

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

Jeudi 7 septembre 2023 à 18h30

RÉUNION PUBLIQUE

Salle des fêtes du Grand Parc
39 Cours de Luze, Bordeaux

Changer d'ambiance
pour offrir un espace
accueillant à tous
les usages : déplacements,
habitat, travail et loisirs.

bordeaux-metropole.fr



Sommaire

Contexte et objectifs	3
Accueil et introduction	3
Présentation du bilan d'étape	7
Temps d'échange	26
Contributions écrites	32
L'atelier des enfants	35

Contexte et objectifs

En septembre 2023, le projet des boulevards et des barrières entre dans une phase opérationnelle. Bordeaux Métropole et les villes partenaires misent sur la réalisation d'un **projet urbain innovant**, faisant la **part belle aux expérimentations** en particulier en matière d'espace public. Le nouveau programme "**Inventons les boulevards du 21ème siècle**" et ses nouvelles modalités d'action auront des échelles et des objectifs variés.

La **réunion publique du 7 septembre** a été l'occasion de présenter le **bilan d'étape de la concertation** menée depuis 2019 et de présenter le programme "Inventons les boulevards du 21e siècle". L'ouverture et la clôture de la réunion ont été confiées à la compagnie de théâtre bordelaise "Les Créants".



La compagnie Les Créants en pleine improvisation sur scène ©JB Menges – Bordeaux Métropole

Accueil et introduction



©JB Menges – Bordeaux Métropole

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

Bonsoir à toutes et à tous. J'espère que vous avez apprécié cette manière un peu décalée d'aborder un sujet sérieux, à savoir l'aménagement futur de nos boulevards et de **partager avec nous une ambition**, celle de faire de ces boulevards non seulement les boulevards du 21e siècle, mais aussi ce que pourra être, ce que devra être **la rue métropolitaine du 21e siècle**.

Je vous remercie d'être venus si nombreux, habitants de Bordeaux, mais aussi je le sais, habitants de la Métropole, qui vous sentez directement **concernés par cet itinéraire et par ce lieu de vie**. Par votre nombre avant même que nous entamons les échanges, vous prouvez cet intérêt majeur qui est porté par nos concitoyens pour le devenir des boulevards.

Je ne serai pas plus long mais je voulais d'abord vous accueillir, vous souhaiter la bienvenue et vous remercier d'être venus aussi nombreux ce soir participer à cette rencontre.

Andréa Kiss, Vice-présidente de Bordeaux Métropole en charge de la voirie, des espaces publics et du FIC et Maire du Haillan

Bonsoir à toutes et à tous. Nous saluons aussi les collègues élus qui se sont déplacés ce soir pour cette première réunion qui lance une **nouvelle phase dans ce projet “Inventons les boulevards du 21e siècle”**.

C'est effectivement **un projet d'espace public**, il faut le rappeler, d'une envergure tout à fait particulière. Je pense que l'on a rarement eu des projets d'espaces publics avec de telles surfaces. Cela a été très bien reflété par la saynète que vous avez pu voir ici avec beaucoup d'injonctions contradictoires pour arriver à satisfaire tous ceux qui habitent vraiment en tant que riverains sur ces boulevards. On retrouve les habitants parce qu'ils y ont leur logement, mais on sait aussi qu'il y a des scolaires, des salariés, et toutes sortes d'usagers.

C'est un **projet éminemment métropolitain** car, qui n'a jamais traversé ou emprunté un morceau des boulevards ? Donc c'est vraiment un axe qui est structurant et on le verra, **ce n'est pas un projet de voirie**. Il faut vraiment que l'on ait cela en tête tous collectivement. C'est vraiment un sujet d'espace public avec un souhait, que je crois partagé, d'en faire quelque chose de nouveau. On sent une vraie appétence pour du changement, pour aller vers des choses beaucoup plus agréables à vivre au quotidien, que l'on soit strictement riverain ou qu'on les emprunte plus ponctuellement ou quotidiennement.

C'est **un projet multifactoriel** extrêmement complexe où il va falloir jongler avec le déjà là ainsi que nos ambitions de mieux partager cet espace. Vous le verrez tout au long des présentations et des interventions, nous allons faire en sorte de relever le défi collectivement pour un projet qui sera sans doute un projet au long court.

En tout cas, nous sommes tous résolus à y aller et à faire des boulevards quelque chose de tout à fait **emblématique**.

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

Merci beaucoup pour cette introduction et bonsoir à toutes et à tous. Je suis Chloé Michel, directrice de l'agence Écologie Urbaine & Citoyenne, qui accompagne Bordeaux Métropole pour **l'animation de cette concertation** autour des Boulevards depuis 2021. Ce soir, je vais animer cette réunion et vous l'avez vu nous sommes accompagnés par “Les Créants”, une troupe d'improvisation bordelaise qui va écouter l'ensemble de nos échanges de la soirée pour nous proposer une deuxième intervention en clôture de cette réunion sur la base de l'ensemble des échanges que l'on aura collectivement.

Déroulé de la réunion

Le programme va être riche ce soir mais il y aura de la place pour les échanges.

Dans un premier temps nous allons revenir sur le **bilan d'étape de la concertation**. Je vais vous présenter une synthèse des contributions qui se sont faites entre 2019 et 2022. Puis nous accueillerons également les garants de la concertation qui vont nous partager leur bilan et leur analyse de l'ensemble des modalités de la concertation qui ont été mises en place depuis 2022.

En deuxième partie nous aurons la présentation du **programme "Inventons les Boulevards du 21e siècle"** et enfin nous aurons un troisième temps pour échanger directement avec des prises de parole dans la salle. Pour ceux qui ne souhaitent ou ne peuvent pas prendre la parole, vous avez des petites fiches qui ont été posées sur vos chaises sur lesquelles vous pouvez écrire l'ensemble de vos remarques, questions, contributions. Nous les récupérerons pour les analyser en fin de soirée dans les boîtes qui sont disposées en sortie de salle.

À la fin de la réunion, un pot convivial vous sera proposé. Ce sera également l'occasion pour vous de découvrir les **dessins que sont en train de faire des enfants** en parallèle de cette réunion publique puisqu'un atelier se déroule en coulisse avec eux.



©JB Menges – Bordeaux Métropole

Présentation du bilan d'étape

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

C'est un projet, vous l'avez compris, ambitieux que nous avons envie de partager avec vous ce soir.

Ambitieux d'abord sur sa finalité. Nous allons transformer ensemble un lieu de circulation, un lieu essentiellement routier, pour aller progressivement vers un lieu de vie. Andréa Kiss l'a dit, cela ne va pas se faire du jour au lendemain, mais cela va se faire.

C'est une ambition que nous portons également avec vous. L'ambition d'une **concertation nouvelle, audacieuse qui permet d'éviter les écueils des concertations traditionnelles** que vous connaissez, où l'on voit toujours les mêmes, ceux que j'appelle les concertés institutionnels. Nous allons innover dans les modalités de concertation pour amener ceux qui en sont habituellement écartés, qui sont beaucoup moins familiarisés que les concertés institutionnels dont je parlais il y a quelques instants.

C'est donc une **innovation sur la programmation**, sur le devenir des boulevards, et une **innovation sur la méthode**. Nous ne démarrons pas de rien. En début de mandature, certains s'en souviennent, nous avons même décidé de pérenniser des itinéraires cyclables et collectifs sur deux voies des boulevards. Que n'a t-on pas entendu à cette époque-là ? J'étais sidéré. J'étais traité de fou par courrier, y compris par des amis qui me disaient "c'est un axe routier", "c'est une mini rocade", "tu n'imagines pas un instant que ça marchera ton idée de mettre des cyclistes et des transports en commun sur une des deux voies", "ça ne marchera jamais, c'est comme si tu faisais ça sur la rocade, ça ne marchera pas".

Et bien ça a marché. Ça n'a pas marché immédiatement, il a fallu attendre quelques semaines. Et aujourd'hui c'est **environ 7 000 cyclistes qui empruntent tous les jours les boulevards**. Il y a des progrès à faire, je suppose que l'association Vélocités nous fera des propositions dans le cours de la soirée.

Naturellement, nous pouvons faire encore mieux. Là, c'était révolutionnaire de décréter que l'itinéraire des boulevards serait pour moitié dédié à des mobilités douces, transports collectifs et cyclistes.

Ça marche d'autant plus que les premiers tests de pollution que nous avons fait après cet aménagement ont montré **une baisse de 30% de pollution sur les boulevards**. Pour ceux qui s'intéressent aux ZFE (Zones à Faible Émission), je tiens à vous dire que ce sont des taux de diminution de pollution qui sont supérieurs à beaucoup de ZFE. Au titre de la santé publique je pense que c'est déjà un premier progrès réalisé qui me paraît important.

Cela va dans le sens d'un rééquilibrage de la place des différents modes de déplacement en augmentant le confort des piétons et des cyclistes. Sachez que nous avons conscience du fait que c'est encore insuffisant, d'où l'idée de lancer cette concertation sur les boulevards du 21e siècle.

Notre ambition c'est de faire avec vous des boulevards un lieu attractif et requalifié, un lieu de services et de commerces, un lieu pour les habitants et enfin un lieu pour toutes les personnes qui utilisent ces boulevards au quotidien. C'est pour cela que j'avais tenu, en tant que premier vice-président de la Métropole, à travailler sur la qualité du cadre de vie des boulevards, sur les **enjeux de nature en ville, sur la création d'aménagements plus résilients face au changement climatique et sur l'attractivité de nos barrières.** En un mot, l'ambition c'est de rendre les boulevards plus attractifs, plus hospitaliers ou plus vivants et donc inventer avec vous les **boulevards du 21e siècle** et par là-même la **rue métropolitaine du 21e siècle.**

Pour cela nous avons créé à la Métropole, avec Andréa Kiss, un **comité de pilotage** que nous présidons. Andréa Kiss est vice-présidente de la Métropole chargée des espaces publics et de la voirie et je tiens à la saluer et remercier aussi l'ensemble des maires concernés par l'itinéraire des boulevards. Merci Monsieur le Maire de Bègles d'être là. Nous avons aussi les représentants du Maire du Bouscat et également du Maire de Talence. Je remercie les élus bordelais qui ont tenu à être là. Je sais que M. Bobet, qui avait lancé la concertation sur les Boulevards, n'est pas avec nous ce soir, mais je tiens aussi à le remercier d'avoir lancé en 2019 cette concertation sur les Boulevards.



©JB Menges – Bordeaux Métropole

Je veux aussi remercier tous les habitants qui se sont déjà mobilisés lors de cette concertation. Ce travail nous a été très utile et précieux et il nous a permis de déboucher sur quelques premières réalisations de court terme sur le boulevard Antoine Gautier (pistes cyclables, décroûtage, espaces verts). Nous tenons en effet à avancer le plus vite possible sur cet itinéraire, c'est pour ça que notre parti pris est d'avancer de façon séquentielle. Nous vous présenterons ce soir la première séquence qui est censée montrer ce que pourrait être cette rue du 21e siècle. Je le dis, ce n'est qu'une étape, le travail des habitants et des usagers doit se poursuivre. L'intérêt d'expérimenter de nouvelles formes de concertation est d'amener le plus grand nombre de personnes à s'exprimer, sans doute de manière

plus **informelle et conviviale avec des concertations in situ.** Nous souhaitons les amener à porter un autre regard sur le devenir des boulevards. Il est important que ce soir et dans les années à venir, nous impulsions collectivement une dynamique nouvelle de participation sur les idées, afin notamment d'identifier des lieux d'expérimentations.

