



CONCERTATION
BOULEVARDS
bordeaux-metropole.fr

**REUNION PUBLIQUE DE LANCEMENT
13 NOVEMBRE 2019
STADE BRUN - BORDEAUX**

COMPTE-RENDU

AVANT-PROPOS

Cette réunion publique, première d'un cycle de trois réunions, lançait la concertation métropolitaine sur les boulevards et les barrières. Elle a rassemblé plus de 400 personnes.

DEROULE DE LA REUNION

- Ouverture
- Calendrier de la concertation
- Parole aux garants de la concertation & Questions
- Diagnostic & Enquête de l'A-urba & Questions
- Premiers retours de la consultation en ligne & Questions

La vidéo de la réunion est accessible sur le site de Bordeaux Métropole : <https://www.bordeaux-metropole.fr/Actualites/Les-boulevards-exprimez-vous>

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

OUVERTURE

Anne Chevrel & Christophe Beurois, Médiation & Environnement

Bonsoir à toutes et à tous bonsoir et bienvenue, nous sommes Anne Chevrel et Christophe Beurois de Médiation & Environnement et nous allons avoir le plaisir d'animer cette concertation boulevard et barrières et d'animer également cette soirée.

Nous voulions tout d'abord vous remercier d'avoir répondu aussi nombreux à l'invitation de Bordeaux Métropole.

Une concertation sur les boulevards et les barrières pourquoi, comment ? Alors pour ouvrir cette soirée, je vais inviter les élus à venir sur scène répondre à nos questions. Pour commencer vont s'installer Patrick Bobet, Bernard Junca, Nicolas Florian, Fabien Robert, Clément Rossignol Puech et Emmanuel Sallaberry

Merci tout d'abord de nous avoir conviés à cette soirée. Patrick Bobet, Président de Bordeaux Métropole, nous allons parler de ces boulevards et barrières, alors d'abord pourquoi ces boulevards et pourquoi est-ce un enjeu pour la Métropole ?

Patrick Bobet, Président de Bordeaux Métropole

J'ai envie de répondre : « pourquoi pas ! » Pour commencer d'abord parce que le Maire de Bordeaux a eu cette très bonne idée de reparler des boulevards. Quand nous en avons parlé ensemble, je lui ai tout de suite dit, c'est une excellente idée, il faut qu'on développe ça. Et il faut que tout de suite on envisage d'étendre les boulevards existants qui clôturent le port de la lune classé UNESCO avec une boucle sur la rive droite, en associant bien sûr les villes et maires concernés. L'enjeu est donc très important avec 13 km de boulevard et 10 barrières. Aujourd'hui, nous vivons les boulevards comme un axe routier, il faut que l'on transforme ça en un axe à vivre, un axe de villégiature où on partage la vie ensemble. Les barrières ont un intérêt particulier en termes de vivre-ensemble, d'habitat, d'urbanisme, de paysage, de services commerciaux, économiques, culturelles, mais aussi de services publics avec le stade ou l'hôpital. Il est essentiel de les repenser pour en faire des lieux de vie plus que des lieux routiers.

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

Les questions que vous posez aujourd'hui et la concertation qui s'ouvre porte sur la rive gauche et non pas la rive droite. Alors pourquoi rive gauche et pas rive droite

Patrick Bobet, Président de Bordeaux Métropole

Il y a un petit décalage, tout le monde sait très bien que les boulevards rive gauche existent alors qu'il n'en existe pas encore rive droite. Sur la rive droite, des études ont déjà démarré pour un an, en parallèle de la concertation rive gauche. Dans un an, en accord avec les maires concernés de Cenon, Lormont, Floirac, et évidemment Bordeaux, nous lancerons également une concertation qui se raccordera à celle qui démarre aujourd'hui dans un cadre réglementaire et obligatoire.

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

La concertation va viser à dialoguer avec les habitants, les citoyens, leur demander de répondre aussi à des questions. Alors, quels sont les questionnements qui sont les vôtres, qui sont ceux de la métropole aujourd'hui quant à l'avenir de ces boulevards ?

Patrick Bobet, Président de Bordeaux Métropole

Nous partons d'une feuille blanche, de zéro dans notre esprit. Nous n'avons aucun a priori, aucun tabou. Nous sommes prêts à tout entendre, tout écouter, tout retravailler, tout discuter.

Nous avons quand même quelques objectifs, dévoilés en partie. Il faut qu'on arrête de penser les boulevards uniquement comme axe de circulation et de mobilité, mais comme un espace à vivre, à échanger, à partager, avec des actions économiques, culturelles... Depuis un mois et demi que la concertation en ligne a démarré le thème de la mobilité revient énormément. Pour autant, sans être à contre-courant de ce que nos concitoyens pensent, il est nécessaire de repenser la vie des boulevards en tant que telle.

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

Patrick Bobet nous dit feuille blanche d'accord mais justement Nicolas Florian, quelles sont les pistes en tout cas les réflexions, les grands questionnements, sur lesquels vous avez avancé pour les mutations de ces boulevards ?

Nicolas Florian, Maire de Bordeaux

Déjà, je souhaite remercier l'ensemble des participants présents. Quand on n'est véritablement pas simplement dans la concertation dans la co-construction, nos concitoyens s'intéressent et s'approprient le sujet.

Quand le 7 mars, je deviens maire, le premier sujet de réflexion structurelle pour les années à venir devient les boulevards. On avait l'impression que c'était plus une frontière qu'une liaison déjà au sein de la ville mais par rapport aux communes avoisinantes. Ces barrières portaient bien leur nom, dans une faible appropriation de l'espace public, et une idée de frontières. Donc la démarche que j'ai initiée auprès de Patrick Bobet et qui a de suite pris les choses en main, c'est de dire on ne peut pas réfléchir qu'à l'échelle bordelaise, il faut réfléchir à l'échelle de l'agglomération. Quelques enjeux, quelques défis sont identifiés. Sur les boulevards : la mobilité, les mobilités douces, la mobilité longitudinale circulaire avec un transport en commun peut-être à développer. Sur les barrières la fixation de lieux de vie.

Et sur un tel sujet, on va au-delà de la consultation, on va au-delà de la concertation autour d'un projet tout ficelé. Nous portons de la co-construction. La métropole et les villes concernées dressent des pistes de réflexion, et ce sont les habitants, les usagers des boulevards qui doivent s'approprier les enjeux et nous donner aussi leurs priorités.

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

Alors je vais attraper ce terme de co-construction parce qu'il y a évidemment Bordeaux et les autres communes. Emmanuel Sallaberry, pour Talence, y a-t-il des attentes spécifiques par rapport à ce projet ?

Emmanuel Sallaberry, Maire de Talence

Bonsoir à toutes et à tous, je m'associe aux remerciements de Patrick et Nicolas Florian, ravi de voir tout ce monde. Effectivement quand Nicolas nous a appelés au mois de mars quelques jours après son élection avec Fabien Robert à ses côtés, j'ai tout de suite dit oui en me disant qu'il y avait là un bel espace emblématique à reconquérir. Pour répondre à votre question, nous sommes dans le cadre d'une concertation, il ne faut donc pas non plus que les maires disent quelles sont leurs volontés. Je pense que ce sera un travail pour faire émerger les différentes attentes. Pour Talence, il y a trois barrières, mais il ne faut pas non plus s'arrêter uniquement à la frontière administrative. Certains habitants ont parfois eu l'impression d'être oubliés. Le message envoyé ce soir est justement de dire que les boulevards et les populations qui vivent vont être pleinement intégrés dans une réflexion qui certes va prendre du temps, mais qui va constituer un élément fondateur pour au moins la décennie à venir.

