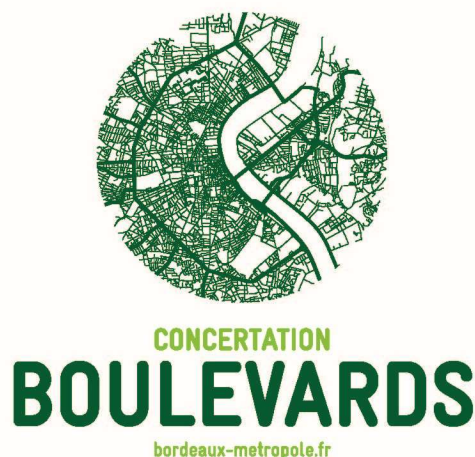




ÉTAT D'AVANCEMENT MAI 2020

Cette note de synthèse est une note intermédiaire qui ne constitue en aucun cas un bilan d'étape réglementaire à la concertation encore en cours.

1. ÉDITORIAL

Au printemps 2019, les élus ont décidé d'engager une large réflexion sur le devenir des boulevards préalable à un grand projet d'aménagement sur cet ensemble, connu de tous les métropolitains, mais qui souffre depuis longtemps d'un déficit de vie urbaine et d'une image dégradée.

Cet engagement est formalisé le 12 juillet 2019, lorsque le Conseil de Bordeaux Métropole acte le lancement de la concertation sur les boulevards et les barrières. Tous les métropolitains sont concernés, mais un périmètre de 200 mètres de part et d'autre des 15 km de boulevards et de 500 mètres autour des 10 barrières de la rive gauche est fixé. Cette concertation préalable¹ repose sur les objectifs suivants² :

- ☐ 1. Engager une mutation profonde de la pratique des boulevards, d'un espace routier à un espace urbain.
- ☐ 2. Faire des barrières, rive gauche, les lieux majeurs de la revitalisation des boulevards.
- ☐ 3. Développer un projet d'aménagement assurant un meilleur partage de l'espace public entre différents modes de déplacement.
- ☐ 4. Valoriser le patrimoine architectural, urbain et paysager des boulevards tout en renforçant leurs fonctions d'habitat, d'activités économiques, d'emplois et de loisirs.
- ☐ 5. Améliorer les conditions de la mobilité sur la plaine rive droite. Cette étape se fera dans un second temps où la concertation sera étendue aux communes de la rive droite pour le bouclage des boulevards de pont à pont (Cenon, Lormont, Floirac, Bassens et La Bastide).

¹ Cette concertation est dite préalable au titre de l'[article L103-2 du code de l'urbanisme](#). Elle s'inscrit en amont de tout projet sur les boulevards. Dans cette synthèse, la mention de « projet » fera ainsi référence aux futurs projets d'aménagement qui se dessineront pour donner suite aux différentes étapes de concertation.

² Extrait du registre des délibérations du conseil de Bordeaux Métropole - Séance publique du 12 juillet 2019 - Délibération N° 2019-395 https://participation.bordeaux-metropole.fr/sites/default/files/bordeaux/boulevards_deliberation_ouverture_concertation_12juil2019.pdf

La concertation est officiellement lancée le 30 septembre sur la plateforme en ligne <https://www.bordeaux-metropole.fr/Actualites/Les-boulevards-exprimez-vous>. Le 13 novembre 2019 donne le clap de départ de la concertation présentielle, les élus de la Métropole et des villes partenaires du projet Bègles, Bordeaux, Le Bouscat et Talence accueillent plus de 450 participants lors d'une première réunion publique. Quatre balades et quatre ateliers tout le long des boulevards suivent de décembre à mars 2020 avant de connaître une pause avec la période de confinement dont nous sortons actuellement³.

Ce temps d'arrêt nous conduit à reporter les réunions publiques mais la concertation se poursuit notamment grâce aux outils numériques. Ainsi les débats devraient reprendre à l'automne 2020 sur la base des contributions nombreuses et riches d'enseignements déjà collectées que ce document propose de synthétiser.

Cette première étape de la concertation a été menée par l'équipe projet de Bordeaux Métropole chargée de l'animer au sein de la Direction générale valorisation des territoires, accompagnée de son assistant à maîtrise d'ouvrage Médiation & environnement ainsi que de l'équipe de garants de la Commission nationale du débat public.