Ce travail de concertation a été suivi par Céline Papin, Vice-Présidente des Relations internationales et du Dialogue citoyen, qui s'est beaucoup investie dans ce travail de concertation et je tiens à la remercier également. Un cahier de préconisations citoyennes a été livré en janvier 2022 et un bilan de cette première concertation est désormais disponible et va vous être présenté en suivant.

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

Je reprends la parole **pour vous présenter le [bilan de la concertation](#)**. C'est une synthèse de **l'ensemble des contributions qui ont été faites entre 2019 et 2022**. L'exercice n'est donc pas simple.

Pour se situer, revenons sur les étapes de cette concertation. La concertation des boulevards se déroule en deux grandes étapes : la première qui relève du diagnostic et des intentions est celle qui fait l'objet du bilan que je vais vous présenter. Elle s'est elle-même déroulée en deux phases : une première pour collecter l'émergence des points de vue du côté des citoyens, mais aussi des collectifs et des associations, et une seconde phase pour recueillir des avis, des besoins de différents publics, et notamment des publics spécifiques, je vais y revenir.

Depuis l'hiver 2022 nous sommes rentrés dans la deuxième étape : l'étape de programmation/activation que Cécile Rasselet, Directrice du projet vous présentera en suivant.

La première étape de cette concertation consiste en une multitude de dispositifs qui ont été déployés :

- **Des dispositifs pour informer** : différents canaux ont été utilisés via la presse, des vidéos, les réseaux sociaux ou encore la réalisation d'une identité graphique autour des boulevards.
- **Des dispositifs de concertation : deux garants** suivent cette concertation et vont présenter leur bilan en suivant; des registres ont été déposés; une réunion publique; des **ateliers** de proximité; des **balades** urbaines en fonction des différents secteurs autour des boulevards; la mise en place d'un **comité de la concertation** qui a suivi différents ateliers, s'est formé et est monté en compétence pour contribuer à l'ensemble de la concertation; des **enquêtes, micro-trottoirs** et enfin une concertation auprès des **publics spécifiques**.

Justement, les publics sont divers sur les boulevards. On retrouve des habitants-riverains, les représentants et personnes de professions libérales, des associations qui représentent différents intérêts (mobilité, environnement ou autre), des commerçants, une population plus jeune puisque les boulevards accueillent plusieurs sites scolaires donc des collégiens, lycéens et étudiants, et enfin différents usagers qui se distinguent par leur mode de déplacement.



Pour revenir à la synthèse des contributions, je vais parler autour de ce nuage de mots qui va faire la synthèse mais je vais rentrer un peu plus dans le détail. Cela a été dit, l'aménagement des boulevards est un sujet complexe puisque c'est un lieu qui rassemble de nombreux usages qui peuvent parfois être contradictoires dans un espace qui est parfois contraint par sa taille.

Traverser Ralentir
 Révéler Conjuguer centralité / linéarité
 Magnifier par le végétal le patrimoine bâti existant
 Lieux de vie Séparer / protéger **Végétaliser** Intensifier
 Séquencer Apaiser Réduire Hiérarchiser Réguler
 Inter et multi modalité **Infrastructure frontière**
 Un passé à retrouver Intensifier
 Rafraîchir Conjuguer centralité / linéarité
Dépolluer
Mobilité pour tous

Une des première tendance qui est ressortie de cette concertation, est que les boulevards ont principalement une **ambiance routière**, qui est questionnée, et un passé qui cherche à être retrouvé. Le caractère routier est apprécié pour son côté **pratique**, avec cette ceinture qui permet de parcourir la métropole, mais il se confronte à un souhait de retrouver une identité historique des boulevards, une identité de **promenade et de déambulation** avec un caractère plus urbain. Plusieurs actions ont été proposées et sont souhaitées dans ce bilan de la concertation.

- La première est d'**apaiser**, de réduire et de hiérarchiser en développant une ville qui réduit les conflits d'usage.
- C'est aussi de **réguler la vitesse**, avec le souhait d'avoir une circulation efficace qui peut parfois s'opposer à la volonté de ralentissement pour une multimodalité sécurisée. Ce souhait de ralentissement s'accompagne de propositions de réduction de la vitesse sur les boulevards, notamment en le passant à 30 km/h sur l'ensemble des linéaires.
- Il s'agit aussi de **dépolluer**. Dépolluer pour les questions de **qualité de l'air**, mais aussi dépolluer vis-à-vis de la **pollution sonore**. Nous en avons parlé à travers les improvisations des Créants.
- Des questions **d'inter et de multimodalité** : proposer plusieurs modes de déplacement sur un même endroit, mais aussi favoriser et faciliter le passage de l'un à l'autre. Il s'agit aussi de séparer et de protéger : réduire les conflits d'usage entre les mobilités piétonnes, les cycles et les mobilités motorisées.
- Et enfin, révéler, **préserver** ce qui est déjà là, et qui fonctionne, et le renforcer.

Pour les métropolitains, les boulevards sont aussi l'occasion d'**intensifier les usages et l'activité commerciale**. Les boulevards sont vus comme un secteur d'intérêt pour l'attractivité des commerces, mais qui peuvent être décrits comme peu agréables, notamment à cause des nuisances sonores. L'objectif serait de renforcer l'attractivité des barrières en ré-installant des commerces et en renforçant la convivialité des lieux.

Enfin, les boulevards sont souhaités comme un **support de biodiversité et de confort** par une forte volonté de **végétaliser** cet espace et de le **rafraîchir**. L'idée est de conserver au maximum la végétation existante, de la renforcer avec le souhait de planter mais en ayant une dimension écologique dans la manière de planter. Par exemple, sont ressortis la proposition de la création d'une ceinture de fraîcheur autour de la ville et la création d'espaces de refuge pour les périodes de canicule.

Voilà les principales thématiques et propositions de ces contributions de la concertation entre 2019 et 2022. Vous avez pu récupérer à l'entrée **le cahier de préconisations citoyennes**, un document qui vient donner ces grands axes de travail pour le projet des boulevards. N'hésitez pas à en prendre à la sortie si vous ne l'avez pas fait en entrant. Vous retrouverez de manière un peu plus détaillée ce que je viens d'expliquer. Vous pouvez également consulter sur le site de la participation l'ensemble du bilan analytique de toutes ces contributions pour aller encore plus dans le détail sur chacune des thématiques que je vous ai présentées.



Je vous propose maintenant de laisser la parole à nos deux garants : Walter Acchiardi et Paola Orozco-Souël. Ils sont tous deux membres de la Commission nationale du débat public. Ils vont vous présenter le bilan qu'ils ont réalisé pour analyser les modalités de concertation.

Le cahier de préconisations citoyennes a été distribué largement lors de la réunion publique

©JB Menges – Bordeaux Métropole

Walter Acchiardi, garant de la concertation, Commission Nationale du Débat Public

Bonjour à toutes et à tous. Nous sommes particulièrement réjouis en tant que garants de voir que le travail continue. Celui-ci a commencé il y a déjà un moment, depuis 2019. Ce sont des projets au long cours et d'un point de vue de garant, c'est bien de voir qu'il y a une forme de **continuité** et de **motivation** qui perdure pour pouvoir travailler à la fois sur le projet et sur la volonté de concertation (puisque en tant que garants nous nous occupons essentiellement de la concertation).

La Commission Nationale du Débat Public est un organisme indépendant. C'est le Conseil de Développement Durable (C2D) de Bordeaux Métropole qui nous "a choisi" sur la liste des garants pour garantir la concertation qui démarrait avec ce projet.

C'est une concertation volontaire (il y a des concertations qui sont obligatoires car réglementaires). Là, en l'occurrence, c'est une volonté de Bordeaux Métropole et du C2D. En tant que garant, notre mission est d'être à disposition de la maîtrise d'ouvrage pour la conseiller et pour réagir par rapport à la qualité recherchée de la concertation.

Nous avons un certain nombre de critères de transparence, de neutralité, d'argumentation, d'égalité de traitement, d'inclusion. Des éléments qualitatifs pour que la concertation soit la plus large possible, mais également joignable par le public. C'est notre mission principale en tant que garant de pouvoir être contacté par le public. C'est ce que nous avons fait pendant plusieurs mois à l'occasion de balades urbaines, de rencontres, d'ateliers, etc. C'est ce que nous allons continuer, a priori, à faire.

Notre travail prend la forme soit de commentaires donnés à la maîtrise d'ouvrage, de conseils, soit de bilan. En l'occurrence, il s'agit là du [bilan de la première phase](#) que nous avons donné à Bordeaux Métropole et qui a été rendue publique. Nous allons donc vous en dire deux mots et voir votre réaction pour ceux qui ne l'auraient pas déjà lu.



©JB Menges – Bordeaux Métropole

Paola Orozco-Souël, garante de la concertation, Commission Nationale du Débat Public

Le Comité National du Débat Public, est une autorité administrative indépendante dont l'objectif est de faire valoir, de promouvoir et de faire respecter le droit du citoyen à être informé et à participer à toutes décisions publiques donc politiques qui auraient un impact sur son environnement et son cadre de vie.

C'est tout à fait le cas aujourd'hui avec ce projet et avec cette concertation. C'est notre rôle depuis que l'on a été choisi et nommé pour garantir cette démarche depuis 2019, démarche sur laquelle nous avons fait un bilan. Vous avez la possibilité de le consulter en ligne. Il est rendu public depuis qu'il a été rédigé en juillet 2022. Vous avez vu différentes scènes jouées qui expliquent assez bien ce qui a été dit par le public pendant ces deux ans et demi de concertation.

Il faut savoir que la concertation a été arrêtée par la force des choses. Nous avons eu une période de confinement, une période de Covid, qui a fait que la concertation en termes de calendrier a duré plus longtemps qu'il n'était prévu au départ. Pendant les échanges, notamment en présentiel, tout ce que vous avez vu en tout début d'introduction de cette réunion est vraiment ce qui a été dit et évoqué par les citoyens et le public. Nous avons remarqué qu'**il y avait une difficulté à concilier ces besoins de déplacements des personnes qui habitent la métropole et les besoins d'être dans un espace convivial pour les personnes qui résident sur les boulevards.**



©JB Menges – Bordeaux Métropole

Ce qu'il est intéressant de faire ressortir, c'est de voir que, malgré cette difficulté à concilier les deux (parce que les gens avaient tout à fait conscience qu'il était difficile de concilier les deux), les mêmes publics, ceux qui habitaient les boulevards ou qui transitaient ou qui passaient par les boulevards, souhaitent également prendre en compte et écouter les besoins des uns et des autres. Il n'y avait pas de volonté d'un parti ou d'un autre de primer ou d'être prioritaire dans le choix qui pourrait être fait plus tard. Il y avait donc une bienveillance de ce côté-là. Veiller à ce que les gens puissent circuler parce que c'est un besoin pour tout le monde, mais veiller également à ce que ceux qui y habitent puissent commencer à le faire de manière plus agréable et pour améliorer leur cadre de vie.