Mon souhait est d'avoir une trame verte et bleue sur les boulevards. Verte, nous l'avons déjà avec plus d'un millier d'arbres. Bleue, je pense aussi que ça peut être l'occasion de repenser la place de l'eau en ville aujourd'hui et ça n'existe pas sur les boulevards.

Enfin, il faut renforcer les singularités exceptionnelles de ces boulevards et barrières, il faut construire chaque mètre, comme un espace d'ensemble mais avec des singularités. Il est essentiel de ne pas appliquer sur l'ensemble des kilomètres de cette voie une solution unique et unilatérale.

Je crois que les habitants attendent cela. Et si nous arrivons à ce résultat-là, je pense qu'on aura réussi le pari.

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

Identités au pluriel et cohérence ! A Bègles, Clément Rossignol-Puech, avez-vous des attentes particulières ? Vous retrouvez-vous dans ce qui vient d'être dit ?

Clément Rossignol-Puech, Maire de Bègles

Bonsoir à toutes et à tous, oui je me retrouve dans ce qui a été dit : sortir de la fonction purement circulatoire des boulevards, insister sur les transports en commun, développer la possibilité de circuler paisiblement à vélo, renforcer la végétalisation, et ainsi retrouver ces photographies d'antan. Au début du XXe siècle, on prenait l'apéro sur les boulevards. C'est devenu inimaginable aujourd'hui, les riverains des boulevards utilisent plutôt leur jardin de l'autre côté de la façade de pierre. Les boulevards doivent redevenir un lieu de vie emblématique au niveau de l'agglomération, à l'image des quais à Bordeaux. Il nous faut une ambition urbaine très forte.

Sur Bègles, c'est d'abord la barrière de Bègles, une des plus dynamiques grâce à une poissonnerie très connue qui nous invite à conforter les commerces locaux. Autre enjeu, celui de la vie tout simplement de part et d'autre de la barrière avec des structures sportives, des salles associatives, des lieux culturels. Il faut faire vivre tout cela à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération, pour les Béglais comme pour les Bordelais. Cela passera par un travail d'effacement des boulevards pour en faire un vrai lieu de vie.

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

On entend ce message, le partagez-vous Bernard Junca, retrouvez-vous ces éléments dans les attentes de votre commune du Bouscat ?

Bernard Junca, Adjoint au Maire du Bouscat

En remontant vers le nord des boulevards, je ne serai pas très original en termes d'attentes globales. Je pense que les Bouscatais et leurs élus souhaitent que cet axe devienne un axe de mobilité performant et que dans le même temps, il gagne en capacité d'accueil. Un espace de vie, une forme urbaine finalement plus complexe qu'actuellement, que l'on puisse traverser, où l'on puisse s'arrêter.

Au Bouscat, nous avons un espace qui est un révélateur assez particulier de par son histoire et de par son actualité, c'est la barrière du Médoc avec 120 commerçants dans un tissu d'échoppes dont on connaît l'attrait. Cette barrière vient de connaître un moment difficile important avec l'arrivée de la ligne de tram D, une nouvelle expérience pour les commerces. Les mois qui viennent à partir du 14 décembre, date de l'inauguration du tramway, vont être un révélateur intéressant en termes de dynamique commerciale, d'habitat, de mobilité, et surtout en termes de franchissement. On pense trop souvent à l'axe longitudinal que sont les boulevards mais c'est un axe que l'on traverse aussi avec les problèmes que cela pose à la fois pour les transports en commun, pour les véhicules, pour les deux roues, pour les piétons, il va falloir mener toutes ces problématiques en commun.

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

Il est intéressant de noter que les enjeux posés constituent les questionnements que vous adressez aux citoyens et aux habitants à travers cette concertation. Alors une concertation, pour quoi faire, comment faire ? Fabien Robert, pourquoi lancer une concertation sur ces mutations à venir ?

Fabien Robert, Adjoint au Maire de Bordeaux

Le sujet est extrêmement large, varié, important. On a parlé d'une ambition égale à celle de la rénovation des quais, c'est un bon marqueur. Il faut pour cela démarrer par une concertation publique, inscrite dans le temps long. Ce soir, nous ne déciderons pas de tel ou tel sujet, c'est une première réunion. Il y aura plusieurs outils de concertation : trois grandes réunions, de lancement, point d'étape et restitution, cinq ateliers et cinq balades urbaines thématiques pour rentrer dans le détail des mobilités, de la végétation, de l'urbanisme, de l'habitat... Il y aura également probablement un forum ouvert pour traiter de tous les sujets qui n'auront peut-être pas été traités dans les ateliers. Les boulevards constituent un bout de ville, ce sont des quartiers, il faudra donc un moment de travail plus général. Si on identifie des sujets avec vous qui méritent d'être traités avec beaucoup plus de précisions, nous organiserons des réunions spécifiques, des ateliers d'approfondissement.

C'est un cycle toutes réunions confondues qui va nous amener à avoir une restitution d'ici un an à peu près. Ces réunions vont prendre du temps, il va falloir réellement mûrir un petit peu les idées, confronter nos avis, peut-être aller voir ce qui se fait ailleurs. En parallèle de tout cela, il y a sur le site internet de la concertation de Bordeaux Métropole la possibilité de contribuer depuis fin septembre. L'agence d'urbanisme A-Urba va également mener une vaste enquête sociologique, 15 à 20 minutes pour nous donner votre sentiment.

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

Nous allons revenir dans le détail sur ce calendrier, sur la méthode. Vous décideurs de la métropole, qu'attendez-vous de cette concertation engagée ce soir ?

Fabien Robert, Adjoint au Maire de Bordeaux

Cette concertation est importante parce que d'une certaine manière on ouvre une concertation sur un sujet neuf en termes d'écriture urbaine. Nous avons réalisé de nouveaux quartiers, c'est pratique et connu dans notre métropole, nous avons également rénové le centre historique de la ville ancienne, alors que là, nous sommes dans un intermédiaire. Une partie des boulevards se situe dans des nouveaux quartiers principalement rive droite, une partie est en devenir comme le quartier de la gare, et nous touchons à une forme de rénovation urbaine, de transformation urbaine, un troisième langage qu'on n'a peut-être pas encore abordé.

C'est un quartier existant, avec des nombreuses particularités, du bâti, des commerces, riverains. On ne peut pas traiter ce secteur comme on a pu traiter les quais. La concertation est donc d'autant plus importante que c'est un projet urbain très singulier par rapport aux transformations passées.

