



Compte-rendu de la réunion

Réinventons les boulevards du 21ème siècle

> Forum Public : Lundi 19 juin 2023 - 18h30 - 20h

Réunion en visioconférence auprès du Comité de la concertation

Sommaire :

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Contexte de la réunion | 3 |
| Introduction et accueil | 5 |
| Céline PAPIN, vice-présidente de Bordeaux Métropole à l'équilibre des territoires, aux relations internationales et au dialogue citoyen | 5 |
| Bilan de la concertation | 6 |
| Chloé MICHEL, Ecologie Urbaine & Citoyenne | 6 |
| Bilan des garants | 9 |
| Paola Orozco-Souël et Walter Acchiardi, garants de la concertation | 9 |
| Temps d'échanges | 10 |
| Présentation du programme Inventons les boulevards du 21ème siècle | 13 |
| Cécile Rasselet, Directrice du programme, Bordeaux Métropole | 13 |
| Temps d'échanges | 15 |
| Conclusion de Céline Papin | 18 |

Contexte de la réunion

Débutée en 2019, la première phase de la mission de concertation Boulevards et Barrières de Bordeaux Métropole arrive à son terme pour amorcer une nouvelle étape : le programme **“Inventons les Boulevards du 21ème siècle”**.

Pour rappel, les premières orientations stratégiques du programme des boulevards devaient permettre de donner une dimension plus urbaine au linéaire et aux quartiers qui les jouxtent, conforter les alternatives à la voiture, mieux partager l'espace public entre les différents modes de déplacement, déployer rapidement des aménagements peu coûteux et visibles et accompagner le changement des comportements et des usages.

Les objectifs de cette première phase de concertation étaient les suivants : poursuivre les travaux engagés auprès du Comité de la Concertation pour formaliser un cahier de préconisations citoyennes, compléter les résultats de la concertation avec une approche spécifique à destination des “publics absents” Lors des concertations trois thèmes principaux ont été traités : l'**attractivité**, l'**environnement** et les **boulevards la nuit**.

La première phase de la mission de concertation se clôture le 30 juin 2023 avec le passage du bilan intermédiaire de la concertation en délibération au conseil de Bordeaux Métropole. Cette réunion Teams avait pour objectifs :

- de clôturer le travail engagé avec le Comité de la concertation
- de présenter la version finalisée du cahier de préconisations citoyennes et le bilan de la concertation
- de présenter le programme “Inventons les boulevards du 21ème siècle”
- d'inviter le Comité à poursuivre sa mobilisation sur le projet des boulevards, notamment lors de la prochaine réunion publique
- organiser la vidéo-témoignage qui serait diffusée lors de la réunion publique

Personnes présentes :

| Nom | Prénom | Rôle |
|----------------------|-------------|------------------------------|
| Dartigues | Jean | Membre du panel |
| Guérineaud | Alain | Membre du panel |
| Dauriac | | Membre du panel |
| Eisenbach-Larrezet | Olivier | Membre du panel |
| Facchetti | Patrice | Membre du panel |
| Fournol | Christian | Membre du panel |
| Fouché | Ludovic | Membre du panel |
| Dronne | Michel | Membre du panel |
| Noubel | Jean-Luc | Membre du panel |
| Delmas Saint-Hilaire | Olivier | Membre du panel |
| Dagorne | Stéphane | Membre du panel |
| Schoonbaert | Sylvain | Membre du panel |
| Serventie | Emma | Membre du panel |
| Acchiardi | Walter | Garant |
| Orozco-Souël | Paola | Garante |
| Jacob | Marie-Fanny | Bordeaux Métropole |
| Rasselet | Cécile | Bordeaux Métropole |
| Papin | Céline | Élue |
| Michel | Chloé | Écologie Urbaine & Citoyenne |
| Violette | Anne-Sophie | Écologie Urbaine & Citoyenne |

Introduction et accueil

Céline PAPIN, vice-présidente de Bordeaux Métropole à l'équilibre des territoires, aux relations internationales et au dialogue citoyen

Mots d'accueil et introduction de Céline Papin :

Dans un premier temps, Madame Papin remercie les participants pour leur implication tout au long de la concertation.

