vertical (parking silo) pour minimiser l'impact visuel et spatial.

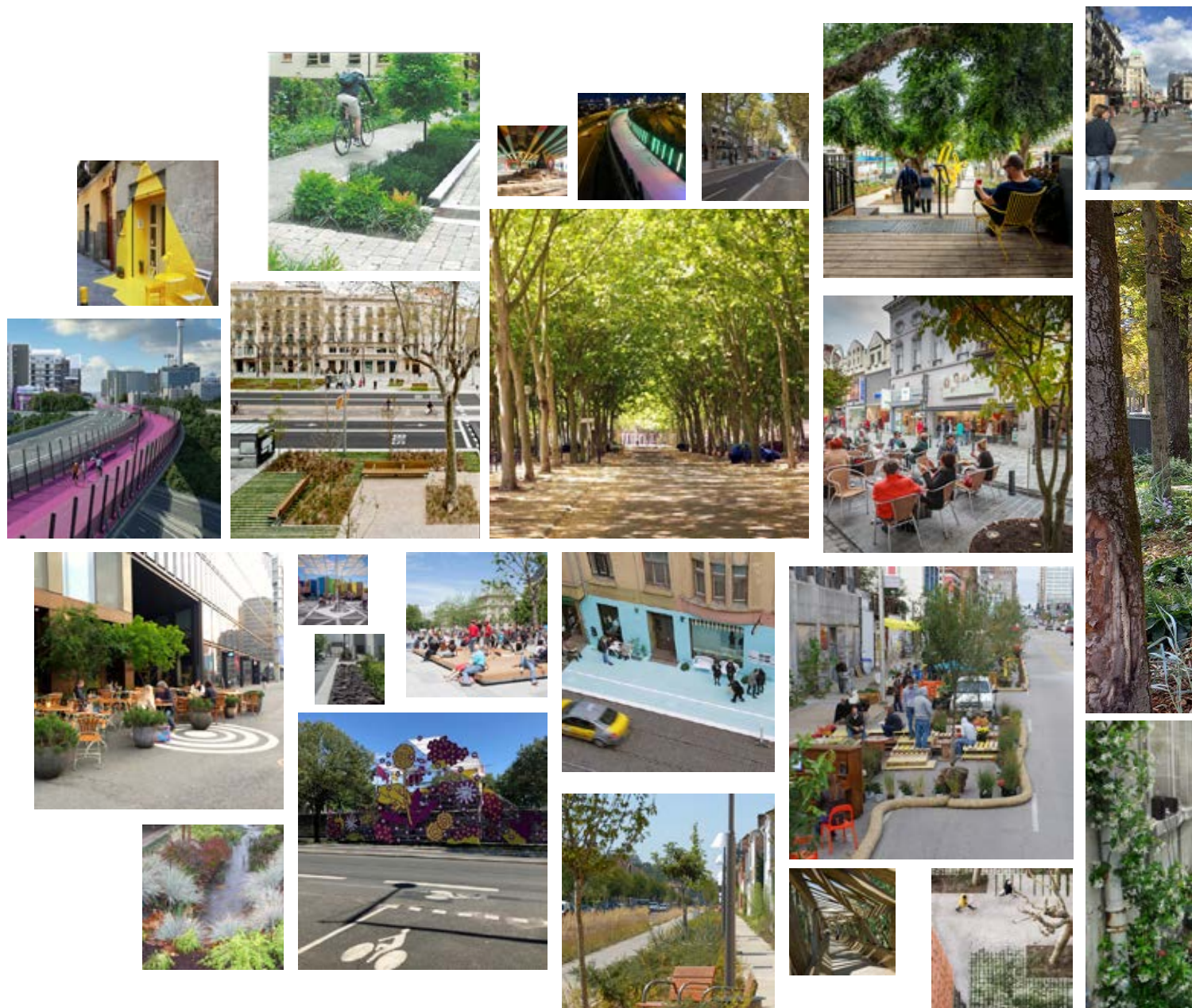
Penser la mutualisation et la multifonctionnalité avec une conception modulaire et flexible des stationnements verticaux pour créer des événements, marchés, lieux alternatifs.

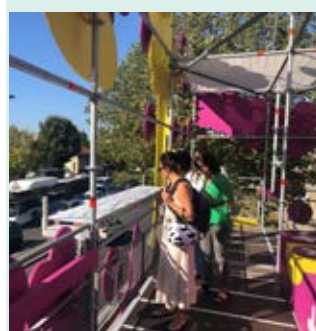
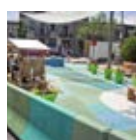
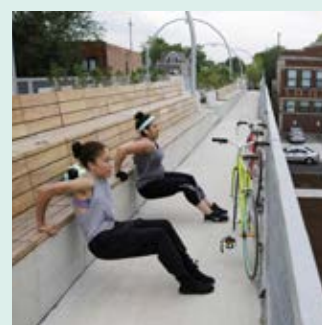


NUAGE D'IMAGES

Lors des ateliers, chaque participant avait à choisir des images de référence parmi un florilège de propositions. Les images ci-dessous sont celles qui ont été sélectionnées. Plus l'image est grande, plus elle a été plébiscitée.

NUAGE D'IMAGES





N

SÉQUENCE NORD

Ce qu'il faut savoir sur la séquence

Où et quand ? Lundi 18 décembre 2023 à Cap Sciences (hangar 20 quai de Bacalan) à Bordeaux

Qui ? 40 personnes dont 25 riverains et 15 élus

Quoi ? Les sites étudiés par les participants ont été : la place Latule, la place Ampère, la Souricière et le boulevard Alfred Daney.

Place Ampère



Place Latule



Boulevard Alfred Daney



Souricière



1 PLACE AMPÈRE

L'esprit des contributions et les principes d'aménagement

Les participants ont privilégié une approche paysagère de ce site conditionnant la perception des boulevards et leur usage. Ainsi, ils ont suggéré de transformer les parkings, qui confèrent aujourd'hui l'image d'un espace dédié et pensé par et pour la voiture ; accentué par la présence de la station-service et de la concession automobile, qui dans l'imaginaire des boulevards, n'ont pas leur place dans ce secteur. Le groupe a alors proposé d'anticiper les réflexions sur la mutation de ces espaces

révélant un enjeu pour la collectivité (maîtrise foncière ou encadrement de la mutation).

Les participants ont alors imaginé sortir la place Ampère de son caractère routier en changeant d'usage et en la retournant vers les riverains. Une co-construction avec les habitants riverains pourrait alors être anticipée.

Les participants se sont mis d'accord en synthétisant leurs contributions par ces mots : "Que les boulevards redeviennent verts, pour les humains et pas les machines !"

La proposition privilégiée

Il a été imaginé une végétalisation large, grâce à un jeu de différentes strates améliorant le cadre de vie des riverains et pouvant également séparer physiquement les usages.

Concernant les mobilités, l'aménagement proposé est une piste bidirectionnelle d'un côté de la voie et un trottoir partagé entre piétons et vélos de l'autre.

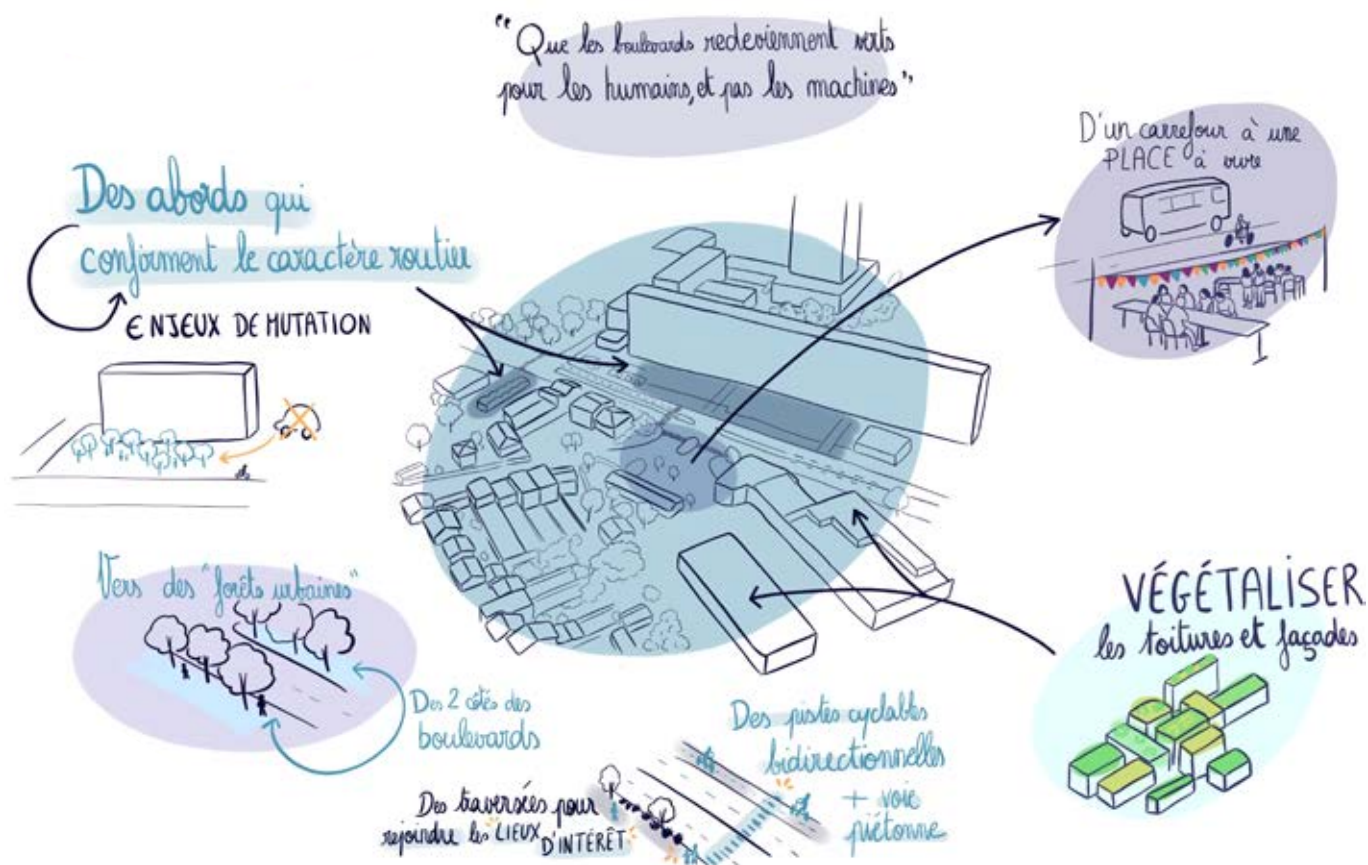
Les propositions d'aménagement pour les piétons ont été d'orienter les passages piétons vers les lieux d'intérêts (arrêt de bus, services, etc.). La place Ampère, en réduisant l'emprise dédiée à la voiture, pourrait être un de ces espaces «cocons» : très végétalisé accueillant du mobilier urbain à distance de la circulation automobile.





La place Ampère du 21^e siècle a pour enjeux de...