CALENDRIER DE LA CONCERTATION

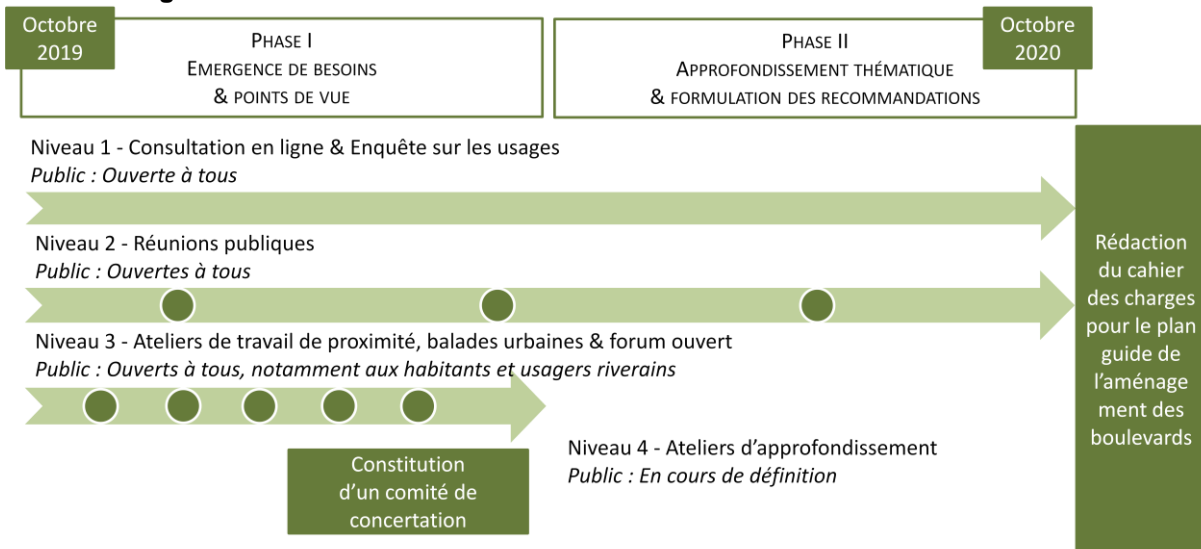
Anne Chevrel & Christophe Beurois, Médiation & Environnement

Pour cette première réunion, les élus ont choisi d'être à l'écoute des habitants, d'entendre leurs questionnements, leurs remarques, leurs témoignages, leurs commentaires.

Avant un temps d'échange avec la salle, la soirée s'organisera en plusieurs temps :

1. des repères sur le calendrier de la concertation et la méthode
2. des informations sur les questions démocratiques et éthiques posées pour cette concertation
3. des précisions sur le rôle des garants qui vont suivre et observer cette concertation
4. des éléments de diagnostic présentés par l'A-Urba

La méthode générale



La 1^{ère} phase a pour objectif de faire émerger vos thématiques centrales autour des boulevards et des barrières, avec une collecte des ressentis, des témoignages, des attentes, des besoins, des inquiétudes. Différentes formes de consultation, de concertation, de participation, seront proposées :

5. la consultation en ligne ouverte à tous
6. les réunions publiques
7. les balades en marchant : le 5 décembre à Bègles, le 21 janvier à Talence, et trois autres jusqu'au mois d'avril
8. les ateliers de proximité : le 9 décembre à Bègles, le 28 janvier à Talence, et trois autres jusqu'au mois d'avril
9. la constitution d'un comité de concertation

Nous travaillons à un processus au long cours, où il est parfois difficile de se projeter dans le pas de temps du projet. Concrètement, nous travaillons aujourd'hui à l'aménagement des boulevards dans 10 à 15 ans. La phase d'émergence ne parvient souvent qu'à identifier des points de vue qui correspondent à ce que nous vivons aujourd'hui. Il est donc nécessaire d'inventer des outils qui nous permettent de nous projeter loin et de pouvoir élaborer des recommandations pour le long terme. Pour cela, nous proposons de nous inspirer de la méthodologie utilisée pour le pont Simone Veil. Nous allons demander à des habitants, à des citoyens motivés et mobilisés d'accompagner le processus de concertation de manière à ce qu'ils produisent eux-mêmes la réflexion et les synthèses. Nous, nous sommes animateurs du dispositif, nous sommes probablement moins légitimes que vous pour produire cela. **Ce comité de la concertation** est sur la base du volontariat. Le recrutement commence a priori ce soir pour avoir un groupe constitué lors de la 2^{ème} réunion publique prêt à s'engager dans les ateliers d'approfondissement. L'objectif est de produire des recommandations issues de délibérations collectives, plus étayées, plus fournies, plus structurées que des simples points de vue, pour constituer une base solide versée au cahier des charges pour le plan guide de l'aménagement des boulevards.

La 1^{ère} phase d'émergence, en dehors de ce comité de concertation, est ouverte à toutes et à tous avec des temps de visites urbaines « **balades en marchant** » et des temps de réflexion participatif « **ateliers de proximité** » organisés sur les différents quartiers et communes :

10. Bègles - Bordeaux Sud les 5 et 9 décembre

11. Talence - Nansouty - St-Genès les 21 et 28 janvier

Les trois suivants seront programmés sur d'autres quartiers d'ici le mois d'avril.

L'objectif est de collecter vos points de vue et vos ressentis.

Pour clore cette phase d'émergence, nous organisons un **forum ouvert** sur une journée. L'objectif sera alors de dépasser les préoccupations immédiates pour traiter des sujets dits orphelins nécessitant une réflexion plus prospective. L'idée du forum ouvert est donc de créer un espace d'échange spécifique pour approfondir des sujets qui ont été laissés de côté alors qu'ils présentent un fort intérêt.

A la fin de cette première phase, nous parviendrons à l'identification des thématiques centrales pour les habitants.

La 2^{ème} phase visera à approfondir ces thématiques, à les exploiter, à réfléchir ensemble aux solutions à apporter aux questionnements posés. Il s'agira donc au travers d'ateliers d'approfondissement de co-construire des solutions, des réponses, des préconisations, des recommandations citoyennes organisées dans un document, sorte de « cahier des charges citoyens » pour le plan guide de l'aménagement des boulevards, finalisé autour d'octobre 2020.

Les questions de fond démocratique et éthique

1. **La première est celle de la place des élus dans les ateliers** et plus largement dans cette démarche de concertation. Nous rentrons dans une période électorale à partir du début de l'année prochaine qui risque de rendre nos espaces de discussion compliqués si nos élus sont en permanence présents. L'idée proposée et tranchée par les élus eux-mêmes est donc que pendant toute cette phase d'émergence à partir d'aujourd'hui et jusqu'à la deuxième réunion publique les citoyens soient autonomes et puissent apporter leur contribution sans filtre, sans pression, sans guidance.
2. **La seconde question est celle de la transparence, de l'accès de chacun à cette concertation.** Pour cela, nous travaillerons avec des garants, des personnes qui, pendant l'année, auront pour mission d'observer et de garantir la démarche.

PAROLE AUX GARANTS & QUESTIONS

Paola Orozco-Souël, garante

Il est très plaisant de voir qu'il y a un intérêt de la part du public, des citoyens et des habitants des boulevards pour cette concertation. Ce n'est pas forcément partout pareil et sur tous les sujets. En tant que garante, j'ai effectivement l'expérience de ce genre de choses et parfois de voir des salles vides. C'est pour ça que je vous félicite et vous encourage à continuer, y compris sur d'autres sujets. La chose publique, elle vous appartient et c'est aussi notre rôle ce soir en tant que garant. Je suis Paola Orozco-Souël, garante de la concertation, agréé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) et mon collègue Walter Acchiardi, également garant ce soir. Même si cette concertation aujourd'hui n'est pas sous l'égide de la CNDP, nous avons la mission de veiller au respect des valeurs et des principes de cette commission. La CNDP est une instance indépendante des pouvoirs publics, de l'état, du gouvernement, qui vise à garantir le droit du citoyen de s'informer et de participer à l'élaboration de la décision, sur tout projet qui a un impact sur l'environnement, et par conséquent aussi sur son cadre de vie. Pour remplir cette mission, la CNDP a constitué un groupe de garants, dont nous faisons aujourd'hui partie. D'abord, nous sommes neutres vis-à-vis de ce projet, nous n'avons pas d'avis, nous n'avons pas d'opinion. Nous sommes également indépendants du maître d'ouvrage, Bordeaux Métropole. Nous n'avons pas de lien direct, d'intérêt de près ou de loin, ni avec le projet, ni avec le maître d'ouvrage. Nous sommes là pour qu'il y ait de la transparence dans ce processus, de la transparence dans l'information qui vous est fournie, dans l'accessibilité à cette information ; de la transparence également dans les échanges entre les uns et les autres. Nous

veillons à l'équivalence entre les différentes expressions, pour que, qui que vous soyez, votre parole puisse être entendue, puisse être relayée. Nous veillons à la présence d'argumentation, importante pour enrichir le débat. Il ne s'agit pas de dire j'aime ou je n'aime pas, ce n'est pas la question. La question est de participer à un dialogue et pour que ce dialogue ait lieu, pour que ce débat existe, l'argumentation est essentielle.

