

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

Réunion publique
de clôture de la concertation

2 décembre 2024 - La Grande Poste, Bordeaux

TRANSFORMER

IMAGINER

INNOVER

APAISER

bordeaux-metropole.fr



Ville de
BORDEAUX



Cenon
une nature, des cultures

VILLE
DE
FLOIRAC

Talence



Sommaire

Contexte et objectifs	3
Accueil et introduction	3
Présentation du bilan de la concertation	8
Présentation de la suite du programme “Inventons les boulevards du 21ème siècle”	14
Temps d'échange	21
Contributions écrites	35
Synthèse	37

Contexte et objectifs

Après **5 ans de concertation**, d'abord sur le diagnostic des usages des Boulevards et Barrières (2019-2022), puis sur le programme **Inventons les boulevards du 21^e siècle** (2023-2024), Bordeaux Métropole a souhaité clôturer la concertation par une réunion publique rassemblant la rive gauche et la rive droite.

Cette réunion publique s'est tenue le 2 décembre 2024 et poursuivait plusieurs objectifs :

- > **Rappeler le cadre du programme Inventons les Boulevards du 21^e siècle** de manière à revenir sur le contexte de la concertation et les grandes étapes qui ont rythmé le programme.
- > **Restituer les principales contributions issues de la concertation depuis 2019**, en partie grâce à l'animation des **Créants**, compagnie de théâtre d'improvisation.
- > **Donner de la visibilité sur la suite du programme et l'intégration des contributions citoyennes et partenariales** : présentation du plan de référence, information sur la suite du programme, des prochains projets et sites d'interventions, ainsi que des modalités de concertation.
- > **Échanger avec la salle**, pour recueillir les réactions et avis suite à l'écoute du bilan de la concertation.
- > **Clôturer par un temps convivial animé par les Créants**, avec la possibilité de poursuivre les échanges informels dans un cadre convivial, autour d'un verre de l'amitié.

Enfin, les dessins des boulevards du 21^e siècle réalisés par les enfants et les photographies de l'aménagement expérimental "Au-delà des boulevards" ont été exposés dans la salle, pour rappeler des moments forts de ces cinq dernières années et permettre de rendre compte de ce qui a été fait et proposé.



La compagnie Les Créants en pleine improvisation sur scène ©C. Barbier

Accueil et introduction



©C. Barbier

Ouverture de la réunion par Chloé Michel, Directrice d'Écologie Urbaine & Citoyenne, chargée de la concertation depuis 2021

Bonsoir à tous et à toutes. Merci à vous d'être venus ce soir pour cette réunion publique de clôture de concertation du programme "Inventons les boulevards du 21^e siècle".

Je suis Chloé Michel, de l'agence Ecologie Urbaine et Citoyenne, et j'accompagne Bordeaux Métropole pour mener cette concertation, depuis trois ans maintenant. Je vais animer les échanges de la soirée, elle réserve quelques surprises. Voici le programme.

Cette soirée est composée de trois grandes parties :

- La première est consacrée à la **restitution du bilan de la concertation**. Pour ça, nous nous sommes entourés de la compagnie de théâtre Les Créants, ils étaient présents également lors de la précédente réunion publique en 2023 au Grand Parc. Ils vont présenter ce bilan sous forme d'improvisation, et donc le résultat de ces cinq années de concertation.
- La seconde partie sera dédiée à la **présentation de la suite de ce programme**, notamment les premiers projets en cours, et ceux à venir que Bordeaux Métropole vous présentera.

- Enfin, il y aura un **temps d'échange** assez important pour que vous puissiez poser des questions aux intervenants et faire part de vos remarques.

Avant de laisser le mot d'accueil à Andréa Kiss, je vous fais part de quelques informations : une exposition a été affichée sur le côté de la salle, notamment les dessins réalisés par les enfants et plus grands enfants parfois, dans le cadre de la concertation. Ils ont pu illustrer leurs boulevards idéaux du 21^e siècle. Il y a aussi une exposition photographique de l'installation "Au-delà des boulevards" avec le belvédère et les aménagements qui l'accompagnent qui ont été installés l'année dernière aux abords du cimetière de la Chartreuse.

Egalement, sur vos chaises, des fiches questions ont été disposées, pour que vous notiez vos remarques et/ou questions.

Aussi, Paola Orozco-Souël, qui est garante de la concertation nommée par la Commission Nationale du Débat Public, est présente, n'hésitez pas à la solliciter dans la soirée.

Introduction par Andréa Kiss, Vice-présidente de Bordeaux Métropole en charge de l'aménagement urbain et naturel, du foncier urbain opérationnel, et Maire du Haillan

Bonsoir à toutes et à tous. Nous sommes ravis de vous accueillir pour ce moment important. **Nous tournons ce soir symboliquement une première page dans ce grand projet des boulevards.**

Même si c'est la réunion de clôture de la partie concertation, **vous avez encore quelques jours pour vous exprimer, jusqu'au 11 décembre prochain.** Néanmoins, nous souhaitions marquer ce moment car il nous semble important de faire un pas de côté et de regarder en arrière.



©C. Barbier

La concertation qui a eu lieu est proportionnelle à l'ampleur du projet, nous avons rarement eu sur la métropole des projets d'une telle ampleur. On compare souvent d'ailleurs le projet des boulevards à celui du réaménagement des quais, à une autre époque. C'est vrai que lorsqu'on se rend compte que ce boulevard c'est **19 km, 6 communes, 15 % de la population métropolitaine** (qui y habite, y travaille ou y étudie) on réalise les proportions et l'ampleur du projet. Il fallait donc que la concertation soit à la hauteur.

C'est un vrai projet d'espace public, qui changera - à terme - clairement le visage de la métropole. Il fallait donc prendre le temps de la concertation, parce que nous avions beaucoup de choses à dire, à se dire, sur ce projet et il fallait pouvoir l'exprimer. Malgré les contraintes financières, l'ambition de Bordeaux Métropole reste intacte pour autant, même si cela risque de devenir plus difficile financièrement. Nous avons toujours l'ambition de transformer vraiment très profondément ces boulevards : cela prendra le temps qu'il faudra, mais clairement l'envie est là de la part des élus et - je le crois aussi - de la part des habitants. Nous avons beaucoup produit pendant cette phase de concertation : **les cahiers de contributions ou le plan de références** que nous avons fait avec vous, petit à petit. Aujourd'hui, ils vont nous donner une feuille de route que nous allons dérouler pour les années suivantes.

Je tenais à vous remercier tous et toutes de vos contributions, que vous soyez professionnels, que vous soyez habitants de la métropole, et qui avez eu envie de vous exprimer. Je voulais aussi remercier tout un tas de personnes qui travaillent dans l'ombre,

pour pouvoir organiser ces concertations, compiler ces données, qui ont été très riches : l'équipe d'Écologie Urbaine & Citoyenne, Paola Orozco-Souël et son binôme absent aujourd'hui Walter Acchiardi garants de concertation, toutes les équipes de la métropole et plus spécifiquement la mission qui travaille sur les boulevards, mais aussi les collègues de la mobilité, qui nous ont beaucoup aidé sur ce premier travail réalisé.

Nous comptons vraiment sur vous pour **continuer à construire collectivement ce projet, parce qu'il doit se faire aussi avec les habitants**, avec ceux qui vivent et qui pratiquent les boulevards au quotidien.

Je voudrais terminer en disant que nous avons beaucoup de matières premières très riches, et que cela nous oblige à faire **un projet ambitieux**. Nous avons vu des choses peut-être beaucoup plus révolutionnaires que ce que nous avions imaginé quand nous avons assisté aux ateliers, et **nous devons continuer à porter collectivement cette ambition**.

Présentation du bilan de la concertation

Chloé Michel

Nous allons maintenant démarrer la **présentation du bilan de la concertation**.

Avant de laisser les Créants vous donner leur interprétation des résultats de la concertation, je vais revenir sur quelques chiffres et données symbolisant cette concertation hors norme comme l'a dit Andréa Kiss. C'est une **concertation qui a débuté en 2019**, il y a cinq ans déjà, et c'était une concertation "XXL". Je vais vous donner quelques chiffres :

- En cinq ans, nous avons recueilli **plus de 4000 contributions**.
- Si nous remontons cinq ans en arrière, vous étiez 400 à être présents lors de la réunion publique d'ouverture.
- Des **enquêtes ont été menées** entre 2019 et 2021, avec l'agence d'urbanisme l'Aurba mais aussi des **micro-trottoirs** auprès des collégiens, des lycéens, des étudiants, qui sont sur les boulevards, ou encore la **distribution de cartes postales** auprès des automobilistes. Toutes ces enquêtes ont permis de dialoguer avec **2500 participants**.
- Lors de la première étape de la concertation, des **balades urbaines et ateliers de proximité** ont réuni 250 participants pour partager le diagnostic.
- Un **comité de la concertation** a été constitué, il comprenait 30 membres actifs, qui se sont réunis plus de 8 fois pour rédiger un cahier de préconisations citoyennes en 2022.



©C. Barbier

Depuis 2023, c'est le programme "Inventons les boulevards du 21^e siècle" qui a démarré, avec cette première réunion publique au Grand Parc qui a rassemblé 100 personnes. Il y a eu également l'installation "Au-delà des boulevards", avec le belvédère conçu et construit par Bruit du Frigo, des ateliers, des balades sensibles, un questionnaire qui a été diffusé.

Il a eu aussi des **rencontres et ateliers avec des enfants de l'Union Saint-Bruno**, et des visites de chantier qui ont permis de recueillir plus de 400 contributions. Ensuite, **7 réunions publiques se sont déroulées, avec un travail sur maquettes**, dans chaque commune concernée, notamment sur la rive droite, puisque les communes de la rive droite ont été intégrées au périmètre du projet à partir de 2022. Ces 7 réunions publiques ont réuni plus de 240 participants.

Enfin, l'**inauguration du pont Simone-Veil** en juillet dernier a clôturé ces temps de rencontre, avec cette jonction qui permettait de relier les deux rives et aussi de boucler cette boucle de 19 kilomètres. À ce moment, nous étions présents pour diffuser un questionnaire qui a recueilli une centaine de réponses.

Enfin, la **plateforme participative en ligne de Bordeaux Métropole** est restée active durant ces 5 ans, et comptabilise **plus de 400 participants avec 450 avis**, et presque 400 réactions.