2. PREMIERS RÉSULTATS DES AVIS RECUEILLIS SUR LES REGISTRES PAPIERS ET NUMÉRIQUES

La mise en ligne d'un registre numérique s'est accompagnée de la mise à disposition de neuf registres papier dans les communes et quartiers de la rive gauche concernés.

LES PARTICIPANTS

À ce jour, près de 6 mois après l'ouverture de la concertation, le registre électronique a recueilli :

- **305 participants**
- **301 avis**
- **234 réactions.**
- **8 participants sur 10** ne se sont exprimés **qu'une seule fois** ;
- **2 participants sur 10** se sont exprimés **de 2 à 6 fois** (voire plus).

Les registres papier ont recueilli les avis de **3 participants**.

Le rythme de la participation a été particulièrement soutenu au début mais se réduit beaucoup à présent :

- **400 contributions du 30 septembre à la réunion publique du 13 novembre 2019 ;**
- **130 contributions après la réunion publique du 13 novembre 2019 ;**
- **7 contributions depuis le 1^{er} janvier 2020.**

Parmi les participants :

- **2 sur 3 sont des hommes ;**
- **1 sur 5 déclare être riverain** des quartiers des boulevards et des barrières ;
- **Tous se prononcent en leur nom propre** (aucune personne publique ou morale, association, entreprise...)

³ L'ensemble des comptes-rendus des réunions publiques, balades et ateliers est disponible sur <https://participation.bordeaux-metropole.fr/les-boulevards-exprimez-vous> >> *Participation hors-ligne*

LEURS PRÉOCCUPATIONS

Elles concernent en très grand nombre :

- Les **mobilités** ;
- Le **cadre de vie et l'environnement** ;
- Des **aménagements urgents et peu coûteux** face à un **projet d'ensemble onéreux à long terme**.

Un faible nombre de contributions exprime ses doutes sur la capacité des boulevards à être ou devenir :

- Des **lieux d'habitat, de travail, d'activités économiques et de loisirs** propres au centre de la métropole.
- L'**épine dorsale d'un projet urbain global**.

LES CONSTATS

À quasi l'unanimité, les constats sont **négatifs**. Les boulevards et les barrières sont :

- **Peu amènes** et attractifs ;
- **Saturés** par la circulation et la place trop importante accordée à l'automobile ;
- **Mal aménagés** dans le partage de leur espace public ;
- **Mal desservis** par les transports en commun ;
- **Pollués** (air et bruit) ;
- **Dangereux** pour les cyclistes, les piétons, les enfants et les personnes à mobilité réduite.

Un très petit nombre de contributions considère des **atouts** :

- **Aux barrières**, à leurs commerces et leur animation qui doivent être renforcées ;
- **À cette voie de circulation rapide et pratique**, pour contourner le centre-ville ;
- **À son patrimoine arboré et architectural**, qui n'est pas mis en valeur.

LES PROPOSITIONS

Elles concernent en priorité :

- **La création d'une véritable piste cyclable** séparée et sécurisée de la voie des bus ;
- **La mise en place d'un transport en commun en site propre performant**, en réduisant la circulation automobile à deux fois une voie ; un bus l'emporte sur un tramway ou un autre mode (métro, aérien...) ;
- **La sécurisation des carrefours** ; soit par des passerelles aériennes pour les piétons soit des tunnels pour les transports lourds ;
- **Une meilleure police de la vitesse et du stationnement**, mais aussi des transports d'urgence, des véhicules prioritaires professionnels ;
- **La mise en place d'un système de circulation d'ensemble** ;
- **Un meilleur partage de l'espace public**, accordant une meilleure place aux modes doux ;
- **La réduction de la pollution**, par l'emploi d'énergies et de transports propres ;
- **Une végétalisation accrue**, favorisant des îlots de fraîcheur, la convivialité, sur les rives ou les terre-pleins centraux, les carrefours, les barrières.

Un très faible nombre de contributions considère que :

- **Les boulevards doivent rester une voie de circulation automobile rapide** ;
- **Le stationnement doit y rester gratuit** ;
- **Les cyclistes n'y ont pas leur place** ;
- **Ni les boulevards ni les barrières ne deviendront jamais des lieux attractifs et amènes**.

EN CONCLUSION SUR LES REMARQUES ÉLECTRONIQUES...