Il y a le besoin de **retrouver l'identité des barrières**. Il y a effectivement des spécificités des barrières que le public qui a participé souhaite voir prises en compte, préservées, valorisées. Et peut-être aussi des suggestions sur la sémantique : les barrières, on a entendu parler du fait que c'est une sorte de frein, de frontière et que peut-être il serait intéressant de réfléchir à appeler ces espaces autrement ou en tout cas, tout en gardant leur spécificité, leur donner un côté plus convivial et moins tranchant, moins séparé.

Sur l'aménagement des boulevards dans un horizon un peu plus lointain et dans une société différente, il y a eu une **difficulté des participants d'arriver à une vision globale**. C'est très difficile (c'est l'analyse globale que nous avons faite dans cette concertation) de se projeter dans des horizons lointains avec des données qui sont inconnues. Avec notamment la donnée la plus importante, celle **du changement climatique d'un côté, mais aussi celle de la mobilité demain** (pour la métropole et pas qu'au sein de Bordeaux). Il y a donc une difficulté pour la plupart des citoyens qui ont participé à cette concertation d'arriver à une vision globale parce que, je pense, c'est une difficulté générale : quelle est notre société de demain ?

Et la participation dans tout ça ? Les publics qui ont participé ont vraiment posé la question de : est-ce que l'on nous invite à faire un cahier de doléances où l'on va consigner tout ce qui nous plaît et surtout tout ce qui ne nous plaît pas (parce que cela a été souvent relevé), ou est-ce que l'on nous invite vraiment à contribuer à l'élaboration d'un projet ? Si c'est dans ce cadre, il faut des garanties en dehors de notre présence à nous, les garants, de la part de la Métropole. Notamment pour voir comment ce qui est dit, proposé et partagé va être pris en compte.

Il y a une difficulté de se projeter dans la participation étant donné que l'on est à des horizons tellement lointains et dans une invisibilité de "quelle société demain ?". En dehors de cela, il y a eu des éléments de recommandations qui peuvent être faits derrière.

Walter Acchiardi, garant de la concertation, Commission Nationale du Débat Public

Tout particulièrement, il y a eu un dispositif de mise en place de **comité de la concertation**, donc des personnes qui se sont engagées à travailler sur un temps relativement long. Ce n'était pas facile avec les conditions sanitaires. Ils ont travaillé sur la partie mobilité, qui était vraiment le point central, pour pouvoir essayer de voir ce qui était possible, quelles étaient les marges de manœuvre possibles. Le citoyen a du mal à percevoir cela, car ce sont des éléments techniques qui dépassent la Métropole. Cela doit être à l'échelle départementale ou régionale.

Ils ont également travaillé sur cette qualité de vie qui était souhaitée par tout un chacun. Sur la qualité de vie en termes de circulation facilitée, c'est aussi une forme de qualité de vie, et sur la qualité de vie locale, piétonne, d'espace publics, etc.

Nous avons relevé dans le bilan certains éléments du comité de la concertation et particulièrement mis en exergue des questions et des demandes pour qu'il puisse y avoir une gouvernance et une évolutivité de cette concertation. Tout à l'heure, nous allons évoquer le deuxième volet et ce sera peut-être une forme de réponse à ces demandes émanant du Comité de concertation. Se pose aussi la notion de **financement**, c'est-à-dire est-ce que le financement pouvait-être tout public, privé-public, et de quelle manière cela peut-être réaliste de faire ces travaux un peu titanesques.

La dimension d'**adaptation au changement climatique**. C'était quelque chose qui était déjà un peu avancé mais depuis on a encore creusé la question et c'est cette vulnérabilité des sites urbains, en particulier les villes, c'est quelque chose de très important même s'il y a d'autres aspects sur d'autres territoires littoraux ou montagnards, mais en site urbain cela se pose vraiment. La programmation temporelle - M. Hurmic a évoqué tout à l'heure qu'il y a eu des interventions d'ores et déjà c'est quelque chose de très important puisque si l'on évoquait dans 10 ans, 20 ans, 30 ans, les personnes se retrouvaient un peu à court en disant "en ce moment, est-ce qu'il peut y avoir des améliorations ?". De quelle manière on peut imaginer des séquences pour pouvoir avancer, et en lien avec ce qui se passe - on avait évoqué le RER métropolitain, le tunnel sous la Garonne, un certain nombre de projets- commencent à se creuser et faire avancer le projet des boulevards. Tout ce qui était autour de l'énergie - il y avait des participants qui étaient fondés sur des solutions hydrogènes, qui souvent font encore débat. Et puis tout ce qui est autour du vélo, de ce qui est mobilité douce, qui bien évidemment est ressorti très fortement.



©JB Menges – Bordeaux Métropole

Les recommandations

En termes de recommandations, nous avons souhaité proposer à la maîtrise d'ouvrage de :

- **Clarifier les dispositifs de pilotage du projet, son périmètre, son calendrier**, un minimum pour donner une trame qui permettra aux participants, aux citoyens de se projeter un peu plus facilement. Qu'ils ne soient pas trop dans le vide en matière de propositions et de prospections.
- **Préciser le mode d'insertion du périmètre de la rive droite dans cette concertation**. Il est vrai que la concertation s'est centrée surtout sur la rive gauche alors que la rive droite existe aussi. Aujourd'hui, et on le voit rien qu'avec l'identité graphique du projet, qu'elle a été déjà bien prise en compte.
- **Compléter le dossier de concertation avec les différentes études réalisées en rive droite**. Durant la démarche de concertation, il y avait des études en cours, des études de faisabilité notamment, inaccessibles à ce moment-là et dont les conclusions n'étaient donc pas arrivées. Nous avons suggéré de compléter ce dossier de concertation avec les conclusions qui arrivaient au fur et à mesure que la concertation se déroulait, et notamment après cette première étape.
- **Afficher les modalités de la poursuite de la concertation**. Être assez clair sur ce qui va se passer demain, sur ce à quoi on va vous inviter à participer et pour quoi faire.
- Il s'agit aussi de **chiffrer le projet** qui découlera du cahier des charges. Au départ, il y avait effectivement une intention d'élaborer un cahier des charges. Une des remarques qui avait été faite par le public était de dire : on ne sait pas de combien d'argent on dispose pour pouvoir faire le projet, on ne sait pas quel est l'objectif central. Est-ce que c'est d'améliorer la mobilité ou est-ce que c'est d'améliorer le cadre de vie ? Est-ce possible de faire les 2 ?
- **Mettre à disposition une véritable plateforme participative numérique interactive**. Nous disons "véritable" parce que l'on s'est un peu heurté à des outils qui existent déjà au niveau institutionnel et qui sont difficiles à faire évoluer. Nous souhaitons que la Métropole puisse aller au-delà de ce qui est aujourd'hui possible de proposer pour rendre l'accessibilité à l'information, notamment par la voie numérique beaucoup plus simple en termes d'utilisateurs. Nous pensons que cela pourrait faciliter, voire même inciter à la participation, notamment par ce biais.
- Poursuivre la garantie de cette concertation, en **nommant des garants**, pas forcément nous. Nous pensons qu'il est important que la première volonté que la maîtrise d'ouvrage a eu en organisant cette concertation avec des garants soit poursuivie. Car il est important qu'il y ait des échanges pour améliorer les espaces et les outils de la participation citoyenne.

Céline Papin, Vice-Présidente des Relations internationales et du Dialogue citoyen

Une des particularités, et cela a été dit, c'est une concertation qui a démarré lors du mandat précédent, et qui s'est poursuivie en début de mandat avec un changement de majorité et un contexte Covid qui a rendu cette concertation quelque peu complexe.

Je vais simplement dire quelques mots de remerciements à tous les acteurs qui ont permis à ce processus de concertation d'aller au bout de cette première phase. Vous l'avez dit, ce n'est qu'une étape, nous allons entrer désormais dans une nouvelle étape. Les citoyens en premier lieu, qu'ils aient été engagés dans le comité de la concertation - c'est du temps que les citoyens dédient à l'échange avec des acteurs pour approfondir certaines questions, ce sont beaucoup d'heures passées par l'ensemble de ces citoyens (ce qui ont participé aux balades urbaines, tous les citoyens qui ont pu s'exprimer).

Un grand merci également aux garants, c'est un choix de Bordeaux Métropole et du C2D d'avoir eu recours à la concertation. C'est une décision que nous souhaitons reconduire parce que c'est un dispositif qui permet d'enrichir nos processus de concertation, de nous éclairer, de nous permettre d'être en amélioration continue sur nos dispositifs. Je crois que l'on a eu un dialogue continu et franc sur des dispositifs d'amélioration. Je crois d'ailleurs que la plateforme - on a beaucoup échangé et c'est en bonne voie même si malheureusement cela met un peu plus de temps on le sait. La mise en œuvre de logiciels, le déploiement d'outils informatiques c'est parfois un petit peu long.

Merci à vous pour votre engagement, merci aussi aux équipes de Bordeaux Métropole, à l'a-urba pour tout l'accompagnement, tout le suivi de ce projet, depuis maintenant 2019 et donc il est temps pour ce projet d'entamer une nouvelle phase de développement.



©JB Menges - Bordeaux Métropole

Présentation du programme

Andréa Kiss, Vice-Présidente en charge des espaces publics et de la voirie

J'entendais la difficulté à se projeter des citoyens, je les comprends. J'imagine que sur un projet comme celui des boulevards, arriver à se projeter dans 5, 10, 15 ans c'est évidemment extrêmement difficile.

On entend aussi la volonté d'avoir des choses concrètes rapidement. Tout de suite, Cécile Rasselet et Jean-Yves Meunier vous présenteront en détail la méthodologie que nous avons retenue et vous verrez que nous avons essayé volontairement de combiner plusieurs dimensions, à la fois d'espace et de temps, pour pouvoir y travailler. Alors ceux qui pensaient avoir ce soir une présentation de coupes en travers, de schémas, de ce que seraient les boulevards, peuvent partir tout de suite. Je vous dis qu'il n'y en aura pas. On en n'est pas du tout à cette étape là.

En termes de budget et de chiffrage on n'y est pas encore non plus. Nous regardons un petit peu sur quels fonds nous allons pouvoir financer le projet. Nous savons que nous allons probablement pouvoir combiner plusieurs natures de financements et que ça sera sans doute très coûteux. Néanmoins, nous savons que les **travaux d'aménagement du bus express** vont venir transformer les boulevards et que nous allons émarger sur ces lignes financières là pour entamer cette modification des boulevards.

Le programme que nous allons vous présenter a pour but de montrer la nouvelle stratégie de projet. C'est un peu inhabituel, car souvent en réunion publique, on présente des dessins avec la largeur des trottoirs, l'endroit où l'on va planter les arbres. Nous n'allons pas du tout vous présenter ça aujourd'hui mais **la philosophie générale avec laquelle nous souhaitons avancer**.