©C. Barbier

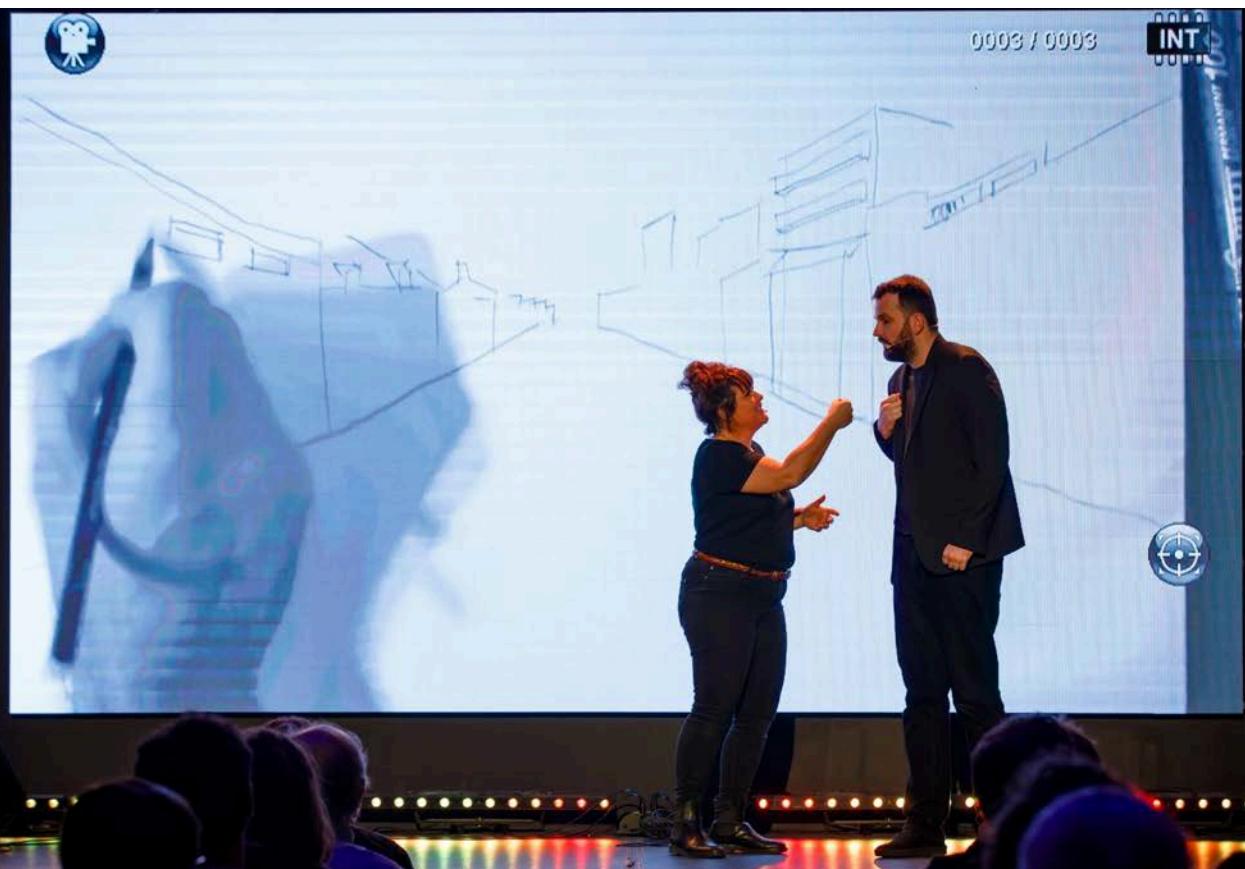
Derrière ces chiffres, ce sont beaucoup de rencontres, de dialogues, de partages d'idées, parfois aussi des désaccords et de l'émotion, mais toujours dans **une volonté partagée de faire progresser le projet, d'améliorer le cadre de vie et les modes de vie**.

Nous avons souhaité vous proposer des **méthodes originales pour vous donner envie de participer**, en témoignent les maquettes, les tampons, les cartes postales, le belvédère, la facilitation graphique, ou les dessins.

Finalement, cette concertation est éminemment artistique, et vous le verrez c'est aussi une attente forte pour l'identité future des boulevards. Cet art que nous avons amené dans la concertation, peut-être qu'il vous a permis de le transformer en propositions.

Tout de suite, pour continuer dans la dimension artistique, je vais laisser la place à la compagnie des Créants, qui vont improviser différentes scènettes pour vous transmettre les grands enseignements de cette concertation, et je reviendrai ensuite pour vous détailler le contenu du futur bilan de la concertation.

Intervention des Créants (musique, illustration en direct, théâtre)

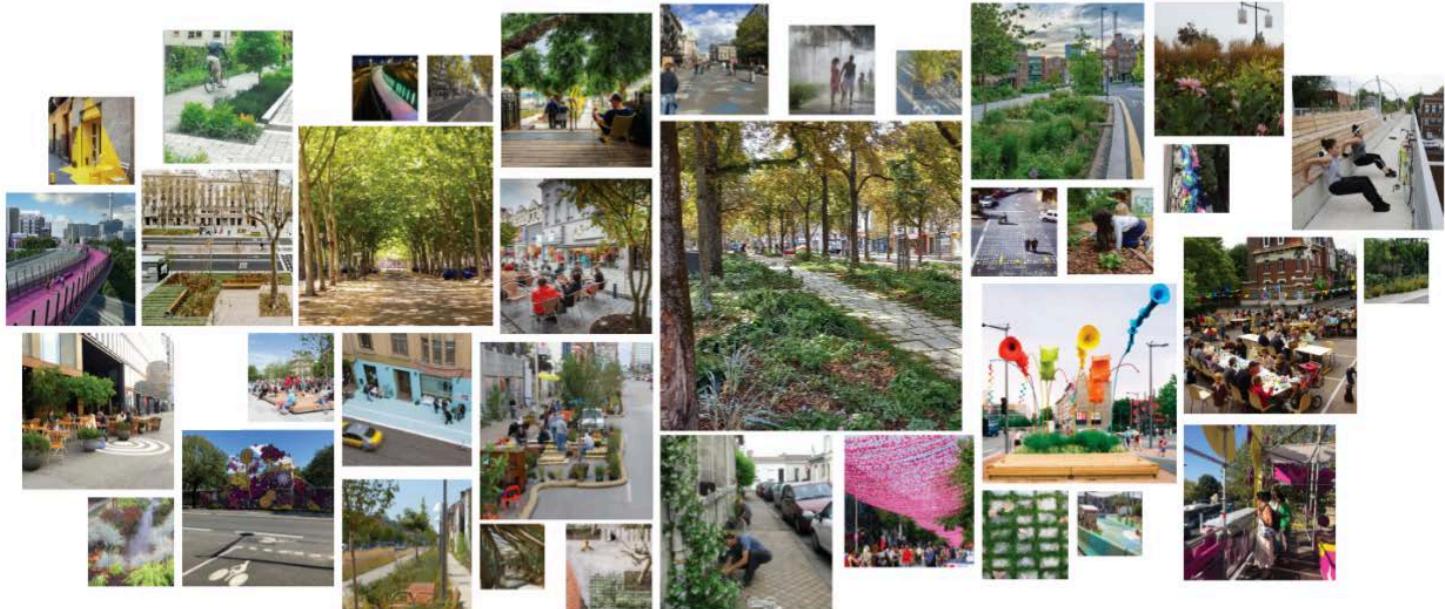


©C. Barbier

Chloé Michel

Merci beaucoup aux Créants pour ces très belles interprétations qui traduisent bien la teneur des contributions du bilan de la concertation. C'est toujours un plaisir de travailler avec vous, puisque vous avez pu amorcer ce que je vais vous dire maintenant de manière plus classique et institutionnelle.

LES FUTURS BOULEVARDS ?



Je vais revenir sur les enseignements de ces contributions **sur la base des images ci-dessus** : elles sont celles que les participants ont le plus plébiscité lors des ateliers dans les communes, pour traduire leurs envies sur les usages et les ambiances des boulevards du 21^e siècle. Plus l'image est grande, plus elle a été choisie souvent lors des ateliers.

Maintenant, nous allons continuer à nous projeter : imaginez un espace urbain qui respire, qui vit, qui se transforme. C'est exactement l'esprit des contributions citoyennes que l'on a recueillies lors de cette concertation. Les citoyens ont souhaité réinventer cet axe historique, en passant d'un périphérique routier à un véritable poumon de vie urbaine.

> La mobilité

La première grande mutation concerne les mobilités. Fini le règne de l'automobile, les habitants ont clairement exprimé leur vision : **des boulevards apaisés**, où le vélo, la marche et les transports en commun deviennent prioritaires. Evidemment, **la voiture n'est pas absente non plus**, elle reste et continue de circuler.

Concrètement cela se traduit par des **pistes cyclables sécurisées**, séparées physiquement de la circulation, mais aussi des **trottoirs élargis**, des **traversées piétonnes colorées et généreuses**, un **couloir de bus express** qui garantira une circulation rapide et efficace.

L'objectif : **réduire le nombre de voitures en facilitant les déplacements de chacun**. Pour vous citer un exemple parlant, certains groupes de

Baurière
St Genès

Si on veut faire plus de vélos sur les boulevards, il va falloir créer une voie dédiée. Aujourd'hui c'est dangereux!



participants ont même imaginé des portions en sens unique, pour libérer de l'espace pour de nouvelles activités. C'est ainsi que nous réinventons la mobilité urbaine ; Madame Andréa Kiss le disait en introduction, certaines contributions ont en effet permis de pousser un peu les murs et de faire un pas de côté.

> Adaptation au changement climatique

Le deuxième grand chantier consiste à faire des boulevards un **rempart contre le réchauffement climatique**. Les citoyens ont été formels : ils veulent de la végétation et beaucoup.

Imaginez une **promenade dense en végétation**, avec des arbres mais aussi des strates végétales plus basses, des plantes locales et résistantes. L'objectif n'est pas simplement esthétique, mais aussi stratégique : **créer des îlots de fraîcheur**, désimperméabiliser les sols, **favoriser la biodiversité**.

Les participants ont même proposé de faire déborder cette végétation au-delà des boulevards pour **créer une véritable ceinture verte qui reliera les quartiers** et les connecterait. C'est ce concept qui transformerait ce simple aménagement en **projet écologique ambitieux**.

