




Concertation Boulevards & Barrières

# BILAN DES GARANTS

Walter ACCHIARDI  
Paola OROZCO-SOUËL  
Garants de la concertation  
25 juillet 2022



# SOMMAIRE

<b>SOMMAIRE</b>	<b>1</b>
<b>PREAMBULE</b>	<b>2</b>
<b>Une concertation « amont » réglementaire...</b>	<b>2</b>
<b>... et le choix volontaire de nommer des garant.e.s pour cette concertation</b>	<b>2</b>
<b>La mission des garant.e.s</b>	<b>3</b>
<b>I. DISPOSITIFS DE CONCERTATION</b>	<b>5</b>
<b>Méthode et calendrier initialement prévus</b>	<b>5</b>
<b>Dispositifs de concertation en présence des garant.e.s</b>	<b>5</b>
<b>Dispositifs de concertation sans la présence des garant.e.s</b>	<b>6</b>
<b>II. SYNTHÈSE DES ÉCHANGES</b>	<b>6</b>
<b>De la 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</b>	<b>6</b>
<b>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</b>	<b>7</b>
<b>Penser l'aménagement des boulevards dans un horizon lointain et dans une société différente : la difficulté d'arriver à une vision globale</b>	<b>9</b>
<b>Et la participation dans tout ça ?</b>	<b>10</b>
<b>III. RÔLE DES GARANT.E.S</b>	<b>10</b>
<b>IV. ANALYSE DE LA CONCERTATION</b>	<b>11</b>
<b>Les observations des garant.e.s</b>	<b>12</b>
<b>Une maîtrise d'ouvrage disponible et ouverte</b>	<b>12</b>
<b>Une participation limitée en dépit des ambitions qui ont motivée la concertation</b>	<b>12</b>
<b>V. RECOMMANDATIONS</b>	<b>13</b>

## PREAMBULE

### Une concertation « amont » réglementaire...

Le choix a été fait par Bordeaux Métropole par délibération du 12 juillet 2019 de lancer une concertation relative au projet urbain des boulevards conformément au Code de l'urbanisme, articles L103-2 et suivants et R103.

Une 1<sup>ère</sup> phase, dont ce document constitue le bilan, s'est déroulée du 12.7.2019 au 11.04.2022.

Elle sera suivie d'une 2<sup>ème</sup> phase, suite à la consultation pour le choix d'une maîtrise d'œuvre pour la réalisation d'un plan guide d'aménagement à l'échelle de l'ensemble des boulevards et la définition d'un périmètre de prise en considération où pourra être porté sursis à statuer sur les autorisations d'urbanisme au titre de l'article L 111-10 du Code de l'urbanisme.

Cette concertation avait pour objectif de donner la possibilité au public, selon plusieurs modalités conformément à l'article L103-4 « *d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente* » sur l'état existant et à venir du territoire concerné.

5 axes étaient proposés dans la délibération de Bordeaux Métropole ouvrant cette concertation :

- ▶ Engager une mutation profonde de la pratique des boulevards, d'un espace routier à un espace urbain.
- ▶ Faire des barrières, rive gauche, les lieux majeurs de la revitalisation des boulevards.
- ▶ Développer un projet d'aménagement assurant un meilleur partage de l'espace public entre différents modes de déplacement.
- ▶ Valoriser le patrimoine architectural, urbain et paysager des boulevards tout en renforçant leurs fonctions d'habitat, d'activités économiques, d'emplois et de loisirs.
- ▶ Améliorer les conditions de mobilité sur la Plaine rive droite.

Cette concertation réglementaire, pilotée par Bordeaux Métropole en collaboration étroite avec les 4 communes de la rive gauche concernées (Bègles, Bordeaux, Le Bouscat, Talence), a été ouverte à compter du 30 septembre 2019.

Concernant la rive droite, des études complémentaires devaient être réalisées pour réfléchir au bouclage des boulevards du pont Jacques Chaban-Delmas au pont Simone-Veil. A l'issue, la concertation serait élargie aux communes concernées, soit Floirac, Cenon, Lormont et Bassens.

### ... et le choix volontaire de nommer des garant.e.s pour cette concertation

Bordeaux Métropole a souhaité saisir le Conseil de développement (C2D) afin qu'il désigne un garant de la concertation pour ce projet.

Les membres du C2D y voyaient la manifestation de la volonté de Bordeaux Métropole de renforcer la confiance dans la concertation en confiant la désignation de ce garant à une instance citoyenne tierce.

Les membres du C2D ont souhaité, en contrepartie, investir cette confiance en œuvrant à renforcer et faire perdurer des valeurs incarnées dans des pratiques de participation partagées par les citoyens et fortes pour le territoire.