Puis, elle rappelle l'objectif de cette réunion du comité et les points qui seront abordés :

- présentations du bilan de la concertation et du cahier de préconisations
- bilan des garants
- présentation du programme inventons les boulevards du 21ème siècle

Enfin, Madame Papin s'attache à présenter Cécile Rasselet, Directrice du projet des Boulevards, anciennement responsable des études réalisées par l'a'urba sur les boulevards.

Cécile Rasselet :

Madame Cécile Rasselet se présente, et rappelle les règles de fonctionnement d'une réunion en visioconférence.

Bilan de la concertation

Chloé MICHEL, Ecologie Urbaine & Citoyenne

Présentation du cahier de préconisations citoyennes :

Le cahier de préconisations est un outil permettant de transmettre des objectifs et un cap au projet. Les préconisations émises ne génèrent aucune obligation légale mais elles orientent les décisions et actions de la future équipe.

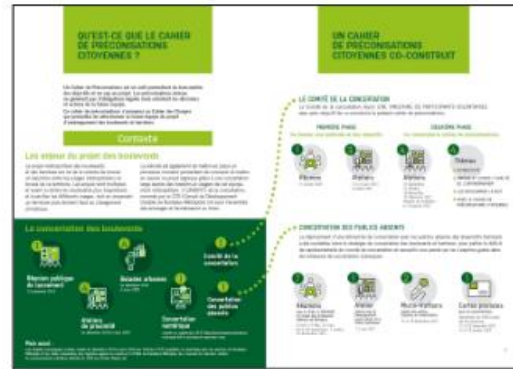
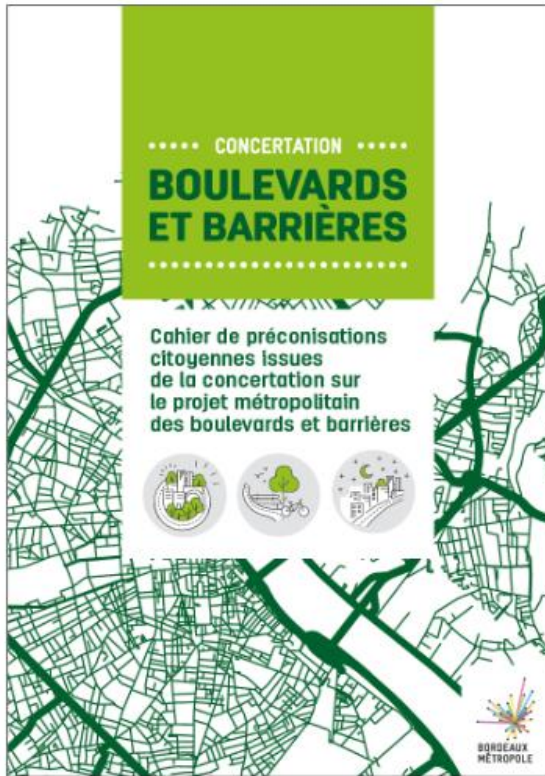
Ce cahier de préconisations s'annexe au Cahier des Charges qui permettra de sélectionner la future équipe du projet d'aménagement.

Ce cahier est issu d'une large participation comprenant les ateliers du Comité de la concertation et la concertation menée auprès des publics spécifiques : réunions et ateliers avec le CCAS, police municipale, Diaconat de Bordeaux, représentants des professions libérales, micro-trottoirs auprès des scolaires et universitaires et distribution de cartes postales pré-affranchies auprès des automobilistes.

Chloé Michel présente ensuite le cahier avec plus de précision : le cahier contient un préambule, il permet de dresser un premier portrait des boulevards, et la philosophie des attentes citoyennes pour les futurs boulevards : des boulevards apaisés et attractifs.