> Un espace de vie social

Les boulevards seraient aussi un espace de vie sociale. Pas seulement un espace de transit ou un poumon vert, ils deviennent un **lieu de rencontre, de vie et d'inclusion**. Les barrières autrefois perçues comme des frontières seraient réanimées : des commerces, des terrasses, des espaces artistiques viendront ponctuer ce parcours. **L'art sera même invité à réenchanter ces lieux** avec des installations, des fresques, des moments éphémères de créations.



L'accessibilité sera au cœur du projet : des trottoirs adaptés aux personnes à mobilité réduite, des temps de traversées allongés, une signalétique pensée pour tous.

L'objectif : faire des boulevards un espace où chacun, quel que soit son âge ou sa condition, peut **se sentir accueilli ou en sécurité**.



En conclusion, ce projet dépasse largement un simple aménagement urbain. **C'est presque un projet de société, une vision collective d'une métropole plus calme, plus verte, plus humaine**. C'est aussi un espace de compromis où tout ne sera pas possible soit par manque de place, soit par faisabilité technique, soit selon les coûts des propositions, mais la philosophie à donner au projet est bien claire : **les boulevards seront une couture entre les quartiers**, un récit vivant qu'il faut continuer à écrire ensemble, pas à pas, année après année, **pour une métropole en mouvement, qui respire et qui innove**.

Je vous propose maintenant de passer à notre second temps. Pour cela, Jean-Yves Meunier et Sylvain Schoonbaert vont me rejoindre pour présenter le plan de références et vous parler de la suite du programme.

Présentation de la suite du programme “Inventons les boulevards du 21ème siècle”

Sylvain Schoonbaert, direction de l'urbanisme de Bordeaux Métropole

Bonsoir à tous et à toutes. Comme cela a déjà été évoqué, nous sommes passés depuis 2023 de la concertation sur les boulevards et les barrières, à un programme que nous avons appelé “Inventons les boulevards du 21^e siècle”.

À l'entrée, vous avez dû voir un document assez imposant, qui est **le plan de références**. Vous pouvez également le trouver sur le site de la participation de Bordeaux Métropole.

LE PLAN DE RÉFÉRENCES

Le plan de références est un document synthétique qui reflète la stratégie et les objectifs du programme à horizon 2034. Ce document socle a pour principaux objectifs :

- de révéler à l'appui d'une sélection de cartes les qualités de ce territoire, ses ambiances, ses nuances,
- de structurer et préciser la vision d'ensemble du programme et ses modalités d'action,
- de poser un cadre fixant les conditions de déploiement et de réussite du programme avec des orientations, des grands principes d'action, des invariants,
- de construire des projets en articulation avec les grandes politiques publiques métropolitaines,
- de mener une véritable conduite du changement.



©C. Barbier

C'est un **document cadre qui va nous servir de socle pour la suite**, qui sera détaillée par Jean-Yves Meunier.

Je vais vous présenter le travail qui a été fait sur le séquençage technique de ces boulevards, aussi bien en rive droite qu'en rive gauche. Vous le savez, c'est une boucle de 19 km, et nous n'imaginons donc pas tout faire en même temps ni d'un seul coup. Nous sommes aussi sur **une boucle qui a des caractères différents en fonction des quartiers qu'elle traverse** : les boulevards en rive droite ne sont pas les boulevards en rive gauche, le boulevard Jean-Jacques Bosc n'est pas le boulevard du Président Wilson, etc.

Ce sont des ambiances, des quartiers et certainement des problématiques différentes qui nous ont conduits à découper **cinq grandes séquences de projet**, représentées par des nuances de couleur.

Ensuite, à l'intérieur même de ces séquences, il faut re-diviser en “**sous-séquences**”, et surtout choisir - en dialogue avec vous durant les réunions de concertation et avec les élus - **des sections qui seraient prioritaires**.

Ce plan de références est un document de synthèse mais je n'ai pas le temps de vous le présenter en totalité. J'aimerais vous dire qu'il a été réalisé avec nos partenaires de l'agence d'urbanisme présents ce soir, et que ces intentions sont (à partir de cette sélection de cartes principalement) :

- de **révéler les qualités de ces territoires traversés** par les boulevards, leurs ambiances, leurs nuances,
- de **structurer une vision d'ensemble du programme** et de ses modalités d'action,
- de **poser un cadre** qui fixera les conditions de déploiement et de réussite du programme, avec des orientations, des principes d'actions, des invariants,
- de **construire des projets en articulation avec les grandes politiques publiques** métropolitaines et avec certains projets déjà en cours sur les territoires des boulevards.

Ce plan va servir de socle aux futures études qui vont être menées sur les boulevards, aussi bien en assistance à maîtrise d'ouvrage qu'en consultation de maîtrise d'œuvre sur les portions que je vous ai indiquées précédemment.

Il s'appuie sur **cinq piliers** qui sont les cinq “R” :

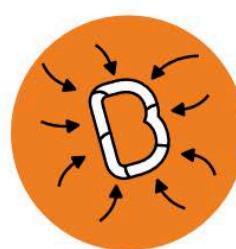
- le premier qui est “**Remarquable**” : on considère que dans ce projet il faut mettre en valeur le paysage et pas seulement l'architecture des boulevards. Le paysage c'est de l'espace public, qui est un espace remarquable.
- des boulevards “**Résilients**” : c'est l'idée que nous avons évoquée de rempart écologique, c'est-à-dire de faire de ces boulevards un espace démonstrateur de résilience.
- un espace “**Redynamisé**” : retravailler la distribution des flux, des modes de circulation, mais aussi redynamiser certainement le commerce, les activités, l'artisanat, l'emploi (même s'il y en a déjà beaucoup sur les boulevards).
- un espace “**Réenchanté**” : c'est l'idée qui est beaucoup ressortie de la concertation, c'est-à-dire qu'il faut faire rêver avec ce projet et donc peut-être inviter à des expositions, des manifestations, des expériences pour donner envie et faire rêver sur ce projet.
- un espace “**Relationnel**”, car il nous a paru qu'il y avait encore beaucoup de lien à créer, aussi bien entre les espaces qu'entre les personnes qui fréquentent, habitent ou travaillent sur les boulevards.



Patrimoine & paysage
(beauté, esthétique) :
espace **REMARQUABLE**



Résilience & soin
(care, transition) :
espace **RÉSILENT**



Vitalité & intensité
(serviciel, flux) :
espace **REDYNAMISÉ**



Désir & expérience
(test, projection) :
espace **RÉENCHANTÉ**



Liens & liaisons
(rencontre, traversée) :
espace **RELATIONNEL**

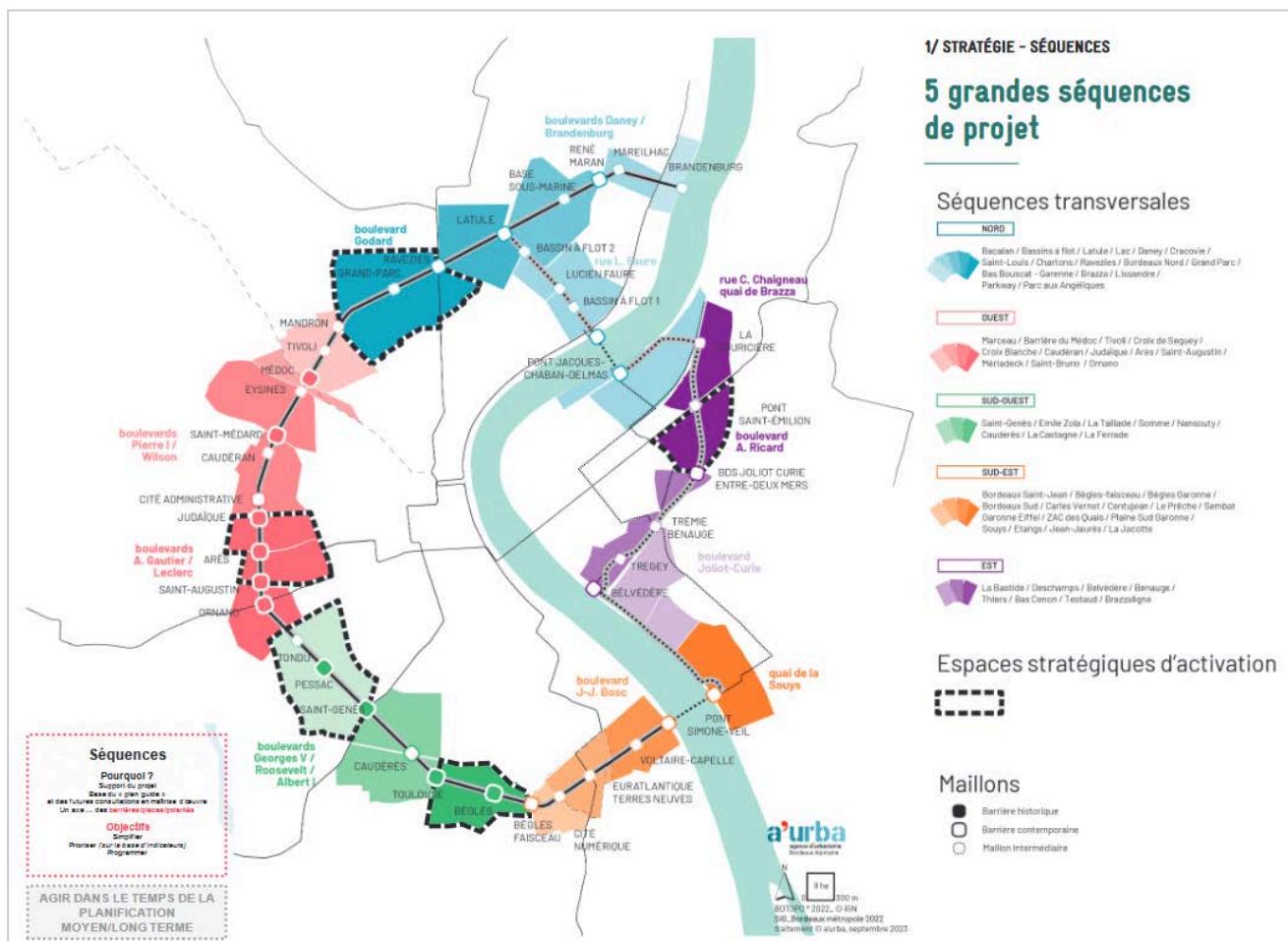
Concernant la temporalité du projet, il y a une **échéance à peu près à 2032**, même si on peut poursuivre ensuite. Mais en tous cas, nous allons passer à présent à une phase de test, de stabilisation du programme, et bien sûr à une phase de travaux : **expérimentaux ou définitifs**.