Extraits de la feuille de route communiquée aux deux garant.e.s sélectionné.e.s *in fine* à partir de la liste constituée par la Commission Nationale du Débat Public/CNDP :

- ▶ Le débat public doit s'appuyer sur un certain nombre de principes de mise en œuvre afin de renforcer la confiance des participants. Ils se lisent :
  - A l'espace laissé pour discuter de l'opportunité du projet et formuler des propositions alternatives ;
  - Dans le souci de faire délibérer les publics ;
  - Au travers de l'attention portée à la diversité des publics ;
  - Par le souhait de manifester l'indépendance, de laisser une place au pluralisme des arguments sans craindre le conflit ;
  - Via la lisibilité sur le phasage de la concertation et en particulier son insertion dans les étapes de décision, en amont ;
  - Au regard du soin apporté à rendre visible l'influence de la participation sur la prise de décision notamment au travers d'une reddition de comptes qui réponde de manière motivée à tous les arguments et propositions du public.
- ▶ Le débat public doit permettre une satisfaction des participants en créant les conditions d'un échange pacifié qui ne rejette ni l'expression des différences, ni celles des divergences ou des émotions ; il doit donc s'inscrire dans un cadre de bienveillance et d'écoute.
- ▶ Une attention particulière doit être apportée aux vulnérabilités et aux conditions pour rendre audibles des questions orphelines assurant ainsi une authentique variété des points de vue ; il paraît à ce titre riche de s'appuyer sur des sujets de préoccupation qui prennent un écho particulier sur le territoire pour y avoir été portés et partagés : l'égalité femmes hommes, la préoccupation du vivant et de la planète, le pouvoir d'agir citoyen, l'attention aux modes de vie...

## La mission des garant.e.s

Les deux garant.e.s, nommé.e.s le 24 octobre 2019, ont été associé.e.s au dispositif déjà mis en place autour d'une équipe projet issue principalement de la Direction générale valorisation du territoire, Pôle Aménagement, accompagnée par une assistance à maîtrise d'ouvrage assurée par le Cabinet Médiation & Environnement.

Ce projet s'inscrit néanmoins dans un processus au long cours dont témoignent des études réalisées par l'Agence d'urbanisme de la Métropole, A'urba, et ce depuis 2015 : « ... *D'abord barrières entre Bordeaux et les communes périphériques, bientôt hauts lieux de festivités, les boulevards représentent aujourd'hui un territoire clé pour l'agglomération, par les trafics qu'ils écoulent comme par les activités qu'ils desservent. Demain, ils peuvent constituer un nouvel espace public métropolitain emblématique, combinant qualités d'urbanité et efficacité d'accessibilité, hospitalité à l'égard du piéton et pluralité des mobilités.*

*Il est temps de préparer les mutations des boulevards, par étapes sans doute, avec ambition certainement. Les raisons ne manquent pas. C'est d'abord le développement du réseau de transport collectif en site propre qui implique de s'intéresser aux boulevards, dès lors que des liaisons transversales sont appelées à compléter les actuelles radiales.*

Il y a ensuite à poursuivre la reconquête des espaces publics, telle qu'elle a déjà pu se mener dans le centre ancien de Bordeaux, sur les quais et le long des lignes de tramway. Les boulevards doivent aussi contribuer à l'apaisement des quartiers résidentiels qui les jouxtent.

Enfin, la dilatation du centre de Bordeaux – opérée au Nord, au Sud et à l'Est avec les projets d'Euratlantique, des bassins à flot et de la rive droite – reste à effectuer à l'Ouest.

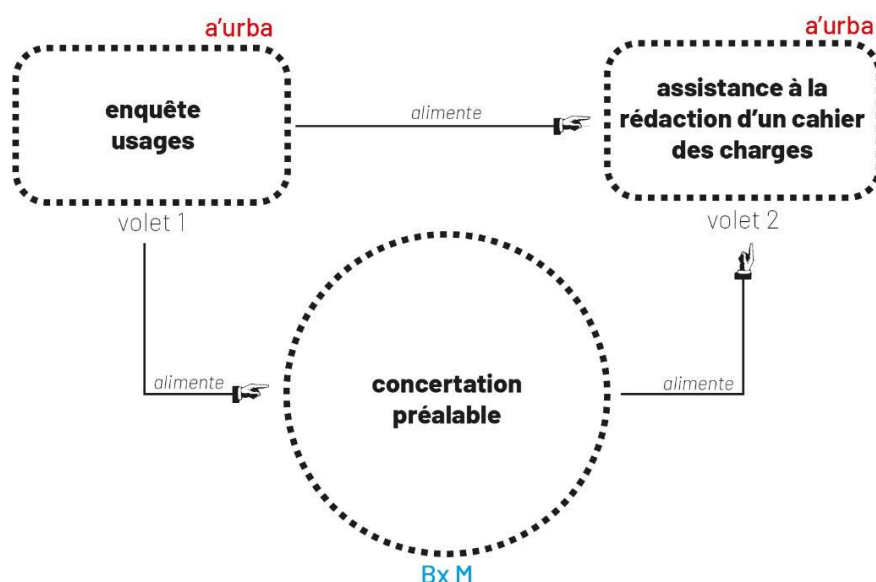
Cette démarche, concernant tout à la fois les déplacements et l'organisation urbaine, doit lever un obstacle majeur : la rareté de la ressource « espace ». Aussi les propositions intègrent-elles deux orientations cardinales :