Le sujet est complexe car il y a beaucoup de parties prenantes. De plus, ce n'est pas un simple projet de voirie de façades à façades, nous avons souhaité travailler dans l'épaisseur.

Nous avons une petite vidéo à vous présenter dans laquelle nous vous faisons survoler les boulevards. On commence au Sud, où l'on voit très très bien ce travail sur l'épaisseur que nous souhaitons avoir. Dans la partie Sud-Est, une des particularités c'est que nous travaillons avec cinq séquences. Il y a six villes directement concernées, car elles sont frontalières des boulevards, mais le souhait a été de découper ce projet de boulevards en 5 séquences qui relient la rive gauche et la rive droite. C'est une nouveauté par rapport au projet tel que nous l'avions imaginé au départ, c'est-à-dire que dans l'imaginaire les boulevards c'est surtout la rive gauche. Or, nous le verrons en finissant notre petit tour des boulevards, en 2024 arrive la **livraison d'une infrastructure tout à fait majeure qui est le pont Simone Veil. Ce pont va finir de former cette ceinture des boulevards** et de relier donc à deux endroits différents la rive gauche et la rive droite.

Cette vidéo permet de voir ce qui existe déjà. Ça permet de voir les volumes et l'épaisseur sur laquelle nous souhaitons travailler. Parce que les boulevards c'est aussi toutes les annexes et tout ce que l'on peut trouver derrière.

On a déjà pris une mesure très concrète au conseil de métropole du mois de juin, puisque **nous avons voté un périmètre de prise en considération**, alors c'est un outil un peu technique, mais qui nous permet de bloquer des projets qui pourraient sortir dans le périmètre que l'on a défini.

Cinq séquences, c'est un peu comme en boîte de nuit : cinq salles, cinq ambiances. Ce sont vraiment des secteurs qui n'ont rien à voir les uns avec les autres. Je vous invite à faire la balade en vélo que nous avons faite. Nous l'avons fait en deux fois, mais c'est très intéressant parce que l'on voit la diversité de ce que l'on peut trouver sur ces boulevards avec des choses extrêmement différentes. Des tronçons qui sont très agréables, d'autres qui le sont moins, mais qui sont des terrains sur lesquels nous allons pouvoir révéler des choses vraiment intéressantes. Sur le court terme nous allons vous en parler un petit peu plus en détail, c'est de pouvoir faire des choses très concrètes et d'avoir des sites d'expérimentation, c'est-à-dire de pouvoir tester des choses et se donner le droit à l'erreur. **On teste. Si ça marche, on pérennise, on duplique ailleurs. L'idée c'est de pouvoir faire ça partout sur le pourtour des boulevards.**

L'ambition est celle-là. C'est de travailler et d'essayer de donner à voir le plus rapidement. Nous avons bien entendu la demande des citoyens. Vous avez envie que ça bouge et nous aussi.



©JB Menges – Bordeaux Métropole

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

Beaucoup de choses ont été dites, mais nous allons tout de même essayer de rentrer un peu plus dans l'aspect technique du projet et surtout de présenter la stratégie, les études engagées et les avancées du projet.

Nous sommes là pour représenter l'ensemble des services métropolitains. C'est un peu ambitieux de dire ça, mais voilà pourquoi j'insiste là-dessus : pour travailler sur ce projet là, on doit travailler sur **beaucoup de thématiques. Des questions de mobilités, d'espaces publics, de végétalisation, d'animations commerciales, de projection à plus long terme en lien avec les questions d'urbanisme.** Tout ça correspond à différentes compétences de la Métropole et nous réunissons l'ensemble de ces compétences qui sont mobilisées et prises en compte dans ce projet.

Nous avons concrétisé cela dans **le document de référence.** C'est un document qui tire le bilan de l'ensemble des études qui ont déjà eu lieu sur toutes ces thématiques. C'est un projet sur lequel nous travaillons depuis assez longtemps et qui reprend et synthétise l'ensemble de ces éléments, toutes thématiques confondues. Ce document nous accompagne pendant cette nouvelle phase du projet car il est intéressant d'avoir une sorte de référence, un document de base, qui va ensuite être décliné dans les différentes séquences et dans le temps et l'espace. Il faut pouvoir partir avec un horizon ou des principes et c'est ce à quoi sert ce document de référence.

Ce document de référence est la synthèse d'éléments techniques. Il a été présenté et validé par les élus, mais il a été aussi enrichi de l'ensemble des éléments issus de la concertation. C'est-à-dire que nous avons fait une relecture, et ce document a été produit en même temps que le bilan d'étape de la concertation pour intégrer l'ensemble des éléments issus de la concertation. Nous avons parlé tout à l'heure du cahier de préconisations, qui est un document qui n'a pas cette teneur technique. Nous avons donc essayé de produire ce document de référence qui est plus technique et qui intègre tous ces éléments là.

Ce moment de synthèse d'aujourd'hui est important. C'est l'étape en cours, assez avancée pour pouvoir basculer dans une phase plus opérationnelle, plus précise, en découpant le projet en différentes séquences, en faisant travailler plusieurs équipes d'urbanistes, d'architectes sur les différents secteurs mais tout en faisant toujours référence à ces grands principes issus de la concertation.

Dans le même esprit, la mission confiée à Cécile Rasselet, directrice du projet, est d'être garante de ces principes. Afin de pouvoir travailler et coordonner l'ensemble des services métropolitains, il faut se baser sur une doctrine ou des éléments de base. C'est ce à quoi sert ce document. Nous allons désormais avancer sur les modalités de mise en œuvre, sur des qualités plus opérationnelles.

Cécile Rasselet, Directrice du projet Boulevards

C'est une responsabilité très importante qui m'est confiée. C'est un projet très important pour moi. Les boulevards sont un projet sur lequel j'ai commencé à travailler quand j'étais à l'agence d'urbanisme (a-urba) et aujourd'hui j'ai à cœur de le faire atterrir. Je ne le ferai pas toute seule. C'est un projet d'équipe, l'ensemble des services métropolitain et des villes nous accompagnent dans cette réflexion. L'enjeu pour nous aujourd'hui a été de définir une stratégie qui s'inscrit dans le réel.

Entre 2019 et 2022, nous avons fait tout ce travail de concertation. Cela représente quand même beaucoup de choses, avec de **nombreuses études et 3000 contributions.** Nous avons donc aujourd'hui un diagnostic exhaustif que les Créants ont bien mis en lumière. Ils ont insisté sur ce qui fait enjeu, il y a beaucoup de bruit sur les boulevards. Certains nous disent qu'il n'y a pas de marge de manœuvre possible, d'autres qu'il n'y a pas le début d'une idée car tout est un peu figé. "Car une fois qu'on aura lancé notre ligne de bus express, que peut-on faire ?"

Et bien nous pouvons faire beaucoup d'autres choses car il y a d'autres mots sur lesquels on s'est accroché.

Il y a cette **notion de paysage.** La mobilité est importante, mais si on ne parle que de mobilité, cela fait aussi écran à notre capacité de nous projeter et à voir les choses autrement. Dans un premier temps, cela ne sera peut être pas une grande révolution, mais nous avons aussi de la marge pour voir les choses autrement, et la circulation est un invariant, il faut composer avec. Mais nous pouvons tout de même travailler à son apaisement.

Puis il y a cette notion de **résilience.** Cette capacité à refaire la ville sur elle-même, donc à partir du déjà là et aussi, à accepter de ralentir.



©JB Menges – Bordeaux Métropole

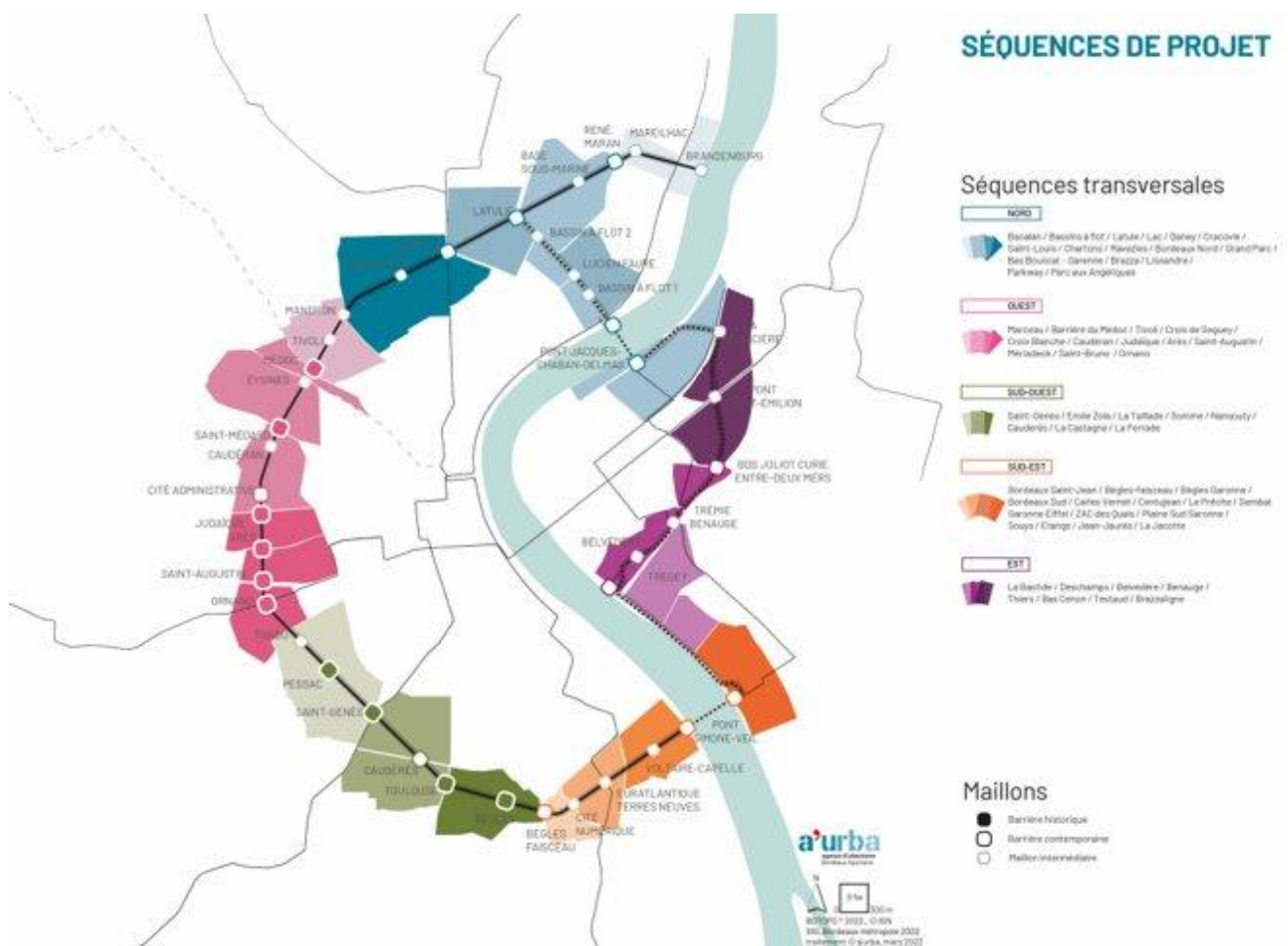
Pour y parvenir, il y a un terme qui est important : **expérimenter**. Il ne s'agit pas de faire des boulevards un laboratoire à ciel ouvert, mais d'expérimenter au sens de tester et être en capacité de dupliquer, ou de revenir en arrière, de corriger. Les boulevards doivent être d'abord un lien entre les communes. Ce bouclage rive droite et rive gauche que l'agence d'urbanisme portait depuis le début en 2015 dans ses études est extrêmement important car c'est une occasion unique de faire cette boucle.