Je vais laisser la parole à Jean-Yves Meunier concernant les travaux prévus.

Jean-Yves Meunier, Directeur de la Direction territoire d'avenir, territoire en coopération de Bordeaux Métropole

Je vais vous parler des projets ou plutôt des différentes interventions qui vont s'inscrire dans ces grands principes que Sylvain Schoonbaert vient de présenter.

Il faut retenir qu'il y a **trois niveaux d'intervention : les sites d'expérimentation, les interfaces, les séquences**.



Je vais vous présenter les **sites d'expérimentation**, ce sont là où ont lieu les premiers projets, qui ont déjà été enclenchés et qui vont se poursuivre par phases :

- Le premier que vous avez déjà pu voir est le **site de la Chartreuse**. Nous sommes sur les boulevards, en bordure du cimetière. C'est tout un réaménagement qui a été fait pendant cette première phase, il y en a encore plusieurs autres qui sont engagés. Il y a une reconquête de l'espace avec la conversion d'un certain nombre de stationnement en plantations, du mobilier urbain, et une intervention provisoire artistique déjà citée. L'important était de montrer qu'il est possible de changer d'ambiance facilement avec une intervention atypique sur ce secteur.

- La deuxième phase qui va s'engager est en phase avec le **bus express**, et concerne des réaménagements possibles des **stations de bus**. Ceci montre le réaménagement futur avec des enjeux de plantations, et le point important est cette démonstration du changement d'ambiance.



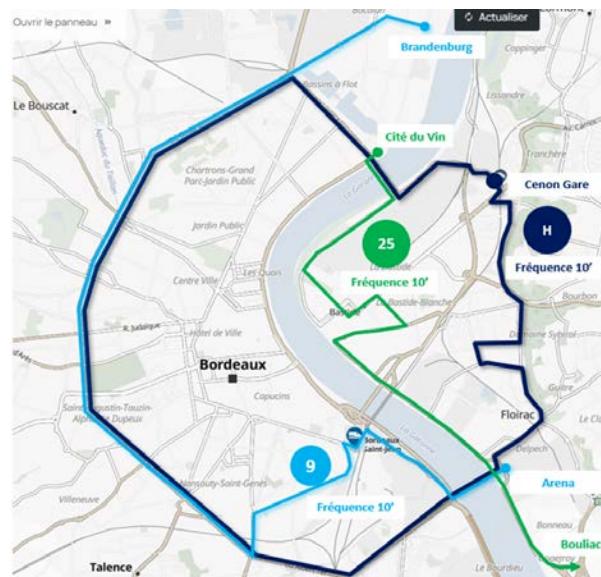
- Un autre site d'expérimentation participant des mêmes principes mais avec une stratégie un peu différente est le **site Beaulieu, à Talence**. L'enjeu n'était pas vraiment de transformer l'existant puisqu'il y a eu une démolition importante d'un bâtiment, qui ne pouvait pas être réutilisé et était squatté. Ainsi, il y a la création d'un espace public nouveau, et ce qui est important à retenir est que cet espace va être riche de plusieurs usages dans un même espace : des plantations, du stationnement, un espace vélo, un espace de services, des zones de compost. Les travaux s'engagent en 2025 et se poursuivront en 2026 pour les plantations. Finalement, le but est d'offrir des possibilités d'usages un peu différents, il est le résultat issu de la concertation organisée par la ville de Talence et faite à l'échelle du quartier.

Nous allons changer de niveau d'intervention, avec ce que l'on a appelé les **interfaces**, c'est-à-dire comment le projet des boulevards accueille et permet la réalisation d'autres projets.



L'un d'entre eux qui est clairement mis en avant c'est le **bus express**, circulaire des boulevards, avec cette **mise en service courant 2025**. Cette ligne de BEX devrait s'appeler **H**, après la ligne G.

Elle va ainsi augmenter le niveau de services sur ces boulevards, puisqu'elle interviendra en plus de la liane 9 qui sera maintenue, et continuera à desservir la gare et le site de Bacalan. Cette ligne circulaire BEX aura une fréquence de 10 minutes. **Son aménagement se fera en rive droite et rive gauche** ; en rive droite, il se fera progressivement en fonction de l'avancée des travaux d'infrastructures



On va faire une rapide présentation en rive gauche et en rive droite, avec **la mise en place de 31 arrêts**. Il y a moins d'arrêts puisque c'est le principe du bus express, avec des aménagements de quais qui sont spécifiques à cette ligne, et une réflexion systématique (comme sur la ligne G) de la définition du réaménagement possible - quand c'est le cas - des couloirs bus et des pistes cyclables.

Sur la rive droite, de la même manière, des quais réaménagés seront installés, avec un certain nombre de réflexions qui doivent encore se poursuivre.

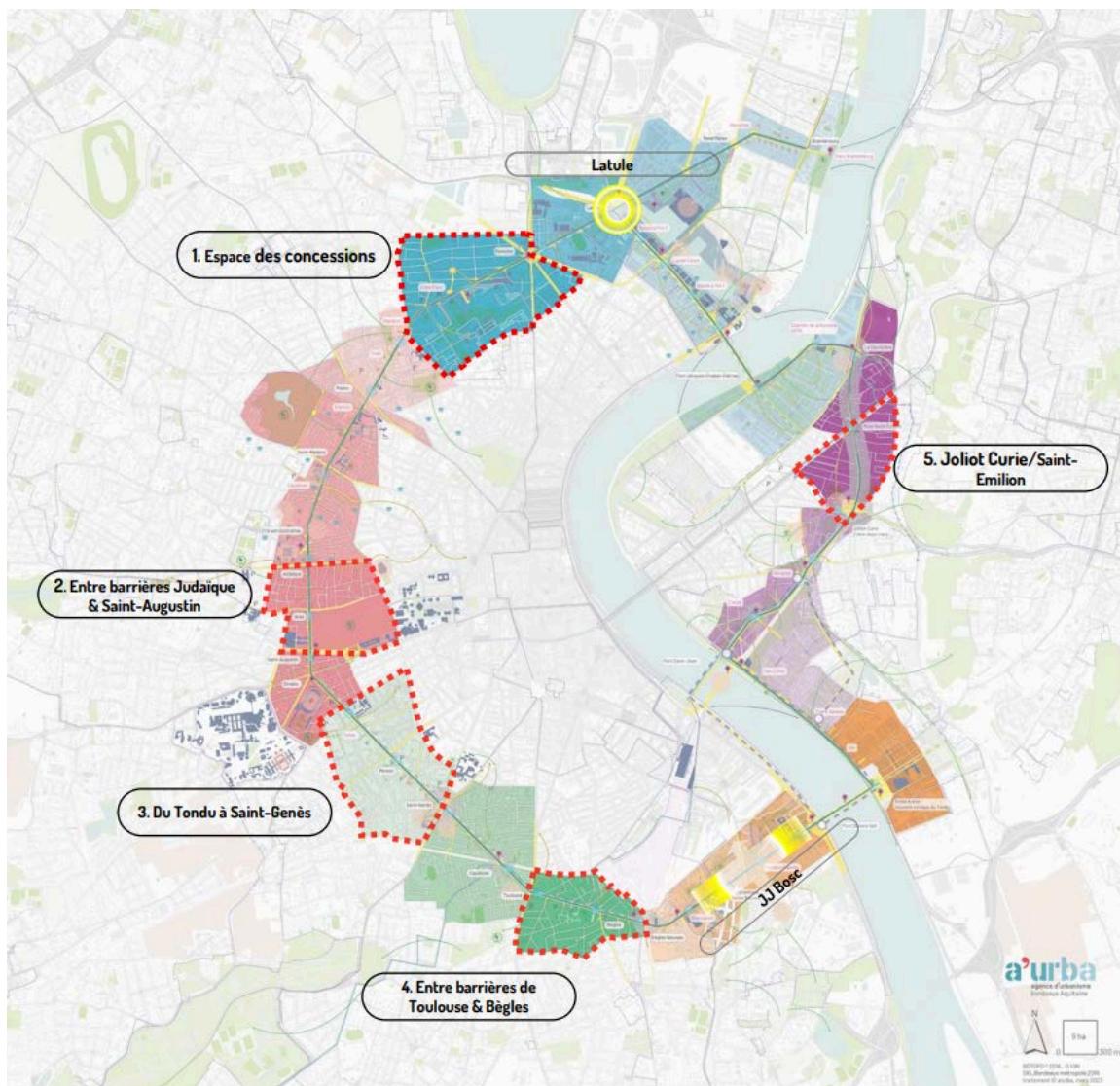
On voit que la ligne en rive droite est plutôt une ligne de bord de coteaux, sachant qu'il y a maintien de la liane 25, pour arriver à avoir cette double desserte : celle du pied de coteaux, et celle au cœur des quartiers du Belvédère et de la Bastide.

Avec cette notion de projet d'interface, on aurait pu parler également des projets en lien avec Euratlantique ou de ceux en lien avec le réaménagement du secteur de la Benauge.

Le troisième niveau que Sylvain Schoonbaert a déjà évoqué est ce qu'on a appelé les **séquences, ou espaces d'activation**. Ce sont des secteurs dont les **priorités ont été dégagées pendant la phase de concertation**, il y en a environ cinq. Ils vont donner lieu à des concours de maîtrise d'œuvre (d'architectes et de paysagistes), pour assurer une transformation plus importante sur ces secteurs. À l'inverse, ce sont des projets qui mettront plus de temps à se mettre en place, plutôt de moyen terme.

Donc, voici ce qu'il faut retenir :

- On essaye de **mixer trois niveaux d'intervention**, qui sont à la fois sur des espaces différents, de tailles différentes, et sur des rythmes différents.
- Sur tous ces projets, on a beaucoup parlé de la clôture de la **concertation**, mais elle va se poursuivre, à une échelle plus réduite : **à l'échelle du quartier, ou de ces projets**.
- Pour piloter l'ensemble de ces projets, nous sommes en train d'**ajuster l'équipe projet** : la responsable de mission Cécile Rasselet est remplacée par Elise Reiffers. On va basculer dans une **phase plus opérationnelle**.