- une voirie polyvalente, apte à accueillir des usages différents selon les rythmes urbains, reprenant en cela les principes de la Charte des mobilités de l'agglomération bordelaise ;
- un traitement par séquences, laissant la part belle à la diversité et à l'adaptabilité des aménagements, qu'il s'agisse des zones de verdure, des profils en travers de la voie ou des stations de transport public... »<sup>1</sup>

Les 2 fonctions principales des garant.e.s résident d'une part à conseiller la maîtrise d'ouvrage dans le déroulement d'une concertation, dont les objectifs et l'architecture étaient déjà en grande partie validés comme le montre la présentation ci-dessous du projet métropolitain, et de participer au dispositif à l'écoute des publics afin de garantir, à partir d'une position d'indépendance et de neutralité, les principes clefs d'une concertation, à savoir :

- la transparence, au sens d'une information disponible, de qualité, sincère, partagée et compréhensible ;
- l'égalité de traitement, pour que chaque personne ait le droit de s'exprimer et de contribuer aux débats ;
- l'argumentation, afin que chaque intervention ou prise de position soit argumentée ;
- l'inclusion, en allant vers la diversité des publics, particulièrement les plus éloignés.

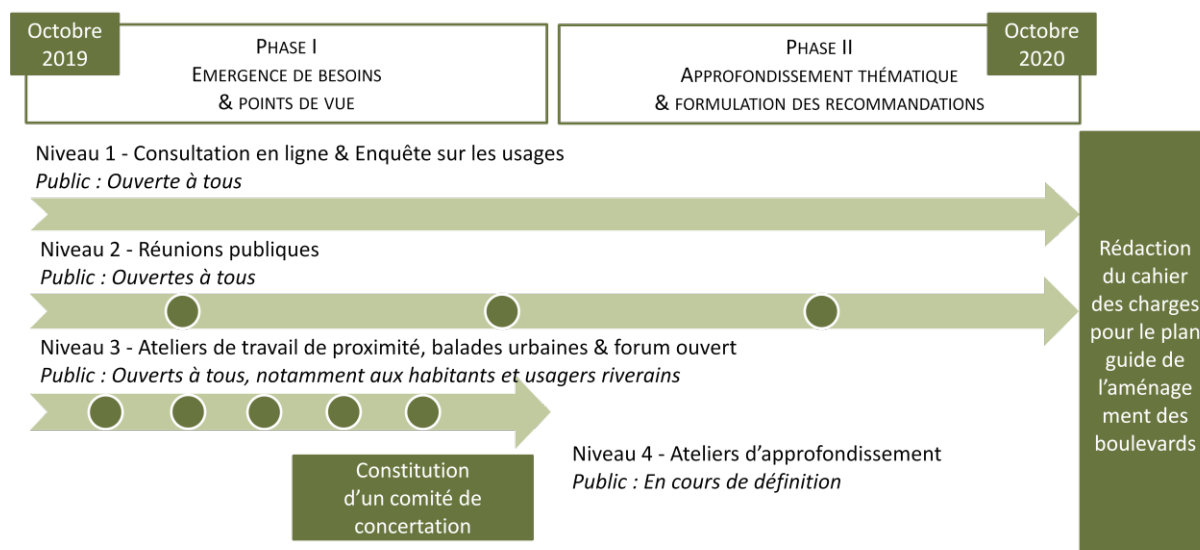
Présentation du projet métropolitain des barrières et boulevards en Comité de pilotage du 26 septembre 2019.



<sup>1</sup> Extraits de l'avant-propos de l'étude « Les boulevards 2025/2044, un nouvel espace métropolitain » de Jean-Marc Offner, Directeur général de l'A'urba – 02. 2016

# I. DISPOSITIFS DE CONCERTATION

## Méthode et calendrier initialement prévus



## Dispositifs de concertation en présence des garant.e.s

Dispositifs		Calendrier	Chiffres clés
<b>Réunion publique</b>		13.11.2019	400 participants
<b>Balade urbaine</b>	BU N°1	05.12.2019	20 participants
	BU N°2	21.01.2020	30 participants
	BU N°3	08.02.2020	15 participants
	BUN°4	04.03.2020	20 participants
<b>Ateliers de concertation</b>	AC N°1	09.12.2019	70 participants
	AC N°2	28.01.2020	40 participants
	AC N°3	20.02.2020	30 participants
	AC N°4	09.03.2020	30 participants
<b>Comité de la concertation</b>	Rencontre N°1	09.07.2020	20 participants
	Rencontre N°2	07.06.2021	19 participants
	Rencontre N°3	24.06.2021	14 participants
	Rencontre N°4	06.07.2021	12 participants
	Atelier N°1	23.09.2021	10 participants
	Atelier N°2	21.10.2021	10 participants
	Atelier N°3	18.11.2021	6 participants
	Atelier N°4	15.12.2021	11 participants
<b>Site Internet</b>		11.04.2022	384 avis et 324 réactions

