



**CONCERTATION  
BOULEVARDS**  
bordeaux-metropole.fr

**ATELIER DE PROXIMITE  
LE BOUSCAT – BORDEAUX MARITIME / GRAND PARC / CHARTRONS  
20 FEVRIER 2020  
SALLE DU POINT DU JOUR – BORDEAUX**

**COMPTE-RENDU**

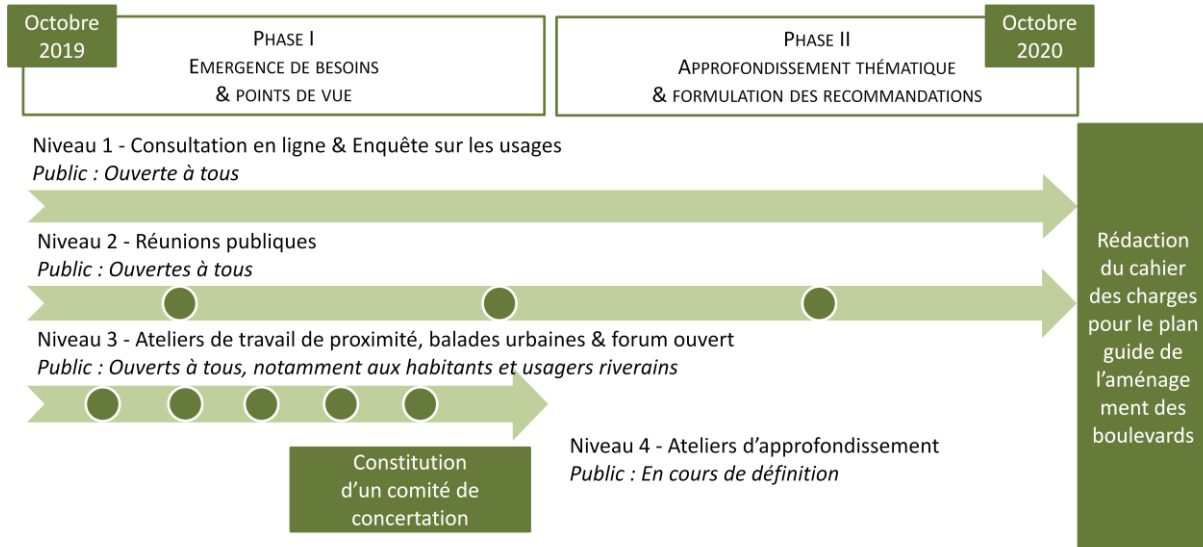
**AVANT-PROPOS**

Cet atelier de proximité sur Bordeaux Maritime / Grand Parc / Chartrons, troisième d'un cycle de 5 ateliers de proximité, organisé après la balade du 8 février, proposait d'engager une réflexion sur les boulevards du quartier du Grand Parc aux bassins à flot. Il a rassemblé près de 30 personnes.



© Anais Sibelait - Bordeaux Métropole

## RAPPEL DU CALENDRIER



## PAROLE AUX GARANTS

Vous pouvez nous interpeller, on est là pour ça, et vous pourrez le faire pendant toute la durée de la concertation, soit en direct lors de nos rencontres, soit sur nos adresses internet et postale.

Bordeaux Métropole  
Garants Boulevards  
Walter Acchiardi & Paola Orozco-Souël  
Esplanade Charles De Gaulle  
33045 Bordeaux Cedex  
[garants.boulevards@bordeaux-metropole.fr](mailto:garants.boulevards@bordeaux-metropole.fr)

## PRESENTATION DU FORMAT DE L'ATELIER & DES THEMATIQUES

Les ateliers de proximité participent à la **phase d'émergence, de diagnostic**. Ils ont pour objectifs de faire émerger les besoins et attentes du territoire quant à l'aménagement des boulevards et des barrières, ainsi que les conditions à réunir pour y parvenir à l'horizon, 10, 15, 20 ans. Pour cela, le travail est organisé par petits groupes autour de trois thématiques différentes.

Pour cette partie des boulevards, en échos avec les discussions engagées lors de la balade du 8 février 2020, nous avons identifié **trois thématiques** sur lesquelles nous vous proposons de travailler ce soir :

1. Quels transports et quelles mobilités sur les boulevards ?
2. Quels espaces de rencontres sur les boulevards pour quels espaces publics ?
3. Quels modes de vie sur les boulevards ? (habitat, alimentation, consommations...)