Walter Acchiardi, garant

La concertation préalable est un outil relativement récent en France, rendue plus opérationnelle suite à l'ordonnance de 2016. Il y a quatre points importants qu'il faut garder en tête :

1. La concertation est faite suffisamment en amont pour traiter de l'opportunité du projet. On ne concerte pas lorsque le projet est déjà bouclé. On concerte sur les objectifs, sur les caractéristiques de ce projet, à tout niveau : enjeux socio-économiques, impacts environnementaux, aménagement du cadre de vie... Rien n'est laissé en dehors de la concertation, tout peut être dit pendant cette concertation en amont du projet.
2. Le maître d'ouvrage, quand il lance quelque chose, a des idées sur le projet. Elles ont été formulées tout à l'heure et c'est tout à fait légitime, mais quand une concertation est ouverte, on peut débattre de solutions alternatives. Ainsi, même si des idées sont posées, on peut en proposer d'autres. On peut même aller jusqu'à évoquer l'option zéro et ne pas faire le projet.
3. Cette présente concertation est réglementée au code de l'urbanisme, elle s'inscrit dans un calendrier donné, avec une délibération qui la lance et une délibération qui va la clore. Elle s'inscrit, et ce depuis les ordonnances de 2016, dans un continuum de concertations qui peuvent avoir démarré avant, et surtout qui peuvent continuer après. La charte de Bordeaux Métropole encadrant cette concertation va très loin, jusqu'à l'enquête publique, la conception du projet, et la gestion du projet. Nous sommes donc au début et ça va durer jusqu'à la sortie de terre. Vous pourrez donc donner votre avis y compris sur les modes de gestion de ces opérations.
4. En tant que garant, nous écrirons un bilan de la concertation rendu public, parallèle de celui de la maîtrise d'ouvrage.

Paola Orozco-Souël, garante

Cette concertation n'est pas sous l'égide de la CNDP. Cette concertation est volontaire, c'est une volonté de la maîtrise d'ouvrage qu'elle se déroule sous l'égide de garants nommés, dans ce cas, par le Conseil de Développement de la Métropole de Bordeaux. Les garants ont été choisis sur la liste des garants qui est publique, sur le site de la CNDP. Vous pouvez aller vérifier si ça vous intéresse de connaître le rôle et les missions des garants. Nous avons été choisis pour notre neutralité et indépendance vis-à-vis du maître d'ouvrage.

Walter Acchiardi, garant

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
Esplanade Charles De Gaulle
33045 Bordeaux Cedex
garants.boulevards@bordeaux-metropole.fr

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

Je vous propose de commencer par les questions portant sur la démarche, sur la concertation à proprement parler.

J'ai déjà des questions très concrètes qui sont arrivées par sms, je vous en livre une pour commencer :

Les questions de financement, comment sera financé ce grand projet ?

Alors on peut la lire à un double niveau : les travaux des boulevards où la concertation ?

Qui veut répondre à cette question-là, le financement de la concertation tout d'abord ?

Patrick Bobet, Président de Bordeaux Métropole

Je veux bien répondre mais sous l'égide du vice-président finances, monsieur le Maire de Talence. Le financement n'est pas prévu pour l'instant parce que le projet n'existe pas encore. C'est un projet, il n'y a pas de programme. Nous verrons au fur et à mesure de ce qui sera proposé, de ce qu'il faudra s'attendre à financer, nous nous adapterons. Les emprunts c'est toujours possible, le mécénat ça existe, les souscriptions aussi. Pour la petite histoire, sachez que le tramway et la ligne D qui se construisent ont existé il y a cent ans. Quand on sait la délicatesse avec laquelle les commerçants de la barrière du Médoc ont accueilli ce nouveau projet, il est cocasse de se souvenir qu'il y a cent ans, ce sont les commerçants qui eux-mêmes ont financé une grosse partie du tramway de l'époque par souscription ! Tout est donc ouvert en termes de financement, mais encore une fois il faut qu'il y ait un vrai projet avec un programme, ce qui n'est pas le cas encore ce soir.

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

Merci beaucoup, alors une autre question, peut-être pour les garants :

Les recommandations du comité de concertation seront-elles cadrées par un bureau d'études spécialisé, quel sera le poids de ces recommandations dans les décisions prises ?

Il y a plusieurs questions qui vont dans ce sens :

Quel est le poids de nos opinions ?

« Concertation, idées émergentes » ne ressemblent-elles pas au cahier de doléances à savoir aucun retour vers les citoyens et un pouvoir qui décide finalement tout seul ?

Il y en a plusieurs, je ne les cite pas tous, mais plusieurs messages posent la question du poids de ce que vous allez nous dire à la fois dans la phase 1 et dans la phase 2 sur la décision finale.

Paola Orozco-Souël, garante

Alors comment ça se passe ? Très clairement, on est dans un pays où les élus ont le droit de décision. Y compris quand la concertation est sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public, la décision finale appartient aux maîtres d'ouvrage. En l'occurrence, nous, en tant que garant, nous n'avons pas de pouvoir sur la décision. En revanche, nous constituons un recours pour les citoyens, avec le pouvoir d'engager le maître d'ouvrage à répondre aux questions qui ont été posées, à expliquer et à motiver les choix qu'il a fait et les raisons pour lesquelles il a tenu compte ou non de la participation du public. Notre rôle est réel et c'est pour cela que le Conseil de Développement nous a sollicités, pour que ce droit à faire entendre cette parole puisse être exercé.

Patrick Bobet, Président de Bordeaux Métropole

Il faut être tout à fait conscient que nous n'avons pas lancé cette concertation pendant une année entière avec un nombreux public, pour ensuite ne pas en tenir compte. Ce serait invraisemblable, incohérent et inadmissible. Nous sommes là pour vous écouter et nous mettrons en forme ce que vous avez dit avec des bureaux d'études, des ingénieurs et des techniciens. La bonne volonté est donc du côté des élus et je parle au nom de tous mes collègues maires ici ce soir.

Walter Acchiardi, garant

Sur le Comité de Concertation et l'articulation des points de vue des différentes personnes, les choses ne sont pas encore totalement arrêtées. Cette concertation sera évolutive, y compris dans les outils. Du point de vue des garants, il est certain que tous les points de vue sont importants. Il n'y aura pas un tri mais véritablement une prise en compte de la totalité des points de vue, y compris bien sûr les avis divergents.

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

Alors on va prendre une toute dernière question sur la méthode avant de passer au fond

Si je comprends bien, vous avez un rôle de médiateur entre les élus et puis les citoyens ?