## Dispositifs de concertation sans la présence des garant.e.s

Dispositifs	Calendrier	Chiffres clés
Réunion CCAS	08.04.2021	2 représentants
Rencontres Diaconat	21.05.2021	2 représentants
Rencontres Diaconat	22.06.2021	9 représentants
Rencontres Diaconat	08.09.2021	5 représentants
Rencontres avec les publics absents Diaconat	29.09.2021	1 représentant
Atelier professions libérales	07.07.2021	11 participants
Atelier professions libérales	23.11.2021	11 participants
Atelier travailleurs sociaux	14.06.2021	3 représentants
Cartes postales	*30.11/17&23.12 2021	392 participants
Micro-trottoirs	*13.01/18.01 2022	311 participants (jeunes)
	15-16.11.2021	

## II. SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

### De la 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

Selon les différentes expressions du public, les boulevards sont vécus comme un lieu de passage, de forte circulation (notamment automobile), où les pistes cyclables ne sont pas sécurisées, les transports en commun peu efficaces et le stationnement un sujet de conflit. Ils favorisent la pollution de l'air, la pollution sonore, les embouteillages qui provoquent un report de la circulation vers les rues adjacentes pas adaptées au trafic et constituent même une menace en termes de sécurité pour les mobilités douces et pour les personnes à mobilité réduite : « *C'est un lieu que l'on quitte le plus vite possible* ».

Si les habitants des boulevards se sentent les premiers concernés et souhaitent des aménagements qui leurs soient destinés, certains rappellent que les boulevards sont également utilisés par des personnes de l'extérieur qui doivent se déplacer. Les boulevards sont ainsi décrits comme un axe fondamental de circulation par les uns tandis qu'ils sont rêvés comme un lieu de villégiature (à l'instar des quais) pour d'autres.

Il y a ceux qui demandent un grand contournement pour que les voitures qui ne font que traverser n'entrent plus dans Bordeaux et ceux qui proposent plutôt de réaliser des aménagements pour les mobilités douces. Les participants parlent alors de contradictions fondamentales qu'il faudrait « *trancher* » avant de se projeter sur l'élaboration d'une idée, d'un projet.

Les boulevards étant perçus comme un axe de circulation majeur, certains craignent que leur aménagement ne produise des effets pervers. Ils estiment que l'agencement qui sera retenu impactera obligatoirement d'une manière ou d'une autre une certaine catégorie de personnes. Ainsi, si les boulevards sont conçus pour offrir aux résidents un espace de vie convivial, les personnes venues de l'extérieur perdront forcément un lieu de circulation et des embouteillages gigantesques verront le jour ailleurs. Pour les participants, il est donc nécessaire de faire attention et de ne pas « *sanctuariser les boulevards* » en faisant un lieu agréable pour les habitants au détriment des usagers qui utilisent cet axe pour leurs déplacements.

Les participants pensent alors qu'il est important de réfléchir à la place de la voiture, du vélo et des transports en commun pour les déplacements quotidiens et invitent à tenir compte de la mobilité des personnes âgées et des personnes handicapées. Ils affirment que *« si on veut penser les boulevards, on ne peut réfléchir qu'en termes de mobilité/déplacements à l'échelle de la métropole, sinon ce sera forcément un échec puisque l'espace est contraint »*.

Des contributeurs proposent ainsi de fluidifier la circulation des boulevards en construisant un métro, en dédiant des voies aux transports en commun, en instaurant un contrôle d'accès, en sécurisant les modes de déplacement doux et en envisageant l'espace dédié à la circulation en aérien et/ou en souterrain.

D'autres trouvent ces solutions coûteuses et non réalisables rapidement et considèrent en revanche fondamental de réduire en priorité la place de la voiture, jugée comme un problème central à résoudre en amont de toute prospection et avant que la réflexion sur l'aménagement des boulevards s'engage. Sur ce point, des personnes estiment que si la circulation est maintenue, les problèmes environnementaux, de pollution de l'air et sonore, ainsi que les risques d'accident pour les piétons et les vélos ne seront pas résolus : *« le boulevard ça devient comme une roulette russe, on part et on ne sait pas si on reviendra »*.

L'objectif de l'aménagement des boulevards est ainsi questionné par le public : s'agit-il d'élargir la route pour faire face à l'augmentation du trafic ou bien de créer des espaces publics conviviaux ? Pour les participants, *« il faut définir des priorités : soit on part des besoins de circulation et on voit ce qui reste d'espace et comment les aménager pour les riverains, soit on se penche d'abord sur la qualité des lieux de vie et on voit ce qui reste pour la circulation »*.