## TRAVAIL EN GROUPE

### Thématique 1 - Quels transports et quelles mobilités sur les boulevards ?

Cette thématique majoritairement abordée depuis le début de la concertation a tout naturellement rassemblé le plus grand nombre d'habitants, soient 13 personnes réparties en deux tables.

A ces deux tables, tous les usagers étaient représentés, automobilistes, cyclistes, marcheurs, usagers des transports en commun. Et **les constats négatifs sur les boulevards ont été similaires** que lors des précédents ateliers : pollution de l'air, pollution sonore, difficulté de déplacement pédestre notamment pour les personnes à mobilité réduite, difficulté de circulation des transports en commun, manque de pistes cyclables sécurisées, embouteillages réguliers avec une forte affluence de voitures individuelles et de camions.

Si la discussion a permis de mettre en lumière **une opposition** ressentie sur d'autres ateliers ou sur le site internet **entre les « défenseurs » de la voiture individuelle et les « défenseurs » d'un modèle alternatif**, il est intéressant de noter que les participants demandent à travers cela de **penser les mobilités à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération** : « *Le problème de la mobilité ne se limite pas aux boulevards, il faut avoir une vision globale et de long terme. Beaucoup de voitures ne font que traverser Bordeaux car la rocade est bouchée matin et soir* ».

Sur les solutions à apporter, l'opposition entre certains usagers s'accroît. **Les premiers demandent un grand contournement** pour que les voitures qui ne font que traverser n'entrent plus dans Bordeaux. **Les seconds proposent d'accompagner le développement des modes de transport doux** avec des aménagements pour le covoiturage, pour les vélos, pour les transports en commun et enfin pour la marche à pied.

**Tous s'accordent sur un objectif partagé : réduire le nombre de voitures individuelles et désengorger les boulevards.** Les propositions communes vont donc du vélo aux camions en passant par la sécurité et le cadre de vie.

#### VELOS

**Pour les vélos**, la proposition consiste sur les boulevards à réaliser **des aménagements homogènes**, rappelant qu'actuellement il n'y a pas de pistes cyclables par endroit, à les rendre **efficaces** également avec l'idée d'une autoroute à vélos, avec pas ou peu de feux rouges, sans croiser de voitures, pour aller vite, et enfin à les rendre **sécurisés** avec des séparations.

#### CAMIONS & TRANSPORT DE MARCHANDISES

**Pour les camions**, deux propositions sont mentionnées :

- pour le transit, développer le fret ferroviaire et le fret fluvial,
- pour les livraisons, développer des transports doux pour le dernier kilomètre

Ces moyens de transport de différentes échelles pourraient s'articuler grâce à des « hubs » de transport, des plateformes de transport à l'échelle des communes.

#### TRANSPORTS EN COMMUN

**Pour les transports en commun**, le constat de retrouver le bus, et notamment le 9, bloqué dans les embouteillages, conduit à la proposition pour la mise en place d'un transport en commun en site propre. Le bus est évoqué tandis que d'autres proposent un métro relié aux stations de tram des boulevards.

#### VOITURES INDIVIDUELLES

**Pour la voiture individuelle**, au-delà des boulevards et de la rocade, certains proposent un **grand contournement** qui ne fait pas consensus. D'autres, cette fois-ci sur le linéaire des boulevards proposent de créer **différents niveaux de circulations souterraines et/ou aériennes**, encore une fois cette proposition ne fait pas consensus : solutions coûteuses et non réalisables rapidement, voire pour l'aérien gênantes pour les riverains directs et qui ne solutionnera pas l'engorgement aux extrémités de ces nouvelles voies. Enfin, certains proposent de développer le **covoiturage** ainsi que les **parkings relais**.

## CADRE DE VIE & SECURITE

Le **cadre de vie** a également été évoqué. Apaiser les boulevards permettrait, en plus de **réduire les pollutions**, de **dynamiser les barrières** pour leur **intérêt commercial autant qu'humain**, entre commerces, espaces verts, espaces de pauses et de rencontres. La **marche à pied** pourrait alors retrouver une place importante dans cette projection-là, avec une attention particulière pour l'accès des **personnes à mobilité réduite**. Enfin, le **patrimoine architectural** présent sur les boulevards ou à proximité pourrait être valorisé et présenter un **attrait touristique**.

En lien avec cette thématique, la **sécurité** a été abordée à la fois du point de vue des cyclistes, mais aussi pour tous les usagers des boulevards. La circulation actuelle mélangée et intense, avec par exemple des vélos qui passent au rouge, questionne certains participants. Dans une optique de revoir le partage entre les modes de transport, la proposition est donc d'éditer et de diffuser une plaquette d'information pour rappeler le code de la route : « **Il faut respecter la sécurité de tous et s'habituer à partager** ».