Ce préambule introduit le cahier. Le cahier est décliné en vingt préconisations autour de trois grands thèmes :

- **Les boulevards attractifs** abordent les questions d'attractivité des espaces publics, du bâti et des activités économiques
- **L'environnement**, la nature et les loisirs
- **Les boulevards la nuit** abordent les questions d'ambiances nocturnes et de cohabitation



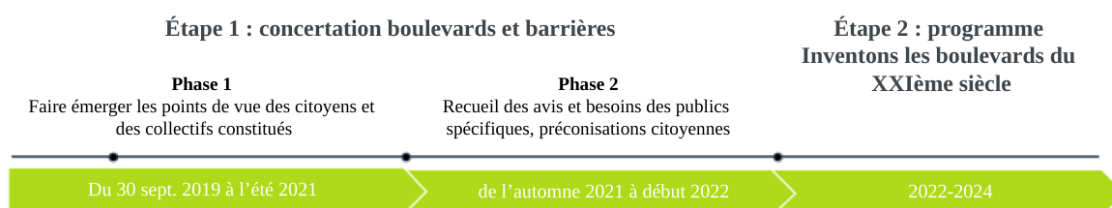
Le bilan d'étape de la concertation :

C'est un document réglementaire qui permet une première analyse de l'ensemble des avis recueillis entre septembre 2019 et avril 2022. Les avis émis après le mois d'avril 2022 seront intégrés dans le bilan final de la concertation.

Puis, un rappel est apporté sur les grandes étapes de la concertation. La première étape de la concertation s'est déroulée en deux phases :

- une phase allant de sept 2019 à l'été 2021 dont l'objectif était de faire émerger les points de vue des citoyens et des collectifs constitués
- une phase allant de l'automne 2021 à début 2022 pour recueillir les avis et besoins des publics spécifiques, ainsi que la formulation des préconisations citoyennes

Les grandes étapes de la concertation



Une synthèse des contributions est proposée à travers un nuage de mots.



Il est également rappelé que la synthèse propose une vision des boulevards avec ses atouts et dysfonctionnements (lieux de vie et infrastructure frontière, franchissements, régulation de la vitesse, nuisances, séquences) mais aussi des propositions sur l'ensemble des sujets de programmation (modes de déplacement, multimodalité, ralentissement, offre commerciale, barrières, végétalisation, patrimoine architectural, dépollution, etc.).

Bilan des garants

Paola Orozco-Souël et Walter Acchiardi, garants de la concertation

Dans un premier temps, Walter Acchiardi rappelle le rôle des garants : ils sont présents auprès de la maîtrise d'ouvrage mais aussi des participants :

- création de la FAQ sur le site de la participation
- apporter des compléments au dossier de participation
- ils sont en lien direct avec la direction des mobilités de Bordeaux Métropole
- ils sont allés vers les publics dits "éloignés"

Ensuite, Paola Orozco-Souël a procédé à une synthèse des principaux points de tension et de convergence issus des débats et repris dans le bilan :

- difficulté de concilier les besoins de déplacement de la population métropolitaine avec la volonté de créer un espace de vie convivial pour les résidents et les visiteurs,
- expression du besoin de retrouver l'identité des barrières et de se réapproprier l'espace public pour créer des liens entre les deux côtés des boulevards,
- difficulté de se projeter pour penser l'aménagement des boulevards dans un horizon lointain et dans une société différente,

Les garants se sont aussi fait le relai des participants concernant le traitement de leur travail et leur souci de savoir si leur voix va réellement être prise en compte et comment.

Parmi les questionnements / contributions du Comité de la concertation deux thématiques centrales ont émergé : mobilité et qualité du cadre de vie

Enfin, les garants ont partagé leurs recommandations :

- pilotage du projet : clarifier le dispositif du projet son périmètre, son calendrier prévisionnel
- préciser le mode d'insertion du périmètre de la rive droite
- compléter le dossier de la concertation avec les différentes études réalisées en rive droite
- afficher les modalités de la poursuite de la concertation, et ce jusqu'à l'enquête publique
- chiffrer le projet qui découle du cahier des charges
- mettre à disposition du public une véritable plateforme de questions réponses
- continuer à avoir une tierce personne (garant).

Temps d'échanges

Intervention 1 :

Je vous remercie pour la qualité de la concertation et la qualité des rendus envoyés.