S'il ne semble pas qu'il y ait de mode de vie propre aux boulevards, certains horaires seraient complètement proscrits pour les familles qui y habitent (7h et 15h) et pour les personnes qui les pratiquent autrement qu'en les traversant. Les boulevards et les barrières présentent une double particularité lorsqu'il s'agit du cadre de vie : certains tronçons sont des zones dortoirs (notamment Terres Neuves) ou de passage sans vie, et le sentiment d'insécurité qui y règne notamment la nuit est décrit. Ainsi, certains se demandent comment remettre de la vie dans des lieux *« bouffés par les voitures »* et alertent sur la question de l'insécurité si ces espaces sont vidés des lieux d'habitation pour faire des espaces de circulation ou commerciaux : *« rentrer du centre-ville vers 23 heures par des rues désertes n'est pas sécurisant. Si on vide de l'habitat, comme dans le quartier des Terres Neuves, passé une certaine heure il n'y a plus personne. Dans Bordeaux-même seule à 1 heure du matin, je n'ai jamais peur, il y a toujours du monde dans la rue »*.

## **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**

Au niveau des barrières, les problématiques et propositions sont sensiblement les mêmes que sur les boulevards. Outre les propositions formulées sur la question des déplacements, certains proposent une limitation de la vitesse et la création de parkings relais. Mais d'autres rappellent comment les stationnements payants accentuent la pression sur les zones de stationnement gratuit, prévues souvent pour les employés d'un secteur. *« S'il est prévu un nombre de places de stationnement correspondant aux besoins des personnes travaillant sur site, elles sont pour une large part occupées par des automobilistes n'y travaillant pas »*.

Pour les participants, les barrières souffrent d'une mauvaise image et donnent le sentiment, ne serait-ce que par la sémantique, qu'une frontière existe. La méconnaissance de l'histoire de ces lieux ne permet pas de valoriser les éléments patrimoniaux de chaque barrière comme les maisons d'octroi encore existantes (notamment à la barrière de Toulouse) qui pourraient être transformées en lieux



culturels. Il semble ainsi nécessaire de comprendre l'histoire de ces lieux et de s'appuyer sur les habitants qui les vivent.

Certains proposent, pour l'aménagement des barrières, de préserver les différences et les spécificités de chaque lieu en vue de développer un projet différent à chaque barrière. Ils souhaitent ainsi donner et maintenir le caractère « *village* » des barrières et renforcer leur vocation « *commerçante* » plutôt que « *commerciale* ». Les participants proposent alors de repenser l'architecture des boulevards et de faciliter l'accès en permettant le stationnement et en sécurisant la traversée des boulevards et la circulation des personnes. Les passages piétons entre les barrières étant rares et les temps pour traverser trop courts, les personnes parlent des boulevards comme d'une « *autoroute à feux* » qu'il est difficile de franchir de manière générale et surtout pour les moins mobiles.

Des propositions pour éviter l'effet « frontière » et faciliter l'accès sont formulées :

Les uns pensent qu'il faut conserver et mettre en valeur le patrimoine des boulevards (créer des circuits touristiques), animer les barrières (retrouver un espace de promenade urbaine) pour donner envie d'aller de l'autre côté, aménager des traversées piétonnes et cyclables, imaginer une autre répartition de la circulation donnant moins de place à la voiture, dissocier les différents modes de circulation (pédestre, cycliste, automobile) et revoir le paramétrage des feux.

Les autres estiment qu'il convient surtout de végétaliser l'espace public pour absorber le son, renforcer la biodiversité et améliorer la qualité du cadre de vie. Afin de prendre en compte certains désagréments évoqués (perte de luminosité, humidité, feuilles sur les toitures et trottoirs, esthétique) par les opposants à ces propositions, les contributeurs préconisent de rechercher de variétés végétales adaptées au milieu urbain et de retrouver des surfaces pour expérimenter et tester.

Les personnes qui habitent les boulevards déclarent pour leur part que les logements sont peu adaptés aux nuisances rencontrées, notamment les pollutions atmosphériques et sonores, et soulignent la nécessité d'assurer la mixité et de maintenir les populations actuelles dans leurs logements. Pour cela, ils proposent la régulation des prix des logements, le rapprochement des lieux de vie des lieux de travail (les boulevards pourraient accueillir des nouveaux bassins d'emploi), la réhabilitation des bâtiments vacants et des trottoirs libérés du stationnement.

Sur les usages nocturnes des boulevards, les participants considèrent qu'il est nécessaire d'adapter les aménagements nocturnes à chaque tronçon, en fonction de leurs caractéristiques, des usages et usagers. Ils soulignent l'importance d'une vie nocturne qui permette des circulations en toute sécurité, mais aussi la nécessité d'avoir des nuits calmes « *pour dormir* ». Ils abordent ainsi la question de l'éclairage public et du bruit et proposent de réduire le suréclairage, d'arrêter d'éclairer le ciel la nuit, d'orienter les éclairages vers les trottoirs plutôt que vers la chaussée, l'allumage individuel sur les pas de portes, la présence de commerces ouverts la nuit. D'autres appellent à renforcer l'éducation au respect de tous, plutôt que de chercher des solutions dans les aménagements urbains.

Si les participants souhaitent requalifier l'espace public autour des principes de vivre-ensemble et de respect, ils pensent qu'il faut aussi inventer des projets d'aménagement adaptés aux besoins de demain : flux de circulation, installation d'entreprises, d'activités, d'habitants, pour créer un cadre de vie de qualité. Ils estiment important de rééquilibrer le partage de l'espace public pour envisager des boulevards végétalisés, avec du mobilier urbain, des espaces équipés pour les enfants, des marchés locaux et des événements.