Paola Orozco-Souël, garante

Non, pas tout à fait. Nous n'avons pas un rôle de médiateur, nous ne sommes pas ici pour essayer que votre parole soit prise en compte, ni pour jouer un rôle de négociateur. Il y a des normes et, même si la concertation aujourd'hui n'est pas sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public, il y a les codes de l'urbanisme et de l'environnement qui contraignent un minimum le décideur à expliquer et à motiver les raisons de son choix. Notre rôle est vraiment de faire entendre cette parole et de contraindre en quelque sorte ce décideur à prendre en compte cette participation. Pour nous, c'est extrêmement important, à la fois parce que c'est l'objet de notre mission, mais aussi parce que sans ça, il n'y aura plus de concertation, puisqu'il n'y aura plus de motivation de participation. Donc si on ne peut pas décider et si on ne peut pas contraindre à ce que la décision soit le choix du public, on peut contraindre à ce que cette participation constitue la décision et que cette décision soit motivée par rapport à cette participation.

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

Une toute dernière question sur la méthode avant de passer aux questions sur les boulevards :

Une participante

Justement, j'étais presque surprise de ne pas avoir parmi les édiles quelques représentants d'Euratlantique. Vous l'avez deviné moi je suis d'une association qui est du côté de la Garonne et il y a aussi là des concertations, des discussions, des projets, etc. Et donc il y a des choses qui vont peut-être interférer sur le sujet des boulevards. On nous avait même dit à Euratlantique qu'il y avait déjà de leur côté une réflexion sur la question des boulevards.

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

C'est effectivement une question sur la méthode de concertation. Il y a des travaux en cours sur certains territoires avec différents acteurs. Ces éléments de diagnostic et de réflexion collective vont s'articuler, alimenter et enrichir le travail autour des boulevards et des barrières, tout comme les apports de nos échanges de ce soir.

Sur la méthode, vous avez envoyé beaucoup de messages et on ne peut pas tous les traiter ce soir. L'ensemble des messages papier et sms que vous nous avez transmis vont être communiqués à la fois aux garants et à Bordeaux Métropole.

Je vous propose maintenant, parce que là aussi les messages sont nombreux, de passer sur le fond de ce qui nous rassemble ce soir : aux boulevards et aux barrières, essayer de parler de ces lieux, de commencer à partager une analyse.

Avant de vous passer la parole sur vos ressentis, je vous propose de découvrir avec Jean Christophe Chadanson et Céline Rasselet, un diagnostic, celui de l'A-urba, agence d'urbanisme de Bordeaux Métropole, qui a travaillé ces dernières semaines à l'identification des enjeux.

DIAGNOSTIC & ENQUETE DE L'A-URBA & QUESTIONS

Jean Christophe Chadanson, A-urba

Les éléments de diagnostic sont regroupés autour de 4 objectifs, objet de la délibération de Bordeaux Métropole de juillet 2019. Ils constituent les objectifs de départ de la concertation et non pas le résultat final.

1. La mutation des pratiques autour du boulevard actuellement espace routier
Peut-on évoluer vers un espace plus complexe, plus urbain, avec d'autres fonctions de vie quotidienne et ainsi reconnaître le potentiel d'espace public ? Pour l'instant, le boulevard est vécu comme une coupure en termes de circulation. Il y a un effet de frontière, alors qu'en termes d'espace, il y a la possibilité de relier l'hyper-centre de Bordeaux à l'ensemble des communes et des quartiers. **Aussi, faut-il gommer ou pas l'effet frontière des boulevards ?**
Par ailleurs, il y a dans l'épaisseur des quartiers, des placettes, des petites rues, des squares, tout un potentiel d'espaces publics à mobiliser. Cela pose la question du vide : **que faire avec l'ensemble de ses petites rues, places, squares qui peuvent constituer des éléments d'un projet ?**

2. Les barrières comme point de départ de revitalisation pour les boulevards
Historiquement, il y en a une quinzaine. Techniquement, nous on en a vu peut-être plus, on se demande s'il n'y en a pas 25. Mais c'est à voir avec vous, car effectivement la question qui est posée avec ces barrières est assez simple : **à quoi pourrait servir chaque barrière et comment on peut les rendre encore plus vivantes en termes de commerces, en termes d'emplois, en termes de services ? Comment peut-on faire projet et intensifier cette vie qui est déjà présente ?** Il y a des flux, des trottoirs qui sont assez hétérogènes, assez minéralisés. Le « terrain de jeu », terrain de votre vie quotidienne, est assez contraint, assez technique. Assez large aussi, nous pourrions le travailler, le transformer à partir de vos usages, de vos envies, et de vos attentes.

3. Les mobilités
Comment faire un projet d'aménagement assurant un meilleur partage de l'espace public entre les différents modes de déplacement ? Quelle peut être la place d'un piéton, d'un cycliste, d'un transport en commun, d'un automobiliste, de tout un chacun ? Cet axe est un axe important qui permet d'aller à des lieux d'emploi, qui relie aussi des quartiers, donc la voiture a forcément un rôle important et sa place doit être questionnée. **Quelle peut être la place donnée aux autres modes ? Jusqu'où aller en termes de place donnée aux cycles, à la marche à pied, aux transports en commun ?** Il y a donc une question d'équilibre. Les boulevards, ce sont 12,5 km à minima sur cette partie rive gauche ; ce sont 10 000 à 20 000 véhicules par jour ; ce sont trente lignes de bus, ce sont trois lignes de tramway qui traversent en cinq endroits différents, avec la ligne D, il y aura une sixième traversée. Toutes les fonctions sont déjà présentes. Ajoutons que ces boulevards sont attractifs pour les piétons. Lorsqu'on fait le calcul en temps de déplacement, si vous partez des boulevards et vous allez jusqu'au centre d'agglomération, vous mettez 15 minutes ; si vous allez des boulevards jusqu'à une centralité extra-boulevards, ce sont 20 minutes. Il y a donc une question autour de la marche à pied, une sur les transports collectifs. Il y a un ensemble d'axes de transport collectif, **alors comment améliorer l'attractivité des pôles intermodaux ?**

4. L'occupation des rives et du patrimoine
Il y a un patrimoine, il y a de l'architecture et du paysage, il y a des fonctions, il y a de l'habitat, de l'activité des loisirs... **Que fait-on avec tout ça ? Comment le valorise-t-on tout en permettant une expression de modernité, d'audace dans un certain nombre de quartiers ?** On est sur plus de 12 kilomètres, il va donc falloir définir des séquences avec des orientations spécifiques et des actions spécifiques.
Avec mille arbres et trois cent mille mètres carrés d'espace public, il faut donc considérer la place du végétal, la place de l'environnement, la place de la nature. Le défi environnemental est posé. Et avec celles du bruit, du logement, 80 000 habitants et une grande mixité, celle de l'emploi, 50 000 emplois autour des boulevards. Cette mixité fonctionnelle nous montre un territoire complexe, traversé par des gens qui ne font que traverser, habité par vous, un territoire de destination pour les emplois. L'objectif est de concilier toutes ces pratiques

Pour finir, il y a de nombreux équipements, squares, hôpitaux, une vingtaine de parcs, des services. Nous y observons tous les attributs et toute la mixité de la ville. Ce diagnostic montre finalement la grande complexité de ce territoire et l'impossibilité d'avoir une réponse unique. Il faudra avoir des réponses cohérentes et adaptées à cette complexité.

Céline Rasselet, A-urba

A ce diagnostic technique, il manque aujourd'hui la partie sociologique avec des retours d'expérience. Nous avons donc décidé ensemble de bâtir une méthode, déjà éprouvée sur d'autres quartiers, qui croise quatre techniques de recueil de la parole des habitants, matériau principal pour aborder cet objet urbain.

