

Appui à la concertation pour le projet de liaison douce entre le plateau et la plaine de Bouliac

> Forum Public du 2 Septembre 2023

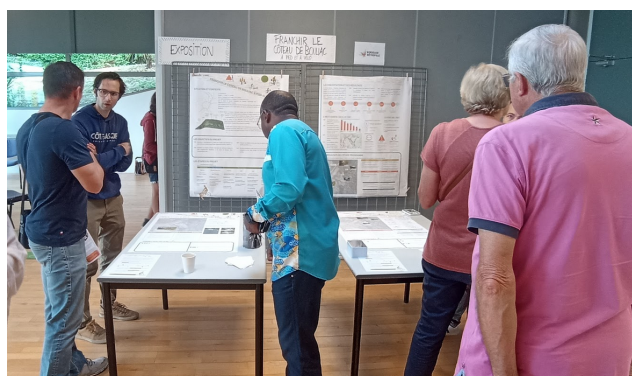
Contexte

Au regard du contexte national et de la politique métropolitaine en faveur des mobilités actives, la ville de Bouliac et Bordeaux Métropole ont souhaité mener une **réflexion en concertation avec la population bouliacaise autour de la création d'une liaison douce entre la plaine (route de Latresne) et le plateau (centre-ville) de Bouliac**.

La commune de Bouliac se trouve en grande partie à l'extérieur de la rocade bordelaise et de la RD113, voie rapide entre Bordeaux et Latresne. Ces infrastructures ainsi que le coteau de Bouliac constituent une barrière physique importante aux modes de déplacements doux. De plus, les contraintes d'emprise et de soutènement sur la côte de Bouliac imposent des études complexes et des aménagements conséquents.

C'est dans la perspective de **permettre aux usagers cyclistes et piétons de franchir ces barrières physiques que ce projet a vu le jour**. Les objectifs sont aussi de relier Bouliac ainsi que les communes du Sud-Est vers la Garonne et vers l'agglomération Bordelaise, de favoriser les mobilités actives sur cet itinéraire et de démocratiser l'usage des Vélos à Assistance Électrique (VAE).

La démarche de concertation s'est organisée autour de **plusieurs temps de rencontre avec la population de Bouliac** et a été initiée par une série d'entretiens, un questionnaire diffusé largement, une balade participative et une réunion publique participative. Le forum des associations du 2 Septembre était l'occasion de restituer tout ce travail (éléments de projet et résultat de concertation) et de demander aux citoyens de hiérarchiser leurs préférences sur les hypothèses programmatiques. L'objectif était de profiter de la fréquentation du Forum des Associations pour élargir le public concerté et s'adresser à des personnes n'ayant pas forcément contribué à la concertation jusqu'à présent.



Objectifs du Forum Public

> Présenter les éléments de projet connus et pistes programmatiques

Une exposition a permis de présenter le contexte, les objectifs et les grandes orientations du projet afin à un large public.

> Présenter la démarche de concertation menée et ses résultats

Cette exposition présentait également la démarche de concertation mise en œuvre et ses résultats de manière synthétique.

> Hiérarchiser par les citoyens les pistes programmatiques pour apporter une aide à la décision



Un espace de votation a permis aux participants de s'exprimer sur leur hypothèse programmatique préférée et les différentes propositions (options d'itinéraire ou références d'aménagement).

Résultats et synthèse des contributions

> Synthèse des votes

Au total, 44 votes ont été répartis entre les deux itinéraires. La votation s'est faite en deux temps :

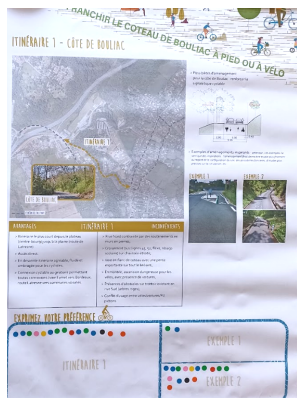
1. Les participants devaient choisir entre l'itinéraire 1 et 2
2. Les participants pouvaient s'exprimer entre les deux exemples et entre les deux options bien qu'ils n'aient pas voté pour l'itinéraire concerné en premier lieu.

ITINÉRAIRE 1 - CÔTE DE BOULIAC		ITINÉRAIRE 2 - CHEMIN DE CRABOT	
15		29	
EXEMPLE 1	EXEMPLE 2	OPTION 1 - CHEMIN DE LA PATTE	OPTION 2 - ROUTE BLEUE
			
2	15	6	22

C'est l'itinéraire 2 - Chemin de Crabot qui a reçu le plus de voix (66% des votes). Au sein de l'itinéraire 2, l'option 2 a eu le plus de succès avec 79% des votes répartis entre l'option 1 et 2. La côte de Bouliac a reçu 44% des votes et c'est l'exemple d'aménagement n°2 qui est préféré par les participants (88% des votes).

Quelques contributions écrites apportent des détails sur les votes :

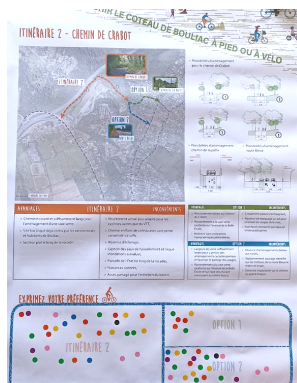
> Itinéraire 1 - Côte de Bouliac



La côte de Bouliac est jugée comme un itinéraire incontournable par les participants : *“Mais, la côte de Bouliac sera empruntée quoiqu'il arrive, non ?”*. *“Il faut réaliser les deux mais la Côte de Bouliac est prioritaire”*. En comparaison avec l'itinéraire 2, elle est aussi plus sécurisante du point de vue de l'éclairage. En revanche, au regard de sa morphologie et des contraintes présentées, il est difficile de se projeter dans le ré-aménagement de cette voie, d'autant que *“ce serait horrible pour les voitures”*. Il ne faudrait pas non plus la ré-aménager au détriment de la végétation en place : *“elle est tellement jolie cette côte, il ne faut pas y enlever d'arbres”*.

Une proposition est tout de même faite en faveur de l'aménagement du trottoir qui permettrait au cycliste de monter plus facilement et de manière plus sécurisée.

> Itinéraire 2 - Chemin de Crabot



Contrairement à l'itinéraire 1 qui est *“trop proche des voitures”*, l'itinéraire par le chemin de Crabot permet d'avoir un aménagement en site propre. Même si cet itinéraire est *“bruyant et pollué”* à cause de sa proximité avec la rocade, il nécessite aussi *“moins d'investissement et de travaux”* et est donc plus sobre pour les collectivités ; c'est donc *“l'option la plus champêtre”* qui est privilégiée.

Sa connexion avec les voies alentour doit en revanche être affinée : en bas, *“il faudrait raccorder le chemin de Crabot à la voie Eymet”* d'une part, mais aussi considérer sa connexion *“à Malus, déjà aménagé, plutôt que de refaire des travaux supplémentaire Avenue de la Belle Étoile”*.

Quant aux deux options proposées, l'option 2 par la route bleue *“permet de rejoindre le centre plus facilement”*. Pour le chemin de la Patte (option 1), il y a *“une problématique sur la dernière partie : il faut privilégier le stationnement résident sur 150 mètres”*.