


CONCERTATION
BOULEVARDS
bordeaux-metropole.fr

ATELIER DE PROXIMITE
BORDEAUX SAINT-AUGUSTIN / ALPHONSE DUPEUX / TAUZIN
9 MARS 2020

CHAMBRE DES METIERS ET DE L'ARTISANAT – BORDEAUX

COMPTE-RENDU

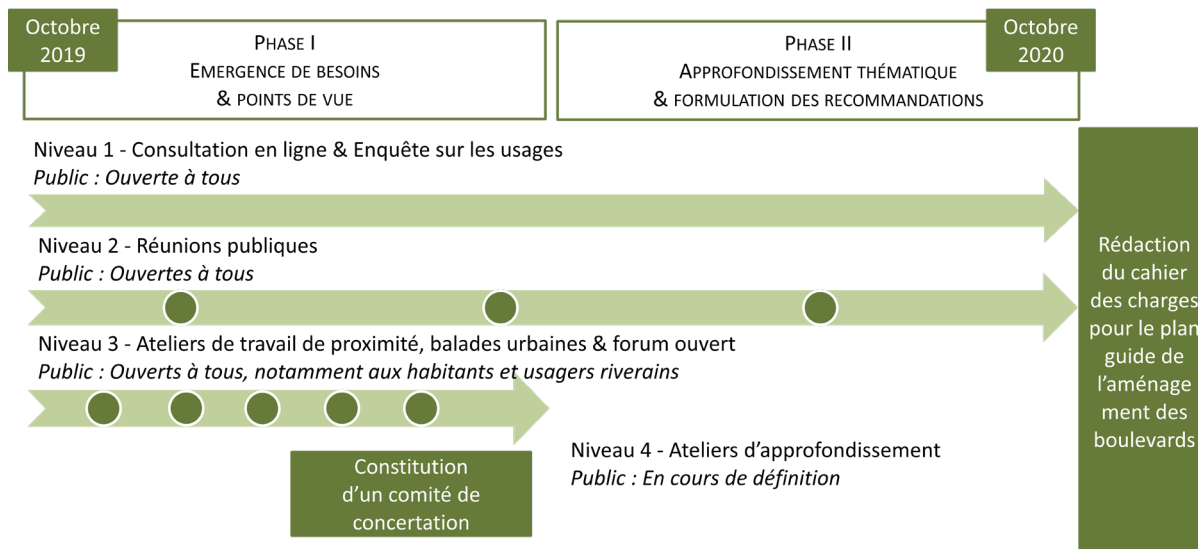
AVANT-PROPOS

Cet atelier de proximité sur le quartier Bordeaux Saint-Augustin / Alphonse Dupeux / Tauzin, quatrième d'un cycle de cinq ateliers de proximité, organisé après la balade du 4 mars, proposait d'engager une réflexion sur les boulevards de la barrière de Pessac à la barrière II a rassemblé plus de 30 personnes.



© Jean-Baptiste Menges - 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

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.

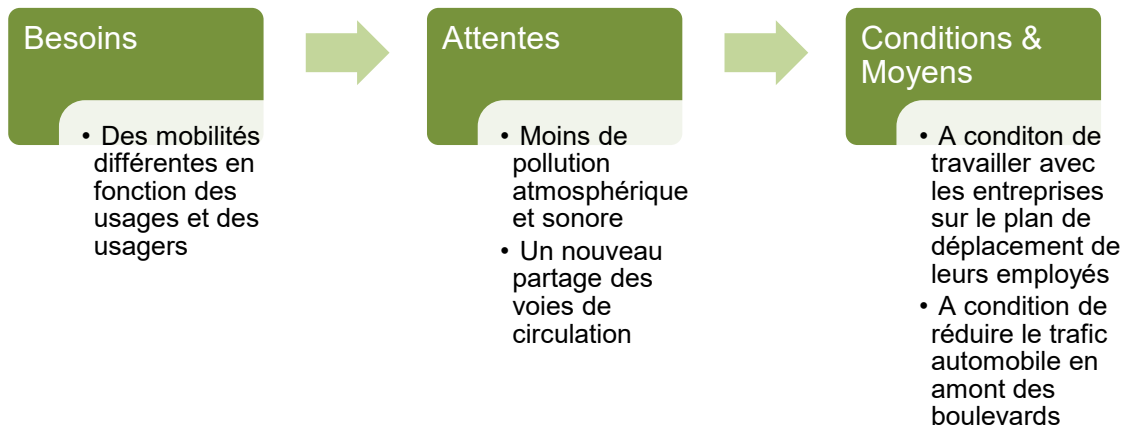
Pour cette partie des boulevards, en échos avec les discussions engagées lors de la balade du 4 mars 2020, nous avons identifié **trois thématiques** sur lesquelles nous vous proposons de travailler ce soir :