1. **Une enquête en ligne** ouverte à tous les usagers occasionnels ou réguliers des boulevards, que vous soyez habitants, que vous ayez utilisé les boulevards un jour et puis plus jamais. L'objectif est de revenir sur votre expérience de ces lieux, sur ce que vous retenir des boulevards et des barrières.
<https://enqueteboulevard-exprimez-vous.fr/wix/p24085024.aspx.aspx?a=2>
2. **Une enquête téléphonique** à destination des habitants, des riverains des boulevards, pour mieux comprendre à cette échelle-là ce qui se passe pour vous au quotidien.
3. **Des groupes focus** avec des volontaires autour des thématiques les plus récurrentes recueillies via les deux enquêtes.
4. **Une série d'entretiens** auprès des élus, des institutionnels et aussi des associations de commerçants, de gens qui représentent des grandes institutions aussi qui sont autour des boulevards, par exemple le CHU, la cité administrative.

Après, avec l'ensemble de ces matériaux, on va bâtir la partie plus sociologique du diagnostic.

PREMIERS RETOURS DE LA CONSULTATION EN LIGNE & QUESTIONS

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

Merci beaucoup pour ces éléments, effectivement le diagnostic déjà technique, objectif et sur ce que sont les boulevards aujourd'hui et puis ce diagnostic d'usage auquel vous allez pouvoir participer.

Je vous propose d'ouvrir le débat sur ces thématiques qui sont celles des boulevards, celle des barrières. Depuis que la consultation en ligne a débuté, qu'il y a deux thématiques centrales qui émergent : celle de la mobilité et celle de la qualité du cadre de vie. Elles font émerger des visions et des attentes qui sont parfois antagonistes. Pour ouvrir les débats, voilà le témoignage que l'un d'entre vous vient de m'envoyer et qui me semble assez caractéristique de ces questions de mobilité :

Bonsoir mon inquiétude est que cela ne soit qu'une concertation avec les habitants des boulevards, ce que je suis, mon intérêt de bobo cadre supérieur vivant dans un environnement de plus en plus gentrifié, c'est que l'on sent que l'on sanctuarise les boulevards en un lieu de fantasmes du mieux-disant environnemental. Mais en réalité les boulevards appartiennent aussi aux usagers. Ces usagers ils sont souvent hors de Bordeaux, de plus en plus loin et ils y travaillent. Les boulevards sont aussi leurs lieux de déplacements pour aller travailler. Moi tous les matins je râle sur mon vélo en mettant 15 minutes, tout fier de ne pas polluer. Et ce lieu qu'on va bien conformer à nos envies, à nos convictions écologiques, c'est aussi l'endroit où ceux qui mettent plus d'une heure pour aller travailler circulent. Quelles solutions pour gérer les flux croissant de ceux qui ne peuvent plus habiter dans l'aire de déplacement urbain pratique, on va leur proposer les fameux parkings relais ? Les défis des boulevards c'est aussi ça, densifier réellement et radicalement les transports en commun.

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

Un témoignage qui peut peut-être lancer les débats, alors la parole est à vous sur ces questions mobilité, sur ces questions de partage des boulevards.

Un participant

Bonsoir à tous, une petite remarque : aujourd'hui je travaille le long du boulevard, j'habite donc sur une des barrières et j'utilise le boulevard tous les jours en voiture pour me rendre à mon travail. La problématique, c'est qu'il n'y a pas de bus avec une voie dédiée, ce qui fait que même si aujourd'hui on pouvait offrir une solution de transport en commun, le bus est coincé avec tous les autres véhicules. Et il me semble que l'une des solutions ou l'une des voies sur lesquelles il faudrait réfléchir, c'est de fluidifier ce boulevard par la densification du transport en commun, en lui dédiant des voies,

pour des questions environnementales et aussi pratiques. Aujourd'hui ce n'est pas le cas et je continue à prendre ma voiture parce que le bus ce n'est pas rapide finalement.

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

Est-ce que dans votre remarque on entend que la question des transports en commun doit être centrale dans les thématiques à réfléchir ?

Il me semble oui puisque cette voie c'est un axe de transport majeur ce qui est apparu dans l'intervention de la personne avant, pour ceux qui habitent à l'extérieur ou ceux qui habitent dans Bordeaux même, ou du moins très proches. Cet axe-là aujourd'hui, si on devait le donner effectivement à 100% aux piétons poserait énormément d'autres problèmes, et à la fois, il faut bien aussi qu'on diminue le transport d'un point de vue écologique. Moi qui habite pas loin d'une barrière je peux vous dire que quand je sors dans la rue, ça pue tout simplement ; donc ce serait mieux effectivement que le transport en commun ait une place prépondérante.

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

Merci monsieur pour cette contribution, d'autres suggestions ?

Un participant

Bonsoir, donc j'habite le centre et je ne connaissais pas les boulevards. On cherchait à trouver un espace agréable sur Bordeaux, peut-être avec un jardin ou autre, et un des vendeurs nous a proposé un bien sur les boulevards. Mais ma femme lui a dit : « surtout pas le boulevard ! » Mais le vendeur lui a répondu d'un air très sérieux : « Mais Madame, bientôt on va se mettre aux voitures électriques », l'air de dire c'est pour très bientôt. On voit bien dans l'histoire que les projets mettent beaucoup de temps à se réaliser. Bon c'est vrai qu'on est dans une ère écologique et on ne peut plus se permettre de dire qu'on va circuler dans des tunnels. Donc les boulevards doivent être un endroit que les citoyens peuvent traverser sans mettre leur vie en danger. Moi je prends mon vélo, je circule sur les boulevards et je suis très content, c'est très beau mais en même temps je fréquente tout le temps le danger. On sent que le boulevard ça devient comme une roulette russe, on part et on ne sait pas si on reviendra.

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

Il y aura cette question de la sécurité et plusieurs des sms qui sont arrivés vont dans ce sens, mais je profite de votre remarque, pour vous interroger sur la prospective. Ce que vous dites aussi c'est qu'il faut concevoir les boulevards à la fois à court terme et à très long terme. Donc comment on organise ça, est-ce qu'il va y avoir un travail de prospective qui va être fait là-dessus ?

Céline Rasselet, A-urba

Dans un premier temps, les questions qui ont été soulevées, les remarques qui ont été faites sont très importantes parce qu'elles « matchent » plutôt bien avec le questionnaire qui est en ligne et qui vous interroge justement à la fois sur comment vous traversez ces boulevards et comment vous les pratiquez. Donc par exemple si le transport en commun ne fonctionne pas bien, n'est pas assez rapide, alors on prend un autre mode de transport. Ça fait partie des questions qu'on pose. C'est vrai que dans cette enquête en ligne on ne s'intéresse pas qu'aux habitants, on s'intéresse aux usagers. Donc si vous êtes métropolitain ou même girondin vous pouvez répondre à l'enquête puisqu'elle est ouverte à tout le monde. Pour ce qui est de la prospective, c'est peut-être le temps d'après, là c'est le temps de la concertation. Nous, à travers l'enquête sociologique, nous allons surtout recueillir des expériences d'aujourd'hui et les aspirations. C'est au travail collectif de concertation de nourrir cette question de la prospective.

Un participant

Bonsoir à tous, d'abord je vous remercie de nous donner la parole et de faire participer les citoyens à ce beau projet très intéressant. Je pense qu'il y a beaucoup de choses à faire, mais moi je m'interroge : n'y a-t-il pas une question préalable à se poser avant de lancer tous ces travaux. La question c'est, est-ce qu'il est possible de diminuer la place de la voiture sur les boulevards ? A mon avis c'est la question de base à régler, parce que si ce n'est pas possible, on ne pourra rien faire.

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

Vous voulez dire, est-ce que techniquement on peut avant de rêver c'est ça ?