## ORIENTATIONS COMMUNES & PARTAGEES

Toutes ces idées conduisent à deux orientations majeures.

- Il va falloir trouver de la place pour ces aménagements** et donc réduire la place des uns pour augmenter celle des autres. Même si certains restent attachés au déplacement en voiture et à ses avantages, **tous s'accordent à dire que les boulevards ont besoin d'être apaisés**. Les quais sont cités en exemple et d'autres villes à l'étranger pourraient être inspirantes.
- Il va également falloir changer les mentalités, il y a urgence pour trouver des solutions au regard de l'urgence climatique**. Certains participants soulignent que les jeunes ont compris ce « virage » en se déplaçant principalement à vélo et en transport en commun.

Pour conclure, le sujet des transports et mobilités nécessite de proposer **un nouveau maillage territorial avec une réflexion globale tant sur les transports d'individus que sur les transports de marchandises**. Les aménagements associés s'inscrivent dans un temps long et nécessitent dès à présent **d'impliquer tous les partenaires et financeurs potentiels**.

## Thématique 2 - Quels espaces de rencontres sur les boulevards pour quels espaces publics ?

Cette discussion autour des espaces publics a réuni 4 habitants et s'est orientée rapidement autour des modalités de partage et d'apaisement de l'espace urbain.

## BESOINS & CONTRAINTES ACTUELS

En premier de la réflexion, il apparaît que les boulevards, comme il y a 50 ans, permettent d'éviter ou de traverser Bordeaux du Nord au Sud. Pour autant, **d'autres fonctions**, la promenade le long des boulevards par exemple ou les lieux de rencontre aux barrières, **ont quasiment disparu**. Deux éléments peuvent expliquer ces transformations :

- les **besoins** d'aujourd'hui sont **différents** de ceux d'hier
- le **bruit**, l'**insécurité**, la **pollution** sont autant de raisons qui font qu'on ne s'arrête pas

Ainsi, aujourd'hui, **les boulevards sont d'abord perçus comme un lieu de mobilité**, au même titre que la rocade, et **ne constituent donc pas un espace public**...

## CONDITIONS A REUNIR POUR CREER UN ESPACE PUBLIC

La suite de la discussion a permis d'identifier quelques conditions nécessaires à la création d'un espace public qualitatif sur les boulevards :

- sécuriser les usages piétons** et leur redonner de la place, notamment en réinterrogeant le stationnement
- diminuer le bruit**
- abaisser la pollution** liée au trafic automobile
- animer**, mettre de la vie et des événements à des points stratégiques (au stade Chaban Delmas, à la base sous-marine ou encore aux barrières)
- favoriser la traversée** des boulevards



Ainsi, **parler d'espace public sur les boulevards n'a de sens qu'en redéfinissant la place de la voiture et en permettant la mise en place de modes doux sur leur linéaire pour amplifier les échanges.** Et même si, selon les participants, les boulevards ne pourront pas devenir le centre-ville, différentes propositions concrètes à plus ou moins long terme émergent.

#### NOUVEAU PARTAGE DE LA VOIRIE

**Une zone 30** peut permettre de remettre davantage de vie sur le boulevard : impact sur le bruit, la pollution, le sentiment de sécurité et création d'une meilleure cohabitation entre les voitures et les autres usages.

Si, selon les participants, on ne peut pas évacuer totalement la voiture, il est envisageable de **passer de 2x2 voies à 2x1 pour les véhicules automobiles individuels** complété par l'aménagement de passages souterrains à des endroits opportuns. Cela permettrait de réserver une voie pour les transports en commun et de donner plus de place aux mobilités douces avec des pistes cyclables.

Pour fluidifier le trafic automobile restant, les participants proposent de **travailler sur la signalétique et les feux de circulation.** L'exemple de l'Allemagne est cité : pour fluidifier le trafic et faire passer des « paquets » de véhicules sans arrêt, sous réserve d'un respect de la vitesse.

#### TRANSPORTS EN COMMUN

Sur les transports en commun, on retrouve dans la discussion la nécessité de les développer, avec une attention particulière pour les **transports nocturnes** et pour les **parcs relais** associés.

#### CADRE DE VIE

Dans la continuité d'**aménagements visuels**, mais présentant également des avantages multiples (santé, climat, biodiversité, bruit...), un espace public de qualité sur les boulevards dépendra aussi de sa **naturalité**, de la **verdure**.