Comme vous l'avez vu, le projet est très grand. Il faut donc se donner du temps. On ne peut pas tout faire en trois ans, même s'il faut passer aux actes.

Sur les trois prochaines années, nous allons faire des choses, évidemment, mais les grues ne seront pas là, il y en a déjà beaucoup autour des boulevards. **En 2023 nous sommes là pour enclencher des choses. En 2026 nous espérons avoir réalisé des choses** dont on pourra être fier, et qui permettront de changer l'ambiance sur ces boulevards, parce que c'est vraiment l'objectif global.

Cet axe très grand a été découpé en cinq séquences qui vous ont été montrées. **Cinq séquences sur lesquelles nous déclinons notre stratégie**. Nous parlons aussi d'**interfaces**, ainsi que nos sites d'expérimentation, ceux qui vous permettront de venir partager avec nous vos idées.

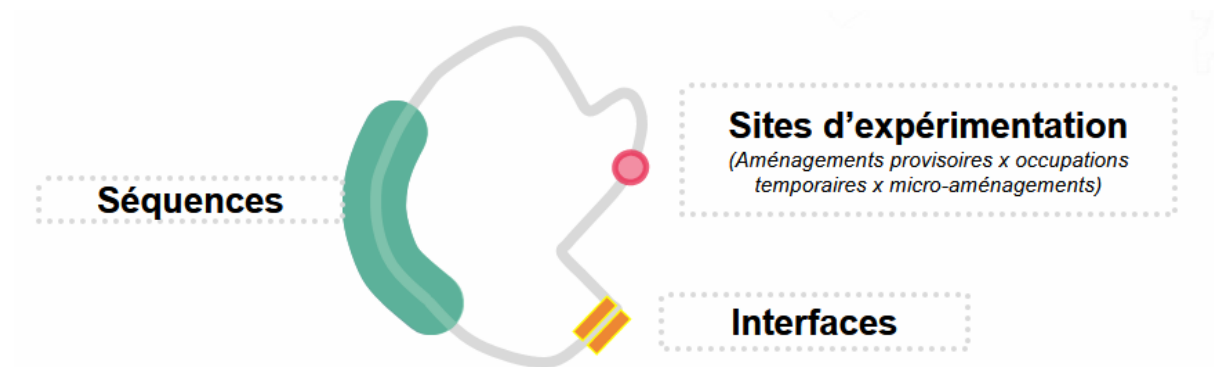
Ce sont **cinq séquences que nous avons toutes voulu intercommunales**. C'était très important pour nous.



Si on prend les boulevards dans leur ensemble, c'est 18,6 km. Un plan guide à cette échelle ne sera pas fait avant 10 ans et quand nous aurons fini de l'écrire, il faudra le refaire.

L'objectif était quand même de se dire ce qui est faisable. D'où l'objectif pour nous de les découper en séquences avec des sous-séquences. C'est à l'échelle de la séquence que l'on déclinera le plan guide. C'est donc la séquence de programmation, de projet.

Nous avons ensuite les **interfaces**. Les interfaces permettent plutôt de se mettre dans le calendrier en cours. Autour des boulevards, il y a plein de projets : Euratlantique, le pont Simone Veil qui va être inauguré en juin prochain, les PRU Joliot Curie, Grand Parc, Claveau, beaucoup de projets sur la rive droite, les Bassins à flots qui sont en train d'être bouclés, la place Ravezies. Ça bouge beaucoup autour des boulevards. **L'objectif n'est pas de remettre en question ces projets**, qui ont leur propres objectifs, mais de s'intégrer à ces équipes projet quand nous estimons que c'est pertinent. Ceci afin d'être bien certain que les principes que l'on défend dans le cadre des boulevards sont compatibles avec ce qui est en train d'être produit.



Un des prochains sujets est celui autour des **usages du pont Simone Veil**, que nous avons aussi voulu comme une place. Hier, nous ne pensions pas qu'il ferait partie des boulevards. Aujourd'hui, c'est un pont qui fait partie des boulevards. Il y a donc un intérêt à travailler ensemble dessus.

Un des projets qui va être très structurant pour les boulevards, est la **future ligne de bus express**. Il y aura des arrêts de lignes de bus express. Il y a déjà des déclinaisons qui sont faites. Nous allons aussi voir comment nous pouvons leur donner une couleur particulière sur les boulevards.

Il y a une autre échelle qui est celle du site d'expérimentation. Vous avez peut-être vu le site d'expérimentation si vous êtes passés à proximité du boulevard Antoine Gautier, il se passe des choses depuis plusieurs mois. Nous avons adopté deux grands principes du projet des boulevards. Le 1er principe : **la progressivité**. C'est-à-dire que l'on ne fait pas tout en même temps.

Nous avons d'abord fait une phase que nous avons appelée "faire place". Nous avons remis en **pleine terre des espaces qui étaient plutôt dédiés au stationnement**. Nous avons ainsi récupéré 850 m² de pleine terre. Nous avons ensuite **retravaillé la piste cyclable**, car nous sommes à l'heure actuelle sur un des seuls secteurs qui n'est pas en couloir bus partagé.

Nous avons ensuite travaillé avec l'équipe de **Bruit du frigo** et de **Bon pour 1 tour** pour créer un espace temps dans lequel nous pourrions expérimenter des choses. Je vous invite donc à venir la semaine prochaine pour découvrir l'installation "**Au-Delà des boulevards**". Nous avons aussi essayé d'utiliser tout ce qui était autour de nous sur le site. Vous verrez, il n'y a pas que ce belvédère qui est en train de se construire, mais il y a aussi d'autres choses. Un des enjeux fondamentaux est que vous puissiez partager avec nous vos impressions, vos souhaits sur site. L'objectif pour nous demain est de travailler avec vous la concertation qu'on appellerait in situ. **Il faut qu'on passe à cette phase d'idéation.**

Le diagnostic est assez largement partagé, maintenant il faut faire place aux idées. Il y a une dame tout à l'heure dans l'improvisation des Créants qui disait "Il faut laisser faire ceux qui savent", mais c'est bien aussi d'avoir des idées. L'idée est de voir avec vous s'il y a des lieux qui vous ont interpellés. L'objectif est de produire un livret des contributions citoyennes et partenariales, parce qu'il y a vous, mais aussi tous les partenaires qui sont engagés dans le projet et qui ont eux aussi des éléments, des envies à partager sur le projet qu'ils voudraient défendre. Il nous semble important qu'ils soient exprimés et de les faire vivre.

Nous allons travailler avec Écologie Urbaine & Citoyenne pour la concertation et avec l'agence d'urbanisme que je remercie et qui a beaucoup œuvré sur ce projet.

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

Plusieurs modalités de concertation sont proposées à partir de maintenant.

Sur le secteur de la Chartreuse, il y a deux jours d'inauguration le weekend du 16 et 17 septembre pour les journées du patrimoine sur le Boulevard Antoine Gautier en face du cimetière de la Chartreuse. Il y aura trois temps dédiés avec les enfants et des ateliers organisés sur la période septembre et octobre en partenariat avec l'Union Saint-Bruno. Des balades sensibles vont être proposées. Vous allez pouvoir retrouver toutes les dates sur le site de la participation, à différents temps de la semaine, du jour, de la nuit et des saisons pour s'interroger à travers nos 5 sens. Également trois visites de chantier sur le secteur de la Chartreuse sont prévues.

Sur les séquences il va y avoir 5 réunions publiques, une par séquence, qui se dérouleront entre novembre et décembre. Nous visons une clôture de la concertation en 2024 par une réunion publique également.

Entre-temps, des ateliers auront lieu avec les partenaires dont parlait Cécile Rasselet. Ceux-ci vont venir alimenter l'ensemble de ces contributions et vous présenter le livret.

Inscriptions et informations à retrouver sur le site :

<https://participation.bordeaux-metropole.fr/les-boulevards-exprimez-vous>

Avant de laisser la parole à la salle, je propose de laisser les communes concernées par ce projet s'exprimer. Si certains élus souhaitent dire un mot une réaction ou complément à ce qui a été présenté.

Sophie Rondeau, Adjointe à la transition écologique et la participation citoyenne à Talence



Je suis adjointe à la transition écologique et participation citoyenne au maire de la commune de Talence. Des grands mercis et bravo pour tout le travail déjà accompli. On sait que c'est difficile de mobiliser des gens, surtout dans des contextes particuliers, mais je vois qu'il y a une centaine de personnes présentes, c'est déjà une belle réussite. Il y a encore du travail. Nous, la ville de Talence, nous restons fortement mobilisés. D'ailleurs, deux des barrières ont été citées lors de la petite scène d'improvisation. Nous avons quand même trois barrières qui sont au droit de notre commune, et comme Monsieur Hurmic l'a dit tout à l'heure, parfois vous avez décrété des modifications. Alors, elles peuvent s'entendre, néanmoins vous avez aussi bien insisté avec Madame Kiss et toutes les personnes qui ont pris la parole sur le fait que ce sont des espaces publics qui sont sur plusieurs communes. La ville de Talence restera très impliquée et attentive à ce que notre avis (l'avis des talençais et de la ville de Talence en général) soit pris en compte. Il faut que l'on agisse ensemble, car il y a, comme vous l'avez dit, des injonctions contradictoires.

Clément Rossignol-Puech, Maire de Bègles et Vice Président en charge des mobilités

La ville de Bègles est excessivement mobilisée sur ce sujet et adhère à l'ensemble des préconisations qui ont été issues de la première phase de la concertation.

Cela sera vraiment un des projets majeurs de l'agglomération d'aménagement des espaces publics. D'ailleurs, lorsque ce sera fini, on se demandera pourquoi on ne l'a pas fait avant. C'est un peu à l'image des quais de Bordeaux. Quand on voit les projets très circulatoires et



ce que l'on a réussi à faire avec la communauté urbaine de Bordeaux, on se dit que jamais on ne reviendra en arrière. Ce sera le cas des boulevards. Évidemment pour rééquilibrer les mobilités au profit des transports en commun et des mobilités actives comme le vélo ou la marche, mais aussi la vie sur place. Nous avons tous en tête la carte postale du début du 20e siècle où l'on voyait les gens prendre l'apéro au pied de leur porte. C'est ça qu'on veut réussir à faire, en végétalisant aussi pour lutter contre les îlots de chaleur. Je voulais aussi insister, ça a été dit par ma collègue de Talence, sur les barrières et les commerçants. Pour que ces boulevards vivent, il faut aussi qu'il y ait des services et donc des commerces et des services publics. Bravo à l'ensemble des équipes et aux élus qui portent ce très beau projet.