Non ce n'est pas une question technique, c'est une question de flux. Si demain avec notre projet on enlève une voie pour les voitures, bon pourquoi pas, mais vous allez déclencher des embouteillages tout autour des boulevards, parce que les gens n'ont pas d'autre choix souvent que de prendre la voiture et de filer sur les boulevards. Voilà, donc le projet va être peut-être très beau mais si vous diminuez la place de la voiture, j'ai peur qu'il y ait des centaines de milliers d'automobilistes de la métropole qui seront très mécontents et ça pourrait déclencher des manifestations.

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

Vous mettez le doigt sur des positionnements, en tout cas des interrogations : est-ce que sur ce projet ça va être la voiture contre la qualité de vie ? Il y a plusieurs personnes dans la salle qui envoient des textos dans ce sens en penchant plus d'un côté ou de l'autre ; d'ailleurs je vous en prie, j'ai vu plusieurs personnes souhaitant réagir.

Un participant

La question la plus simple c'est de savoir à quelle échéance on souhaite faire ces travaux ou mettre en place ce projet. Si c'est dans 50 ou 60 ans, il n'est même plus question de parler de véhicules, de voitures, on se déplacera autrement. Aujourd'hui on parle plus ou moins dans le vide. Ce qu'on aimerait tous c'est moins de voitures, plus de transports en commun. Il faut nous donner cette échéance de réalisation de ce projet. Parler de tout ce qu'on veut, de ce que chacun veut... Malheureusement tout ce qu'on veut, ce n'est pas forcément ce que chacun veut, donc là on va avoir du mal dans cette concertation à trouver des points en commun. Et peut-être les élus nous dirons : voilà on ne peut pas prendre vos questions en compte, elles sont trop diffuses, elles sont trop éparpillées, il n'y a pas un sens général à ce que vous voulez.

Ça c'est la première chose et la deuxième dont je voudrais parler, c'est très gentil de nous donner la parole, est-ce que c'est le fait du hasard ou quoi, mais c'est quand même un abandon des politiques publiques de se rendre compte aujourd'hui que les boulevards, qui sont pourtant un axe urbain, sont devenus une véritable autoroute. Ce n'est quand même pas normal. Aujourd'hui, la politique publique de transport a été faite avec des sociétés de bus qui sont incapables de transporter ! Moi j'habite la barrière de Bègles, il m'est arrivé plusieurs fois d'aller à Chaban-Delmas et de rentrer plus vite à pied qu'en bus. Les soirs de match il est impossible de circuler. Tout est fait pour que chacun se déplace de manière individuelle et on en arrive à cette autoroute à la place des boulevards.

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

Merci Monsieur et vous mettez l'accent sur deux sujets qu'on a déjà abordés : le temps long et les transports en commun.

Une participante

Moi c'est juste pour une expérience. Je suis automobiliste, piéton, et en même temps je prends les transports en commun. Selon le moment de la vie, on ne peut pas choisir pour aller au boulot, d'aller seulement à pied ou en transport en commun. Il y a des moments où les gens ont des horaires qui ne sont pas adaptés. Ce midi en parlant avec des collègues, je leur ai dit que je venais à cette réunion. Elles, c'étaient quatre cas totalement différents. Certaines habitent hors de notre axe et ont des difficultés pour venir au travail, ils prennent les boulevards parce que les transports en commun ne sont pas adaptés pour eux ; certaines n'ont pas de train pour venir au travail ; certaines prennent quand même les transports en commun avec les problèmes de pannes qui, au niveau du tram, deviennent catastrophiques, etc. Toutes ces expériences montrent que ce n'est pas que nous riverains qui pouvons parler des boulevards.

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

Il faut effectivement intégrer la mobilité au sens large.

Une participante

Avant de quitter cette assemblée, je voudrais recentrer un peu la discussion sur la vie à Bordeaux en tenant compte du problème des barrières. J'habite tout près du cimetière de la Chartreuse depuis de très nombreuses années et j'ai vu disparaître les commerces dans ce carrefour qui s'appelle la

barrière d'Arès, en revanche on vend dans deux lieux différents de l'essence, ça favorise les gens qui circulent en voiture. Vous avez aussi une société de location de camions pour déménager qui occupe tout l'espace sur les boulevards. D'autre part, étant donné que je ne suis pas d'une première jeunesse et que je suis en retraite, je vais voir mes amis bien entendu. J'ai la chance d'avoir une voiture, un garage et un appartement donc sur ce plan-là je ne me plains pas mais en revanche, quand il y a des matchs au stade Chaban-Delmas, il n'y a plus de trottoirs... Quand vous parlez de mobilité, vous parlez de mobilité douce. A plus de 80 ans on ne fait pas trop de vélo ni de trottinettes en ville parce qu'on ne veut pas mourir tout de suite, donc je voudrais pour les piétons que nous sommes encore, du respect, de la place sur les trottoirs et des commerces pour pouvoir manger. Pour le reste, je m'en fous... [Applaudissements]

Un participant

Bonsoir. Moi je voudrais donner mon sentiment, surtout après ce qu'on a entendu. Je ne vois pas comment on peut sortir de cette contradiction fondamentale : si on veut un espace de vie sur les boulevards, il faut de larges trottoirs. D'autre part comme les boulevards sont un axe fondamental, qu'ils sont étroits, on ne pourra pas avoir la même chose que sur les quais ou sur les ramblas de Barcelone vus tout à l'heure. Donc il va falloir faire un choix. Alors on a parlé d'une seule file, effectivement je ne vois pas comment on pourrait faire autrement si on veut faire un axe de vie. Mais d'une manière générale ce ne sera pas satisfaisant, donc je pense que pour qu'on règle ce problème, on ne peut pas le faire en dehors d'une étude de mobilité globale dans la Métropole.

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

Merci pour cette contribution, et on a bien compris qu'il y avait effectivement un travail en cours sur ces questions-là.

Un participant

Je voulais donner un accord total avec ce que disait la personne précédente. Si on veut penser les boulevards, on ne peut réfléchir qu'en termes de mobilité à l'échelle de la Métropole, sinon ce sera forcément un échec puisque l'espace est contraint. On peut quand même signaler qu'il y a 25 mètres de largeur minimum de façade à façade, donc en fait ça peut permettre un large trottoir de type promenade arborée, à condition de garder par exemple une double voie pour des transports en commun et une double file pour les automobiles. Mais il faut vraiment penser en termes de mobilité générale. Une association comme l'association Vélocité a proposé un plan là-dessus, vous pouvez le consulter sur internet actuellement. J'invite les gens à le consulter et à repenser ça dans le cadre d'une mobilité globale : piétons, vélos, automobiles et transports en commun. En réfléchissant à cette largeur qui est de 25 m où actuellement les voitures occupent 80% de l'espace. Il suffirait peut-être de ramener cette occupation à 50% mais dans le cadre d'un projet de mobilité globale à l'échelle de la Métropole.

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

Vous dites monsieur : c'est possible, et c'est une question de priorité sur cet espace ?