Je voudrais revenir sur la remarque que vous avez faites sur les mobilités comme enjeu majeur. Il est certes nécessaire de rééquilibrer les mobilités sur ce boulevard. Néanmoins, il convient de faire attention à ne pas déporter les flux vers d'autres axes déjà bouchés.

Il n'est pas possible de régler la question des boulevards si nous ne les intégrons pas dans une vision globale des mobilités à l'échelle de la métropole. Si nous souhaitons parler des mobilités comme un enjeu majeur, il faut parler du RER de ceinture et des bus à haut niveau de service. Il faudrait prioriser de manière quasi exclusive l'exécution de ce RER, avec un réseau de bus qui viendrait se greffer sur le tracé du RER. Dans le cas contraire, nous allons continuer à piétiner.

Je voudrais également revenir sur la seconde priorité que vous avez mentionnée, à savoir les barrières. Nous avons émis le souhait d'en faire un lieu de vie et de rencontre. Pour atteindre cet objectif il est nécessaire de conserver les commerces de proximité et les TPE, d'autant plus que ces typologies de commerces partent d'ores et déjà vers l'extérieur. Il est donc nécessaire de donner les moyens aux chalands d'aller dans les commerces, pour ce faire il faut prévoir des parkings et autres moyens d'y accéder. Le cas échéant, Bordeaux sera la seule ville qui ne permet pas aux chalands d'accéder aux commerces en moins d'une heure.

Intervention 2 :

Je partage assez largement ce point de vue. Néanmoins, il me semble important de souligner la présence d'un parc relais à la barrière du Médoc.

Pour moi, la problématique principale devrait être celle-ci : le boulevard doit redevenir apaisé. c'est quelque chose qu'il était et qu'il n'est plus aujourd'hui.

Je comprends la problématique autour des transports, mais un bus à haute fréquence ne permettra pas d'avoir de l'apaisement dans les boulevards. Pour appuyer mes dires nous pouvons prendre l'exemple de la sonorité, c'est une véritable contradiction.

Nous aurions besoin de métro. Cela permettrait de dégager de la place en surface pour les piétons et les vélos et les nuisances sonores seraient minimales.

Intervention 3 :

J'aimerais revenir sur le stationnement. Concernant le stationnement payant, je trouve que l'heure de stationnement gratuite pour pouvoir aller dans les commerces est une bonne mesure.

Néanmoins, réduire les stationnements dans Bordeaux encourage les riverains à rester stationnés proche de leur domicile durant un temps beaucoup plus long qu'avant. De mon point

de vue, il n'y a pas assez de mobilité des véhicules. De fait, je trouve que le principe de pouvoir stationner son véhicule seulement 1h30 est très bien. Cela permet un véritable *turn over*. Nous nous apercevons cependant qu'il y a des quartiers avec moins de places de stationnement et donc un *turn over* très compliqué

Réponse de Bordeaux Métropole - Réaction sur le stationnement payant :

Le phénomène des voitures ventouses est une réalité. Le stationnement payant est une mesure qui a été mise en place pour lutter justement contre ce phénomène. Peut être qu'il y a une faible rotation entre les usagers. Mais il est important d'avoir conscience de la difficulté de faire respecter un temps maximum de stationnement, ce qui induit une certaine complexité des choix. Je vois bien que cette question de mobilité reste au cœur des interrogations et des interventions. Concernant le projet de RER, nous espérons tous qu'il sera mis en œuvre le plus tôt possible.

Intervention 4 :

Je suis résident sur les boulevards depuis dix ans. Si je dois parler de mon expérience personnelle vis-à-vis du stationnement payant, je trouve qu'il est aisé de se garer depuis que c'est devenu payant. Cela signifie donc que les personnes voulant aller dans les commerces en trouvent eux-aussi facilement.

Je me pose néanmoins une question : est-ce que les personnes qui viennent d'en dehors de Bordeaux souhaitent réellement aller dans les commerces des barrières alors que ce sont des commerces de proximité à destination des riverains ?