1. Quels transports et mobilités pour quels espaces publics sur les boulevards ?
2. Quels boulevards la nuit ?
3. Faut-il végétaliser les boulevards ? Et si oui, comment ?

TRAVAIL EN GROUPE

Thématique 1 - Quels transports et mobilités pour quels espaces publics sur les boulevards ?

Cette thématique majoritairement abordée depuis le début de la concertation a tout naturellement rassemblé le plus grand nombre d'habitants avec trois tables de travail. Les discussions se sont ressaisies des éléments précédemment évoqués et retranscrits ci-dessous :



Les échanges proposent **des idées déjà identifiées** lors des précédents ateliers. Ainsi, sans être exhaustif, on retrouve une demande de **réduction de la place de la voiture**, avec la **baisse de la vitesse**, des **parkings relais** en périphérie des boulevards, des **transports en commun** en site propre, performants et gratuits, des **passages souterrains** aux barrières pour sécuriser leur franchissement, des voies pour les **mobilités douces**, etc.

Il est intéressant de faire état également d'idées sinon nouvelles plus présentes lors de cet atelier. Elles apportent ainsi des précisions quant aux besoins en termes de mobilités des participants :

- Synchroniser** réellement les feux tricolores pour créer des vagues de circulation et ainsi **fluidifier** le trafic
- Libérer les trottoirs** du stationnement, penser les revêtements au sol et limiter les bordures de trottoirs pour **améliorer la circulation piétonne**, notamment celle des personnes à mobilité réduite ou des poussettes
- Sur des axes secondaires, **instaurer des rues sans partage de voirie** en supprimant complètement la circulation automobile pour maintenir uniquement la circulation cycliste sur la chaussée et la circulation piétonne sur le trottoir
- Expérimenter des transports en commun à hydrogène**
- Réouvrir les gares de la petite ceinture** actuellement fermées pour favoriser les transports ferroviaires
- Repenser les boulevards comme un lieu attractif** autant pour les activités économiques que de loisirs, avec le réaménagement d'une promenade plantée

A travers l'ensemble de ces propositions, on lit le souhait de retrouver **un boulevard calme, fluide, propre et partagé entre différents moyens de transport.**

Thématique 2 - Quels boulevards la nuit ?

Cette thématique a été évoquée depuis la première balade, interrogeant **l'apaisement des boulevards**, une démarche jugée utile **à condition de pouvoir continuer à y circuler tranquillement la nuit** notamment à pied. Sujet de la vie nocturne par excellence, celui de **l'éclairage public**, a été également mentionné à plusieurs reprises depuis le début de la concertation. Si l'extinction dans certaines villes ne fait pas l'unanimité, pour autant, les participants proposent clairement **d'arrêter d'éclairer le ciel la nuit**. Enfin, en fin de la balade le 4 mars, les habitants

précisent qu'il est nécessaire d'**adapter les aménagements nocturnes à chaque tronçon, en fonction de leurs caractéristiques, des usages et usagers** qu'on y retrouve sur place.