Pour l'aménagement des **barrières**, il faut tirer parti des **différences** et **spécificités** de chaque lieu, et ainsi développer un projet différent à chaque barrière. L'exemple du réaménagement sud de Tel Aviv est cité avec des boulevards transformés en espaces de sport. Les idées pour Bordeaux seraient alors d'installer des **œuvres d'art** aux barrières, de donner plus de place à la **nature** pour se réappropriier l'espace public, de tisser des **liens et des cheminements avec des espaces en retrait** comme le parc Rivière.

#### ORIENTATIONS GLOBALES & PROJECTIONS A LONG TERME

L'ensemble de ces propositions invite à **transformer nos usages des boulevards.** Reste la **question des véhicules en transit**, les participants n'ont pas trouvé de consensus à ce sujet, notamment sur un niveau de contraintes à mettre en œuvre pour les limiter.

**La question du temps** est également importante pour la mutation des boulevards. S'il est aujourd'hui difficile d'imaginer des boulevards « espace public », il faut faire l'exercice de se projeter dans un futur où cela deviendrait possible. **Des aménagements de Bordeaux ont provoqué des mutations importantes**, les quais, la place de l'hôtel de ville, etc...

#### Thématique 3 - Quels modes de vie sur les boulevards ? (habitat, alimentation, consommations...)

Sur ce sujet, peu majoritaire lors des discussions mais qui pourtant s'impose pour réussir à penser l'aménagement des boulevards dans un horizon lointain et dans une société différente, nous avons cinq habitants autour de la table. Les échanges étaient guidés par trois questions :

- Y a-t-il un **mode de vie spécifique** aujourd'hui sur les boulevards ?
- Comment y évoluent **les logements** ?
- Les boulevards pourraient-ils devenir un itinéraire pour développer une **consommation locale et de proximité** ?

#### MODE DE VIE ET ESPACES PUBLICS

Il ne semble pas qu'il y ait de mode de vie propre aux boulevards ou même une vie de quartier le long des boulevards. On voit les familles et les enfants qui les traversent, des habitants se promènent dans les quartiers limitrophes, mais les boulevards restent peu pratiqués. Certains horaires sont même complètement proscrits autour de 7h comme autour de 15h. Il faudra pouvoir y développer des

espaces de convivialité sur l'espace public, avec de la végétation et des bancs, simplement. Un élément important pour les participants est de ne pas faire la même chose, les mêmes aménagements le long des boulevards, mais de développer des spécificités en fonction des quartiers. On pense alors à des marchés locaux, à de petits événements et animations comme des repas de quartiers, ou encore à des événements sportifs de plus grande ampleur comme un marathon à l'échelle des boulevards entiers.

### LOGEMENTS

Les logements sont quant à eux perçus comme peu adaptés aux nuisances rencontrées sur les boulevards, notamment les pollutions atmosphériques et sonores. Ils rencontrent pour certains logements, particulièrement les logements collectifs, les mêmes lacunes que l'espace public : un manque d'espaces de rencontres apaisés entre l'espace privé et l'espace public. Pour rendre les logements des boulevards et barrières attractifs, au-delà de la réduction des nuisances, il faudrait créer ces espaces intermédiaires, en ouvrant des jardins en cœur d'îlots, en proposant des moyens de transports adaptés aux besoins des habitants, en assurant la présence de commerces de proximité en rez-de-chaussée, mais pas que des banques ! Certains proposent des logements plus participatifs et plus intergénérationnels tandis que d'autres doutent que les habitants en fassent réellement le souhait, chacun restant attaché à son espace individuel avant tout.

L'échange permet d'identifier **quatre conditions essentielles** pour **maintenir les populations actuelles** dans leur logement, continuer à **proposer de la mixité**, et parfois même **résorber les problèmes causés par l'essor des transports individuels** :

- la **régulation des prix** des logements ;
- le retour de la proximité **entre les lieux de vie et les lieux de travail** : l'urbanisme du siècle passé et les mobilités qui lui étaient associées n'étaient possibles que grâce à des espaces urbains rassemblant habitats, commerces et industries. Les boulevards pourraient être propices pour accueillir de nouveau des bassins d'emplois ;
- la **réhabilitation des bâtiments vacants** ;
- la création **d'espaces de loisirs et de fête** accessibles facilement à l'écart des logements pour éviter les nuisances sonores.

