



CONCERTATION
BOULEVARDS
bordeaux-metropole.fr

BALADE EN MARCHANT
BORDEAUX SUD - BEGLES
5 DECEMBRE 2019

COMPTE-RENDU

AVANT-PROPOS

Cette balade en marchant sur Bordeaux Sud - Bègles, première d'un cycle de 5 balades, proposait en amont d'un atelier de proximité de partager avec une vingtaine d'habitants une lecture des boulevards grâce à un déplacement in situ. Le parcours allait de Terres Neuves à la Barrière de Toulouse, en intégrant également le tronçon jusqu'à la Garonne en cours de transformation dans le cadre de Bordeaux-Euratlantique.



NB : les interventions et contributions du public sont présentés dans le présent document en italique

Le premier commentaire porte sur le constat d'une moyenne d'âge élevée des participants et une digression sur la difficulté de mobiliser les jeunes ainsi que quelques suggestions pour y parer.

LE LONG DU BOULEVARD JEAN-JACQUES BOSCH

La construction des nouveaux immeubles en recul par rapport aux constructions initiales libère une largeur du boulevard supérieure à sa largeur moyenne de 25 m.

Le flux de circulation induit par l'ouverture du pont Simone Veil construit en prolongement Boulevard Jean-Jacques Bosch ne va-t-il pas aggraver le problème de la circulation ?

Le pont n'a pas pour but d'être un aspirateur à voiture. A l'examen du projet, on voit bien qu'il aura une fonction multiple, avec la part belle laissée notamment aux piétons, cyclistes, etc. Il sera notamment un axe de circulation des transports en commun dans le prolongement des boulevards.

A l'instar de ce qui été fait ici, est-il envisagé ou envisageable d'exproprier des bâtiments riverains en vue d'un élargissement des boulevards ?

Le but de l'aménagement des boulevards n'est pas « d'élargir le tuyau » afin d'en augmenter le trafic. Ce sera parfois toutefois possible à certains endroits comme ici pour y aménager une séquence particulière.



À BEGLES, EN RETRAIT DES BOULEVARDS, RUE DES TERRES NEUVES

Le quartier des Terres Neuves est en cours d'aménagement depuis 15 ans sur le délaissé d'une caserne et sur l'ancienne cité Yves Farge. La zone d'activités accueille un ensemble d'entreprises dont certaines sont rassemblées au sein de l'association Terres Neuves les Pôles. Son président souligne plusieurs dysfonctionnements, essentiellement liés au stationnement. 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. La proximité du dernier arrêt de tram avant les stationnements payants de Bordeaux intra-boulevards a transformé de fait cette zone en parking relais gratuit. Les stationnements payants privés sur la cité numérique accentuent la pression sur les zones de stationnement gratuit normalement à usage des employés travaillant sur le site.

Un autre problème sur Terres Neuves est celui de la signalétique. « Barrière » récente et non historique des boulevards, elle n'est pour l'instant pas reconnue comme telle. L'identité du quartier peine à émerger alors même que les travaux ont commencé il y a plus de 15 ans.

Au-delà du problème de gestion du site, le président souligne un défaut d'association des résidents aux décisions qui les concernent directement : beaucoup de consultations mais sans association aux décisions prises. Il y a donc une difficulté à identifier les décideurs alors que les enjeux sur le site des Terres Neuves sont importants. L'évolution du site est rapide, la cité numérique compte déjà 1000 emplois, peut être 1500 à terme, avec « l'école numérique ».

LA MANUFACTURE – CDCN

Les boulevards sont un accès majeur de ce lieu culturel. Depuis l'installation du Centre de Développement Chorégraphique National (CDCN) dans ces locaux le profil des participants a évolué vers les usagers des transports en communs et du vélo. Un garage à vélo est d'ailleurs en cours de réalisation.

DEBRIEF DE LA BALADE PREPARATION DE L'ATELIER DANS LE JARDIN DES BARRIERES

Quelques réactions à chaud :

- Espace public, espace « ouvert au public » ce n'est pas la même chose. Espace public/espaces démocratiques : le bruit et les flux conditionnent la nature des lieux de rencontre (et la nature des rencontres). On s'est mis à l'écart dans ce jardin pour un échange apaisé qu'on ne pouvait avoir sur les trottoirs.
- La notion d'usage partagé entre les générations : lieux de promenade tranquille, espace de jeux pour les petits, où les ados peuvent aussi faire du skate etc.
- Lieux « monumentaux », mise en valeur de lieux remarquables, architecturaux mais aussi culturels. La Manufacture a été une découverte pour certains participants, habitant pourtant le quartier.
- *« Il faudrait avoir une idée du coût des aménagements qui pourraient être mis en œuvre ».*
- Difficulté à mélanger les besoins de déplacements, entre ceux qui veulent aller au plus vite d'un bout à l'autre de la ville et ceux qui veulent passer tranquillement d'un côté à l'autre des boulevards. Suggestion d'une « voie express » aérienne ou souterraine.
La solution à ce problème est pourtant la condition pour reconquérir une qualité de vie aux abords des boulevards. On cite le cas des boulevards des Maréchaux à Paris où cohabitent le tram, les piétons, les vélos, mais aussi une voie automobile mais où la vitesse est limitée à 30 km/h
Les applications de guidage de type Waze proposent d'éviter les embouteillages sur les boulevards, c'est au détriment de la tranquillité des rues adjacentes qui ne sont nullement

adaptées à une telle augmentation de trafic. Cela ne résout pas le problème mais le déplace, tout comme pour le cas des stationnements aux Terres Neuves.

- Le sentiment de sécurité est questionné. 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. Il faudrait mailler le territoire de lieux de vie. « *Dans Bordeaux même seule à 1 heure du matin, je n'ai jamais peur, il y a toujours du monde dans la rue* ».
- La solution est qualitative. Comment remettre de la vie dans des lieux bouffés par les voitures ?
- « *Dans nos propositions il ne faut pas se contraindre à l'existant, mais se permettre de rêver* ». L'horizon est 2035. Le problème des voitures ne sera peut-être pas le même qu'aujourd'hui.
- Sur la question de la nature en ville, il y a plein d'espaces à reconquérir à proximité des boulevards comme ici, un jardin privé acquis, réaménagé et replanté par la collectivité. Les boulevards furent des promenades plantées aujourd'hui largement dénaturées. La présence d'arbres est essentielle au confort des riverains et le sera d'autant plus avec des étés plus chauds.
- 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 vies et on voit ce qui reste pour la circulation.
- Au chapitre des transports en commun, il est possible de les densifier, par une meilleure utilisation des infrastructures existantes, notamment les voies de chemin de fer.
- Comment fait-on monter en qualité les boulevards, comment passer d'un côté à l'autre, qu'est-ce qui fait qu'un espace public marche ou ne marche pas.