A partir de ces éléments, la discussion a débuté sur **les usages nocturnes des boulevards**, et plus globalement de la ville. « **La nuit est faite pour dormir** », un constat partagé mais nuancé. **D'autres usages existent la nuit et il convient de les considérer**. On continue à circuler pour des sorties entre amis, pour assurer des urgences (pompiers, ambulances...), pour aller au travail... Proposition de nettoyage de la ville avant qu'elle ne se réveille ou de création d'un transport en commun adapté aux usages nocturnes, le travail de nuit fait l'objet de débat à la table, tant pour des raisons sanitaires (santé des travailleurs) que pour des questions de surcoûts (salaires plus élevés). Il conviendrait donc de les limiter au strict nécessaire pour certains participants. Pour autant, même en limitant le recours au travail de nuit, d'autres soulignent l'importance d'**une vi(II)e nocturne qui permet des circulations en toute sécurité**. Deux thématiques ont donc été abordées : **l'éclairage public et le bruit**.

ECLAIRAGE PUBLIC

La question de l'éclairage public révèle bien cette **tension entre une nuit pour se reposer et une nuit où l'on peut toujours circuler**. Ainsi, il faut :

- réduire le suréclairage** comme les panneaux publicitaires ou les lumières de longues portées comme celles des stades
- arrêter d'éclairer le ciel la nuit**, sur des arguments autant économiques qu'écologiques
- orienter l'éclairage plus vers les trottoirs que vers la chaussée**, les véhicules motorisés ayant leur propre système d'éclairage

Et si l'absence totale d'éclairage n'est pas une demande partagée par tous les participants, ils s'accordent autour de la nécessité d'**adapter l'éclairage et son intensité en fonction de la luminosité (horaires et luminosité) et évidemment des usages**.

Le sentiment d'insécurité lié à l'absence de lumière pourrait être contré avec des **allumages individuels sur les pas de portes**, avec la présence de **commerces ouverts la nuit**, l'aménagement de **repères humains et lumineux** le long des boulevards. Encore une fois, ces deux dernières propositions ne font pas l'unanimité, notamment à cause des **nuisances sonores** qu'elles pourraient générer pour le voisinage. Enfin au sujet de la sécurité, certains appellent à **renforcer l'éducation au respect de tous**, plutôt que de chercher des solutions dans les aménagements urbains.

BRUIT

Pour que la nuit reste un moment privilégié pour dormir, la question du bruit et des nuisances sonores est également abordée. **Le passage des véhicules d'urgence** avec leur sirène d'alerte génère une **nuisance « infernale »** témoigne une des participantes. D'une part, le niveau sonore est trop élevé et d'autre part, certaines sirènes sont vécues comme anxiogènes.

- Ces sirènes sont-elles toujours nécessaires ?**
- Peut-on donner la **priorité à ces véhicules en actionnant à distance les feux de circulation ?**
- Enfin, peut-on envisager la **réduction des niveaux sonores** en assurant à la fois une bonne circulation des véhicules, et la tranquillité des riverains, en raisonnant à partir de périmètre d'acceptabilité acoustique ?

Les participants questionnent **les solutions à notre portée et les conditions de dialogue** à mettre en œuvre entre les professionnels et les riverains concernés par ces nuisances.

Ce sujet fait plus l'objet de questionnements que de solutions. **L'ambiance nocturne doit permettre le repos pour « que la nuit reste noire »**. Pour autant, **certains vivent la nuit et nous devons les considérer**. Il est donc nécessaire de **définir les solutions les plus acceptables en fonction de critères environnementaux, sociaux, sanitaires, économiques... et d'organiser un dialogue** pour aboutir à cette définition. Enfin, observant sur le parcours de la balade la réhabilitation du site de dépôt de bus, une idée forte de la discussion est de **penser les nouveaux aménagements urbains pour les usages de jour comme de nuit**.

Thématique 3 - Faut-il végétaliser les boulevards ? Et si oui, comment ?