Il apparaît que les objectifs 1 et 3 de la délibération du 12 juillet 2019 ont été largement abondés et discutés par les observations déposées sur le site internet. En revanche, les objectifs 2 et 4 sont restés en marge des avis des participants.

En effet, la **plupart** des observations (notamment celles des riverains) sont très largement orientées vers une **pacification** progressive ou, au contraire, radicale des boulevards et des barrières, au profit d'une meilleure répartition des flux de circulation en fonction de modes doux et d'aménagements de l'espace public plus amènes.

À l'inverse, les avis d'un **petit nombre** favorable à ce que les boulevards demeurent une grande voie de contournement du centre-ville nécessaire à leurs déplacements quotidiens, **ne doivent pas être négligés**.

Ce **conflit d'usages** entre donc bien dans le cadre d'un **projet urbain global** qui dépasse largement le cadre physique des boulevards et des barrières de la rive gauche.

3. SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS COLLECTÉES EN RÉUNION PUBLIQUE, BALADES & ATELIERS

Cette concertation préalable a pour finalité de produire **des recommandations versées au cahier des charges de la consultation d'une équipe de maîtrise d'œuvre qui sera chargée d'établir un plan guide pour l'aménagement des boulevards et des barrières**.

À cette étape de la concertation, l'accent est mis sur les questions qui ont été posées aux participants, et les avis qui ont été recueillis lors des différentes réunions. L'intégralité des propositions est accessible sur les comptes-rendus en ligne.

Les **convergences** observées jusqu'à présent sont plutôt du côté des problématiques et des principes d'action que du côté des solutions techniques.

LES PARTICIPANTS

La réunion publique du 13 novembre 2019 a réuni environ **480 participants**.

Les quatre balades sur sites et les quatre ateliers thématiques qui ont suivis ont réuni respectivement **85 et 177 participants**.

Notons que les observations recueillies jusqu'alors dans ces réunions sont plutôt celles **des riverains**.

LES QUESTIONS POSÉES PAR BORDEAUX MÉTROPOLE

Les sujets mis au débat ont été déclinés lors des balades et ateliers, et affinés en fonction des échanges avec les participants.

Mobilité, transports et déplacements : comment se déplace-t-on aujourd'hui sur les boulevards ? Qui s'y déplace ? D'où vient-on, pour aller où et pour faire quoi ? À quelle échelle doit-on les penser dans le temps et dans l'espace ?

Franchissement des boulevards et effet frontière : les quartiers sont-ils tournés vers les boulevards ou leur tournent-ils le dos ? Comment utiliser les boulevards et les barrières pour faire du lien entre les deux côtés des boulevards ? Comment pourraient-ils faire trait d'union entre les différents quartiers nouveaux et anciens sur l'ensemble du linéaire ?

Espace public, espace de rencontre, espace démocratique : comment créer des espaces publics de qualité ? Quels potentiels pour l'aménagement de l'espace public présentent les délaissés d'alignement, créés par des carrefours, des reculs d'immeubles aux gabarits plus importants ? Quelles identités pour les barrières entre traces historiques, mémoires des lieux, transformations en cours et à venir ?

La végétalisation des boulevards et des barrières : comment imaginer un boulevard comme une trame verte et bleue de la métropole ? Comment imaginer des boulevards qui font lien entre les espaces verts qui leur sont proches dans la ville dense de demain ?

Enfin, deux autres thématiques ont été abordées de manières moins prégnantes. **Les aménagements nocturnes** : comment apaiser les boulevards tout en continuant à circuler tranquillement la nuit ? **Les patrimoines des boulevards et des barrières** : comment valoriser le patrimoine architectural, urbain et paysager aux abords des boulevards et des barrières ?

LES ÉLÉMENTS DE RÉPONSES APPORTÉS PAR LES PARTICIPANTS

LES MOBILITÉS, UN SUJET CENTRAL

Sans surprise, les débats citoyens se sont concentrés sur la question de la mobilité, ou plutôt **des mobilités**. Mais dès lors, il convient de noter la demande forte pour que ces mobilités soient **étudiées en détail** et surtout en fonction de **l'ensemble des déplacements** dans l'agglomération.