Intervention 5 :

J'aimerais préciser vos dires en rappelant que depuis quelques semaines le stationnement est payant au niveau de la Barrière du Médoc. C'est frappant le nombre de places qui se sont libérées, moi-même je suis surpris de cette évolution.

Intervention 6 :

Pour ma part je regrette qu'il n'y ai pas encore de stationnement payant au niveau de la Cité de Saint Augustin.

Intervention 7 :

Je suis également plutôt favorable au stationnement payant, sauf qu'il faut des alternatives. Les personnes en provenance de la périphérie sont contraintes de garer leurs véhicules, il faut y penser.

Je suis pour le stationnement payant, mais à condition de prendre en considération la possibilité d'avoir un abonnement par foyer pouvant couvrir deux véhicules. Le cas échéant, les ménages iront dans un supermarché de périphérie, là où il est facile et gratuit de se stationner.

Intervention 8 sur la conversation teams :

Il faut voir le quartier du Sacré cœur après 19h00 voir s'il y a beaucoup de places ! Regardez les trottoirs, le stationnement sur les bandes jaunes... La rue de La Réole refaite récemment n'est pas respectée !

Ceci pour dire que le problème du stationnement n'est pas à négliger sur les boulevards et en accès proche. Il faut aussi veiller au stationnement des mobilités douces pour qu'il ne devienne pas sauvage et parfois assez anarchique.

Réponse de Bordeaux Métropole :

Il convient d'évaluer les impacts et les résultats avant d'envisager de dupliquer les stationnements payants à d'autres territoires. Il y a aussi un problème mathématique de place sur voirie qui ne permet pas de loger plus de places de stationnement qu'aujourd'hui

Concernant la question des commerces, de nombreuses études montrent que le chiffre d'affaires des commerces n'est pas corrélé à l'accessibilité en voiture.

Il est également important d'avoir conscience que la Gironde possède le nombre de grandes surfaces le plus important de France. Les commerces de proximité font, dès lors, face à une concurrence très importante.

Présentation du programme Inventons les boulevards du 21ème siècle

Cécile Rasselet, Directrice du programme, Bordeaux Métropole

Madame Cécile Rasselet commence par informer les participants qu'une ligne de bus express circulaire verra le jour en 2025. Cette ligne aura un rythme qui sera plus cadencé que celui qui existe aujourd'hui, mais qui ne viendra pas modifier la distribution des voies telles qu'elles l'est actuellement.

Quand on pense aux boulevards on pense à ce qui a été fait sur les quais, or sur les boulevards il y a beaucoup moins de place : seulement 34 mètres à son maximum et plus souvent 25 m. On a le souhait de faire un vrai programme : "inventons".

Entre 2019 et 2020, la Métropole a dû faire face au covid et à un changement de gouvernance. Cela a produit un peu d'inertie. Mais ça ne veut pas dire qu'il ne s'est rien passé. Un socle a été posé. Il y a eu une vraie relance qui a été faite. En mars 2022 le projet des boulevards a été présenté comme un projet démonstrateur du projet de mandature.

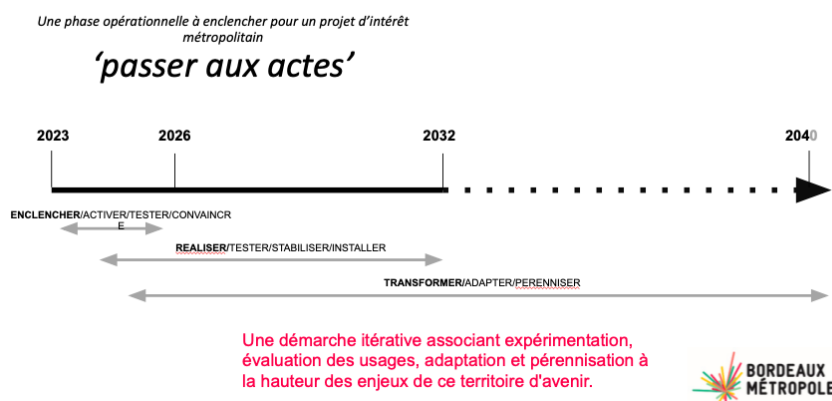
Une direction du projet a été mise en place pour assurer un pilotage d'ensemble :

- unissant rive droite et rive gauche
- multi-thématique
- articulant court, moyen, long terme

Enjeu majeur : il faut parvenir à changer l'ambiance des boulevards.

