



CONCERTATION
BOULEVARDS
bordeaux-metropole.fr

ATELIER DE PROXIMITE
TALENCE - BORDEAUX NANSOUTY SAINT-GENES
28 JANVIER 2020
ESPACE FRANCOIS MAURIAC - TALENCE

COMPTE-RENDU

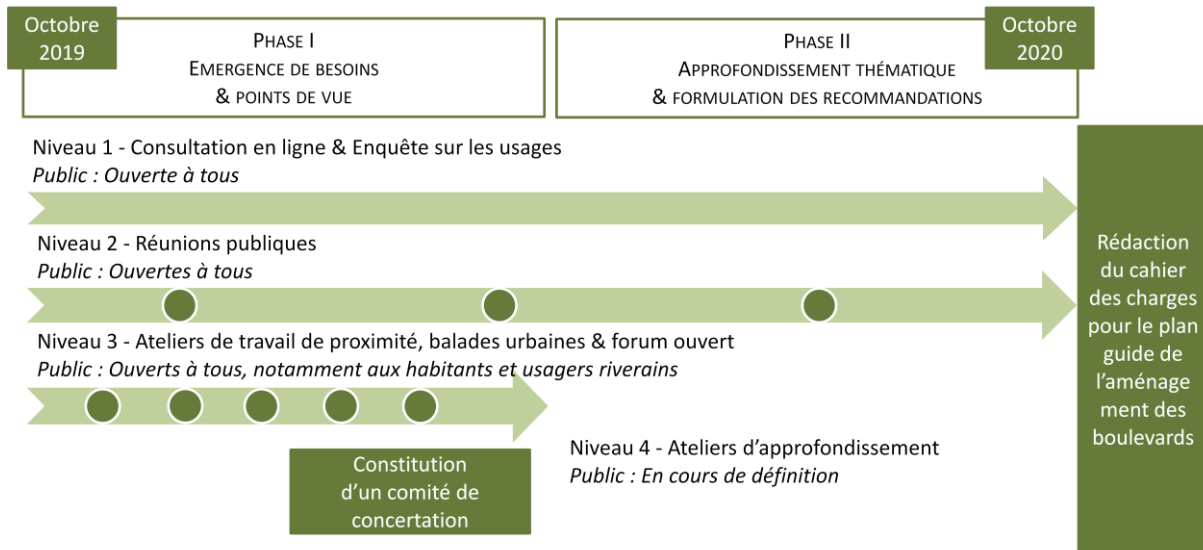
AVANT-PROPOS

Cet atelier de proximité sur Talence - Bordeaux Nansouty Saint-Genès, deuxième d'un cycle de 5 ateliers de proximité, organisé après la balade du 21 janvier, proposait d'engager une réflexion sur les boulevards de la Barrière de Toulouse à la Barrière de Pessac. Il a rassemblé plus de 40 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

PRESENTATION DU FORMAT DE L'ATELIER & DES THEMATIQUES

Les ateliers de proximité participent à la **phase d'émergence, de diagnostic**. Ils ont pour objectif 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 21 janvier 2020, nous avons identifié **trois thématiques** sur lesquelles nous vous proposons de travailler ce soir :

1. Les boulevards, franchissements & liens ?
2. Des boulevards rêvés pour demain, et aujourd'hui ?
3. Des barrières comme lieux de vie animés ?

TRAVAIL EN GROUPE

Thématique 1 - Les boulevards, franchissements & liens ?

Les boulevards sont identifiés comme **une frontière**. Certains évoquent une « **autoroute à feux** » qu'il est difficile de franchir qui que nous soyons. Les piétons rapportent des difficultés et des dangers dus au **manque de circulations spécifiques**, problèmes accrus chez les moins mobiles (personnes âgées et enfants) : passages piétons entre les barrières trop rares, temps pour traverser trop court, forte pollution autant sonore qu'atmosphérique. Les usagers du vélo témoignent également de leurs difficultés à traverser avec des aménagements non adaptés à leur pratique.

Les propositions pour limiter l'effet frontière s'articulent autour des trois catégories suivantes.