- enrayer le caractère routier
- faire muter ou anticiper la mutation de ce secteur pour tendre à un lieu accueillant, convivial et laissant place à la biodiversité
- passer d'un carrefour à une véritable place ponctuant les boulevards et se tournant vers les quartiers, habitations et commerces



2 PLACE LATULE

L'esprit des contributions et les principes d'aménagement

Les discussions du groupe ont été marquées par les sujets d'interconnexion des transports en commun, en déployant notamment des liaisons directes entre la rive droite et la place Latule via le pont Chaban-Delmas et en s'étirant jusqu'au quartier Ginko. Après de nombreux débats sur la typologie des mobilités à adopter (bus, métro ou tram), les participants se sont accordés sur le désenclavement et l'apaisement de ce secteur. Au cœur d'un contexte urbain d'entrée de ville, les participants ont proposé de créer des voies

souterraines pour dissocier les flux, de séparer les voies des bus et les voies vélos pour plus de sécurité et de créer de grandes traversées piétonnes.

Les participants ont été unanimes pour réfléchir à une possible mutation de l'autoport. Sa future destination n'a pas fait consensus mais des pistes d'aménagement ont été proposées : suppression, belvédère et promenade ou piste cyclable...

La proposition privilégiée

L'organisation actuelle de la place Latule semble complexe à appréhender et a ainsi créé de nombreux débats dans le groupe. L'une des propositions a été de penser cet espace avec un fonctionnement en giratoire ayant pour ambition de fluidifier le trafic tout en végétalisant les espaces périphériques afin de proposer une promenade ombragée.





La place Latule du 21^e siècle a pour enjeux de...

La place Latule, identifiée au départ comme lieu répulsif, a été support de réflexions sur l'interconnexion des espaces :

- accentuer les liaisons de transports en commun rive droite-rive gauche
- connecter facilement la place aux quartiers voisins en particulier Ginko

- réfléchir à la place Latule comme une porte d'entrée du territoire



3 BOULEVARD ALFRED DANÉY

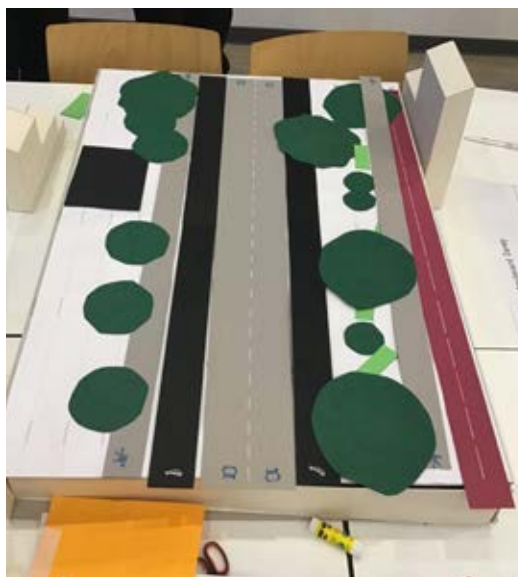
L'esprit des contributions et les principes d'aménagement

Le boulevard Alfred Daney est aujourd'hui un lieu de passage peu approprié aux multiples espaces résiduels. Cet axe, emprunté par de nombreux camions desservant des entreprises et services, semble être un espace peu convivial et peu emprunté par les piétons. En évoquant les usages actuels, les participants ont mentionné la présence de joggeurs et quelques promeneurs le week-end.

L'emprise de la voirie étant assez restreinte, l'enjeu soulevé par le groupe a été de hiérarchiser les mobilités et de sécuriser les mobilités douces (vélo, marche, transport en commun). Les participants ont souhaité transformer cet espace en un lieu gai et approprié par les promeneurs.

La proposition privilégiée

Les participants ont proposé de s'étendre sur l'emprise du port autonome sur le Sud de la rue afin de créer des voies de mobilités douces sécurisées et larges. Ils ont suggéré d'éviter une séparation physique des voies, pouvant être dangereuse, en colorant plutôt les voies piétonnes et cyclistes. Cette voie de mobilité douce est imaginée par l'incrémentation de lieux de pause et de couleur afin de contrer l'effet "triste" du lieu. Pour le bus express, les participants ont proposé d'aménager des voies de bus centrales.





La Boulevard Daney du 21^e siècle a pour enjeux de...

- donner plus de place aux piétons et aux usages (sport, promenade)
- éviter une séparation physique des usages mais les matérialiser par de la couleur
- privilégier une voie de bus centrale

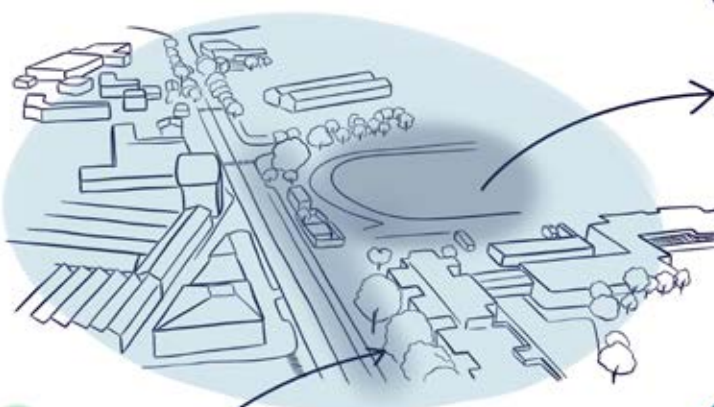
Rendre ce boulevard
confortable

Séparer les usages



matérialiser
les séparations
par des couleurs

Faire "déborder" les
boulevards pour travailler
les espaces résiduels



Une voie de bus centrale



Un boulevard "sportif"...



...et de promenade



→ des voies larges
et sécurisées

→ colorer ce secteur

4 SECTEUR DE LA SOURICIÈRE

L'esprit des contributions et les principes d'aménagement

Les participants ont considéré ce secteur comme "très routier", avec un usage de desserte et de passage ; le site présente également des complexités notamment des pincements et rétrécissements des voiries sous les ponts ferroviaires. La voie bus-vélo, étant peu sécurisante, les cycles et trottinettes circulent sur les trottoirs. Ainsi, le premier consensus du

groupe a été de proposer des pistes cyclables en site propre.

La végétalisation a été mentionnée et localisée sur les parkings et les abords. Les participants ont fait des propositions précises notamment sur les arbres à haute tige, les feuillages persistants ou la prairie fleurie.

Les participants ont étudié deux propositions qui ont fait débat

- Créer un rond point à la hollandaise où 30 mètres avant le rond-point un marquage symbolise l'entrée dans la vélo-rue avec une priorité et une interdiction de doubler, le marquage se poursuivant sur toute la voie centrale du rond-point.
- Repenser le parcours du bus en réduisant le rond-point pour gagner de la place sur les délaissés permettant de proposer une piste cyclable et des trottoirs confortables comme ombragés. Au croisement de chaque voie, les vélos sont prioritaires et rendus visibles grâce à des plateaux ou revêtements spécifiques.

La proposition privilégiée

Les participants imaginent des trottoirs arborés, une bande cyclable, une voie partagée de voitures et de bus.

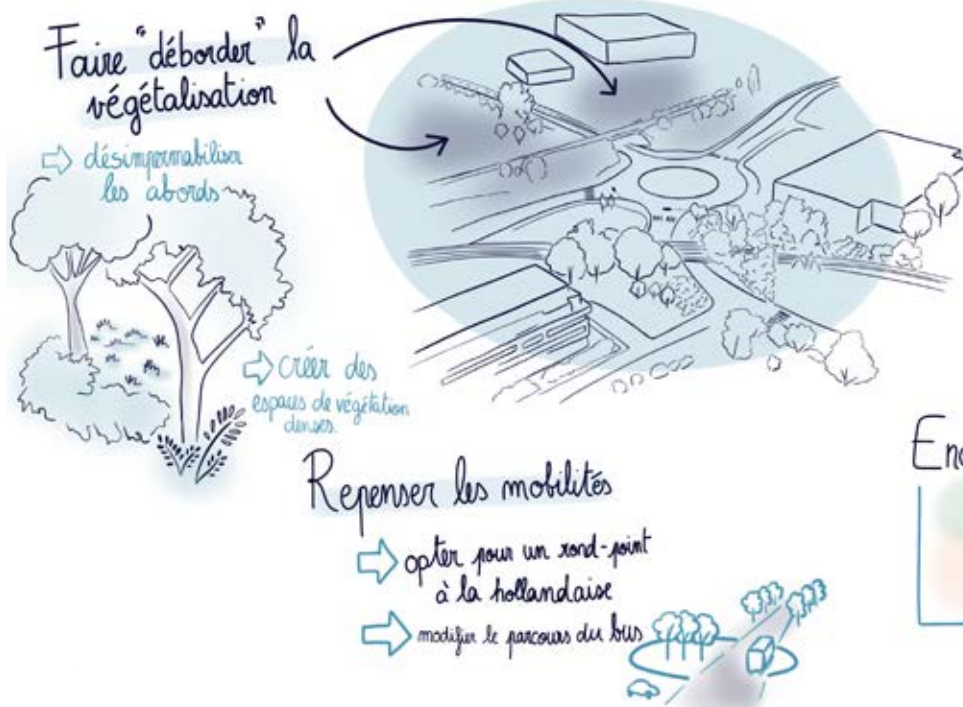




La secteur de la Souricière du 21^e siècle a pour enjeux de...

- éviter les voies bus-vélo partagées
- végétaliser les abords et parking
- repenser le rond-point et l'adapter aux mobilités douces
- oser engager une expérimentation artistique en lien avec la Brazzaligne pour poursuivre l'imaginaire d'une promenade en hauteur au-dessus de la souricière jusqu'à la Garonne.

Oser expérimenter
en dominant un
boulevard résilient



Séparer les usages



Encourager la place de l'art



SÉQUENCE EST

E

Ce qu'il faut savoir sur la séquence

Où et quand ? Mercredi 13 décembre 2023, salle Lucie Aubrac (35 rue Léo Lagrange) à Floirac

Qui ? 15 personnes dont 8 riverains et 7 élus

Quoi ? Les sites étudiés par les participants ont été : le quai de la Souys et le pont Saint-Émilion

Pont Saint-Emilion



Quai de la Souys



5 PONT SAINT-ÉMILION

L'esprit des contributions et les principes d'aménagement

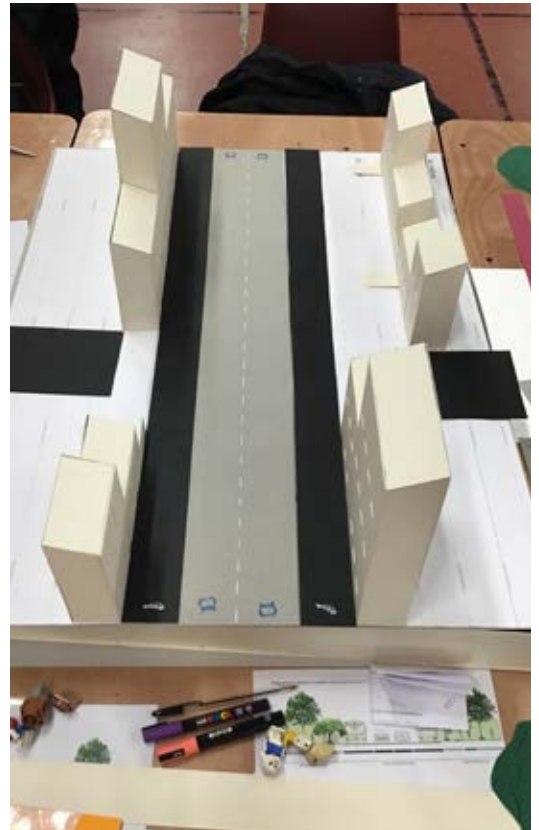
Les participants ont souhaité garder les déplacements motorisés sur le pont avec une possibilité de supprimer les trottoirs pour aménager une voie de bus à double sens. Malgré une contrainte technique, ils ont imaginé créer une passerelle temporaire et expérimentale, comme une surligneur du pont.