Frise chronologique du projet.

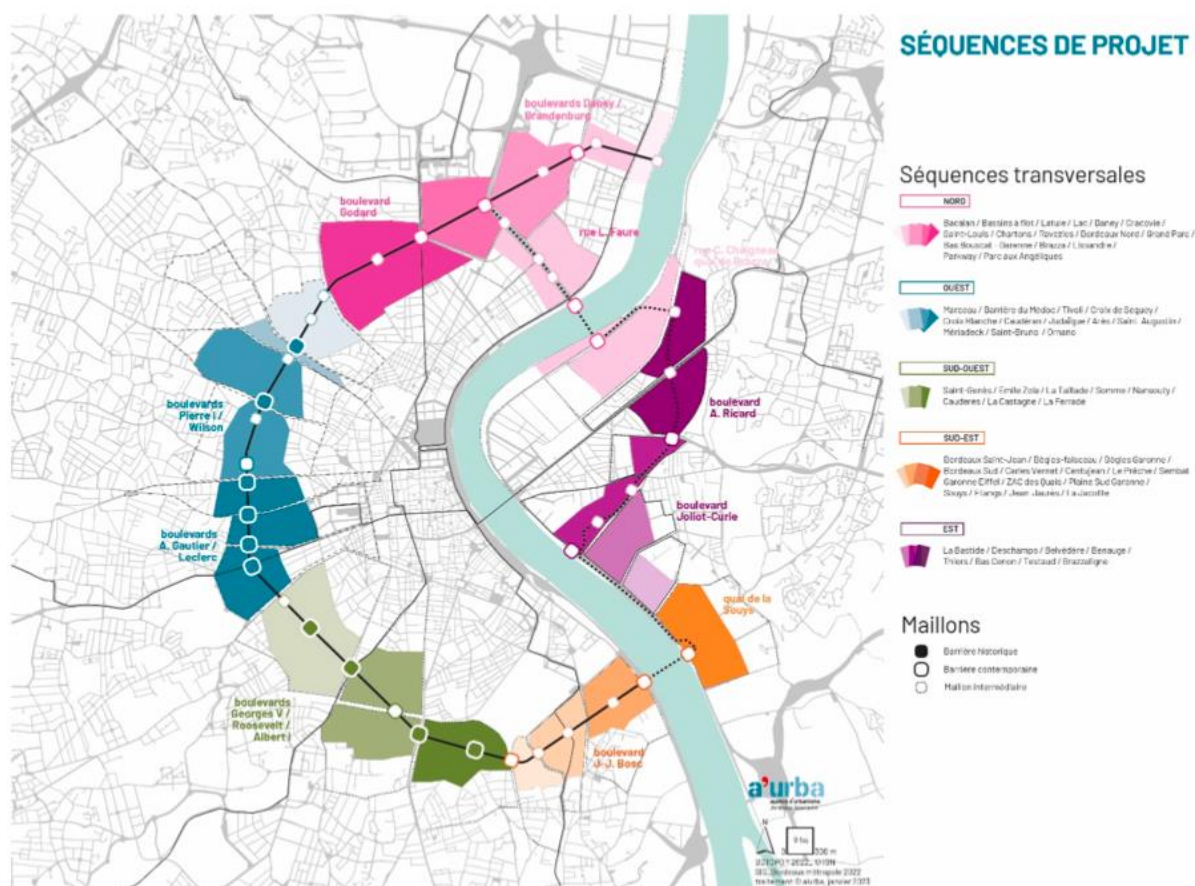
3 échelles de temps à articuler



À l'issue de la première phase de concertation et à l'appui des documents produits, trois nouvelles modalités d'intervention ont été définies pour inventer les boulevards du 21ème siècle :

- séquences
- interfaces
- sites d'expérimentations /aménagements provisoires / occupations temporaires / micro-aménagement

Les séquences figurent aujourd'hui le nouveau périmètre de réflexion. L'idée est de démarrer les réflexions sur 1 secteur par séquence afin de lancer les premières consultations pour le projet d'ensemble.