Chloé Michel

Merci beaucoup. Avant de passer aux échanges, je vais inviter Pierre Hurmic qui nous a rejoint et Andréa Kiss à venir nous rejoindre sur scène, et à réagir si vous le souhaitez. Un mot de réaction par rapport à ces perspectives présentées ce soir ?

Andréa Kiss

Je crois qu'on vous a dit l'essentiel. Je vais passer la parole à Pierre Hurmic, mais il est important de pouvoir vous présenter tout ça de manière assez synthétique, et puis surtout de pouvoir répondre à vos questions.

Pierre Hurmic, Vice-Président de Bordeaux Métropole en charge du pilotage et de l'évaluation du projet de transition métropolitain et Maire de Bordeaux

Le but est surtout d'échanger. Si je devais synthétiser tout ce à quoi on a assisté, on vous a parlé de cinq "R", mais il y a trois mots, trois lettres auxquelles je suis très attaché. Ce sont ce que nous appelons à Bordeaux **les trois "A"**, qui correspondent au résultat de cette concertation et qui sont de vrais objectifs d'aménagement. Ces trois "A" sont :

- **Arboré**,
- **Animé**,
- **Apaisé**.

Précisément, des efforts sont faits pour ces boulevards, ça a été dit : ils deviennent aussi un **lieu de vie, un lieu d'animation, et pas seulement une infrastructure routière** comme il l'a été pendant tant d'années.

C'est le seul commentaire que je souhaitais faire avant que vous puissiez vous exprimer.



©C. Barbier

Temps d'échange

Contribution n°1

Bonjour à tous. Je voudrais poser une question parce que lors des discussions qui ont eu lieu, on avait beaucoup parlé de la structure des boulevards, c'est-à-dire de la **répartition des bus, des voitures et des vélos**. Je m'attendais à ce qu'aujourd'hui on nous donne le résultat de la concertation qui a eu lieu. En ce sens, je voudrais **savoir ce qui a été dit ailleurs, dans les autres quartiers**.

Je voudrais préciser que pour le projet, on avait proposé que le bus express soit au milieu des boulevards et qu'il y ait sur un des trottoirs la circulation alternée des vélos ; le but étant de ne pas mélanger les différents éléments de circulation. Merci.



©C. Barbier

Réponse de Chloé Michel

C'est compliqué en une soirée de restituer tout ce qu'il y a eu 7 ateliers en communes et à chaque atelier il y a eu plusieurs groupes qui ont travaillé chacun sur des secteurs bien précis, des barrières ou d'autres sites un peu emblématiques des boulevards. **Chaque groupe a fait des propositions d'aménagement**, a pu tester des propositions d'aménagements, et a formulé des contributions.

Vous pouvez retrouver le détail des contributions pour chaque atelier dans le cahier de contributions citoyennes qui vous a été mis à disposition ce soir. C'est vrai que là nous ne rentrerons pas point par point dans chacune des propositions.

Sur la question spécifique du bus au centre, ça permet d'alimenter les contributions et les réflexions. Tout ça devra être étudié par les équipes de maîtrise d'œuvre une fois que les marchés - dont Jean-Yves Meunier parlait - seront lancés, notamment pour les cinq sous-secteurs qui ont été pressentis comme prioritaires.

Contribution n°2

Nous comprenons très bien l'utilité des transports en commun, mais **je voulais attirer votre attention sur la situation de lieux où passent déjà cinq lignes de bus** (dont la 9, 31, 86). Avec un bus supplémentaire, nous voulions savoir quelles étaient vos propositions à la fois comme aménagements et comme encadrements.

Je voulais évoquer **la question des abribus** qui sont - notamment pour ceux où il y a cinq bus qui passent - en plein soleil l'après-midi, sans arbre. Je le précise puisqu'il y en a un qui a été décimé par une voiture, mais qui n'a jamais été remplacé. Nous avons été interrogés sur les modalités de l'accident, mais pas sur le remplacement de l'arbre qui a été scié.

Je voudrais savoir si on pouvait végétaliser - j'avais entendu parler de ça - **ces abribus** là. Pour les personnes, c'est absolument intenable en période d'été, surtout quand passent déjà cinq lignes de bus, et que les gens l'utilisent donc énormément.

Je vous remercie.

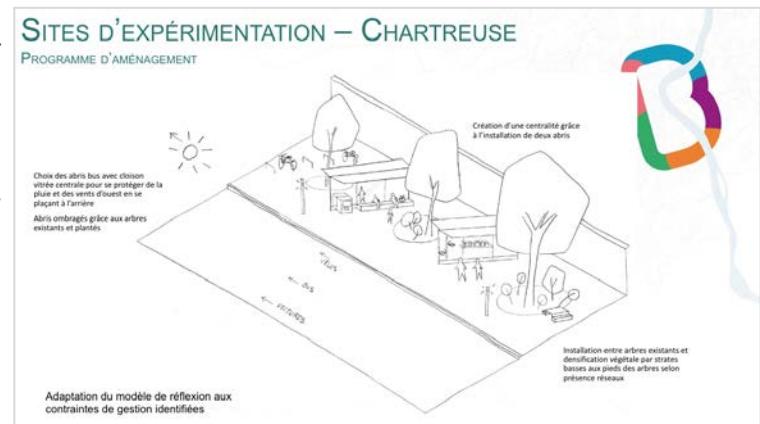
Réponse de Sylvain Schoonbaert

Bonjour Madame, je peux vous donner quelques éléments de réponse.

On travaille avec nos collègues de la direction des mobilités - qui sont là ce soir - sur cette ligne BEX justement à **améliorer l'ergonomie des futures stations BEX**.

Particulièrement, sur l'espace que nous vous avons montré, c'est-à-dire sur le trottoir du cimetière de la Chartreuse, qui est effectivement exposé en plein ouest, donc vous êtes en plein soleil en été et sous la pluie et en plein vent en hiver. C'est à cause d'une raison toute bête qui est que les abris de bus sont parallèles à la voie

Donc on est en train d'essayer de travailler à **décaler l'orientation des abribus pour les rendre plus bioclimatiques**, et de **composer des petits espaces publics avec ces stations** bus, en apportant d'autres services. Je pense que ce travail va porter ses fruits, dès 2025, on pourrait voir comment aménager les stations.



Réponse d'Andréa Kiss

Quelques précisions : **le mobilier du BEX n'est pas tout à fait le mobilier que nous avons sur les lignes ordinaires** aussi, donc on a des choses qui sont beaucoup plus confortables.

J'ai la chance d'être maire d'une commune desservie par la nouvelle ligne G et clairement, les gens qui attendent le bus y ont très nettement gagné en confort : les stations sont plus grandes, donc les protections sont plus grandes, et il y a - dès que c'est possible - quelque chose qui vous permet de vous protéger de la pluie et du vent. Il y aura donc probablement une amélioration là-dessus.

Sur les combinaisons de lignes, ce sont des choses qu'il faut qu'on travaille avec le délégataire. Mais il est vrai que l'arrivée d'un bus express amène à retravailler à la marge ce qui peut se passer dans le quartier. Tout cela fera bien évidemment l'objet d'échanges dans les semaines ou les mois à venir.

Contribution n°3

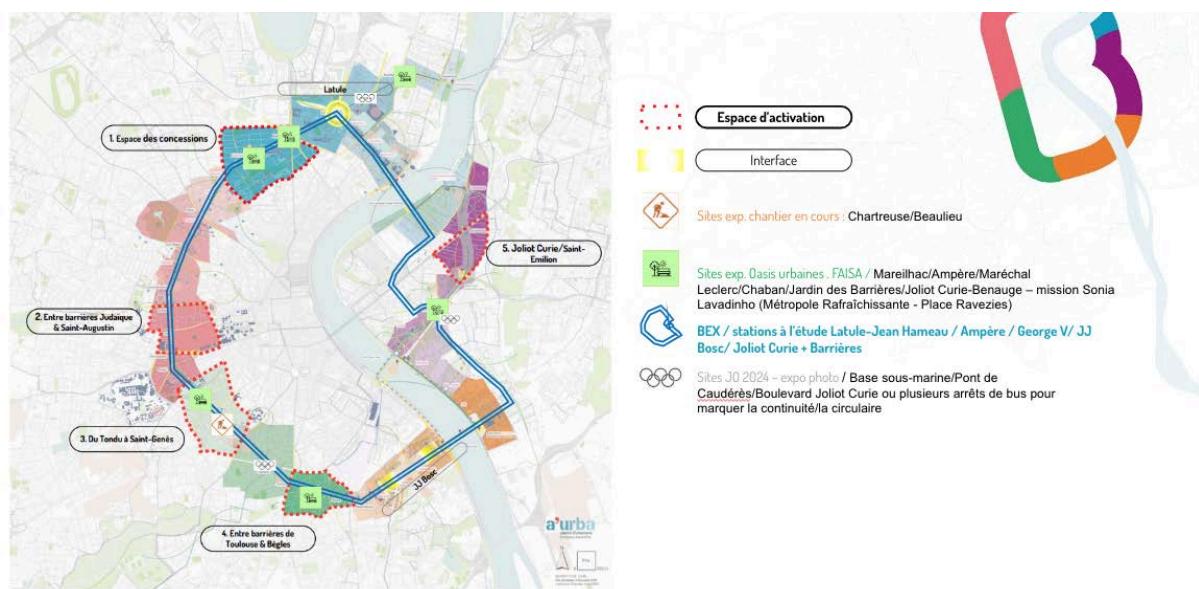
Bonsoir, merci beaucoup pour cette réunion très claire et très bien faite.

Ma question porte sur la suite du programme, en particulier le plan de références. Vous avez indiqué avoir identifié cinq séquences et **des sous-séquences, dont certaines sont prioritaires**. Pourriez vous nous indiquer desquelles il s'agit et, concrètement, où est-ce qu'on verra en premier des choses faites ?

Merci.

Réponse de Jean-Yves Meunier

Ce qui est en couleur c'est le découpage en séquences, et effectivement ce qui est en tirets rouge ce sont les secteurs d'activation ; c'est-à-dire qu'à l'issu de la concertation, chacun des ateliers que nous avons fait dans les grands territoires avait dégagé des **secteurs prioritaires d'intervention**.