Sous le pont, les participants ont proposé d'accentuer les mobilités douces en colorant, éclairant et végétalisant ce secteur. Un point d'attention a été mentionné au niveau de Galin, perçu par les usagers comme un espace complexe à appréhender.

La proposition privilégiée

Les participants imaginent le pont Saint-Émilion ainsi :

- une voie de voiture et une voie de bus (2x1 voie) au centre, puis une voie voiture. Si cette proposition n'était pas envisagée, ils ont proposé de conserver une voie de bus unique au centre qui permet un accueil en alternance au moment des croisements.





Le pont Saint-Émilion du 21^e siècle a pour enjeux de...

- colorer et éclairer le pont pour le rendre accueillant
- privilégier des voies de bus à double sens en site propre sur le pont en supprimant les trottoirs résiduels
- végétaliser le pied du pont et la piste cyclable



6

QUAI DE LA SOUYS

L'esprit des contributions et les principes d'aménagement

Les participants ont axé leurs contributions vers l'apaisement de la circulation ; argument perçu comme un enjeu essentiel. Ils ont proposé de travailler sur les ambiances nocturnes et diurnes par l'éclairage et la recherche d'espace accueillant sous les ponts.

Pour les participants, il n'est pas envisageable de questionner le quai de la Souys et le programme des boulevards, sans faire du lien avec le projet Euratlantique. Ils ont proposé de positionner les modes actifs en bord de Garonne et l'espace disponible a offert aux participants la possibilité d'imaginer un caractère remarquable pour ce secteur.

La proposition privilégiée

Le trottoir, côté front bâti, pourrait accueillir des arceaux vélos, en particulier proches des lieux d'intérêt.

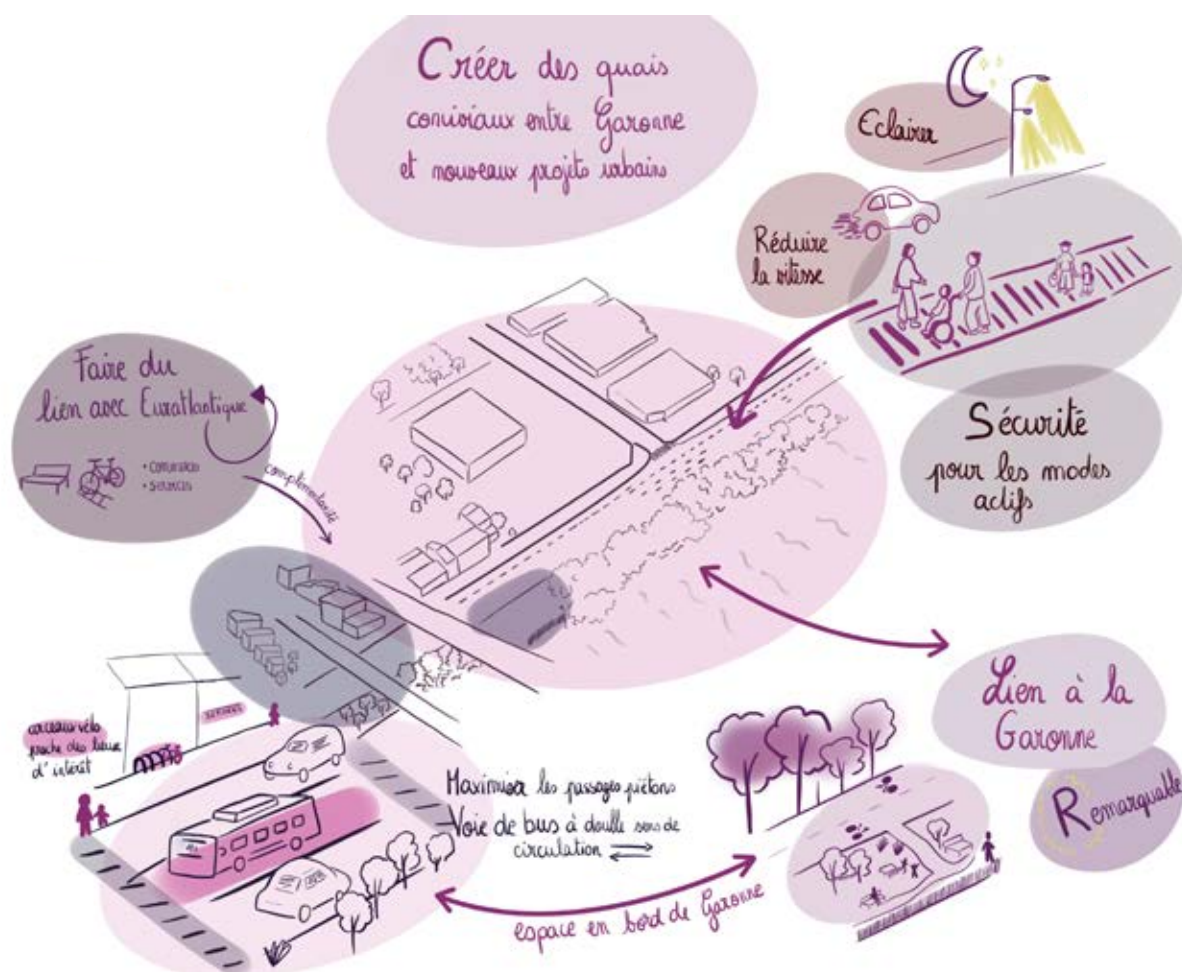
La voie de bus a été proposée au centre et à double sens de circulation. En cas de croisement les bus se déportent sur les voies voitures de part et d'autre de la voie de bus. Les participants ont suggéré de faciliter les mobilités actives (vélos et piétons) et les traversées. Cette promenade, longeant la Garonne, a été envisagée par les participants comme un espace de repos et de loisirs (aires de jeux, points de vue vers la Garonne) ponctué par des arbres de haute tige.





Le quai de la Souys du 21^e siècle a pour enjeux de...

- faire du lien avec les nouveaux projets de la rive droite pour proposer une cohérence dans les aménagements
- se tourner vers la Garonne et le paysage qu'elle offre pour souligner son caractère remarquable
- privilégier des espaces larges pour le vélo et la marche, pouvant impliquer des usages récréatifs



FOCUS RIVE DROITE CENON

Ce qu'il faut savoir sur la séquence

Où et quand ? Vendredi 5 avril 2024, salle Nelson Mandela à Cenon

Qui ? 18 personnes dont 9 riverains et 9 élus

Quoi ? Les participants ont été invités à réfléchir sur l'ensemble des boulevards de la rive droite

Les participants ont été invités à répondre à trois questions :

«Les lieux fréquentés et à valoriser ?»

«Les boulevards rive droite, on invente quoi ?»

«Les usages de demain ?»

Les participants ont témoigné un sentiment d'enclavement au sein de la rive droite, territoire à l'interface de grands projets d'aménagement

(requalification des boulevards Joliot-Curie et Entre-deux-mers, projet de rénovation urbaine de Joliot-Curie, opération d'intérêt national Euratlantique, ligne de bus express, pont Simone-Veil, quartier Brazza) et d'une géomorphologie du territoire singulière par la présence du coteau.

Suite aux échanges, les propositions privilégiées sont les suivantes :

- privilégier des franchissements larges pour les vélos et les piétons
- envisager le partage de la voirie entre les bus et le covoiturage
- apaiser la circulation par des ralentissements et des éléments de signalétique
- réduire la place de la voiture
- éviter les effets de rétrécissement de la voirie
- repenser la distribution et gestion des flux (Galin, gare de Cenon)



FOCUS RIVE DROITE LORMONT

Ce qu'il faut savoir sur la séquence

Où et quand ? Mercredi 26 juin 2024, au Pôle Territorial Rive droite à Lormont

Qui ? 5 personnes dont 2 riverains et 3 élus

Quoi ? Les participants ont été invités à réfléchir sur l'ensemble des boulevards de la rive droite

Les participants se sont principalement interrogés sur les déplacements et la connexion de la presqu'île à la séquence nord des boulevards. Par les distances à parcourir et le dénivelé de la rive droite, l'utilisation de la voiture individuelle se révèle être la solution la plus simple. Les participants ont souhaité offrir une

diversification des modes de déplacement : auto partage, covoiturage, bus express, téléphérique, véhicules électriques légers à condition de sécuriser les déplacements et le stationnement. Désengorger la rive droite comme la rive gauche peut être possible par la mobilisation du fleuve comme support de déplacements.

Le groupe a proposé de :

- éviter les discontinuités cyclables et piétonnes
- séparer au maximum les vélos des voitures, bus et piétons
- donner à voir le grand paysage en sortant d'un paysage routier pour inventer les boulevards en rive droite
- implanter des sites de stationnement vélo sécurisés en rive droite (ex : Met Park)



SE

SÉQUENCE SUD-EST

Ce qu'il faut savoir sur la séquence

Où et quand ? Mercredi 7 février 2024, salle Saint-Maurice
(105 avenue Alexis Capelle) à Bègles

Qui ? 40 personnes dont 25 riverains et 15 élus

Quoi ? Les sites étudiés par les participants ont été :
Manufacture, Terres-Neuves, barrière de Bègles, pont Simone-Veil.

Pont Simone-Veil



Terres-Neuves



Cité numérique, barrière de Bègles



Manufacture



7 PONT SIMONE-VEIL

L'esprit des contributions et les principes d'aménagement

Le pont Simone-Veil a été réfléchi au prisme de l'accroche urbaine nécessaire entre les deux rives. L'atelier ayant été réalisé avant l'ouverture du pont à la circulation, les participants avaient souligné leur crainte de voir des boulevards majoritairement organisés sur une seule voie de voiture rencontrer le pont avec la double voie de voiture dans chaque sens. Ils craignaient des ralentissements liés au rétrécissement de la voie en sortie de pont. La priorité du groupe est de sécuriser les piétons et cycles en évitant de mixer ces deux usages sur une même voie. La fraîcheur est un élément recherché et des ombrières végétalisées, des arbres comme des sculptures rafraîchissantes pourraient être envisagés.

La proposition privilégiée

Les participants imaginent le parvis du pont végétalisé massivement et piétonnisé, avec une piste cyclable en site propre (2m), 2x1 voie de voitures, les voies de bus en site propre ainsi que le trottoir attenant (1,5m).

Le pied du pont en rive droite a été imaginé comme un espace sportif et de rencontre (sport d'extérieur, tables de pique-nique, jeux pour enfants). La recherche d'un effet canopée maximal a été suggérée ainsi qu'une stratégie d'ombrage temporaire le temps de la croissance des arbres.



1/ On supprime une voie de voitures
 2/ On sécurise les piétons.
 3/ On crée des usages sur le parvis.
 4/ On prévoit des activités en plein air ombragées.