Pour illustrer ce que l'on souhaite faire à une échelle plus petite, nous aurons aussi les sites d'expérimentations : exemple du projet de la Chartreuse avec une programmation en 3 phases comprenant notamment une phase d'occupation temporaire.

La démarche du programme "Inventons les boulevards" se veut itérative.

La concertation va se poursuivre ;

- avec une réunion publique le 7 septembre 2023 à la salle des fêtes du Grand Parc à partir de 18h30

- une phase d'expérimentations au droit du cimetière de la Chartreuse boulevard Antoine Gautier du 16 septembre au 5 novembre 2023 avec des ateliers, des balades ...
- cinq réunions publiques dans les quartiers (1 par séquence)

Temps d'échanges

Intervention 1 sur la conversation teams :

Quel va être l'impact du pont Simone Veil sur la circulation des boulevards ?

Intervention 2 :

Le pont Simone Veil va connecter toute la plaine de la rive droite, cela renforce fortement la nécessité de prendre en compte les vélos.

Intervention 3 :

La demande des personnes qui se déplacent à vélo a évolué. En effet, la première phase a permis d'accueillir de nouvelles personnes à vélo sur les boulevards. De fait, il faut une infrastructure cyclable en site propre car le passage de véhicules lourds dégrade les pistes cyclables, et détériore les TBM. Nous parlons de 7 000 vélos par jour, c'est-à-dire autant que sur le cour Victor Hugo. Il faut aller plus loin maintenant. La création des pistes cyclables en site propre est un projet d'urbanisme assez intéressant qui permet de pacifier les voies. Une piste cyclable en site propre permet de reculer la voirie du trottoir, elle a un revêtement clair, qui a l'inverse du revêtement noir ne capte pas la chaleur.

Il faut utiliser cet outil pour mettre en valeur le patrimoine des boulevards.

Réponse des garants

C'est un vrai plaisir de voir qu'un projet aussi important continue à faire travailler des matières grises. J'entends très bien les craintes des personnes qui se sont exprimées vis-à-vis du RER, il faut savoir qu'il n'y a pas d'autres solutions pour les acteurs (SNCF et Bordeaux Métropole). Il me semble pertinent de préciser que d'autres concertations ont lieu, notamment sur le grand dialogue des citoyens de Bordeaux au sein duquel les participants sont également invités à croiser ces questionnements.

J'ai bien compris la dimension festive et je pense que pour attirer les jeunes c'est un très bon point. Proposer des interventions artistiques, ça attire le public, cela permet de sortir du cadre, il faut continuer dans cette logique.

Intervention 4 :

J'aimerais revenir sur la problématique des vélos. Dans Bordeaux il y a de plus en plus de vélos cargos. Il faut le prendre en compte dans le dimensionnement des pistes cyclables. Parfois c'est dangereux de croiser des vélos cargos.

Réponse de Bordeaux Métropole

On voit que ces dernières années il y a une évolution très rapide des modes de déplacements vers des modes décarbonés. Mais c'est vrai que la vitesse de ce changement nous impose de l'agilité dans l'aménagement. C'est un enjeu dans la projection que nous avons dans les boulevards à court, moyen et long terme.

C'est ce que nous sommes en train de faire avec cet urbanisme tactique. Nous devons avoir cette notion d'agilité pour pouvoir répondre.

Intervention 5 :

Ce projet s'inscrit dans un temps long. Il est difficile de s'imaginer comment la mobilité va évoluer. Prenons l'exemple des trottinettes, il y a cinq / dix ans il était impossible de prédire que son usage allait prendre une telle ampleur, il en va de même pour les vélos dans une moindre mesure.