## Penser l'aménagement des boulevards dans un horizon lointain et dans une société différente : la difficulté d'arriver à une vision globale

Un des objectifs principaux de la concertation mise en place était de faire émerger les besoins et attentes des participants quant à l'aménagement des boulevards et des barrières à un horizon de 10, 15, 20 ans. Mais l'exercice de se projeter dans 10 ans sur les aménagements alors que la mobilité de demain ne sera pas celle d'aujourd'hui est jugé d'autant plus difficile que les tendances actuelles de projection des services à 10 ans (notamment sur la baisse de la circulation automobile et l'augmentation des modes doux) ne sont pas connues de tous.

La question du temps est donc cruciale pour certains participants qui craignent de parler dans le vide si la temporalité dans laquelle s'inscrira le projet d'aménagement n'est pas définie clairement. Ils estiment qu'il est déjà difficile aujourd'hui d'imaginer les boulevards comme un « *espace public* » et jugent l'exercice de se projeter dans un futur très lointain de leur quotidien compliqué. Pour eux, il y a aussi un risque à penser des aménagements pour demain, avec les données d'aujourd'hui. Les sujets et thèmes de débat ne seront pas les mêmes « *si c'est dans 50 ou 60 ans, il n'est même plus question de parler de véhicules, de voitures, on se déplacera autrement* ».

Des personnes alertent également sur la nécessité d'intégrer la question du changement climatique dans la réflexion et notamment celle de ses impacts sur le moyen et long terme : « *Dans 50 ans, les choses auront bien changé : chaleurs fortes, inondations répétées de la Garonne...* ». Il y a urgence à agir pour ceux qui ne veulent « *plus s'empoisonner, mais pas dans 15 ans, maintenant* »... Et certains pensent qu'imaginer des boulevards en promenade plantée, des barrières en places d'eau et végétalisées pourrait permettre à ces lieux de prendre part dans la lutte contre le changement climatique.

La notion d'usage des boulevards partagé entre les générations est pointée pour que la réflexion prenne en compte tous les usages et usagers possibles. Ainsi, si des lieux de « *promenade tranquille* » sont souhaités, certains participants suggèrent également d'aménager des espaces pour les enfants (aires de jeu) et les adolescents (skatepark).

Il faut alors, nous dit une partie des participants, « *définir un phasage pour gérer les choses urgentes maintenant sans perdre l'objectif sur le long terme* ». Ils proposent ainsi d'imaginer des aménagements temporaires, éphémères, pour transformer les boulevards à court et moyen termes et faire accepter, en les accompagnant, les changements de comportement qu'une transformation majeure imposerait.

D'autres s'interrogent sur la manière de financer ce projet et sur l'enveloppe prévue par les pouvoirs publics. S'il y en a qui trouvent l'exercice intéressant, d'autres estiment qu'il est difficile de se projeter sans budget et encore plus de trouver des solutions concrètes à des problèmes réels et actuels comme le désengorgement des boulevards et le renforcement des transports en commun.

Les participants se demandent s'il est possible d'envisager la construction d'un métro ou de penser l'espace souterrain autrement étant donné que la place en surface est déjà très contrainte. De même, des options de transport aérien sont émises. Mais sans montant ni budget, personne ne sait si la réflexion doit se faire dans un champ contraint ou au contraire sans limite. « *Il faudrait avoir une idée du coût des aménagements qui pourraient être mis en œuvre* ».

Le foncier sur les boulevards est également une question qui préoccupe à plusieurs niveaux. Avec la crainte que les promoteurs ne fassent de la réserve foncière avant l'aménagement des boulevards pour ensuite faire des programmes à des prix spéculatifs, les participants se demandent comment faire de l'immobilier à bas coût dans le secteur des barrières, autrefois des villages avec des identités propres, sans créer de la spéculation foncière ?

Cette crainte est renforcée par l'architecture des boulevards qui abritent aussi des lieux « *monumentaux* » remarquables d'un point de vue architectural et culturel, qui peuvent et doivent être

mis en valeur dans le cadre de ce projet. Pour ces personnes, il est nécessaire que le politique statue sur cette question et empêche une augmentation des prix de l'immobilier.

Le défi, disent certains, c'est d'aller au-delà des « *tracas quotidiens* » des riverains et de ceux des autres usagers.

## Et la participation dans tout ça ?

S'expriment à la fois une crainte de voir la parole citoyenne reléguée à un second plan, réduite à un cahier de doléance et une attente d'avoir un retour clair et programmé de la prise en compte de cette participation dans la décision finale. Certains, en notant qu'il y a « *beaucoup de consultations mais sans association aux décisions prises* », souhaitent ainsi savoir quel sera le poids des recommandations émises, notamment par le Comité de la Concertation, dans les décisions prises par les élus et les bureaux d'études en charge du projet.