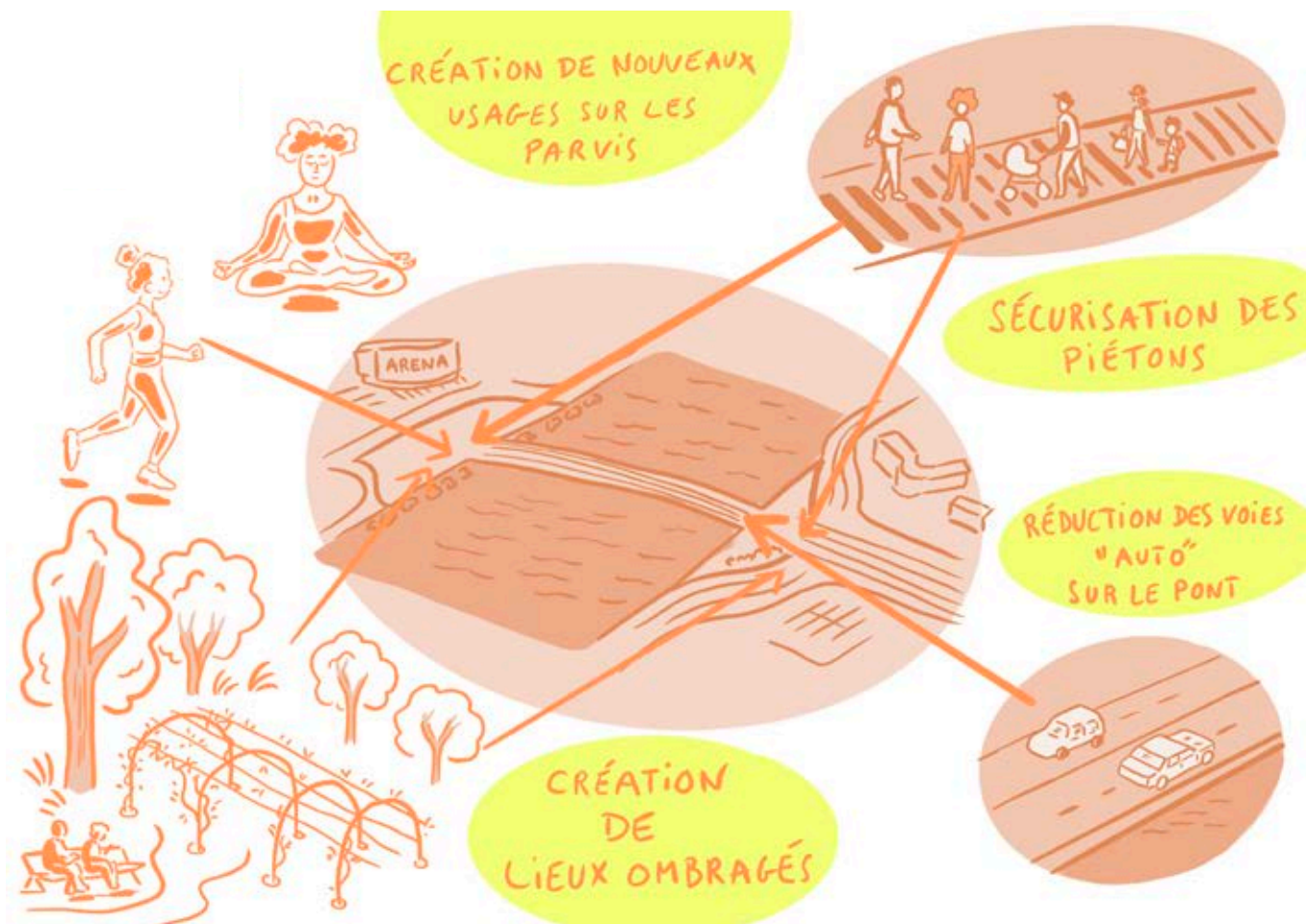


Il faut des aménagements pour les sportifs autour du pont des deux côtés !



Le pont Simone-Veil et ses abords, du 21^e siècle, a pour enjeux de...

- sécuriser les cyclistes et piétons
- aménager des lieux frais et chaleureux moteurs d'un urbanisme résilient



8 TERRES NEUVES

L'esprit des contributions et les principes d'aménagement

Pour le secteur Terres Neuves, la préexistence d'usages et d'animations a été perçue comme une opportunité pour développer le boulevard Jean-Jacques Bosc. Il a été noté que ce secteur

est propice à la réinterprétation de la notion de barrière en envisageant Terres Neuves comme une barrière apaisée, dynamique et confortable.

La proposition privilégiée

Les participants imaginent un espace piéton au pied des bâtiments et quelques places de stationnement. Ils ont suggéré de s'inscrire dans la continuité du pont Simone-Veil, et de regrouper chaque mode de déplacement : 2 voies voitures, 2 voies de bus, 1 piste cyclable bidirectionnelle, un trottoir. Cette proposition permettrait de retirer le stationnement qui est actuellement du côté béglaïs du boulevard, de conserver les arbres existants et de transformer l'actuelle contre-allée en un espace dynamique (jeux pour enfants par exemple), apaisé et largement végétalisé. La proximité avec la gare et la multimodalité offerte par le site permettent alors de réduire le stationnement et d'amplifier la place du vélo. Par ailleurs, il est important de conserver des emplacements de stationnement pour les professionnels.

Le choix de la piste bidirectionnelle a été apprécié pour la facilité et la sécurisation qu'elle offre. Une voirie sinueuse pourrait impliquer des ralentissements naturels. Les participants imaginent rompre avec l'effet "tube" du boulevard en proposant des aménagements et des espaces partagés et ouverts, où les piétons seraient prioritaires.



On regroupe chaque mode de circulation ensemble. On facilite la connexion avec la place. On repolarise et chacun se sent en SECURITÉ!

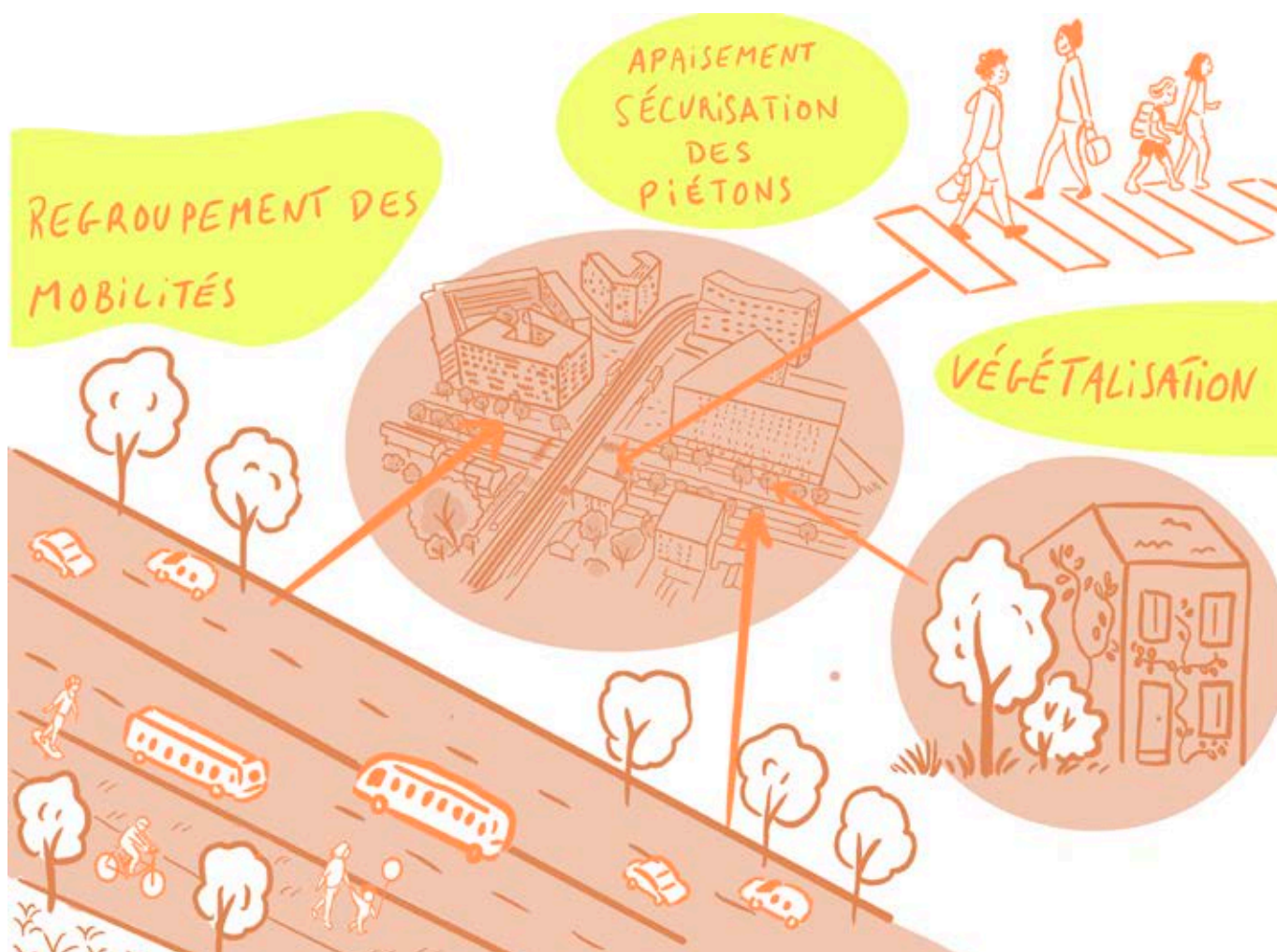


Le Tram est un invariant important sur le secteur Terres Neuves!



Le secteur Terres Neuves du 21^e siècle a pour enjeux de...

- créer un “effet quartier” et réinterpréter la notion de barrière
- accentuer la multimodalité
- réduire le stationnement pour créer un espace dynamique, végétale, partagé et ouvert
- sensibiliser via un code de la rue pour éviter les mésusages
- expérimenter des voies de bus partagées avec les co-voitureurs



9

CITÉ NUMÉRIQUE ET BARRIÈRE DE BÈGLES

L'esprit des contributions et les principes d'aménagement

La barrière de Bègles a été imaginée avec une végétation luxuriante débordant dans les rues adjacentes, quitte à supprimer du stationnement.

Les participants proposent de supprimer le terre-plein central pour un gain de place (végétalisation, piste cyclable en site propre).

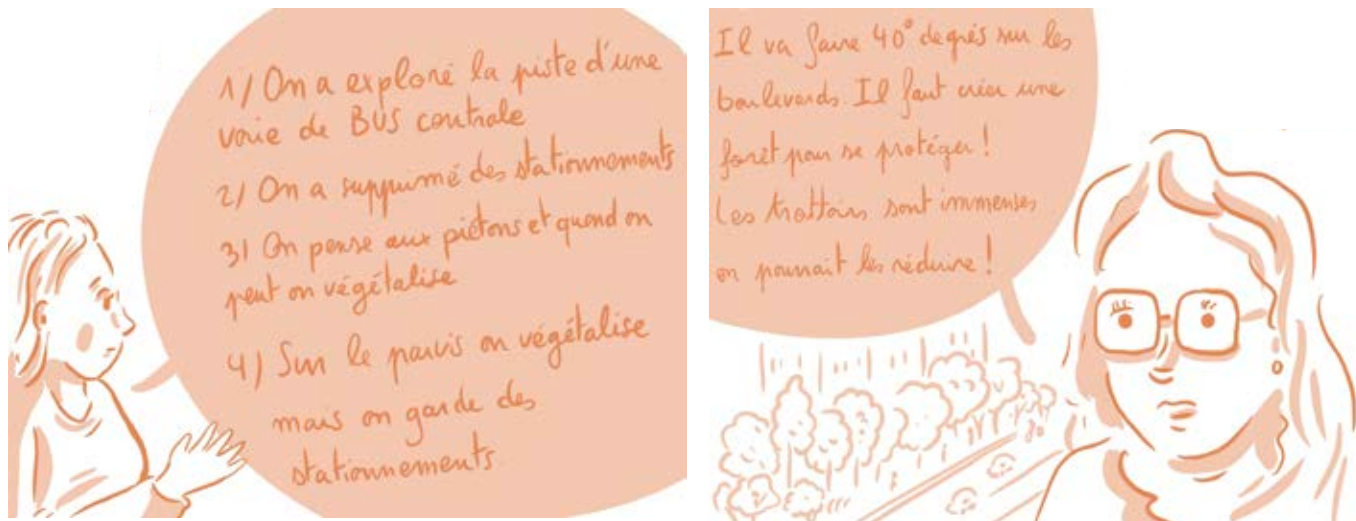
Le groupe a expérimenté plusieurs pistes pour faciliter les mobilités : aménager une voie de bus centrale, de larges plateaux de ralentissement, un passage en souterrain aux barrières (comme à la barrière Saint-Genès) ou encore l'ajout d'un arrêt de bus au niveau de la Cité Numérique ont été plébiscités.