PAYSAGE & VEGETALISATION

- Mettre en valeur l'**architecture** des boulevards
- Végétaliser pour absorber le son
- Déminéraliser
- Inventer un aménagement végétal qui donne l'impression de **rapprochement** entre les deux côtés et donne envie d'aller voir en face
- Animer les barrières pour donner **envie d'aller de l'autre côté** : place multifonctionnelle, place arborée, plateau apaisé, végétalisé et matérialisé
- Retrouver un **espace de promenade urbaine** comme à l'origine en supprimant notamment la signalétique autoroutière

PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

- Aménager des traversées piétonnes et cyclables** : passerelles, souterrains (exemple cité de la gare de Pessac mais avec parfois des réserves pour les souterrains piétons), matérialisation des rues traversant le boulevard avec des matériaux spécifiques ou encore une végétation continue, passages piétons sécurisés et identifiés par de la végétation ou des totems
- Imaginer une autre répartition de la circulation** donnant moins de place à la voiture et un aspect plus paisible pour la déambulation piétonne et cyclable
- Limiter la vitesse** tout en réduisant les feux et/ou remettant les priorités à droite pour apaiser les lieux (moins d'accélération), renforcer les contrôles de vitesses et ainsi limiter l'intérêt des boulevards pour les véhicules en transit
- Définir un nouveau partage de la chaussée** avec moins de place pour la voiture, une voie automobile avec des ralentisseurs ou souterraines, de vrais trottoirs piétons libérés du stationnement, une voie réservée aux transports en commun pour plus d'efficacité, une piste cyclable double-sens sécurisée (exemple cité des quais de Bordeaux)
- Requalifier l'espace public** autour des principes de vivre-ensemble et de respect

MOBILITES GLOBALES

- Réduire la circulation automobile en amont des boulevards**, plus globalement à l'échelle de la métropole
- Imaginer de nouveaux transports en commun compétitifs** : tram circulaire, navette automatique sans chauffeur sur les boulevards, métro sous les boulevards avec arrêt aux barrières traversée en bateau pour rejoindre la rive droite,

Sur cette thématique, les participants s'accordent sur les constats, comme sur les solutions au centre desquelles on trouve la réduction du trafic automobile. Cette solution se décline à deux échelles.

A l'**échelle des boulevards**, il est proposé de revenir à une promenade urbaine plantée avec réduction de l'espace consacré à la voirie, baisse de la vitesse, des aménagements pour une circulation plus efficace des transports en communs, et des aménagements plus apaisés pour les mobilités douces.

Et pour rendre cela possible, il est nécessaire, à l'**échelle de la métropole et au-delà**, de favoriser la réduction de la circulation automobile.

Thématique 2 - Des boulevards rêvés pour demain, et aujourd'hui ?

Cette thématique est issue de la balade du 21 janvier lors de laquelle un participant nous interpellait : « je ne veux plus m'empoisonner mais pas dans 15 ans, maintenant ». Un peu plus loin une participante proposait d'imaginer des aménagements temporaires, éphémères pour transformer facilement les boulevards à court terme. A partir de là, la question est peut-être de **définir un phasage, avec les choses urgentes à réaliser maintenant mais sans perdre de vue l'objectif à terme**. Il y a aussi le risque de penser des choses pour demain, avec les données d'aujourd'hui. **Comment alors définir des aménagements adaptables et/ou temporaires ? Peut-on alors réaliser des choses à l'échelle individuelle ou à l'échelle des quartiers, simples, à faible coût ? Et si oui, dans quelles conditions ?**

Les participants soulignent **que les aménagements transitoires et/ou temporaires sont essentiels pour faire accepter des changements et accompagner les changements de comportement**.

Ainsi concrètement, **pour développer certains transports, il faut en limiter d'autres**. Et au-delà de l'efficacité de ces nouveaux transports, il faut trouver :

- des **moyens d'incitation** : 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...
- de la **mobilisation des acteurs locaux**, via notamment les entreprises du territoire qui en fonction de leur nombre de salariés doivent mettre en place un plan mobilité
- des **aménagements attractifs** avec un nouveau partage de la voirie (exemple cité de la Place Nansouty, de la végétation pour casser la ligne droite et ralentir les véhicules, ou encore des voies piétonnes aériennes et végétalisées)
- des **cheminements pratiques** : cyclistes et piétons empruntent les circuits les plus courts, ces circuits sont à penser dans leur usage réel, flâner, mais aussi se rendre au travail, sortir de la ville...

La question des transports et de l'apaisement de l'espace public apparaît comme une condition essentielle et nécessaire avant de penser tout projet urbain.