Les participants et certains membres du Comité de la Concertation parlent de la « *difficulté de faire une synthèse cohérente avec l'ensemble des contributions* » et souhaitent savoir comment faire pour « *justifier les choix qui seront faits parmi les différentes contributions, parfois contradictoires* ».

Le rôle donné à l'agence d'urbanisme (A'Urba) par rapport aux orientations politiques de la collectivité et aux résultats de la consultation citoyenne pose également question.

Des membres du Comité de la Concertation expriment ainsi leur difficulté à se projeter dans cette phase de travail à l'agenda décrit comme « *très resserré* » qui ne laisse pas le temps nécessaire à une bonne compréhension et appropriation des missions dévolues au Comité. Ils s'interrogent ainsi sur la plus-value qu'ils représentent par rapport aux bureaux d'étude et souhaitent clarifier, voire redéfinir leurs missions afin de mieux orienter leur travail.

Pour certains, c'est le principe même de la concertation et sa crédibilité qui sont en jeu : un membre signale que lors de la réunion de juillet 2020, les alternatives proposées par le Comité avaient manqué d'écoute.

Par rapport à la mobilisation en général et notamment celle des publics non touchés au début de la concertation (publics dits invisibles, éloignés ou encore absents), le Comité souhaite savoir comment seront pris en compte leurs avis. Pour eux, il est clair qu'ils ne doivent pas être écartés.

Enfin, est exprimée l'idée de disposer d'une frise chronologique avec les différents acteurs et temps forts du projet pour aider à le contextualiser et suivre son avancée.

## III. ROLE DES GARANT.E.S

En présence et en contact avec les publics mobilisés lors des différents dispositifs participatifs mis en place les garant.e.s ont également eu un rôle de conseil et d'interpellation auprès de l'équipe projet.

Parmi les questions/demandes formulées par les garant.e.s au fur et à mesure du déroulé de la concertation afin d'améliorer la qualité de la participation engagée, le souhait qu'il puisse être ajouté sur le site de la participation une fonction interactive permettant des réponses affichées de la MO aux questions posées par les contributeurs a été exprimé pour faire avancer les thèmes de débat au fil de la concertation.

Compte tenu de la nature du projet et des premières contributions sur le site de la participation, il a également été demandé à la MO de compléter le dossier de participation avec les documents existants liés aux mobilités, avec autant que possible des résumés non techniques pour une meilleure appropriation par le public. La réalisation d'un document « socle de connaissance » a été proposé dans le même objectif.

La présentation en groupe de travail restreint, avec l'équipe projet, d'un point actualisé sur les mobilités à une échelle élargie en coordination avec la direction ad hoc de Bordeaux Métropole, à la source de ces informations, a été suggérée ; tout comme l'association des publics dits « invisibles », « éloignés » ou encore « absents », ou à minima des collectifs et associations représentati.f.ve.s de ces publics, pour leur permettre de contribuer et d'intervenir dans la concertation.

A l'occasion de contributions correspondant à des demandes d'interventions sur le court terme, le souhait que des réponses puissent être apportées autant que possible, en lien avec les services et/ou les communes concerné.e.s, a également été formulé.

## IV. ANALYSE DE LA CONCERTATION

Tout au long de la concertation, deux thématiques centrales ont émergé : celle de la mobilité et celle de la qualité du cadre de vie.

Les problèmes liés à la circulation automobile (embouteillages, transports en commun peu efficaces, pollutions sonore et atmosphérique, sentiment d'insécurité pour les autres usagers, difficultés de franchissement, etc..) ont été progressivement affinés et des solutions multiples, en plus de celles prônant la réduction ou la suppression de la voiture ont été évoquées (gratuité des transports en communs, réduction à un seul véhicule par foyer, instauration de vignette sur les voitures, contrôle de la vitesse, contrôle du bruit, régulation du stationnement, aménagements spécifiques pour les mobilités douces, circulation en aérien et en souterrain, etc..).

Réfléchir à la question de la mobilité à l'échelle de la métropole est apparu comme essentiel tout comme l'apaisement de l'espace public est apparu comme une condition nécessaire avant de penser tout projet urbain.

Le contexte sanitaire imposé par la pandémie, le changement d'exécutif suite aux élections municipales de 2020 et l'arrivée d'une nouvelle AMO au cours de la concertation ont ralenti le processus et modifié le calendrier et les dispositifs de la démarche mise en place.

Cela a toutefois permis d'expérimenter sur les boulevards en y installant des aménagements temporaires qui pour certains perdurent. Des pistes cyclables ont ainsi vu le jour offrant la possibilité d'un retour d'expérience d'un aménagement en transition.

Concernant la mobilisation des publics dits « absents » ou « invisibilisés » mais aussi d'une tranche de la population plus jeune potentiellement concernée par les aménagements futurs qui seront décidés, la préoccupation est restée présente et des ateliers et rencontres avec les professions libérales, les instances en lien avec les publics éloignés, la distribution de cartes postales aux automobilistes des boulevards et la réalisation de micro trottoirs aux alentours des lycées, collèges et écoles ont été des dispositifs nouveaux qui visaient à relever ce défi.