Quelques contributions récurrentes pourraient tracer des orientations au projet futur :

- ☐ le manque de **sécurité** sur les boulevards tant pour circuler que pour traverser ;
- ☐ la gêne face aux **pollutions** atmosphérique et sonore majoritairement issus du trafic routier ;
- ☐ la volonté de réinterroger la **place de la voiture individuelle** (circulation et stationnement) et de redéfinir le **partage de la voirie** ;
- ☐ la nécessité de penser les mobilités de demain autour de la **proximité** entre lieux de vie, commerces et espaces de travail
- ☐ le besoin d'identification des **conflits d'usage**, la recherche de **conciliation** et de **cohabitation** entre ceux qui vivent sur les boulevards et ceux qui les traversent, entre riverains et usagers, et entre les différents modes de transport.

REFONDER L'ESPACE PUBLIC & REPENSER LA PROXIMITÉ

Les discussions sur les mobilités interrogent l'espace public. Comment fabrique-t-on un espace public de qualité ? Il ne suffit pas de **retirer les voitures pour le créer** ! Quelques exemples non exhaustifs peuvent être cités :

- ☐ de la végétation et de l'eau pour en accroître la qualité et favoriser **rencontre** et **convivialité** ;
- ☐ des jardins pour créer du **commun** et considérer de nouveau le végétal dans ses dimensions **sociale** et **nourricière** ;
- ☐ du vert et du bleu pour participer d'un retour de la **nature** en ville, pour lutter contre la disparition de la **biodiversité** comme pour la lutte contre les îlots de chaleur urbains ;
- ☐ les **barrières** sont les nœuds privilégiés pour penser ces espaces publics, elles pourraient le support du développement de **pôles d'échanges** pour les transports -parcs relais, transports en commun...-, pour les commerces -alimentation, pôle santé...-, pour les lieux culturels -bibliothèques, cinéma...- ;
- ☐ avec leurs dimensions souvent limitées, les boulevards et barrières doivent être pensés dans leur épaisseur, et **se réappropriés des délaissés** pour permettre de nouveaux aménagements (trottoirs, délaissés d'alignement, bâtiments à l'abandon, etc.).

Enfin, l'espace public se construit en complémentarité avec l'espace privé individuel, et des discussions ressort l'envie de créer des **espaces intermédiaires**.

TISSER DES LIENS PHYSIQUES ET HUMAINS

Les boulevards sont vécus comme une **frontière** avec toutes les difficultés (physiques mais aussi mentales) pour la traverser. Pourtant, pour les participants les boulevards ponctués de leurs barrières peuvent être un atout pour **faire lien** entre les deux côtés (intérieur et extérieur), mais aussi lien entre les quartiers, nouveaux qui s'y construisent ou s'y construiront (au nord et au sud) et les anciens (les quartiers « historiques » des boulevards, à l'ouest), qui ne sont pas dénués non plus de capacités de mutations :

- ☐ des **liens « physiques »** avec un renforcement de la végétation ou le réaménagement des barrières mentionnés précédemment ;
- ☐ avec l'augmentation des **franchissements** et l'aménagement de **continuités** de rue à rue de part et d'autre ;
- ☐ des **liens « humains »** via les espaces intermédiaires communs mais aussi et surtout par une animation locale, l'organisation d'événements festifs et culturels avec le concours des acteurs locaux et des collectivités ;
- ☐ des liens entre les tronçons au patrimoine architectural et paysager remarquables, tout comme avec les quartiers créés récemment. Ambiances et esprits des lieux peuvent faire **« lien dans le temps »** également.

Le projet des boulevards sera long, certains aménagements mettront plusieurs années à sortir de terre, plongeant des quartiers dans des travaux et des chantiers sources d'inquiétudes légitimes. Ainsi, réussir à maintenir la **vie sociale** de ces lieux pourrait permettre de **partager le projet avec les riverains mais aussi tous les usagers**.