La proposition privilegiée

Un consensus a été complexe à trouver pour positionner les voies de bus, les participants ont

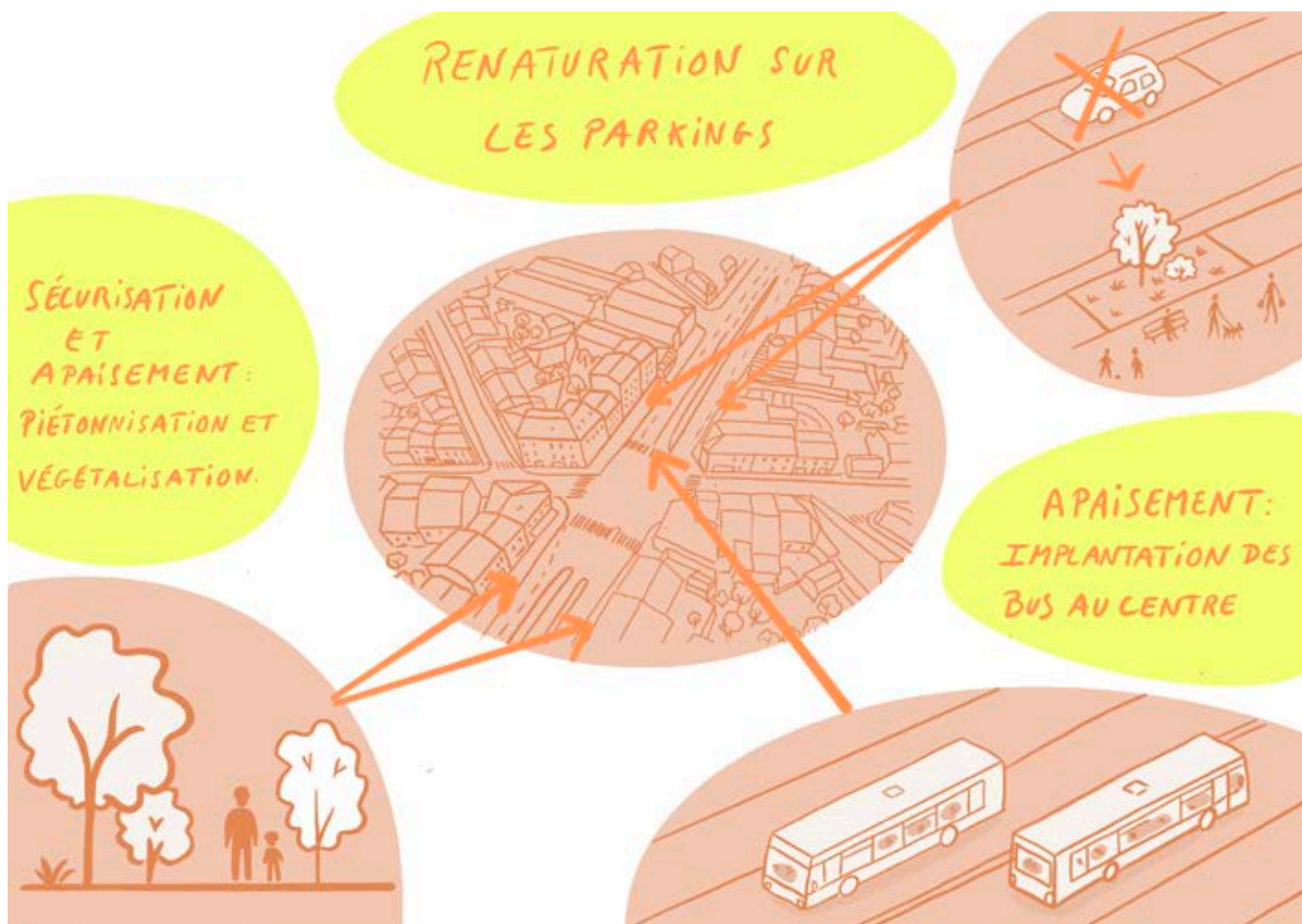
alors proposé deux scénarios d'aménagement synthétisés dans les schémas ci-dessous :





La barrière de Bègles du 21^e siècle a pour enjeux de...

- créer des boulevards à hauteur de piétons
- privilégier une large végétalisation des boulevards et son débordement
- retrouver l'image d'une barrière à l'ambiance conviviale, au cadre agréable et favorable aux terrasses
- proposer une voie de bus centrale
- instaurer un code de la rue et des actions de sensibilisation pour un code du vélo



10 MANUFACTURE

L'esprit des contributions et les principes d'aménagement

Malgré ce secteur des boulevards restreint et le rétrécissement des voies aux abords du pont, les participants ont suggéré de créer une véritable piste cyclable, abandonnant alors l'ensemble des voies partagées bus et vélo. Le groupe a proposé d'assurer des continuités piétonnes, à partir de l'escalier qui mène au pont jusqu'à la barrière de Bègles.

Le groupe a formulé d'anticiper la mutation des stationnements en prévision du moment où la voiture sera moins présente. Ces stationnements pourraient être symbolisés graphiquement et colorer en signalant les emplacements dédiés aux livraisons.

La proposition privilégiée

Les participants ont imaginé que le secteur de la Manufacture conserverait les trottoirs et les places de stationnement en créneau, une voie de bus et les deux voies de voitures. Une bande

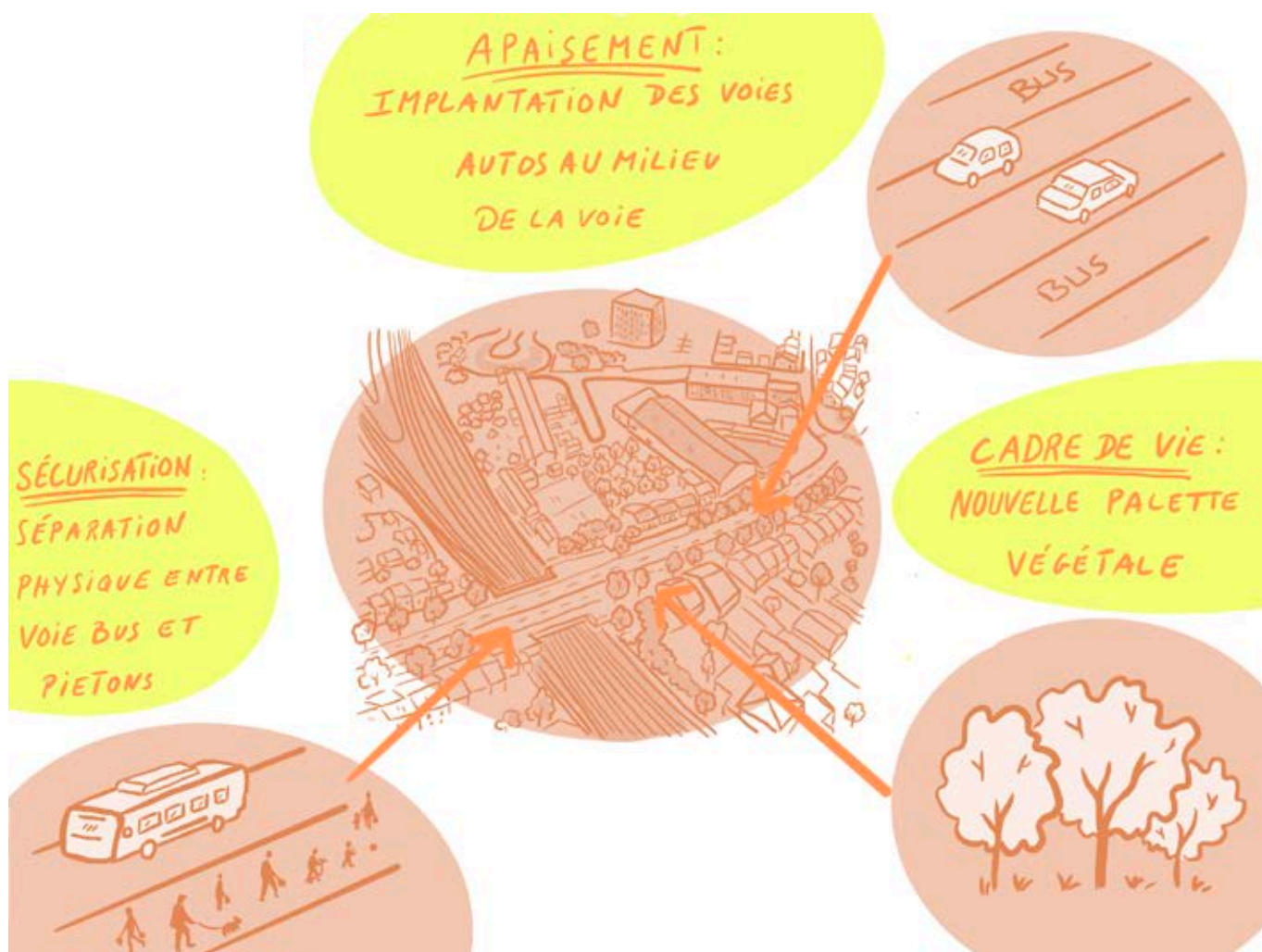
végétalisée (de 1 à 3 mètres) permettrait de séparer la piste cyclable bidirectionnelle et le trottoir.





Le secteur de la Manufacture du 21^e siècle a pour enjeux de...

- abandonner les voies partagées bus-vélo
- privilégier les voies de bus mutualisables pour permettre de créer une piste cyclable
- conserver les stationnements en anticipant leurs mutations
- préserver les arbres existants et végétaliser massivement



SÉQUENCE SUD-OUEST

SO

Ce qu'il faut savoir sur la séquence

Où et quand ? Lundi 25 mars 2024, espace François Mauriac (rue du Professeur Arnoz) à Talence

Qui ? 111 personnes dont 91 riverains et 20 élus

Quoi ? Les sites étudiés par les participants ont été : Xaintrailles, barrière Saint-Genès, barrière de Toulouse et barrière de Bègles.

Barrière de Bègles



Barrière de Toulouse



Barrière Saint-Genès



Xaintrailles



11 BARRIÈRE DE BÈGLES

L'esprit des contributions et les principes d'aménagement

Les participants ont proposé de supprimer tous les terres-pleins centraux pour aménager des espaces végétalisés ou des pistes cyclables en site propre.