### TRANSPORTS & MOBILITES

La question des transports, **entre logement et espace public**, est tout naturellement revenue. Côté aménagement, certains proposent une **circulation souterraine** des voitures comme à Saint-Genès, tandis que d'autres soulignent l'importance de **ne pas séparer complètement les circulations** citant l'exemple selon eux pas toujours positif de l'aménagement de quartiers comme Mériadeck ou les Aubiers. L'idée de **dévier la circulation** automobile aux abords des barrières pour créer de véritables places émerge également, mais pose problème à certains dans la mesure où cela augmenterait la **gêne sur les rues adjacentes** non calibrées pour accueillir un tel trafic. La proposition d'avoir **des bus plus petits, plus fréquents avec une circulation distincte** réapparaît et fait plus l'unanimité, avec une demande de gratuité des transports en commun. **Dans l'idée de mesures transitoires, les participants proposent à l'image du dimanche sans voiture, une journée par mois gratuite pour inciter les habitants à utiliser les transports en commun.** La proposition de développer le **covoiturage « de proximité »** est également soumise.

### INFORMATION, COMMUNICATION & EDUCATION POUR LE VIVRE-ENSEMBLE

La discussion s'achève finalement sur le besoin d'informer les habitants sur les événements qui se déroulent à proximité de chez eux. Fermer une partie des boulevards pour une animation de quartier semble être une bonne idée à condition que les riverains soient bien au courant et puissent adapter leurs déplacements en fonction. Enfin, pour développer cette vie en commun et ces activités collectives, il faut développer du savoir-vivre, du vivre-ensemble. D'une part cela passe par l'éducation de tous, et d'autre part, cela nécessite de s'appuyer sur tous les acteurs des quartiers, de créer une dynamique collective, avec par exemple, les écoles, les commerces, etc.

## EN BREF

La question des transports et des mobilités reste toujours aussi centrale dans les discussions. Et si tous s'accordent sur un objectif d'apaisement de la circulation, les solutions ne sont pas envisagées de la même manière en fonction des participants. Certains pensent que la voiture individuelle n'a plus d'avenir tandis que d'autres pensent qu'elle a encore de beaux jours devant elle. Quoiqu'il en soit, derrière cette opposition on peut lire que la voiture individuelle cause beaucoup de problèmes sur les boulevards, dans nos villes et au-delà (pollutions, insécurité, etc.), mais qu'elle a aussi de nombreux avantages (confort, sécurité, adapté aux personnes à mobilité réduite, adaptée à la longue distance, etc.). Si son usage est restreint, comment alors créer des modalités de transports aussi « performantes » ? Cette question reste en suspens même si un transport en commun en site propre plus efficace et des voies cyclables réservées rapides et sécurisées constituent un début de réponse. Au-delà du transport des personnes, cet atelier pointe une thématique jusqu'alors peu évoquée, celle du transport des marchandises, comment réduire le nombre de camions en transit ? Comment accompagner la livraison du dernier kilomètre en développant des modes de transport doux ? Enfin, dans cet atelier, les participants s'accordent pour dire que s'attaquer uniquement à la question des transports ne créera pas pour autant un espace public de qualité. Ils soulignent des besoins en termes d'accès piéton, d'animations locales, d'informations, de communication auprès des riverains, et d'éducation de tous au vivre-ensemble.

Sur ce quartier proche des bassins à flot qui connaît de profonds changements depuis quelques années avec la construction de nombreux logements et l'arrivée de nombreux habitants, certains témoignent leur méfiance quant à la prise en compte des avis et propositions des habitants lors des concertations passées et à venir.

L'enjeu est donc de taille, concerter sur un temps long, se projeter, imaginer des mutations profondes loin de la réalité de nos vies actuelles et pouvoir s'y retrouver une fois les aménagements réalisés.

## SUITE

### **Bordeaux St Augustin/Dupeux/Tauzin :**

Balade : le 4 mars de 14h à 16h

Rdv entrée de l'avenue Maurice Martin – à proximité de la Station Stade Chaban Delmas Tramway A

Atelier le 9 mars à 18h30

Rdv entre le 10 et 20 boulevard Antoine Gautier, 33000 Bordeaux – Chambre des métiers et de l'artisanat, Salle André Piet

### **Bordeaux Centre/Caudéran**

Balade le 3 avril de 17h à 19h

Rdv Station Barrière du Médoc Tramway D

Atelier le 8 avril à 18h30

Rdv 370 Boulevard du Président Wilson, 33073 Bordeaux - Ensemble Scolaire Assomption Sainte Clotilde