Donc si nous déroulons depuis la rive droite, nous avons :

- Un secteur appelé **Joliot-Curie/Saint-Emilion** : il y a un enjeu lié à la refonte d'un secteur à infrastructures de voiries très marquées par le côté routier, avec des passages supérieurs et sans doute des marges de transformation importantes sur ce secteur là.
- Un secteur **entre la barrière de Toulouse et la Barrière de Bègles** : c'est un secteur qui est complètement différent, avec plutôt des enjeux autour de la proximité, des questions commerciales. A chaque fois, on a essayé volontairement de choisir des espaces d'activation avec des enjeux d'un ordre un peu différent et qui composent des thématiques de transformation des boulevards.
- Un secteur **du Tondu à Saint-Genès** : c'est un secteur plutôt patrimonial, avec assez peu de marge de manœuvre pour transformer le bâti. Ici, nous sommes vraiment dans une intervention sur l'espace public, l'apaisement ou autre, sachant que l'ensemble de ces thématiques sont présentes sur l'ensemble des boulevards.
- **Entre barrière Judaïque et Saint-Augustin** : c'est le secteur 2, dans la continuité des aménagements de la Chartreuse, à proximité du stade. C'est un endroit où les boulevards s'élargissent largement, et où il y a plus de possibilités de transformation de ces espaces.

- En face du Grand Parc, ce que l'on a appelé **l'Espace des Concessions** : on a ici un secteur qui a eu une urbanisation complètement différente, d'un côté le Grand Parc et de l'autre le secteur des concessions, donc des bâtiments à orientation commerciale, avec beaucoup d'espaces vides, et qui ont sans doute des possibilités de mutation relativement fortes.

Voilà le descriptif de ces différents secteurs sur lesquels nous allons maintenant travailler plus particulièrement, et surtout **lancer des consultations d'architectes et de paysagistes**, sur la base de programmes issus du programme de références. C'est comme ça que nous utilisons le programme de références et l'ensemble des contributions que nous avons mis à disposition.

Contribution n°4

Bonsoir. Ma question est que lorsque je vois les boulevards ainsi qui font une ceinture autour de Bordeaux, **mon inquiétude porte sur comment les gens vont rentrer dans notre centre** ? Parce que si l'on réduit toute la circulation qu'il y a autour de Bordeaux, comment les gens vont accéder au centre-ville ? Est-ce qu'il y a des propositions qui sont mises en place, avec peut-être des lignes de bus, des accès aux mobilités douces ?

Je me demande comment ça se passe, car j'ai l'impression que nous sommes dans une ZAD peut-être en devenir.

Réponse d'Andréa Kiss

Ne vous inquiétez pas, **il ne s'agit pas de faire des remparts sur ces boulevards**. Ce n'est pas du tout l'idée, au contraire, c'est qu'aujourd'hui ces boulevards sont une espèce de coupure urbaine très nette, et que l'idée est à l'inverse de recoudre, c'est-à-dire de faire en sorte que ce soit plus fluide de passer justement d'un côté à l'autre.

Aujourd'hui, je ne suis pas capable de vous dire ce qui va être fait puisque **c'est ce travail-là que nous allons commencer**.

Maintenant, typiquement, sur ces différents aspects, ce que j'entends dans votre question sous-jacente, c'est que vous avez peur par exemple c'est qu'on ne laisse pas rentrer les automobilistes. Ce ne sera pas le cas, on ne va pas remettre l'octroi ou ce genre de chose, même si historiquement c'est ce à quoi servait les boulevards pour partie.

Nous allons rééquilibrer la place dévolue aux différents modes de transports, la voiture continuera à passer. C'est d'autant plus nécessaire que nous avons - notamment sur la rive gauche - un très gros opérateur qui est le CHU, et qu'on voit mal comment on pourrait faire autrement que de laisser passer les ambulances et véhicules qui desservent le CHU, et il y aussi pleins d'autres sites similaires.

L'idée est davantage de rééquilibrer, c'est-à-dire de **laisser sa juste place à la voiture, et peut-être de donner plus de place aux autres modes de déplacement qui aujourd'hui sont clairement pénalisés**. On a une première étape avec l'arrivée du bus express où on va vraiment améliorer les conditions de circulation des transports en commun, avec cette fameuse ligne H en particulier mais aussi la liane 9. Ceci est fondamental parce que c'est un transport en commun, c'est capacitaire, donc ça doit améliorer justement l'accès à l'intérieur des boulevards et notamment au centre-ville de Bordeaux.

Je l'ai dit mais en tant que maire du Haillan, mes habitants aujourd'hui ne prennent plus la voiture pour aller en centre-ville, ils prennent tous la ligne G, parce que c'est beaucoup plus rapide, parce qu'on n'a pas de mal à trouver une place, et que c'est beaucoup plus confortable et bien plus performant que d'y aller en voiture.

Donc il faut qu'on arrive à rééquilibrer, et tout ça au fur et à mesure de notre avancée. On vous le disait : il y aura de la concertation, **nous allons revenir vers les riverains, vers les commerçants**. Cette étape on l'a fait à "grosses mailles", il y aura des choses beaucoup plus précises au fur et à mesure que nous avancerons dans ces projets.

Réponse de Pierre Hurmic

Je veux ajouter qu'il ne faut pas idéaliser ce qu'étaient les boulevards : c'était - il n'y a pas si longtemps - un lieu de bouchons, un lieu où on circulait très difficilement en voiture. C'était une véritable barrière pour accéder à Bordeaux.

L'intérêt de ce projet est aussi de fluidifier les circulations sur les boulevards, on va diminuer la place de la voiture mais l'objectif est de **faire en sorte que circulent en voiture ceux qui n'ont pas le choix**, et que ceux qui auront le choix de prendre d'autres modes de locomotion les prennent.

Regardez le pari que l'on a fait lorsque nous avons décidé que l'une des deux voies des boulevards serait désormais dédiée aux transports collectifs et au vélo. Je peux vous dire qu'au début on nous a traités de fous en disant "vous vous rendez compte, vous allez créer des bouchons sur les boulevards, etc." : ça n'a pas été le cas. Aujourd'hui, on arrive à un résultat qui est assez significatif : vous avez autant de personnes qui circulent à vélo et en transports en commun sur les boulevards que de personnes qui circulent en voiture.

Et tous ceux que vous voyez sur les vélos qui circulent sur les boulevards, ce n'est pas une génération spontanée, ce sont des gens qui autrefois prenaient la voiture et quand vous les interrogez, la plupart disent "c'est autrement plus confortable aujourd'hui d'emprunter les boulevards à vélo ou transports collectifs, que d'être comme autrefois, agglutinés, arrêtés, dans des bouchons automobiles".

Donc **on va toujours circuler sur les boulevards, mais les modes de mobilité sont en train d'évoluer**, il y aura toujours des voitures, on aura toujours besoin d'artisans qui viendront à Bordeaux en voiture. Ne croyez pas qu'il y ait un refus de la voiture, ce n'est pas du tout le cas.



Contribution n°5

Oui mais **les personnes à mobilité réduite**, certes elles peuvent se faire livrer comme la mairie ou la métropole nous l'a dit, mais si cela va trop vite, quelle est l'alternative pour ces personnes là ? ça veut dire qu'elles vont devoir partir de Bordeaux ?

Réponse de Pierre Hurmic

Mon but est de **laisser la voiture à ceux qui n'ont pas le choix**. Il y a des gens, comme ceux que vous citez, qui auront toujours besoin de leur voiture, donc eux continueront à circuler en voiture.

Mais toutes les personnes que vous voyez aujourd’hui circuler dans les transports collectifs et à vélo sont des gens qui autrefois prenaient la voiture, et ont accepté de changer de mobilités et quand vous les interrogez elles sont plutôt contentes. Donc les personnes que vous évoquez heureusement continueront à utiliser la voiture.

Contribution n°6

Monsieur le Maire je vous entends bien, mais si vous faites une hémorragie au niveau des **stationnements**, ils vont se stationner où ces gens-là ? S'ils ne peuvent plus se garer à proximité de chez eux, comment font-ils ?

Réponse de Pierre Hurmic

Il reste des parkings à Bordeaux, il n'est pas question de supprimer la place de la voiture et au contraire de la laisser. Il y aura encore plus de places dans les parkings si il y a plus de gens qui circulent encore en bus et à vélo.

Contribution n°7

Mais les parkings ne sont pas à proximité des habitations. Venez dans les quartiers hors du centre-ville, il n'y a pas autant de stationnement que cela. Le soir, tout le monde est garé sur les trottoirs, les personnes porteuses d'un handicap ne peuvent pas circuler car les voitures stationnées gênent. Alors que faut-il faire ? Il faut leur crever les pneus et sortir les voitures ?

Réponse de Pierre Hurmic

On sort de l'aménagement des boulevards, je veux bien que nous ayons une discussion si vous le souhaitez sur la place de la voiture, mais là nous sortons de la question des boulevards.

Réponse de Chloé Michel

Peut-être que nous pouvons nous appuyer sur un exemple un peu concret, le réaménagement au niveau du cimetière de la Chartreuse. Ici, il y a eu des suppressions de stationnement pour permettre de végétaliser, nous avons transformé le stationnement en espace de pleine terre qui va être replanté, mais finalement c'est un stationnement qui était sous utilisé.

C'est aussi cela la volonté, c'est déjà de **commencer à s'intéresser à là où le stationnement sur les boulevards est peu, voire pas utilisé**. On parle de 19km donc c'est très long, il y a beaucoup d'espace, pas toujours avec des habitations autour d'ailleurs, avec aussi des espaces de travail, de services qui, la nuit, accueillent peu de stationnement. C'est justement ce qui est ressorti de la concertation : **s'intéresser à ces stationnements sous-occupés** pour pouvoir les transformer en premier, amener d'autres modes sur les boulevards.

Les voitures ne vont pas disparaître, loin de là, elles conservent une voie dans chaque sens mais en amenant le bus express et d'autres modes de déplacement (en élargissant les trottoirs, en proposant des voies cyclables) on va aussi permettre de **faire évoluer les mobilités et le stationnement**. C'est vraiment comme ça que la métropole souhaite intervenir : petit à petit, en **prenant aussi le temps de faire évoluer les modes de vie de toutes et tous**.