Daphnée Gaussens, conseillère municipale au Bouscat

La ville du Bouscat sera également très attentive à ce qu'il va se passer. Ce projet a été initié lors de la dernière mandature, vous l'avez dit, mais nous restons mobilisés.

Temps d'échange

Contribution n°1

Je souhaite faire un témoignage. Les Boulevards, je les empruntais souvent à vélo, et un jour j'ai failli être tué. Une voiture m'a frôlé à 20cm en roulant à 50 km/heure. J'ai décidé de ne plus jamais prendre les boulevards à vélo. C'était il y a 10 ans.

Je les reprends à nouveau maintenant, parce que **la piste cyclable, enfin la voie de bus, est beaucoup plus large. On se fait moins frôler.** C'est vraiment important de voir que se déplacer en vélo est la manière la plus facile, efficace et agréable pour se déplacer en ville. Il faut se sentir en sécurité. Si à un moment on craint pour sa vie, et bien on ne fait pas de vélo.

Moi j'ai un souhait : que les boulevards et que l'agglomération dans son ensemble ressemble un peu plus à ce que l'on peut voir dans des pays du Nord qu'on prend souvent en exemple. J'étais en Hollande l'été dernier. À Amsterdam bien sûr, et puis dans d'autres petites villes, tout le monde se déplace à vélo et ceux qui se déplacent en voiture, c'est parce qu'ils ont vraiment une raison particulière de le faire. C'est le pays au monde où il est le **plus facile de se déplacer en voiture et où les automobilistes sont les plus heureux parce qu'au final, il y a peu de trafic, peu de bouchons.**

Contribution n°2

J'évite souvent les boulevards. Il ne faut pas refaire 3 ans de concertation après la première concertation, avant de vraiment mettre des choses en place. Alors je vois qu'il y a des choses qui se mettent en place, notamment boulevard Gauttier, mais ce que j'espère **est qu'on avancera plus vite sur la suite une fois que les hypothèses de base seront validées.**

Réponse d'Andréa Kiss

Peut-être que je peux vous apporter quelques éléments de réponse. Déjà, il y a des choses qui bougent. Par exemple, rive droite, il y a plein de nouveaux quartiers qui sont en train de sortir de terre. Donc on a un changement par rapport à ce que l'on pouvait produire, il y a 20 ans, 40 ans. On a parlé du projet de bus express. Clairement, cela va beaucoup requalifier les espaces publics, et nous espérons bien évidemment que cela incitera beaucoup de gens à lâcher la voiture pour privilégier le bus. Normalement, nous allons gagner en confort d'usage, de vie, de respirations sur tous ces boulevards. C'est aussi pour ça qu'on fait les expérimentations. L'objectif est aussi de mettre le pied dans la porte sur des choses très concrètes que l'on pourrait faire très rapidement. Aujourd'hui nous avons eu l'opportunité de la faire face à la Chartreuse parce que le site s'y prêtait, qu'on avait de l'espace. C'était relativement "facile" à mettre en œuvre. Nous avons sollicité l'ensemble des villes qui sont sur le périmètre des boulevards, en leur disant : "Proposez-nous des endroits, donnez-nous des idées, si vous avez des sites on est prêts à y aller aujourd'hui". Nous attendons donc leurs retours. Nous savons que Bègles s'est manifestée. Nous allons aussi voir aussi avec les autres communes pour voir ce que l'on peut faire très concrètement. Il faut réaliser des petites choses, des grandes et qu'on se donne le droit à l'erreur. Par contre, pour le reste cela va prendre du temps. Ce sont des infrastructures. Nous avons beaucoup de travaux de voirie. C'est ce que j'entends moi à longueur de journée : Bordeaux est un

grand chantier. C'est compliqué aujourd'hui de circuler, quel que soit le mode, que l'on soit en bus, en vélo, à pied ou en voiture. Nous avons aussi un phasage un peu intelligent à imaginer pour que nous ne lancions pas tous les chantiers en même temps et que ça ne devienne pas incirculable dans tous les sens du terme.

Réponse de Pierre Hurmic

Je souhaite compléter un peu les propos d'Andréa Kiss et vous rassurer. Notre souci est de conjuguer deux impératifs, deux injonctions qui peuvent apparaître contradictoires. L'injonction du court terme et une injonction du long terme. Une ambition est de se projeter dans le temps et de réussir les boulevards. Ce sera le grand projet d'urbanisme de ces prochaines années, il faut donc le réussir. Et se projeter dans le temps, ça prend du temps.

Notre ambition est forte, mais nous pouvons partager ensemble l'idée qu'il faut se garder d'avoir des ambitions médiocres parce que ce sont les plus faciles à satisfaire. Sur les boulevards, c'est une ambition forte que nous portons et nous le ferons en franchissant les étapes. Ça, c'est les injonctions du long terme.

Les injonctions du court terme auxquelles vous faites référence sont qu'il faut donner à voir rapidement. C'est pour cela que nous avons décidé de séquencer, de vous donner à voir très rapidement. C'est ce que nous avons fait boulevard Antoine Gautier. Nous avons commencé à dé-bitumer pour faire une piste cyclable en site propre sur quelques centaines de mètres, le long du cimetière de la Chartreuse. Nous allons interroger les bordelais sur ce qui a déjà été fait. C'est ce que l'on appelle de l'urbanisme tactique. C'est ce que nous avons fait quand on a décidé de dédier les deux voies des boulevards aux transports en commun et aux vélos. Cet urbanisme là consiste à faire des choses, à les expérimenter in situ et, si ça marche pas, à revenir en arrière.

Vous savez ce que ça nous a coûté de dédier les deux voies aux piétons et aux cyclistes ? Un coup de pinceau. Nous nous étions dit, si ça ne marche pas, on revient en arrière. Si on se rend compte au bout de quelques semaines que les cyclistes ne se sont pas emparés de cet itinéraire, si on n'a pas gagné des temps de parcours, avec les transports collectifs, si ça n'a rien apporté à la collectivité, si ce n'est le coup de pinceau, et bien nous reviendrons en arrière. Mais il fallait le faire. Ça demandait un peu d'audace. Et aujourd'hui personne, je dis bien personne, ne m'interpelle en me disant "il faut que vous que vous remettiez les voitures sur les boulevards". C'est ça l'urbanisme tactique, on teste, on voit si ça marche. Si ça marche pas on revient en arrière.

Je peux vous dire le nombre de courriers que j'ai reçu au début de l'expérimentation et l'absence de courriers que je reçois aujourd'hui. Je veux dire, il y a toujours des automobilistes qui ne seront pas contents. Mais je pense que ça a apaisé et que ça va dans le sens de l'histoire qui est quand même de partager la voirie entre les différents utilisateurs : les piétons, les cyclistes, les transports en commun et les voitures. Donc je pense que c'est ça l'urbanisme tactique. Et c'est un peu ça notre méthode pour aménager demain les boulevards.

Intervention n°3

Bonsoir, merci pour cette présentation. Étant riveraine en face du cimetière de la Chartreuse j'ai plein de questions et de remarques.

J'ai longtemps travaillé à Terres-Neuves où je mettais 10 minutes en voiture pour y aller, 30 minutes à vélo et 40 à 50 minutes en bus. Je me suis dit : est-ce que ce projet revêt une vraie volonté d'unifier les boulevards ? L'identité graphique le met bien en avant. Et de là à mettre un bus express qui fasse tout le tour ou pas ? C'est ma première question.

Ma seconde question est que moi, j'aurais pu me passer de prendre ma voiture pour faire la Chartreuse/ Terres-Neuves s'il y avait eu ce bus, maintenant **qui sont ces automobilistes qui prennent les boulevards ?** Quel est le pourcentage qui pourrait se passer de la voiture et le pourcentage de ceux qui ne pourraient pas se passer de la voiture car ils vont au-delà de la Métropole et qu'ils en ont besoin ?

Réponse de Clément Rossignol Puech

Je peux dire quelques mots sur la mobilité. Le projet de Bus Express a été voté dans le schéma de la stratégie et de la mobilité en 2021. Il y a six lignes prévues.

Il y a une ligne en construction en ce moment entre Bordeaux et Saint -Aubin-du-Médoc. C'est les travaux que vous voyez dans Bordeaux centre actuellement. Les travaux finissent bientôt. L'inauguration avec des bus électriques et silencieux, sans émissions, est prévue à l'été 2024.

Il y aura donc **six lignes de bus express**, de bus à haut niveau de services, de bus à peu près en site propre sur 50% de l'itinéraire, là où c'est nécessaire. Sinon, il y aura des améliorations sur les carrefours et ronds points pour qu'ils puissent être rapides et avoir une vitesse moyenne de 21 km/h. Sachant que la vitesse moyenne sur les boulevards est de 19 km/h. Les interstations seront un peu plus grandes. Donc oui, sur les boulevards il y a un projet circulaire. Une fois que le pont Simone Veil sera livré, on pourra faire tout le tour dans un sens et dans l'autre. En préfiguration, on espère l'ouverture du pont Simone Veil à l'été 2024 et l'inauguration un an après, avec vraisemblablement les mêmes bus que ceux de la ligne Bordeaux - Saint -Aubin duMédoc.

Sur les six lignes, il y en a deux circulaires et trois radiales. D'ailleurs, il y en a une sur laquelle la concertation est déjà ouverte : CHU, Campus, Thouars et Malartic. Puis Bordeaux, Talence et Gradignan.

Pour la question "Quels sont les automobilistes qui empruntent les boulevards ?", il y a l'enquête ménage-déplacements qui commence à donner des résultats, où l'on enquête de manière très fine l'ensemble de la mobilité d'un panel représentatif des girondins et donc des métropolitains. En fait, **il y a assez peu d'automobilistes qui viennent de l'extérieur de la métropole sur les boulevards**. C'est ce que donnent à voir les premiers résultats, cela reste à confirmer. Et assez peu d'automobilistes utilisent l'ensemble des boulevards. C'est plutôt utilisé en baïonnette, c'est-à-dire qu'on ne prend que quelques barrières. La maire de Bordeaux l'a dit : la circulation autoroutière a baissé sur les boulevards, la circulation dans les transports en commun et vélo a augmenté et c'est équilibré. Il y a autant de personnes dans les transports en commun et vélos que dans les voitures.

Qui peut se passer de la voiture par rapport aux distances, qui a la possibilité physique de prendre les transports ou de faire du vélo ? 95% de la population. Par rapport aux distances, nous avons un autre projet qui a été cité au début : le RER métropolitain, à savoir utiliser le TER cadencé pour aller capter ceux qui viennent de très loin en voiture. Il faut savoir que **ceux qui viennent de l'extérieur de la métropole en voiture représentent 20% des automobilistes** dans la métropole. Donc c'est eux prioritairement qui seront concernés par le RER. Mais en fait ils viennent assez peu jusque sur les boulevards.