Une fois ces éléments pris en compte, la discussion fait apparaître de nouvelles pistes d'actions en faveur de la vie de quartier :

- une **fête des barrières** à l'image de la fête des voisins ou de la « summer party » de la barrière de Pessac avec la fermeture temporaire voire partielle des boulevards (lien avec les véhicules prioritaires)
- la **mise en valeur des espaces, végétalisation des façades**, dégagement des pieds d'arbre, aménagement des trottoirs par les riverains eux-mêmes, sous conditions : d'une part l'accompagnement par les collectivités compétentes dans une dynamique commune des villes et métropole et une gouvernance simplifiée pour les riverains et d'autre part, la réduction du bruit qui empêche aujourd'hui toute appropriation de l'espace public. « *J'ai envie d'entendre les oiseaux* » confiait un participant
- une **mise en réseau** et une **communication partagée** par et pour les acteurs des quartiers (habitants, commerçants, centres d'animation, comité de quartier) pour informer sur les animations aux abords des boulevards, pour favoriser le développement ou le maintien d'espace de rencontres comme les cafés, les squares, les marchés ou encore les cinémas, pour dynamiser les barrières en cultivant leur singularité

Certains participants nous invitent également à consulter les vieilles cartes postales des boulevards, un autre espace public existait alors et avec d'autres liens entre les acteurs du territoire.



Photo transmise par un participant

Thématique 3 - Des barrières comme lieux de vie animés ?

Sur les barrières, les problématiques et propositions restent les mêmes que sur les boulevards : franchissement, priorisation des moyens de transport doux, aménagement d'un transport en commun en site propre, limitation de la vitesse avec des zones 30 ou des zones de rencontre à 20km/h, création de parking relai.

COMMERCES & ACCES

- Valoriser l'**offre commerciale** aux barrières pour que la clientèle soit avant tout des riverains
- Améliorer **les accès** aux commerces : cheminements piétons sur des trottoirs élargis pour les habitants du quartier (incluant les personnes à mobilité réduite), transports en commun, places de stationnement, arrêt minute & zones bleues pour les clients de passage
- S'inspirer de **la piétonisation** de la rue Sainte-Catherine pour redynamiser les commerces et l'espace public

ANIMATION DE LA VIE LOCALE

- Animer les barrières, en faire **des lieux de vie** pour les séniors et pour les familles
- En faire **des pôles d'échanges** autres que routiers
- Aménager, dans les maisons d'octroi par exemple, **des lieux culturels** à chaque barrière en charge de cette animation
- Valoriser à chaque barrière **un élément patrimonial** pour donner une identité aux quartiers (comme la Croix de Béthanie située place Louis Barthou sur les chemins de Saint-Jacques de Compostelle)
- Affirmer **la conservation et la mise en valeur du patrimoine** avec notamment la création de circuits touristiques
- Diminuer les nuisances sonores par des revêtements de sol absorbant le bruit
- Organiser à court terme des événements éphémères en neutralisant des tronçons de voies roulantes

LA VEGETATION MULTIFONCTION

- Créer et entretenir **des îlots de verdure** à la fois lieux de rencontres et îlots de fraîcheur
- Conserver et embellir **les arbres et espaces verts** existants

- ❑ Démolir les bâtiments vétustes sans intérêt pour en faire **des squares** plutôt que du stationnement

La barrière Saint-Genès fait l'objet de constat et proposition précis. Elle bénéficie déjà d'une circulation souterraine, mais demeure coupée par le tram d'une part et par un flux automobile d'autre part, il est donc proposé d'en **faire une vraie place avec de la végétation**.

Un aménagement de l'espace public avec **une place prioritaire aux piétons** est une condition essentielle pour transformer les barrières en lieu de vie. La récente transformation de la Place Nansouty où les voitures circulent uniquement sur un côté de la place est citée en exemple pour permettre l'installation d'événements et d'usages plus ou moins éphémères (concert, marché, manège...).

EN BREF

Lors de cet atelier, nous avons retrouvé la thématique transport, majeure pour les participants présents. Traiter 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.). Ce constat s'affine progressivement. Si la plupart des participants proposent la mise en site propre d'un transport en commun pour rendre ce moyen de transport concurrentiel par rapport à la voiture individuelle, deux conditions apparaissent dès à présent :

- Réduire le flux automobile en amont des boulevards
- Travailler avec les entreprises et leurs employés

Une autre piste apparaît pour amorcer ces changements de mobilités : proposer des aménagements simples à faible coût pour accompagner des comportements plus responsables.

Enfin, si on se projette après la résorption des problématiques de transport, les participants proposent des aménagements ou animations pour se réappropriier l'espace public, les boulevards, rencontrer leurs voisins, renforcer une vie de quartier, notamment au niveau des barrières.

SUITE

Le Bouscat – Bordeaux Maritime / Grand Parc / Chartrons / Jardin Public

Balade : le samedi 8 février de 10h à 12h

Rdv 19 allée de Boutaut – Station Ravezies Le Bouscat Tramway C

Atelier : le jeudi 20 février à 18h30

Rdv 44 rue Joseph Brunet – Salle du Point du Jour

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