La végétation a occupé une grande partie de la balade du 4 mars, grâce à la présence du service des espaces verts de Bordeaux Métropole. La végétalisation des boulevards est **une demande partagée** par l'ensemble des participants. Commençons par ce qui fait **consensus** :

- ❑ **Végétation au service de l'espace public**
Des arbres et plus globalement des végétaux diversifiés (fleurs, fruits, haies...), de la variété pour rythmer l'espace urbain, pour séquencer des aménagements différents, pour créer des lieux de vie apaisés multi-usages récréatifs pour les enfants, propices aux pauses déjeuners pour les travailleurs, complétés par des bancs et autres mobiliers publics nécessaires
- ❑ **Végétation au service de la biodiversité**
Des pieds d'arbres végétalisés et des arbres pour faire « *lien avec les espaces verts connexes aux boulevards (jardins, squares, etc.)* »
Du végétal mêlé avec de « *l'eau vivante* »
- ❑ **Végétation au service de la qualité du cadre de vie**
Du végétal dont les couleurs varient avec les saisons, qui se déclinent à l'échelle du piéton, qui apporte fraîcheur, silence et ombre pour favoriser les circulations pédestres, « *pour flâner* », pour un boulevard maillon d'un cheminement piéton qui permettrait de sortir de la ville
Du végétal qui permet la mise en valeur du patrimoine architectural et paysage

Sur ce tronçon, **deux espaces** sont identifiés comme particulièrement propices à l'augmentation de la végétation à toutes les échelles de la ville, du quartier à la métropole : **le site de dépôt de bus**, à requalifier en îlot de fraîcheur pour les uns ou même en parc urbain pour les autres, et **le cimetière**, véritable espace de calme dans le quartier.

Au-delà de cet accord collectif pour d'une part végétaliser les boulevards, tant sur le linéaire que dans leur épaisseur, et d'autre part pour reconnaître les arbres comme de bonnes solutions contre les îlots de chaleur, certains habitants font part pourtant des désagréments qu'ils peuvent causer (perte de luminosité, humidité, feuilles sur les toitures et trottoirs, esthétique) tandis que d'autres soulignent leurs autres avantages (protections visuelles et sonores). Ce débat permet de s'interroger sur les moyens à réunir pour végétaliser ces boulevards au bénéfice du plus grand nombre d'utilisateurs. Les participants émettent plusieurs propositions :

- ❑ Des moyens forts de la part de la collectivité aussi bien en termes de **recherche de variétés** végétales adaptées au milieu urbain qu'en termes d'**animation**
- ❑ Des moyens pour **retrouver des surfaces pour faire, expérimenter, tester**, avec notamment le contrôle du foncier ou encore l'aménagement d'un transport en commun efficace sur les boulevards réduisant de fait le besoin de place pour la voiture

Enfin, à une table travaillant sur une autre thématique, les participants demandent l'installation de **points de compostage** avec la distribution de poubelle prévue à cet effet.

EN BREF

Cet atelier comme les précédents met l'accent sur la nécessité de réinventer nos modes de déplacement sur les boulevards et sur la métropole. L'expérimentation de transports en communs moins polluants, plus cadencés, gratuits et en site propre fait l'unanimité. La circulation piétonne apparaît comme un enjeu majeur pour une ville accessible à tous, des plus petits dans leur poussette aux plus fragiles, personnes âgées ou à mobilité réduite. Ces demandes, comme celle pour développer la végétalisation, nécessitent de nouvelles surfaces, et obligent à repenser la place de la voiture dans les aménagements futurs. Une autre nécessité apparaît lors des discussions, celle de penser les aménagements urbains pour leurs usages diurnes comme nocturnes.

SUITES

Bordeaux Centre/Caudéran

Balade le 3 avril de 17h à 19h

Rdv Station Barrière du Médoc Tramway D

REPORTÉE AVANT L'ÉTÉ si possible

Atelier le 8 avril à 18h30

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

REPORTÉE AVANT L'ÉTÉ si possible

Forum ouvert

Programmation en juin

REPORTÉE APRES L'ÉTÉ

Réunion publique 2

Programmation en juillet

REPORTÉE APRES L'ÉTÉ