MIEUX VIVRE ENSEMBLE

L'habitant est nécessairement au cœur de cette concertation. Et les habitants consultés nous invitent à **poursuivre cette implication** citoyenne pour la réussite de ce projet de territoire. Ils nous interpellent à deux titres :

- ☐ le premier est celui de l'**accompagnement aux changements de comportement** avec des **aménagements transitoires** et des expérimentations, à l'image des aménagements provisoires déjà mis en place en période de sortie de confinement, mais aussi avec des **mesures financières**, comme par exemple la gratuité des transports en commun ou, au contraire, la généralisation du stationnement payant ;
- ☐ le second est celui de l'**éducation**. Si la dimension sociale du projet des boulevards était déjà identifiée, le volet pédagogique et sociétal est ici souligné : **comment apprend-on à mieux vivre ensemble dans les villes densifiées de demain** au regard des enjeux socio-environnementaux auxquels nous aurons à faire face ? Les pistes sont ici nombreuses, comme le **ménagement des ambiances** (diurne et nocturne), **les points d'équilibre entre des usages souvent contradictoires** (bruit/silence, vitesse/lenteur), **la mise en valeur de patrimoines matériel** (bâti/paysager) et **immatériel** (culturel/économique) ...

ANTICIPER ET EXPERIMENTER

Est-on capable aujourd'hui de redessiner pour les décennies à venir **une autre destination pour les boulevards que celle dominante de la voiture** ? Dans un débat sur les mobilités et la végétalisation, un habitant nous faisait remarquer que poursuivre les aménagements en faveur de la voiture individuelle n'était pas conciliable avec une végétalisation massive de nos villes. La place accordée à la voiture reste l'enjeu central pour les participants.

La réponse n'est évidemment pas tranchée. Pour certains le modèle du tout voiture des années 1970 est dépassé tandis que d'autres perçoivent toujours les avantages nombreux de cette voiture sans pouvoir imaginer ce qui pourra la remplacer aussi efficacement. **Alors, à l'échelle des boulevards, faut-il réduire la circulation automobile et les modes de transport polluants, et comment ?** Deux éléments de méthodes émergent :

- ☐ Définir les solutions les plus acceptables en fonction de **critères environnementaux, sociaux, sanitaires et économiques**.
- ☐ Agir maintenant pour **modifier le présent** sans attendre plusieurs années pour percevoir les effets.

Il semble donc nécessaire d'intégrer les **enjeux de demain** et pour cela, mener de front **anticipation et adaptation** :

- ☐ Anticiper les besoins de la ville à horizon 2050, en termes de flux, d'installation d'entreprises, d'activités, d'habitants, pour créer un cadre de vie de qualité.
- ☐ Développer notre capacité d'adaptation : tester, expérimenter, évaluer, maintenir, modifier en continue.

Comme nous projetons un horizon lointain, des participants parlent d'un **phasage** dans les aménagements à réaliser, de lister les priorités avec d'une part les urgences à mettre en œuvre dès maintenant -la pollution, la sécurité- mais sans perdre de vue les **objectifs plus ambitieux à long terme** -qualité du cadre de vie, inclusion sociale, changement climatique-. Dans cette logique d'expérimentation, un des moyens serait de s'appuyer sur des aménagements adaptables, modulables et/ou temporaires pour préfigurer l'avenir et ainsi accompagner les changements de comportements. **Cette orientation invite alors à lever le risque de penser demain avec les données d'aujourd'hui.**

Pour projeter ces aménagements lointains dont les premiers travaux commenceront au mieux dans 4 ou 5 ans, il est essentiel de créer un cadre de **confiance** entre tous les acteurs de la société. Si la gouvernance publique des espaces urbains doit être **garante de l'intérêt général**, il semble aussi nécessaire de développer d'une part **les solutions à la portée de chaque citoyen** auxquelles il peut contribuer simplement dès maintenant, et d'autre part **les conditions de dialogue à mettre en œuvre** entre tous les acteurs du territoire (institutions, commerçants, entreprises, associations, établissements scolaires, etc.) et les riverains concernés par les aménagements.

4. LA SUITE DE LA CONCERTATION

Au regard de l'expérience présente, nous disposons d'un socle déjà solide pour continuer à aller de l'avant et rien ne sera perdu de ce qui a été dit et écrit. Nous nous retrouverons à l'automne afin **d'approfondir et compléter ensemble les interrogations soulevées dans la présente synthèse.**

Un bilan d'étape de cette concertation pourra ainsi être dressé fin 2020 qui servira à **produire les orientations qui guideront le cahier des charges métropolitain pour le futur projet des boulevards.**

Cette concertation se poursuivra ensuite pour partager le plan guide d'aménagement proposé par l'équipe de maîtrise d'œuvre retenue et **étendre les réflexions sur la rive droite.**

Synthèse rédigée par Bordeaux Métropole et Médiation & Environnement
Mai 2020