©C. Barbier

Contribution n°8

Tout d'abord merci beaucoup pour la restitution.

J'avais une question pour le bâti, parce qu'on parle beaucoup des voies circulées, des modes de transports, mais les boulevards ce sont aussi des zones bâties de part et d'autre. Quelle est la volonté de mutation ? Qu'est-ce qui est ressorti ? **Est-ce qu'il y aura un outil utilisé type préemption pour faire muter l'existant ?** Je pense aux concessions automobiles au Bouscat, etc.

Réponse d'Andréa Kiss

Alors nous avons voté avant l'été 2024 **un périmètre de prise en considération, qui est un outil qui nous permet de préempter si c'est nécessaire, ou en tous cas de surseoir à statuer, c'est-à-dire de repousser un projet parce qu'il nous faut le temps de la réflexion.**

C'est probablement le premier outil juridique un peu "constrignant" que nous avons utilisé sur ce périmètre des boulevards, et nous l'avons fait sur l'épaisseur, c'est-à-dire pas uniquement sur ce qui donne sur les boulevards. Ceci nous permet d'être en veille sur tout ce qui est susceptible de muter, puisque dans ce que nous vous avons montré dans les différents espaces d'activation notamment, il y a certains secteurs (surtout celui des concessions) où nous savons que ça peut muter et d'ailleurs ça déjà commencé. C'est donc important que les projets qui ont vocation à sortir soient aussi raccord avec ce que nous avons envie de faire des boulevards.

Il s'agit de ne pas laisser partir des choses que nous pourrions regretter, car nous n'avons pas anticipé par exemple la bonne largeur pour faire passer une piste cyclable, élargir le

trottoir, végétaliser, etc. Nous avons déjà ce premier outil qui nous permet de surveiller toutes les mutations, et c'est comme une lumière qui s'allume dès que quelque chose se vend sur le secteur.

Après il y a des endroits où ça bouge : les interfaces. Il y a déjà des projets en cours, et donc nous travaillons ensemble - typiquement le secteur Euratlantique - pour assurer que la jonction d'espaces publics correspondent bien à ceux prévus par l'EPA (Etablissement Public d'Aménagement).

Contribution n°9

Bonsoir et merci pour la restitution. C'est dommage que la dame (contribution n°4) soit partie car j'ai un point de vue divergent, et j'aurais bien aimé débattre un peu avec elle.

Nous habitons sur les boulevards depuis 14 ans et je me souviens il y a quelques années lorsque ce n'était pas payant, c'était impossible de se garer. Parfois, certaines familles trouvaient normal d'avoir 2 à 4 voitures. Maintenant c'est payant, il y a un véhicule qui a d'emblée sa place à partir du moment où on prend un abonnement, on se gare très facilement et donc, effectivement, ça redimensionne la façon de se véhiculer.

Quand on a l'habitude d'avoir plusieurs voitures in situ, garées devant la maison, on ne prend pas les transports en commun, ni le vélo, on ne les découvre jamais.

Donc si j'ai bien compris l'état d'esprit du projet, c'est de se dire "**il y a la voiture, mais il n'y a pas que ça**". Et ça pourrait amener tout un chacun à se dire "j'ai une voiture, mais pas deux ni trois", et ainsi tout le monde aura sa place pour sa voiture.

Réponse d'Andréa Kiss

La contrainte a parfois du bon.

Contribution n°10

Pour les riverains, par exemple de la rue Georges Bonnac, ça va être très difficile de se garer avec les projets que vous faites, même si nous n'avons qu'une seule voiture, étant donné que vous envisagez de supprimer des tas de places.

On aimerait savoir où vous en êtes, combien de places sont supprimées, et qu'est-ce que vous envisagez de faire pour nous aider ? Parce que qu'allons-nous faire avec notre unique voiture s'il n'y a plus de places ?

Réponse de Chloé Michel

Je pense que vous parlez d'un autre projet qui n'est pas celui des boulevards. Nous allons nous concentrer ce soir sur le projet des boulevards.

A l'heure actuelle sur les projets présentés, il n'y a pas de suppression de stationnement qui ont été proposés. Simplement, ce que nous avons essayé de vous traduire c'est que lorsque nous avons concertés les riverains pendant les ateliers en séquences, ceux-ci étaient **favorables à pouvoir remplacer le stationnement par des voies cyclables en site propre, ou de la végétation pour améliorer le cadre de vie de ces boulevards-là.**

Contribution n°11

Je souhaite encore rebondir sur ce sujet, mais ça me semble intéressant de préciser que la pollution de l'air est un enjeu majeur. J'ai 28 ans, des cancers chez mes proches, je pense que nous devons tous avoir ça en tête : l'enjeu de la pollution de l'air, et je pense qu'il faut faire le lien avec les voitures.

Réponse d'Andréa Kiss

C'est vrai que cette **transformation des boulevards superposent différentes politiques métropolitaines**. Souvent, c'est le sujet de la mobilité qui revient, mais nous le répétons : c'est un **projet d'espace public**. Il concerne bien sûr la mobilité, mais pas que : ça concerne "la métropole rafraîchissante" - portée par Pierre Hurmic - donc comment allons-nous faire lorsque nous vivrons les températures d'Alger d'ici 30 ans. Et dans les politiques métropolitaines, nous travaillons aussi à un plan de prévention du bruit par exemple, et nous avons un contrat local de santé.

Ces sujets-là aussi sont traités, c'est clairement une préoccupation dans le projet des boulevards : comment on fait pour y respirer, pour y dormir la nuit, pour avoir moins de bruit d'une manière générale ? C'est sur ces sujets qu'il faut que nous travaillions collectivement, pour **faire en sorte que les boulevards soient plus agréables qu'aujourd'hui**.



©C. Barbier

Réponse de Pierre Hurmic

On a déjà des premiers résultats sur la pollution de l'air depuis qu'on a passé une voie (autrefois dévolue au trafic automobile) consacrée au vélo et aux transports collectifs. On a **la pollution des oxydes d'azote qui a diminué de 30 % sur les boulevards**, ce qui est énorme comme résultat.

30 % de pollution en moins, ça veut dire que sur le plan de la santé, je pense que les personnes habitant sur les boulevards apprécieront. C'est également moins de bruit, car moins de trafic automobile, donc je pense qu'il est plus agréable à vivre pour ceux qui habitent à proximité et les fréquentent.

Réponse de Chloé Michel

En complément, vous le découvrirez quand vous lirez le bilan de la concertation (qui sera publié à l'issu du passage en délibération au printemps 2025), c'est un enjeu effectivement

que les riverains puissent arrêter de tourner le dos aux boulevards, et puissent réouvrir leurs fenêtres sur cet axe. C'est vrai qu'il y a cet enjeu de bruit et de l'air qui sont sous-jacents ; ça vaut pour les habitants qui ont des fenêtres et pour les commerçants qui pourraient avoir des terrasses. C'est un peu ce que les Créants ont essayé de traduire, surtout avec ce dessin qui était projeté où nous voyons que les trottoirs sont habités et pas uniquement circulés.

Intervention de Cécile Rasselet, ancienne directrice du programme Inventons les boulevards du 21e siècle pour Bordeaux Métropole

Bonsoir, pour ceux qui ne me connaissent pas je suis Cécile Rasselet, j'ai œuvré aux côtés de cette belle équipe qui faisait cette restitution de la concertation aujourd'hui. Je suis ravie pour le programme qu'il arrive à cette première clôture.

Par rapport à ce qui a été dit, aux réactions qui sont ressorties, c'est vrai que nous arrivons toujours à cette question de la mobilité, du stationnement et de ses inquiétudes. Ces tracas du quotidien ont été une clé d'entrée dans le projet, il ne faut pas non plus caricaturer. Ce n'est pas parce qu'on parle du programme des boulevards comme un projet d'espace public, qu'on oublie complètement la voiture et qu'on hiérarchise des modes de vie des uns étant plus vertueux que les autres.

Comme le précisait justement Monsieur le Maire, **l'objectif est au fond de redonner sa juste place à la voiture, et de faire tomber quelque chose qui a vraiment nourri toute cette concertation, autour de l'agressivité de cet espace.** Il est d'abord agressif, et donc l'objectif est de ralentir, d'avoir un effet de rupture avec cette agressivité, et de se dire qu'on peut faire autrement. Ce n'est pas qu'on veut reléguer la voiture, il faut que tout le monde - y compris les autres modes - ralentissent et se calment. Comment faire pour que nous arrivions à nous calmer sur un espace qui invite à aller tout droit et vite, puisque c'est comme ça qu'a été faite cette infrastructure.

Mais aujourd'hui, moi qui suis une habitante très proche des boulevards et qui ai des enfants, c'est très compliqué de me dire que mon enfant peut traverser en toute sécurité. Et puis lorsqu'on est avec des enfants à proximité des boulevards, souvent ils disent "ça me fait mal aux oreilles !".

Il faut se dire qu'ensemble si on se donne les moyens d'avoir des espaces publics généreux autour, on peut ralentir, on peut lever la tête et se dire que demain peut-être, il y aura des mesures pour ralentir encore davantage la circulation, qu'il y a un code des mobilités qui mériterait d'être plus connu et plébiscité, puisqu'il y a des règles qui nous concernent tous, qui sont presque civiques.

Aujourd'hui, les boulevards sont une **ceinture qui a été rattrapée par l'urbanisation croissante**, ça ne peut plus être considéré comme une infrastructure comme les autres. Quand j'étais à l'agence d'urbanisme, on disait cela aussi d'espaces comme la rocade : aujourd'hui on est de plus en plus nombreux sur ces espaces-là, et nous devons arriver à bouger autrement.

C'est une première pierre à cet édifice, je suis sûre qu'Elise (qui va prendre la suite) ainsi que toute l'équipe et nos élus arriverons à faire autour des espaces d'activation, des structures autour des espaces publics et de redéfinir ces traversées.

L'objectif pour ce programme est de se calmer, regarder, réinterroger, réinventer, réenchanter.

Vos remarques sont justes et sont prises en considération. L'idée n'est pas du tout de supprimer toutes les places de stationnement mais c'est plutôt que là où la voiture est moins utilisée, d'investir autrement cet espace. Merci.