Ils ont suggéré de passer les boulevards en deux fois une voie de voitures pour éviter les ralentissements liés au passage du deux fois deux voies au deux fois une voie, et de réduire la vitesse par un parcours plus sinueux et végétalisé par exemple.

Pour les mobilités piétonnes, de larges traversées, des feux piétons plus longs et une matérialité différenciant la barrière ont été plébiscités. L'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle a été proposé, devant être lisible et continue ; un débordement de la végétation sur les barrières et les boulevards ainsi que du mobilier urbain dédié au repos.

Le groupe a souhaité une expérimentation artistique en particulier sur le pont de Caudères.

La proposition privilégiée

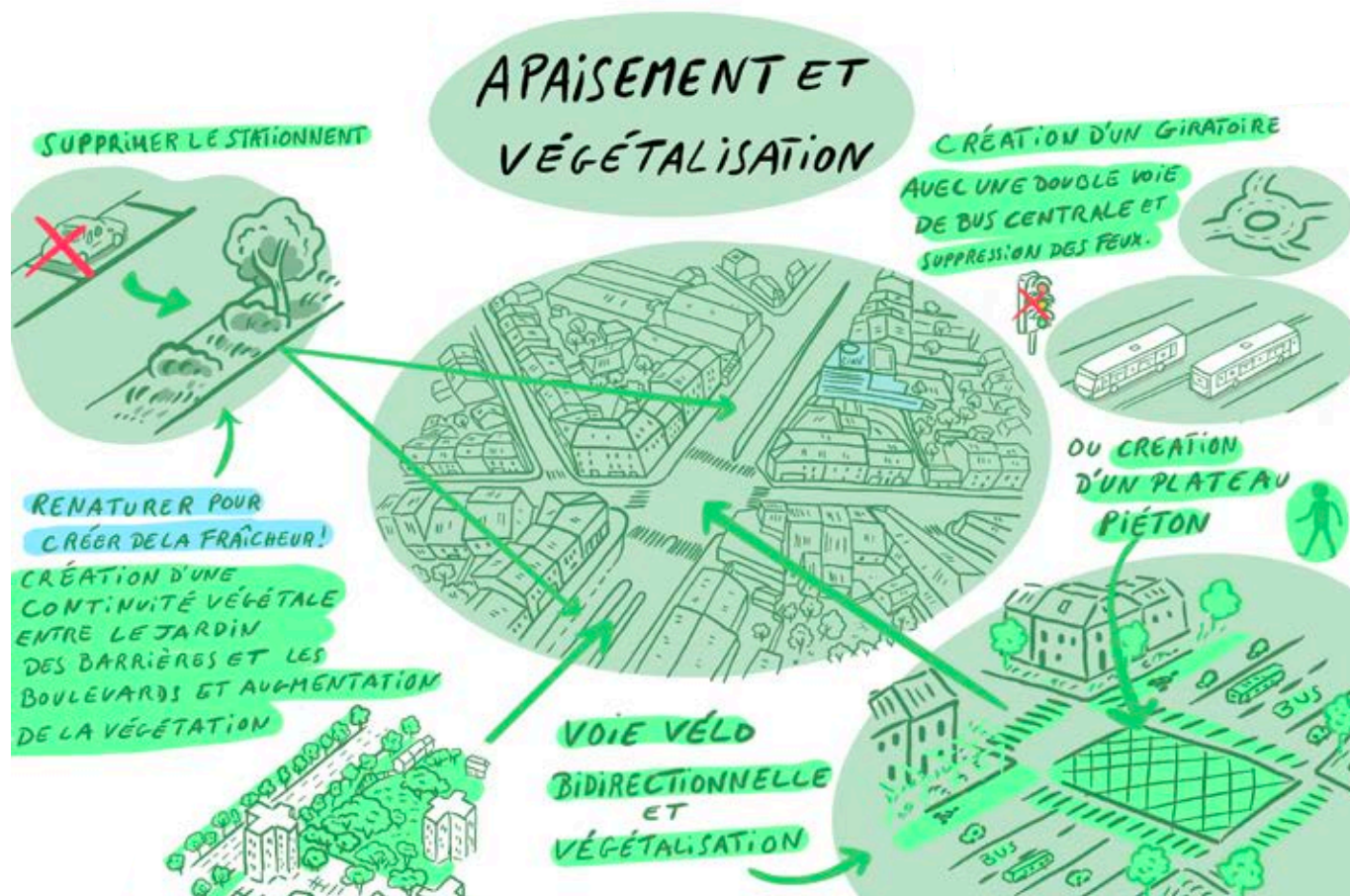
Les participants imaginent la réorganisation du giratoire en faisant passer les bus au centre avec une signalétique spécifique ou encore de disposer de larges plateaux et traversées piétonnes au niveau de la barrière.





La barrière de Bègles du 21^e siècle a pour enjeux de...

- supprimer les terres-pleins centraux et réduire les trottoirs pour massifier la végétalisation des abords du boulevards, couvert végétal dense
- réduire les voies de voitures
- élargir les traversées piétonnes
- expérimenter l'art sur les boulevards



12 BARRIÈRE DE TOULOUSE

L'esprit des contributions et les principes d'aménagement

L'apaisement de ce secteur des boulevards alors très routier a été soutenu.

Les participants ont suggéré de penser le projet avec les rues adjacentes, pour donner un "esprit de quartier". Cette proposition va de pair avec l'enjeu d'accroître les commerces de proximité et de permettre leur dynamisme.

Concernant les mobilités, ils ont imaginé : des voies dédiées et sécurisées pour les piétons et cyclistes, des traversées des boulevards simplifiées, des stationnements en silo sur des friches urbaines plutôt qu'aux bords du boulevard.

Végétaliser la barrière de Toulouse est un enjeu essentiel, en privilégiant des essences non allergènes.

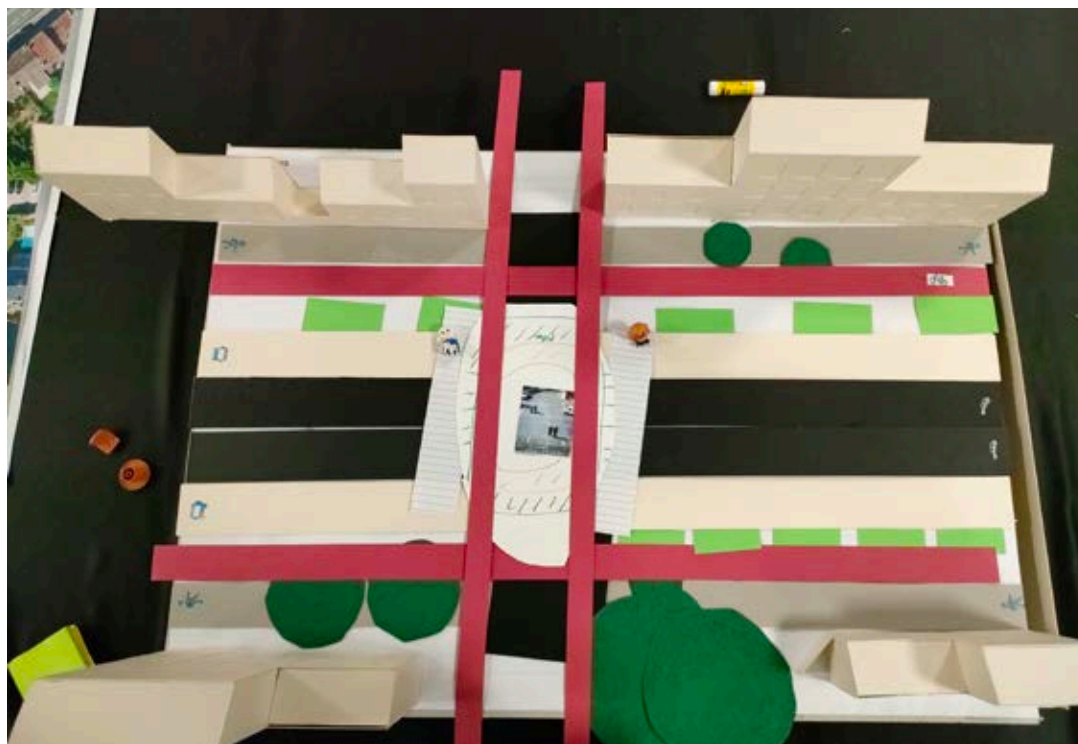
La proposition privilégiée

Les participants proposent de végétaliser les trottoirs, d'aménager une piste cyclable en site propre et d'inclure une bande végétalisée. Les voies de voitures seraient au centre avec les voies de bus de part et d'autre. Ils imaginent la possibilité de créer un carrefour hollandais pour permettre la traversée sécurisée et sereine des vélos.



La barrière de Toulouse du 21^e siècle a pour enjeux de...

- déporter le stationnement au-delà des boulevards
- séparer les modes de déplacement en les matérialisant physiquement par une bande végétalisée.
- créer un carrefour hollandais cyclable
- offrir une véritable voie de bus sur l'ensemble du boulevard
- penser à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite



13 BARRIÈRE SAINT-GENÈS

L'esprit des contributions et les principes d'aménagement

Une barrière singulière et confortable est un argument soutenu par le groupe, afin de viser son apaisement au regard des conflits d'usages actuels, notamment entre les piétons et cyclistes.

La végétalisation forte permettrait d'assurer le confort des mobilités douces (piétons, vélos, bus) et de relier Talence à Bordeaux par une coulée verte.

Les participants pensent nécessaire de reconnaître la barrière Saint-Genès comme une véritable entrée de ville reconnaissable et différenciée, tout en créant un langage commun à toutes les barrières.