Pour ce qui est du Comité de la Concertation, et malgré la réduction du nombre de ces membres en raison d'un étiolement de la participation, il a poursuivi l'objectif fixé par la maîtrise d'ouvrage d'établir un cahier de recommandations complémentaire au cahier des charges technique destiné à la consultation d'une équipe de maîtrise d'œuvre, afin de donner un avis citoyen sur l'avenir des boulevards et des barrières.

Durant la 1<sup>ère</sup> phase de la mise en place du Comité de la Concertation, des contributions de certains de ses membres ont pu être partagées autour des questions :

- de gouvernance et d'évolutivité propre à cette concertation au fil du temps ;
- de financement économique (public ou privé) envisagé pour un tel projet ;
- d'adaptation nécessaire au changement climatique compte tenu de la vulnérabilité du tissu urbain à la chaleur ;

- de programmation temporelle d'équipements et d'aménagements à mettre en place dans la durée, en lien avec les projets visant à améliorer les mobilités (RER Métropolitain, tunnel sous la Garonne,..) ;
- de réflexion sur le type d'énergie (hydrogène ?) à promouvoir pour les transports en commun de demain ;
- d'ambition pour un « véloparc » sur les boulevards, à l'échelle d'une « Métropole à vélo ».

Dans sa phase finale, après avoir travaillé sur les thématiques de santé, d'innovation, de mobilité, d'usages, d'environnement, d'attractivité et des pratiques des boulevards la nuit, 20 préconisations ont ainsi émergé axées sur 3 grandes ambitions :

- Rendre les boulevards attractifs ;
- Mettre au cœur des boulevards l'environnement, la nature et les loisirs ;
- Permettre la cohabitation dans les boulevards la nuit.

## Les observations des garant.e.s

### *Une maîtrise d'ouvrage disponible et ouverte*

L'équipe projet, autant durant la préparation de la concertation que durant son déroulement, a été d'une totale disponibilité vis-à-vis des garant.e.s, que ce soit en termes de logistique qu'en termes d'attention face aux remarques, propositions, suggestions des garant.e.s et notamment par rapport aux enjeux de mobilisation tant du plus grand nombre et que des publics diversifiés.

### *Une participation limitée en dépit des ambitions qui ont motivée la concertation*

Lancée dans l'objectif de faire émerger des projections permettant d'envisager un aménagement des boulevards dans un futur plus ou moins lointain, la concertation mise en place s'est heurtée au difficile exercice de faire de la prospective.

Sans connaître, ou comprendre, les autres projets de la métropole notamment en matière de mobilité et d'habitat et vis-à-vis du changement climatique, les participants ont eu des difficultés pour faire l'articulation entre leurs usages, leurs rêves, leurs envies et leurs modes de vie dans 30 ans.

La demande, très éloignée du quotidien des citoyens, à un horizon très lointain et assez abstraite (pas de projet, pas de budget) n'a pas permis aux citoyens de se sentir concernés par le sujet ni aux participants de se projeter, d'imaginer des scénarios, de sortir de leurs préoccupations quotidiennes.

Dans cette logique, 3 obstacles à la concertation ont été constatés malgré les efforts déployés :

- Méthodologique pour aider les participants à faire de la prospective ;
- D'articulation entre la parole du public et le Comité de la Concertation pour que ce dernier puisse prendre en compte la participation globale et nourrir ainsi son travail de production d'un document à destination de la maîtrise d'ouvrage pour éclairer ses décisions.
- De faisabilité car s'il est envisagé de faire des boulevards un nouvel espace de vie, la question de la mobilité et des impacts du changement climatique reste d'actualité.

## V. RECOMMANDATIONS

A cette étape de la concertation engagée et compte tenu des retours du public, de l'analyse et du bilan que nous en faisons en tant que garant.e.s, nous proposons à la maîtrise d'ouvrage de ce projet les recommandations suivantes pour la poursuite de sa concertation :

1. Clarifier le dispositif de pilotage du projet, son périmètre et son calendrier prévisionnel.
2. Préciser le mode d'insertion du périmètre de la rive droite à cette concertation.
3. Compléter le dossier de concertation avec les différentes études réalisées en rive droite et en rendant lisibles les projets liés à la mobilité à l'échelle métropolitaine constituant le cadre de référence du projet des boulevards.
4. Afficher les modalités de la poursuite de la concertation, et ce jusqu'à l'enquête publique, en identifiant des méthodes de concertation adaptées aux objectifs de la concertation (pré-opérationnel et/ou prospective).
5. Chiffrer le projet qui découlera du cahier des charges, ou fixer une enveloppe - plancher ou plafond - dévolue.
6. Mettre à disposition du public une véritable plateforme numérique interactive. permettant de pouvoir afficher les questions du public et rendre publiques les réponses du maître d'ouvrage.
7. Poursuivre la garantie de cette concertation en nommant des garants en tant que tiers acteurs.