Réponse d'Andréa Kiss

Pour compléter : il y aussi les artisans qui viennent faire des travaux pour la Métropole. Beaucoup sont installés en extra boulevards, voire en extra rocade.

Sur la question que vous posiez sur notre volonté d'unifier, je ne sais pas ce que vous entendez par unifier, mais ce qui est sûr, c'est que **nous ne voulons pas quelque chose d'uniforme.** C'est ce que nous vous avons dit, si nous faisons des séquences et des sous séquences, c'est bien parce qu'à chaque fois, on a des quartiers différents, une histoire différente, un paysage différent. Mais par contre, le bouclage lui est bien prévu. D'ailleurs, on le trouve dans le logo. Ce sera effectivement le cas dès que le pont sera livré l'année prochaine.

Intervention n°4

Bonsoir, vous avez beaucoup parlé des effets bénéfiques sur les boulevards sur la pollution etc. On n'a jamais parlé **des effets négatifs de report et déport du trafic sur l'intra-boulevards, ou sur nos amis bouscatais et talençais.** À savoir, juste à côté, tout le monde passe par la barrière du Médoc, traverse le quartier du Grand Parc et rejoint le cours du Médoc. Si d'un côté il y a des gagnants, il ne faudrait pas non plus qu'il y ait des perdants demain. Si on introduit dans l'équation l'idée de ralentir, de ralentissement supplémentaire de la vitesse sur les boulevards on peut craindre un déport supplémentaire sur l'intra boulevards.

Réponse d'Andréa Kiss

Effectivement, de fait il y a pu avoir du report au départ. En règle générale, la stratégie adoptée, notamment au Bouscat, a été de modifier les sens de circulation. Aujourd'hui quand on fait des comptages, il s'avère que la circulation n'est pas supérieure à ce qu'il y avait auparavant. En fait, ce qu'il faut dans ces cas-là, quelque soit la ville, est de dégouter un peu l'automobiliste de prendre sa voiture, surtout quand c'est des tout petits trajets.

Pour ce qui concerne les ralentissements, je vous invite à aller regarder l'ordinateur de bord de la voiture. En général vous avez une petite fonction qui vous permet de calculer la vitesse moyenne sur les 100 derniers kilomètres. Vous verrez que si vous l'utilisez en zone urbaine, la réalité est que vous dépassez rarement en moyenne les 30 km/h. Aujourd'hui, il faudra peut-être qu'on le teste sur certains tronçons qui s'y prêtent. Moi je viens de passer ma commune à 30 km/h vendredi dernier. Ça va prendre du temps. Bègles y est passé aussi. Nous sommes quasiment une douzaine de communes à l'avoir fait. C'est difficile, surtout quand les infrastructures de voiries sont suffisamment larges et spacieuses et incitent plutôt à la vitesse. C'est aussi une réflexion qu'il

faudra que nous ayons. Si, sur les boulevards on est vraiment apaisé et que rouler à 30 n'est pas vécu comme quelque chose qui nous fait nous martyriser nous-même, il faudra sans doute que nous adaptions l'infrastructure et que finalement ça devienne naturel. Ça se traite par des largeurs de voiries, des plantations, en utilisant des revêtements particuliers. Nous avons plein d'outils qui nous permettent de faire ce genre de choses.

Intervention n°5

Je vais être rapide, ce n'est pas vraiment une question, mais j'aimerais nuancer ce qui a été dit auparavant. J'ai entendu parler du besoin de circulation. j'ai l'impression qu'on a plutôt besoin de se déplacer. **Il y a différentes manières de se déplacer. Il y a certes la voiture, le bus, le vélo, mais il y a aussi la marche.** Et aujourd'hui l'espace qui est dédié à la voiture sur les boulevards est beaucoup trop important à mes yeux malgré les corona pistes qui ont pu être mises en place. Je vais contredire Monsieur Hurmic. Moi je ne suis pas d'accord, **il faut aller plus loin que ce qui a été fait.** Je voulais rappeler quelques chiffres importants à mes yeux : l'utilisation de la voiture peut être contrainte en dégoûtant les automobilistes comme vous l'avez dit, mais il faut aussi être conscient des coûts que cela engendre. Le coût de la pollution sonore en France est évaluée à long terme à 155 milliards d'euros par an. Grosso modo c'est 7% du PIB, vous travaillez un mois dans l'année pour compenser le coût de la pollution sonore. Il faut donc aller plus loin sur les boulevards. Que se passera-t-il quand on essayera de **mettre en place une véritable piste cyclable sur les boulevards ?** J'imagine que de nouvelles personnes pourront emprunter le vélo. Des enfants qui aujourd'hui ne peuvent pas le faire parce que c'est une voie de bus partagée, et même si la sécurité est plutôt assurée, le sentiment de sécurité n'y est pas. Donc il faut aller beaucoup plus loin à mes yeux de ce côté là. On peut aussi penser la question autrement, on peut limiter le besoin de se déplacer, il y a d'autres manières d'organiser le travail. Je pense qu'il va falloir être très ambitieux de ce côté là et ne rien se refuser dans la concertation, sur ces expérimentations. Je suis assez enthousiaste qu'on le fasse à assez court terme.

Réponse d'Andréa Kiss

Ce sont des interrogations que nous partageons à l'échelle de la métropole. Pour preuve, **nous avons adopté un plan marche.** Nous avons même dédié des fonds spécifiques au désencombrement des trottoirs. Nous essayons de travailler avec notre collègue Isabelle Rami qui porte ce dossier à l'échelle de la Métropole pour la rendre marchable. Sur les boulevards c'est assez symptomatique.

Nous parlons des injonctions contradictoires. Par exemple, nous aimerions bien pouvoir débitumer, mais le problème est que **si on débitume, nous avons des problèmes sur l'accessibilité PMR.** Il faut que nous arrivions à trouver des solutions fines, qui permettent à la fois de concilier les contraintes écologiques et justement la marchabilité des boulevards. Ce n'est effectivement pas toujours hyper sympathique. La petite saynète le montrait bien : la traversée en deux temps quand on a 80 ans et qu'on a du mal à marcher, c'est compliqué. On dit toujours que les enfants ne devraient pas avoir peur d'aller sur l'espace public. Or aujourd'hui, les enfants ont peur et les parents ont peur de laisser leurs enfants. Le jour où nous aurons réussi à faire revenir les enfants comme c'était le cas quand on était gamin pour certain d'entre nous, nous aurons gagné. Cela va prendre un peu de temps, mais en tout cas là aussi nous sommes quand même très motivés.

Chloé Michel

Merci beaucoup, nous allons passer à la clôture de cette soirée et poursuivre les échanges autour d'un pot convivial après l'improvisation finale des Créants à la suite de tout ce qui a été dit ce soir. N'hésitez pas à déposer vos fiches contributions dans les boîtes à la sortie. Je vous remercie et je laisse Andréa Kiss clôturer cette soirée.

Andréa Kiss

Très rapidement. Pour tous ceux qui peuvent venir lors des journées du patrimoine, venez découvrir **l'installation artistique "Au-delà des boulevards"**. Vous verrez, c'est tout à fait intéressant. Puis surtout, nous l'avons dit tout à l'heure, la concertation continue. C'est un processus qu'on continue, on va passer une étape supplémentaire. Donc mobilisez autour de vous, vos voisins, vos amis, vos collègues pour qu'ils viennent s'exprimer sur ces boulevards. C'est un sujet métropolitain qui nous concerne tous. Alors bien évidemment en premier chef ceux qui y vivent, mais je pense qu'il est important que l'on puisse enrichir cette réflexion, qu'on puisse continuer à le faire et alors clairement lors des week end du 16 et 17 septembre et lors des weekends de novembre, vous aurez l'occasion de vous exprimer au droit de la Chartreuse.

Donc merci beaucoup en tout cas à l'ensemble d'entre vous d'avoir participé, puis merci aux équipes de tout le travail qu'elles réalisent, elles n'ont pas fini de transpirer je pense.



©JB Menges – Bordeaux Métropole

Contributions écrites

Liste des contributions

1/ Au-delà de l'expérimentation sur la Chartreuse, prévoyez-vous qu'il y ait rapidement dans chaque sous-secteur un aménagement qui réponde aux objectifs définis ? Merci.

2/ Est-il envisageable de faire un franchissement aérien pour les vélos des barrières au croisement "dangereux" (comme la barrière Saint-Genès) et de Toulouse ?

3/ Idées :

- Supprimer la circulation sur les boulevards et en faire un parc entièrement végétalisé et arboré pour lutter contre le réchauffement climatique et les îlots de chaleur, le bruit, la pollution, la mort.
- Événements culturels le week-end.
- Terrasses et bars, balades comme il y a 100 ans.
- Faire un parc sur dalle sur la barrière Saint-Genès avec arbres, végétation, jeux et estrades.
- Voie vélo sans bus et en continu sur les boulevards.

4/ Pourquoi ne pas évoquer la possibilité d'une ligne de tram plutôt qu'un bus express ? C'est un projet à très long terme, même si un réseau de tram est plus coûteux, pourquoi ne pas déjà y songer pour éviter dans 20 ou 30 ans de tout restructurer pour faire passer une ligne de tram ?

5/ La CNDP le résume bien en première ligne de ses recommandations : "clarifier le dispositif de pilotage du projet, son périmètre et son calendrier prévisionnel".

Au bout de 5 ans de travail, nous passons donc à une phase de réflexions, de vagues orientations, un vague calendrier lointain, de la concertation....

Les boulevards, c'est le quotidien de nombreuses personnes qui ont besoin de concret et de savoir comment va évoluer l'espace.

Bouchons, coexistence entre bus et vélos qui ne fonctionne pas. En vélo, prendre les boulevards, c'est risquer sa vie. En bus, c'est prendre son mal en patience lorsqu'il suit un vélo. Il est là le concret et rien là-dessus aujourd'hui. C'est inefficace.

6/ 2 propositions faciles à mettre en oeuvre pour des mobilités apaisées :

- réserver les trottoirs aux piétons
- inciter les riverains à rentrer leurs poubelles

7/ Sur la piste réservée aux bus et vélos sur les boulevards, ne pourrait-on matérialiser une bande réservée aux vélos car on peut avoir tendance à oublier les taxis, les ambulances, certaines voitures qui nous frôlent.

8/ Premièrement, j'ai hâte de voir les futurs boulevards. Tous les projets sont très beaux, mais il y a quelques oublis. Pour limiter l'espace occupé par les moyens de transport, il y a aussi un sous-sol utilisable. Je pense évidemment à un métro. Cela permettrait de libérer beaucoup de place pour les mobilités douces et on pourrait peut-être réellement appeler les boulevards une "promenade". La marche et le vélo seraient alors très largement utilisés.