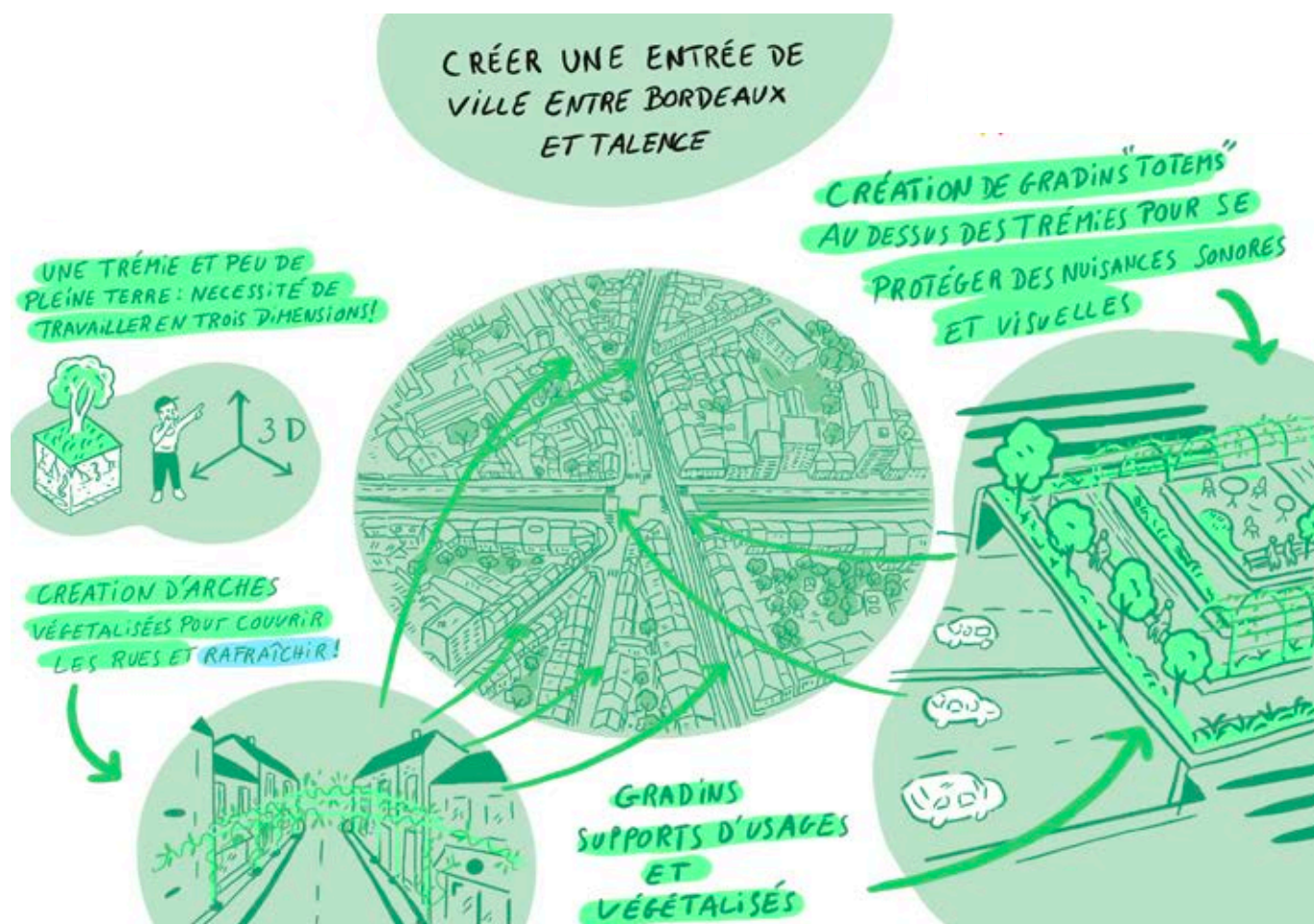
La proposition privilégiée

Les participants souhaitent que la barrière Saint-Genès accueille la végétalisation des rues grâce à un système d'arches plantées de plantes grimpantes et en pleine terre. Le tablier du pont a été élargi grâce à des structure légères en gradin pour garder l'échappée nécessaire à la sortie du tunnel des voitures.



La barrière Saint-Genès du 21^e siècle a pour enjeux de...

- accueillir massivement de la végétation (arches, plantes grimpantes, arbres)
- offrir une véritable entrée de ville
- rendre plus confortables et praticables les voies pour les mobilités actives (vélo et marche)



14 SECTEUR XAINTRAILLES

L'esprit des contributions et les principes d'aménagement

Tout d'abord, les participants ont souhaité garantir des boulevards inclusifs pour tous grâce à des signalétiques adaptées ou l'allongement de la durée des feux de signalisation.

Pour les mobilités, les participants ont suggéré d'aménager une piste cyclable pour fluidifier les circulations cyclables, tout en adaptant la signalisation aux intersections. Ils ont proposé que les bus circulent au centre, en mentionnant les exemples de Nantes et de Bayonne.

Un accent fort a été mis sur l'adaptation au changement climatique : choix des essences, diversification, gestion différenciée, désimperméabilisation des places de stationnement, préservation des arbres existants.

Le groupe a souhaité faire place à l'expérimentation par l'urbanisme transitoire et tactique (aménager des lieux de convivialité éphémères, jardiner les boulevards, ouvrir les jardins privés).

La proposition privilégiée

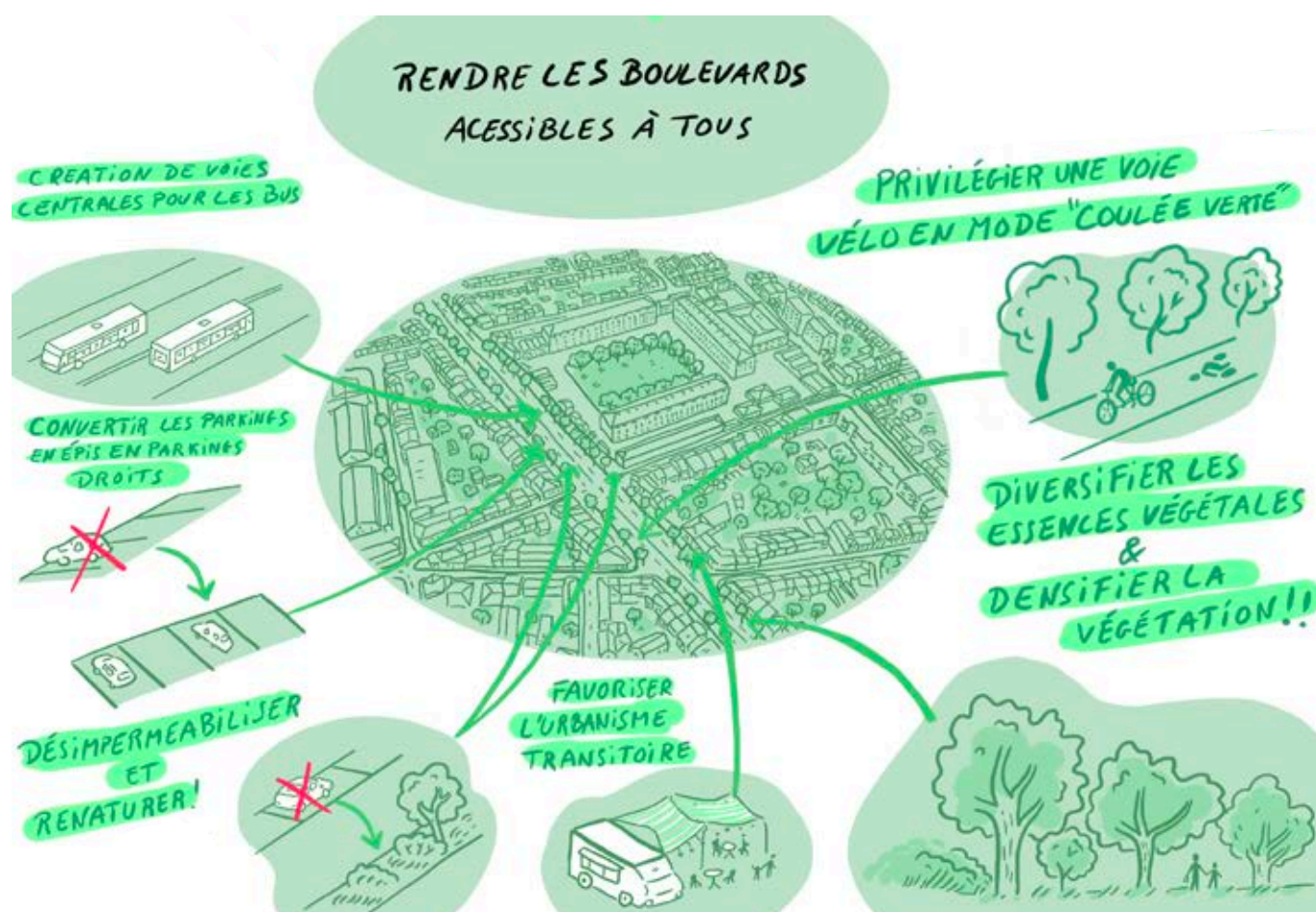
Quelques éléments ont été proposés par le groupe : réduire la largeur des trottoirs pour aménager une piste cyclable en site propre, privilégier les places de stationnement en créneau, planter une bande végétalisée (arbres et arbustes).





La secteur Xaintrailles du 21^e siècle a pour enjeux de...

- sécuriser les intersections et carrefours
- supprimer les terres-pleins centraux pour maximiser la végétation et l'ombrage sur le trottoir et la piste cyclable
- penser la mutabilité des places de stationnement désimperméabilisées



0

SÉQUENCE OUEST

Ce qu'il faut savoir sur la séquence

Où et quand ? Lundi 27 novembre 2023, salle de l'Ermitage-Compostelle (10 rue Bertrand Hauret), au Bouscat

Qui ? 50 participants dont 30 riverains et 20 élus

Quoi ? Les sites étudiés par les participants ont été : barrière Saint-Médard, Cité Administrative, stade Chaban-Delmas, barrière du Médoc

Stade Chaban-Delmas



Cité Administrative



Barrière Saint-Médard



Barrière du Médoc



15 STADE CHABAN-DELMAS

L'esprit des contributions et les principes d'aménagement

Pour les participants, le secteur du stade Chaban-Delmas pourrait anticiper les changements de pratiques en privilégiant une piste cyclable en site propre et des parkings silo à l'extérieur des boulevards.

Les places de stationnement seraient alors des espaces à végétaliser pour créer un "effet canopée", ombrageant ce lieu. Pour faciliter les mobilités piétonnes, des plateaux confortables et colorés sont à imaginer.

La proposition privilégiée

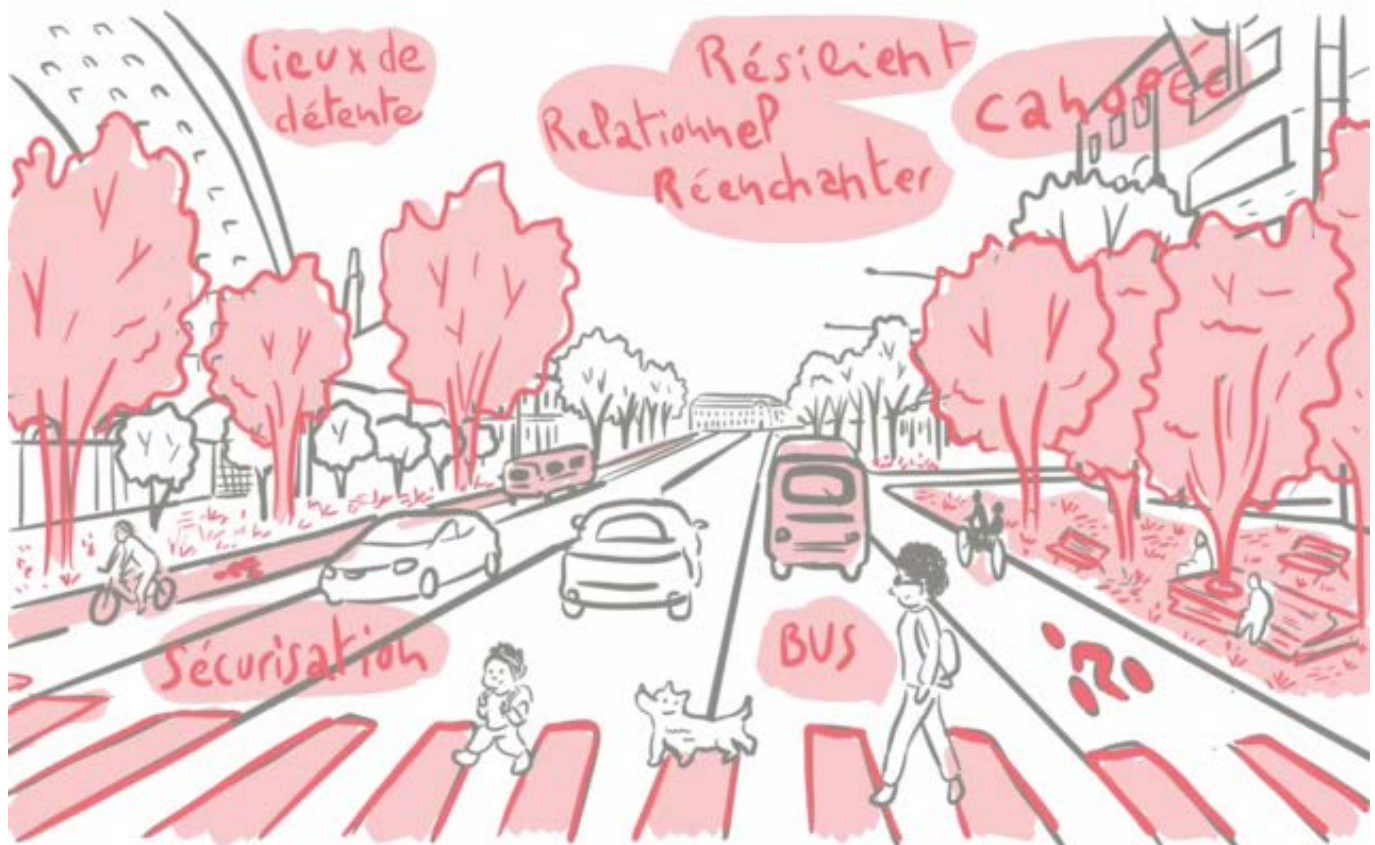
Pour ce secteur des boulevards du stade Chaban-Delmas, les participants pensent à conserver un trottoir agréable pour les piétons, une voie de vélos en site propre unilatérale, des espaces de stationnement ou de végétalisation, une voie de bus et une voie de voitures. Ils imaginent des traversées piétonnes sécurisantes et des aménagements favorisant le ralentissement.