Toutefois à court terme il est possible mettre en place certaines actions dans le but d'apaiser les boulevards. La consommation induit la pollution. La vitesse augmente les nuisances sonores. Je pense qu'il serait intéressant d'envisager les radars de bruit. Effectivement, passé une certaine heure, il y a moins de circulation, mais elle est remplacée par le bruit car les personnes vont plus vite.

Ainsi, l'équation est simple, pour réduire le bruit il faut réduire la vitesse, cette réduction permet une réduction de la pollution.

Réponse de Bordeaux Métropole

La notion de bruit est importante. Nous avons déjà limité le centre-ville à 30km/h, mais pas les boulevards. Nous ne l'avons pas fait, car nous sommes face à un sujet générateur d'énormément de tensions. Il ne faut pas que les premières mesures soient coercitives.

Nous préférons faire une politique incitative, comme c'est le cas à la Chartreuse où nous invitons les usagers à ralentir pour admirer le paysage.

Concernant les barrières il y a aussi la question des traversées piétonnes.

Intervention 6 :

J'en profite pour rebondir sur la sécurité des piétons. La traversée des boulevards peut parfois être un peu périlleuse.

De plus, il est très fréquent de voir des véhicules garés sur les trottoirs. Les personnes à mobilité réduite sont obligées de passer sur la route, ce qui les met en danger.

Enfin, nous n'avons parlé ni du soir ni de la nuit. Est-ce qu'il y a quelque chose qui a été envisagé ?

En termes de temporalité, quand y aura-t-il un bus qui fera la totalité des boulevards, permettant ainsi aux piétons d'aller d'une barrière à une autre le soir/la nuit.

Réponse de Bordeaux Métropole

Nous avons prévu un prolongement de la ligne 9 qui va devenir une ligne de Bus express. Le confort en station sera renouvelé. Cette ligne empruntera la totalité des boulevards y compris sur la rive droite en traversant les ponts Chaban et Simone Veil. .

Les boulevards la nuit, c'est un vrai sujet. Sujet pas facile qui plus est. Dans notre notion de confort d'usage, il est prévu de travailler sur les confort d'usage le jour mais aussi la nuit.

Intervention 7 :

J'aimerais revenir sur l'idée de mettre les boulevards à 30 à l'heure. Cela me gêne. En effet, les vélos sont autorisés à aller jusqu'à 25km/h, les deux roues motorisés (moto, scooter) utilisent les voies de bus, les sas de vélo. Ça m'agace fortement. Les boulevards à 30 à l'heure je crains qu'il y ait un effet pervers, des confrontations entre les vélos et les voitures. Je ne suis pas contre les 30km/h, mais 25 pour les vélos et 30 pour les voitures ça me gêne beaucoup. Si une voiture veut tourner à 30 à l'heure et qu'il y a un vélo qui passe au même moment à 25 km/h, la voiture ne fera pas attention car elle en aura marre d'être à 30 à l'heure.

Intervention 8 :

Au niveau du cimetière, vous voulez réaliser une zone de boulevards apaisés. Je ne comprends pas comment vous pouvez laisser deux files de voitures serrées l'une contre l'autre et de ne pas avoir mis une voie de bus (même si c'est très bien d'avoir une piste cyclable matérialisée avec la résine !).

Réponse de Bordeaux Métropole

C'est pour des questions de flux : c'est un endroit assez stratégique, c'est un couloir qui mène au CHU, nous sommes sur un carrefour majeur de Bordeaux. Pour le moment ça reste comme ça. C'est pour cela qu'on a matérialisé la piste cyclable.

Intervention 9 sur la conversation teams :

Oui mais cela ferait une continuité du couloir de bus pour la ligne 9.

Intervention 10 :

Je partage l'idée du radar bruit, j'habite sur les boulevards, je constate que le couloir bus / vélos est largement emprunté par les deux roues qui font beaucoup de bruit.

Conclusion de Céline Papin

Je vous remercie pour votre implication, vos apports, qui nous nourrissent dans l'élaboration de ce projet complexe et ambitieux. Nous aurons l'occasion de vous recroiser dans les différents temps de rencontre organisés autour du projet. Merci à l'équipe projet d'être disponible, à Écologie Urbaine & Citoyenne et aux garants.