Réaction de Chloé Michel

Les ateliers et balades sensibles réalisées ont été préparés avec l'IRSA, qui est un institut spécialisé sur le handicap notamment pour les personnes malentendantes et malvoyantes, ce qui nous a permis de nous mettre à la place de, et d'avoir cette approche par le bruit, par la vue et l'absence de vue, par le nocturne.

C'est un travail que nous avons aussi fait avec les enfants notamment lorsqu'ils sont allés sur le belvédère au niveau de la Chartreuse et qu'ils ont été questionnés sur ce qu'ils entendent et/ou aimeraient entendre. Leurs réponses impliquent énormément d'évolution des mobilités sur les boulevards pour changer cette ambiance.



©C. Barbier

Avant de passer à la clôture, je voulais simplement vous rappeler quelques points importants pour la démarche de concertation : **la consultation est encore ouverte jusqu'au 11 décembre à 16h**, et sera ensuite définitivement clôturée, en tout cas pour cette première grande étape.

Plusieurs moyens s'offrent à vous pour contribuer d'ici-là :

- Soit **vous déposez vos observations en ligne sur le site <https://participation.bordeaux-metropole.fr/processes/projet-3871>,**
- Soit vous pouvez **utiliser les registres papiers** présents en mairie et à la métropole,

- Vous pouvez aussi **contacter les garants de la concertation** (les contacts sont sur la page de la métropole et le site jeparticipe),
- Egalement, vous pouvez **déposer vos fiches questions dans la boîte rouge** qui se trouve à la sortie.
- **Continuer à prendre connaissance des deux cahiers de contributions** : partenariales (réalisé avec l'agence d'urbanisme) et citoyennes (résultat de toute la concertation menée aux côtés de la métropole depuis 2023).
- N'hésitez pas aussi à prendre connaissance des expositions si vous ne l'avez pas fait.

Enfin, ce soir quand même se termine une concertation que je pilote depuis 3 ans, **on a rarement l'opportunité de développer autant de formats, de rencontrer et d'échanger avec autant de personnes pour enrichir les projets.**

Donc je voudrais vraiment remercier les équipes de Bordeaux Métropole, mais aussi les élus qui ont permis cette concertation. Un remerciement chaleureux à mes équipes d'Écologie Urbaine & Citoyenne qui ont œuvrés pour la réussite de cette concertation.

Le dernier remerciement ira à nos partenaires qui sont intervenus : Arcus pour toutes les enquêtes et l'approche sociologique, Bruit du Frigo pour l'aventure haute en couleurs autour du belvédère, et Utopia Collectif Cinéma pour la réalisation des films d'animation, présentés lors des ateliers en séquence.

C'était une concertation unique, et même si elle se termine, le programme continue. Monsieur Pierre Hurmic, je vous laisse le mot de la fin pour clôturer cette réunion.



©C. Barbier

Pierre Hurmic

Deux mots pour terminer : d'abord pour vous remercier d'être passionnés par ce dossier des boulevards, et vous avez raison de l'être. C'est un projet d'une grande ambition, vous l'aurez compris, **on va essayer d'inventer ensemble les boulevards du 21^e siècle**, c'est-à-dire ce

que seront des artères de mobilités. **C'est un changement important, un changement d'habitudes, c'est bien que nous le fassions ensemble.**

Quand je dis que vous êtes nombreux à être passionnés, je crois qu'il y a 4000 contributions, c'est quand même important, et ce soir vous étiez nombreux et participatifs.

Je tiens aussi à remercier les garants de la concertation qui nous ont aidés à donner à cette concertation tout le sérieux qu'elle mérite. Merci de rappeler que ce n'est pas terminé, vous avez jusqu'au 11 décembre pour manifester vos souhaits, vous avez l'urne également qui vous attend à la sortie.

Ce projet est évolutif, il n'est pas figé. C'est une nouvelle façon de concevoir l'urbanisme d'une ville, c'est-à-dire le faire avec une concertation la plus poussée possible avec les habitants : ça ne se décide pas dans les bureaux métropolitains, mais ça se décide avec vous.

La concertation s'est lancée en 2019 par Monsieur le président Bobet (président de la métropole à l'époque), ça prend du temps et c'est normal, mais je pense que c'est passionnant s'agissant d'un projet de cette envergure.

Ce sera mon mot de la fin : **ce que nous voulons faire des boulevards, c'est un lieu qui sera beaucoup plus attractif, beaucoup plus hospitalier, et surtout beaucoup plus vivant qu'ils ne le sont aujourd'hui.** Je crois que c'est un formidable challenge, et c'est important que nous soyons nombreux à y participer.

Je vous remercie pour votre participation et votre attention.



©C. Barbier

Contributions écrites

Liste des contributions et réponses apportées par Bordeaux Métropole

1/ Est-ce que les arbres sur les boulevards peuvent à l'avenir être taillés de manière conique/pyramidal plutôt que de manière arrondie/étalée comme c'est le cas actuellement ?

Si la taille peut-être conique/pyramidales, cela permettra de donner plus d'ombrage en été au niveau du rez de chaussée des maisons.

Bordeaux Métropole souhaite modifier la gestion de ces arbres. Une réflexion est en cours par les services gestionnaires pour limiter les tailles « architecturées » et tendre vers des formes plus naturelles. Des interventions sont testées boulevards Jean Jacques Bosc et Albert 1er.

2/ J'ai peur que vous fassiez une ville pour personnes riches, en bonne santé, qui travaillent à proximité. Les dépanneurs, médecins et métiers de service ne veulent déjà plus venir. Les médecins ne veulent plus aller chez les personnes âgées à cause du stationnement.

Les personnes à mobilité réduite ne viennent en ville que le dimanche.

Les commerçants sont en souffrance à cause du manque de stationnement.

Il faut faire attention à ne pas dépasser l'acceptable.

Pour le cimetière de la Chartreuse, les personnes habitant loin venant "visiter" leurs morts ne peuvent plus se garer le dimanche. Cet espace servirait aux déménagements et aux services de réparation, dommage !

Une des logiques du projet est de diminuer la part de la voiture sur les boulevards, aujourd'hui trop importante et générant des nuisances soulevées par les contributions. Néanmoins, il n'y a pas d'objectif de chasser l'automobile. Des disponibilités seront maintenues pour le stationnement, dans un juste équilibre avec l'espace réservé pour le piéton et la végétalisation. Concernant la Chartreuse, il y a eu un parti pris privilégiant la végétalisation permettant de rafraîchir le linéaire de trottoir exposé plein ouest, et sachant que des possibilités de stationnement peu mobilisé existent à proximité, au niveau de la rue du Général Larminat et de ses contre-allées.

3/ Une dame expliquait que l'un des objectifs était de ralentir la vitesse de circulation sur les boulevards de 50 à 30 km/h. L'objectif des boulevards étant d'aller d'un point A à un point B de Bordeaux de manière plus rapide et sans avoir à passer par le centre-ville, ne craignez-vous pas que les automobilistes privilégient le passage par le centre-ville, qui sera au final plus rapide et agréable qu'une circulation à 30 km/h ?

L'objectif de la limitation de vitesse à 30 km/h sur les boulevards, même si elle n'est pas actée à ce jour, est de répondre à une logique d'apaisement plébiscitée par les participations : améliorer la sécurité, réduire les nuisances sonores et améliorer la cohabitation entre les différents usagers (automobilistes, cyclistes, piétons, transports en commun). Si ce souhait d'apaisement est confirmé, les boulevards maintiendront néanmoins leur fonction circulatoire d'accès au centre-ville.

Rappelons que le centre-ville de Bordeaux est limité à une vitesse 30km/h. Même à une vitesse limitée, les boulevards permettront en moyenne une circulation plus fluide que le centre-ville, où les arrêts fréquents rallongent les temps de trajet.

4/ *La question des transports en commun en site propre intégral a-t-elle été anticipée ? → Le projet du futur métro en cours d'étude par Bordeaux Métropole.*

Pas d'aménagement réussi des boulevards sans transport en commun efficace, au risque de couper le lien entre Bordeaux et sa banlieue.

Le futur bus express des boulevards (BEX) est contraint, à certains endroits, d'être en site partagé compte tenu des configurations multiples des boulevards. L'étude du projet du Métro, en cours, prend en compte l'ensemble du système de déplacement de Bordeaux Métropole.

5/ *Nous sommes une résidence concernée par le projet, de près de 500 habitants. Pouvez-vous nous envoyer l'ensemble des documents de ce soir en format papier ?*

Les documents ont été envoyés.

Synthèse

Cette réunion publique a rassemblé **78 personnes** et a permis de marquer la fin de cette première phase de concertation, et le début d'une nouvelle étape dans le projet d'aménagement des boulevards.

La **présentation du bilan** de la concertation a permis de rendre compte des grandes tendances des contributeurs depuis ces cinq dernières années, et de développer un socle de connaissances et d'orientations commun pour l'avenir des boulevards. La mise à disposition des **cahiers des contributions** citoyennes et partenariales ainsi que le **plan de références** ont laissé la possibilité à chacun de prendre connaissance du travail fourni dans les différents ateliers et de découvrir ce qui a été proposé dans les quartiers.

Aussi, la **présentation du plan de références par la métropole** a permis de révéler aux riverains la suite du programme "**Inventons les boulevards du 21^e siècle**", porté par Pierre Hurmic et Andréa Kiss. Ce document rend compte des différentes séquences et sous-séquences rythmant les 19 km de boulevard, et définit les différents niveaux d'interprétation (sites d'expérimentation, interfaces, séquences). Il a surtout permis aux riverains présents de connaître les 5 sites prioritaires d'activation, la démarche que Bordeaux Métropole compte mettre en place pour engager ce projet d'envergure, ainsi que la temporalité qui y est associée.

Les **prochaines étapes** annoncées sont celles de phase de tests et de travaux (expérimentaux ou pérennes), la poursuite de la concertation à l'échelle des quartiers cette fois, et enfin une équipe de projet renforcée pour engager rapidement la phase opérationnelle.

Les **échanges avec la salle** ont révélé quelques questionnements et remarques des personnes présentes, 8 riverains se sont exprimés. La réduction du stationnement a été un point d'inquiétude de quelques contributeurs ; cependant, d'autres riverains ont à l'inverse soutenu cette dynamique en espérant davantage de végétation et un développement des mobilités douces. Finalement, l'ensemble des contributeurs est favorable à des nouveaux boulevards plus attractifs, plus agréables et plus calmes pour ses usagers et riverains.