Le secteur Chaban-Delmas du 21^e siècle a pour enjeux de...

- traiter les abords des boulevards pour créer une canopée
- sécuriser les mobilités actives par des plateaux
- faire place à la couleur sur les boulevards



16 CITÉ ADMINISTRATIVE

L'esprit des contributions et les principes d'aménagement

Les participants sont partis d'un premier constat : l'emprise du stationnement de la Cité Administrative est surdimensionnée par rapport à l'usage réel. Véritable îlot de chaleur urbain, il est essentiel de végétaliser massivement, créant une zone de repli agréable et accessible aux usagers et riverains.

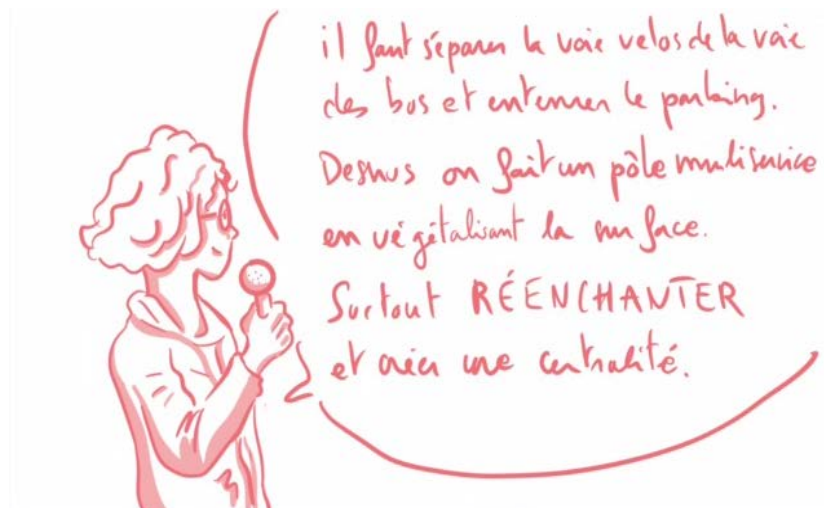
Redimensionner le stationnement permettra aussi de proposer un pôle multiservice (covoiturage, autopartage, stationnements vélos, etc.) encourageant les mobilités douces.

La réversibilité possible de l'esplanade de la Cité Administrative a été proposée offrant des usages temporaires en journée et en soirée et créant une place pour les usagers comme les travailleurs.

La proposition privilégiée

Un consensus a été trouvé pour l'organisation des mobilités : trottoir, bande cyclable, voie de voitures et voie de bus centrale. Le stationnement sur les boulevards serait alors diminué et proposé sur le stationnement de la Cité Administrative pour les riverains.





La cité administrative du 21^e siècle a pour enjeux de...

- transformer le parking pour offrir une centralité végétale proche des boulevards et un pôle multimodal
- supprimer le stationnement sur les boulevards, en permettant un report, pour aménager une bande cyclable
- créer une centralité pour les boulevards et les quartiers



17 BARRIÈRE DU MÉDOC

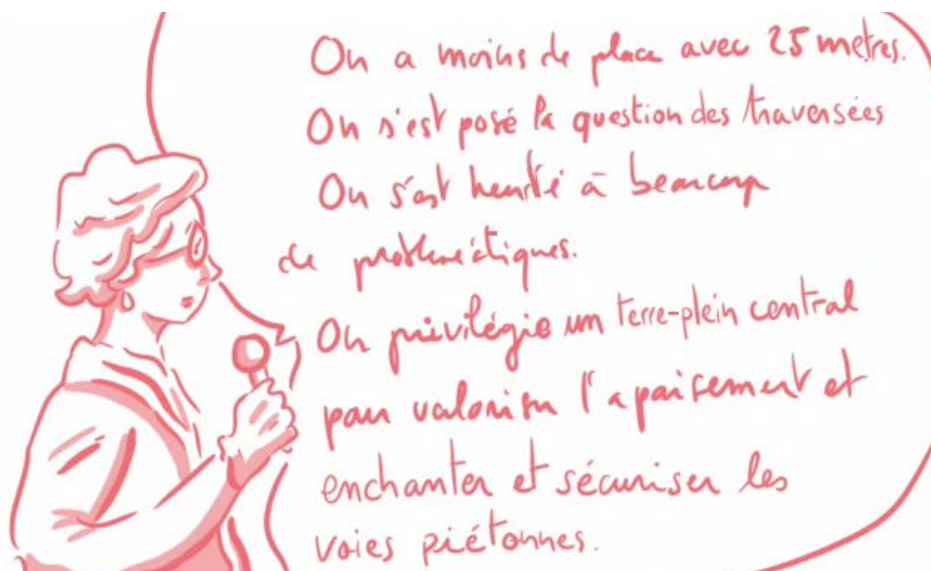
L'esprit des contributions et les principes d'aménagement

La barrière du Médoc, espace contraint et dynamique, révèle des problématiques liées aux traversées piétonnes et leur sécurisation. L'apaisement alors généré permettrait une redynamisation des commerces conférant une atmosphère de barrière "de quartier". Les participants ont imaginé une barrière résiliente aux trottoirs végétalisés.

La proposition privilégiée

Les participants ont suggéré de conserver les trottoirs et de les élargir, d'offrir une piste cyclable unilatérale, une voie voiture (2x1 voie) et une voie de bus au centre.





La barrière du Médoc du 21^e siècle a pour enjeux de...

- apaiser les boulevards
- redonner la place aux commerces pour réinventer la barrière
- proposer un bus en voie centrale



18 BARRIÈRE SAINT-MÉDARD

L'esprit des contributions et les principes d'aménagement

La barrière Saint-Médard étant étroite, maintenir une voie bus-vélo semble être nécessaire.

Les participants ont imaginé des aménagements ponctuels, des lieux de pause végétalisés sur des espaces résiduels conférant une dimension apaisée sur ce secteur des boulevards.

La proposition privilégiée

Les participants imaginent sur la barrière Saint-Médard un trottoir confortable pour les piétons, un couloir bus-vélo et enfin une voie de voitures.





La barrière Saint-Médard du 21^e siècle a pour enjeux de...

- végétaliser et rendre conviviaux les boulevards
- créer des espaces "cocons" ponctuant les boulevards



FOCUS

EXPÉRIMENTATION SUR LE SECTEUR DE LA CHARTREUSE

« Au-delà des boulevards »

Une première expérimentation menée entre septembre et novembre 2023 sur le boulevard Antoine Gautier a permis de tester de premiers aménagements et installations artistiques sur le boulevard. La remise en pleine terre des espaces de stationnement, le marquage de la piste cyclable, l'installation d'un belvédère éphémère réalisé par Bruit du Frigo et une exposition artistique sur le mur du cimetière ont été l'occasion d'interroger les usagers et riverains de ce secteur.

Le site de la Chartreuse a fait l'objet d'un programme participatif expérimental en proposant des balades sensibles ainsi que des ateliers avec les enfants de l'Union Saint-Bruno. Ces balades ont permis de recueillir la perception sensible des habitants, des usagers ou des curieux en réveillant leurs sens (l'odorat, le goût, sans les pieds ou de nuit). L'analyse commune à toutes les balades révèle les enjeux de réduction de la place de la voiture, de la pollution et du bruit afin d'apaiser les boulevards.

Les participants ont pu s'exprimer librement sur les ambiances et usages souhaités pour le devenir des boulevards. Ils ont pu questionner la pollution lumineuse, les bruits, les essences, la place des commerces, l'accessibilité et le partage de la chaussée.



Les balades sensibles et sensorielles des boulevards ont été plébiscitées par les citoyens car elles ont permis une (re)découverte de ces espaces souvent associés aux bruits et à la pollution. Les citoyens, habitants ou usagers des boulevards, ont transmis leurs idées pour les boulevards du 21^e siècle lors de ces balades.

En résumé, les principales contributions citoyennes sont de :

- > Végétaliser les boulevards par la renaturation (plantes, fleurs odorantes, haies), un parcours ombragé, désimperméabiliser des stationnements, des haies végétales protectrices.
- > Intensifier l'accessibilité pour tous les usagers par des trottoirs larges, des revêtements praticables, des lampadaires adaptés aux usagers (éclairant le trottoir et non pas le ciel), l'ouverture du cimetière aux circulations piétonnes et cyclables sur les artères principales, l'accessibilité pendant et après le temps du chantier.
- > Pacifier les boulevards grâce à la réduction de la vitesse, des feux de croisement mieux adaptés au temps du piéton, penser le cimetière comme un espace de détente.
- > Créer des boulevards artistiques par des fresques murales ou des expositions dans la ville avec pour objectif de créer une ambiance créative et conviviale rompant avec l'état actuel des boulevards.

Les plus grandes joies des participants

- Prendre le temps de (re)découvrir le quartier
- Faire appel au sensible et aux sens
- Des balades originales et inédites
- Le belvédère
- Le passage de nuit comme de jour dans le cimetière

Les plus grandes déceptions des participants

- Le bruit
- Les trottoirs abîmés
- La complexité de se projeter sur le devenir des boulevards

Les plus grandes surprises des participants

- La découverte du jardin de la Béchade, des grandes allées arborées et du patrimoine du cimetière
- La volonté d'impliquer autant les citoyens et rechercher leurs avis
- Le mauvais état des trottoirs et la pollution lumineuse nocturne







Suivi du projet

Direction Territoire d'avenir territoire en coopération
Bordeaux Métropole

Écologie Urbaine & Citoyenne

Directrice : Chloé Michel

Crédits photo

Charlotte Barbier
Christophe Goussard
Bruit du Frigo
Écologie Urbaine & Citoyenne
Google Maps

Carte

a'urba

Dessins

Écologie Urbaine & Citoyenne
Mélina Gaboreau, Marie Mortel, François Péron.

Conception graphique maquette

Bordeaux Métropole / Réalisation :
Bang-design pour la Direction
de la communication de Bordeaux Métropole