9/ Idées pour les boulevards :

- en faire un espace public, une ceinture verte de biodiversité et de fraîcheur autour de Bordeaux
- réduire les voies bus et voitures ainsi que la vitesse à 30 km/h pour réduire le bruit et la pollution
- avoir des radars fréquents pour réduire la vitesse

- arbres et végétation à 1 m des 2 côtés et au milieu pour avoir une canopée et rafraîchir (tous les 5 m) comme historiquement
- supprimer les places de parking
- supprimer les places de parking
- supprimer la circulation sur certaines portions et faire un parc en pleine terre
- aménager la barrière Saint-Genès
- relier aux quartiers voisins (ex. promenade verte depuis Nansouty jusqu'au Boulevard Roosevelt)
- supprimer la circulation le weekend et organiser des événements culturels



10/ C'est quand le jour où vous allez nous faire rêver... au moins un peu !

11/ Les villes étant essentiellement dessinées autour et pour la voiture, alors qu'elle reste immobile 95% du temps sur une place de parking, et que malgré qu'elle devient électrique, elle n'en devient pas pour autant accessible. C'est le concept de voiture individuelle personnelle qu'il faut questionner et donc être ambitieux sur la réduction de son espace dédié. N'expérimenterions-nous pas le dimanche sans voiture sur la totalité des boulevards ?

12/ Possibilité de sécuriser d'ores et déjà des bandes cyclables pour en faire des pistes (avec de petites bordures) ?
Des intersections à la hollandaise aux barrières et des pistes unidirectionnelles ?

13/ Réaliser un transport en commun en site propre (métro).

14/ Pour "apaiser" un peu plus les boulevards, voici la question suivante :
Concernant l'éclairage et la sécurité des usagers "piétons" des boulevards ACTUELS (en ce moment) afin d'améliorer la sécurité des usagers "piétons" (qu'ils soient riverains des boulevards ou des différentes barrières, notamment de la barrière de Pessac) :

- Pouvez-vous faire rallumer les abribus du boulevard (George V notamment) qui sont éteints depuis le mois de juillet dernier, sans que nous n'ayons été informés et sans raison véritable. La société "TBM" des bus et trams contactée à ce sujet renvoie les usagers vers la mairie de Bordeaux ou la Métropole.

Détails : en effet, depuis le mois de juillet dernier, sans aucune raison particulière et sans que les usagers de "TBM" n'aient été informés, plusieurs arrêts de bus du boulevard George V (les arrêts du bus ligne n°9 = les arrêts "Barrière de Pessac" (devant le n°44, boulevard George V), mais aussi l'abribus ligne 9 intitulé "rue Gaston Lespiault" devant le n°23 boulevard George V (situé devant l'immeuble ancien EHPAD de la Croix Rouge transformé en Centre d'accueil de nuit pour les migrants (arrêt avec des prostituées qui se garant avec une grosse voiture cylindrée juste à côté de cet abribus) et enfin l'abribus ligne 9 de la barrière d'Ornano (qui est

un arrêt important à cette barrière d'Ornano).

Ceci afin d'éviter notamment la présence d'alcooliques, de personnages en tous genres le soir dès 20-22 h sous ces abribus qui sont éteints, ce qui favorise l'insécurité : aussi, merci par avance de pouvoir faire rallumer ces abribus pour les piétons du boulevard qui emprunte le bus le soir, notamment les femmes seules... Angèle !!

15/ Barrière d'Arès : aucune vie et beaucoup de bruit (entre Pellegrin et la caserne de pompiers). La pollution sonore est très importante. La pollution lumineuse est aussi importante (exemple : affichage des jeux de la station service Total).

Dans les réunions publiques : moins de congratulations entre participants élus pour gagner du temps et développer les points techniques, le travail effectivement réalisé. En 1 mot, un peu moins de propagande...

Merci pour le travail fait !

16/ Suggestion : marquage au sol photoluminescent via la sécurité local OLIKROM.
Simulation de gestion de flux via la société ATOPTIMA.

17/ Ne conviendrait-il pas de réduire efficacement la DENSITÉ urbaine qui est à l'origine de tous les maux urbains ? Mettez un frein à la construction galopante et vertigineuse !
D'autre part, la propreté des boulevards pourrait être améliorée dès à présent sans attendre 2040. La qualité de vie sur les Boulevards s'en trouvera peut être améliorée !
La place du vélo est désordonnée et anarchique à Bordeaux ! Aucun respect du code de la route, danger pour les piétons...

17/ Je suis une cycliste régulière. Plusieurs observations/propositions :

Amélioration du sentiment de sécurité depuis la réutilisation de voies de bus et vélo, mais il faut améliorer la pédagogie et la continuité (notamment sur les bus et taxis) par :

- une réduction de voie sur certains tronçons
- une séparation de la voie voiture et vélo/bus

Manque d'ombre

Sentiment d'insécurité quand la voie cyclable au ras de stationnement en épi (peur que les véhicules reculent)

Sentiment que les boulevards sont une frontière entre Bordeaux centre et les extérieurs

Suggestion : pouvoir monter les vélos dans les bus (tracks à l'arrière des bus)

L'atelier des enfants

Pour permettre à tous d'assister à la réunion publique, Bordeaux Métropole décide de mettre en place une garderie pour les enfants avec un atelier d'expression autour des boulevards rêvés et des jeux ludiques pour s'approprier le secteur de projet. Les enfants ont pu dessiner leur boulevard idéal sur des feuilles A3. Il y avait quatre fonds différents (Boulevard Antoine Gautier, Boulevard president Franklin Roosevelt, Boulevard Joliot Curie et Boulevard Godard).



©JB Menges - Bordeaux Métropole



©JB Menges - Bordeaux Métropole

**Mon boulevard idéal :
Boulevard Godart**



**Mon boulevard idéal :
Boulevard Godart**



Le parc vert

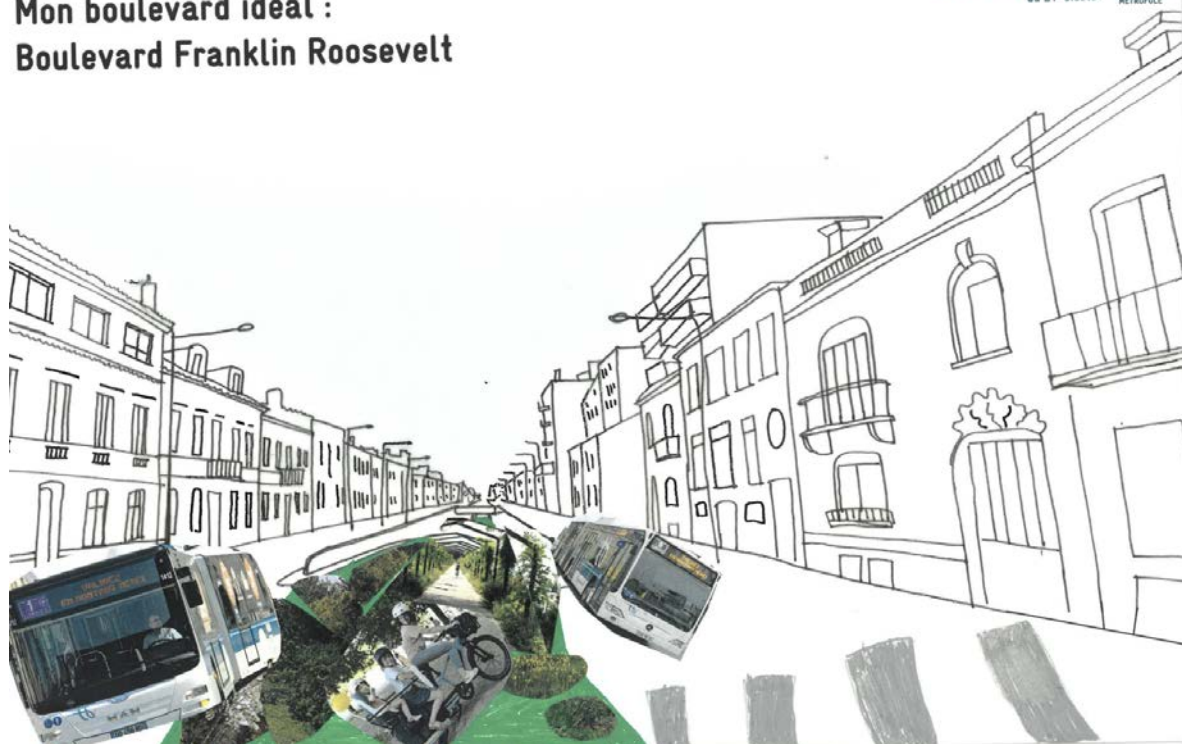


Mon boulevard idéal : Boulevard Joliot Curie

Inventons les
BOULEVARDS
du 21^e siècle



**Mon boulevard idéal :
Boulevard Franklin Roosevelt**



**Mon boulevard idéal :
Boulevard Franklin Roosevelt**



Mon boulevard idéal : Boulevard Godart



Synthèse

Cette réunion publique a rassemblé 112 personnes et a été l'occasion de marquer un tournant dans la concertation sur le projet des boulevards.

La présentation du bilan intermédiaire permet de poser un diagnostic commun sur ce site avec ses atouts et ses dysfonctionnements mais également de recueillir les grandes intentions qui sont traduites dans le cahier de préconisations citoyennes. **La présence des garants** depuis 2019 a permis la formulation de préconisations qui seront intégrées pour la suite de la concertation. Leur présence sera donc renouvelée au long de la prochaine étape de concertation.

Cette soirée a été marquée par la **présentation du programme “Inventons les boulevards du 21e siècle”**, avec un comité de pilotage renouvelé et porté par le binôme Pierre Hurmic et Andréa Kiss. Ce programme intègre désormais les boulevards de la rive droite et donc deux nouvelles communes, ainsi qu'un découpage en 5 séquences de projet. Ces séquences sont marquées par leurs ambiances et formes urbaines et sont elles-mêmes découpées en sous-secteurs.

L'objectif est d'identifier des sous-secteurs prioritaires d'intervention pour **intervenir de manière progressive** dans l'aménagement des boulevards, que ce soit par des expérimentations sur le court et moyen termes ou des aménagements pérennes sur le plus long termes. Ainsi, au fur et à mesure, ce seront l'ensemble des boulevards qui seront réaménagés pour être plus apaisés et répondre aux attentes exprimées depuis 2019. Des réunions participatives seront organisées dans chaque séquence afin de recueillir les propositions programmatiques pour les boulevards et de formuler un cahier des contributions, écrit conjointement avec les partenaires du projet.

Une première expérimentation va être inaugurée le week-end des 16 et 17 septembre le long du cimetière de la Chartreuse boulevard Antoine Gautier avec notamment une œuvre artistique imaginée par Bruit du Frigo. Cette œuvre se matérialise par un belvédère installé le long du mur du cimetière, dont la plateforme accessible au public culmine à 5 m. Le mur du cimetière est également le support d'une exposition de l'artiste Suzanne Lafont. Cette expérimentation vise à amener de nouveaux usages sur ce secteur actuellement peu accueillant des boulevards et amorcer la poursuite des transformations suite à la remise en pleine terre des places de stationnement et au marquage de la voie cyclable.

Les échanges avec la salle ont mis en avant l'appétence des métropolitains pour la transformation opérationnelle des boulevards et la nécessité de repenser les aménagements.



Clôture de la soirée par une performance chantée des Divas - Les Créants - ©JB Menges - Bordeaux Métropole