Et de penser à l'échelle de la Métropole les déplacements, sinon on ne peut pas s'en sortir en pensant qu'à l'échelle des boulevards. [Applaudissements]

Christophe Beurois, Médiation & Environnement

Il y a aussi des contributions écrites. On en a reçu beaucoup et elles correspondent plus ou moins à ce qu'on entend là, à part certaines qui interrogent le résultat de la concertation, sur qui va être dans le comité de concertation. A cela je réponds très vite en disant à tous ceux qui souhaitent venir qu'ils sont les bienvenus, il n'y a pas de sélection. Tout le reste porte beaucoup sur la question des mobilités et cette tension entre voitures et circulations douces. On en revient à ce qu'on disait tout à l'heure, quasiment aux propos liminaires, ça dépend et ça a été rappelé, à quelle échelle de temps on se place. Effectivement aujourd'hui, si on s'arrête à ce qu'on vit les uns les autres tous les jours, cette tension-là c'est notre quotidien, on a donc du mal à la dépasser. Si on essaie de regarder la situation trente ans en arrière, donc pas du tout dans la même configuration qu'aujourd'hui, ça veut dire qu'en trente ans on a fait un mouvement que beaucoup considèrent comme négatif mais on a énormément bougé sur les boulevards. La question aujourd'hui c'est d'essayer de réfléchir à où on pourrait être dans 30 ans, et quel est le chemin à parcourir pour y aller. Ça va être un sujet assez massif dans ce

qu'on a à faire, dans ce qu'on a à investiguer dans les ateliers de proximité et plus tard dans les ateliers d'approfondissement. Parce que pour reprendre ce que vous exprimiez tout à l'heure c'est-à-dire votre doute sur la manière de sortir d'une tension comme ça. Comment arriver à arbitrer sur des situations aussi tendues et contradictoires a priori ? Ça passe par la discussion et la hiérarchisation de ce qui est important pour vous.

Un participant

Très rapidement, juste un point. Moi je suis un usager, c'est moi qui ait envoyé le sms que vous avez lu ; j'en suis pas forcément très fier mais juste un point en tant qu'usager vélo. J'ai grandi dans ce quartier et passé 20 ans ici, j'ai fait mes études et je suis parti. J'ai vécu à Lyon, à Toulouse et à Paris pendant 20 ans et bien ce n'est pas mieux ailleurs. Ça c'est le premier point, les Bordelais n'ont absolument pas à avoir honte de leur ville bien au contraire.

Quelques points seulement : c'est le lieu qui définit l'usage. Moi je suis cycliste tous les matins et tous les matins je croise des véhicules avec une personne dedans, voilà c'est ça la réalité du déplacement à Bordeaux. C'est qu'on a un vrai problème fonctionnel, on n'a pas la solution pour les gens. J'espérais voir des élus de Tresses, du Bassin d'Arcachon, mais très honnêtement il y a des gens qui travaillent ici qui sont des usagers de la voiture sur le boulevard et qui sont tout seuls dedans. En tant que cycliste, quand je roule à l'intérieur des boulevards, je suis relativement protégé par les usages, la limitation à 30 est une action qui est très bénéfique et on peut remercier l'ensemble des élus pour avoir pris ce genre de décision pour les vélos, peut-être à l'encontre des automobilistes je ne sais pas. Moi, je suis les deux mais quand je suis sur un vélo tout va bien mais ce qui est certain c'est que dès que j'ai passé les boulevards, j'ai habité à Talence avant d'habiter en bordure de boulevard avec le trottoir à Bordeaux, dès que je passe les boulevards, alors là j'ai des pistes cyclables défoncées, c'est vrai à Villenave d'Ornon, c'est vrai à Bègles, je regarde le maire de Talence qui ne peut pas répondre tout seul à ce genre d'obligation mais les automobilistes eux-mêmes se disent que mais finalement le vélo n'est plus à protéger dès qu'on est sorti de la zone interne des boulevards. A l'extérieur, on empiète sur l'espace de l'automobiliste tout seul qui doit vite rentrer chez lui ou qui en vient très vite. [Applaudissements]

Une participante

Puisqu'on a bien compris qu'un des problèmes c'était la largeur des boulevards avec ses 25 mètres et l'arbitrage entre piétons vélos et voitures ; est ce que toutes les questions sont au débat ? Est-ce qu'il y a assez de place en surface ? Est-ce qu'on peut aller chercher de la place en souterrain et la question d'un métro sous les boulevards, est-elle dans le débat ou pas ? Est-ce que c'est trop cher et là on rejoint la question du budget de ce projet ?

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

En fait derrière votre question madame, vous demandez si on peut se poser toutes les questions, si tout est absolument ouvert ou si on travaille dans un champ contraint ?

Oui voilà parce qu'on ne réfléchit qu'aux bus, enfin j'ai l'impression que c'est comme si on partait du principe qu'il fallait faire des voies de bus, mais peut-on faire autre chose comme transport en commun qu'un bus, est-ce qu'on peut faire un métro ?

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

Alors est-ce que c'est ouvert ?

Patrick Bobet, Président de Bordeaux Métropole

Oui bien sûr c'est tout ouvert. On a relancé une étude récemment et on a eu la réponse : le métro c'est possible, c'est faisable. Est-ce que c'est pertinent ? Oui c'est pertinent, ça rendrait un immense service. Est-ce que c'est cher ? Oui malheureusement c'est très cher. Voilà pour faire très court, mais ça reste ouvert bien évidemment, mais je ferai une petite synthèse tout à fait à la fin, je vous dirai ce que je pense de tout ça.

Une participante

Bonsoir, moi j'habite sur les boulevards depuis très très longtemps et aujourd'hui il y a un constat qui est flagrant, c'est que toutes les applications de guidage comme Waze qui informent des bouchons,

ramènent systématiquement, lorsque la rocade est bouchée, la circulation sur les boulevards. C'est un vrai problème parce que ça ramène sur les boulevards des gens qui n'ont rien à y faire.

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

Donc c'est vraiment un problème de mobilité un sens large. Merci beaucoup pour cette mise en contexte.

Un participant :

Bonsoir à tous, je suis résident de Talence près de la barrière Saint-Genès et j'ai vécu plusieurs années en face du stade Chaban-Delmas à Bordeaux. Je suis usager des boulevards en tant que piéton, preneur de bus, automobiliste et surtout cycliste. Moi je pense qu'on est dans le cadre d'un projet insoluble, [Applaudissements] que ce soit à court terme et encore plus à long terme et on nous l'a suffisamment rappelé ce soir : il faut qu'on se projette dans 30 ou 40 ans, donc en 2050, 2060. Pourquoi à court terme c'est insoluble ? Parce que si on réduit la place de la voiture, ce qu'à titre personnel je souhaite, on va embêter les gens qui viennent travailler dans la métropole, là où se trouve l'essentiel de l'activité économique en Gironde. Je pense aux personnes qui n'habitent pas la métropole bordelaise. Souvenez-vous, il y a quasiment un an aujourd'hui, les gilets jaunes nous l'ont rappelé.

Maintenant à moyen terme, long terme, 2050, 2060, on va vraiment commencer à ressentir les conséquences du réchauffement climatique. Une des conséquences du réchauffement climatique ce sera la montée du niveau des eaux, notamment de la Garonne. Une étude parue le mois dernier a montré que quels que soient les scénarios, du plus optimiste au plus pessimiste, il y aura de plus en plus d'inondations dues au débordement de la Garonne, inondations qui pourraient aller jusqu'à la Manufacture Atlantique, ça c'est au sud ; au nord jusqu'au quartier du Grand Parc. Aujourd'hui, on a de grosses inondations à peu près tous les dix ans avec le niveau de la Garonne actuel. Dans 30 ans, 40 ans, la Garonne sera un mètre plus haut à peu près et les grosses inondations auront lieu non pas tous les dix ans mais de façon beaucoup plus régulière...

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

Ce que vous dites, c'est qu'il faut intégrer ça aujourd'hui ?

Oui, ça veut dire qu'il faut intégrer ça aujourd'hui. J'ai un gros doute sur la faisabilité d'un boulevard rive droite, parce que la rive droite sera beaucoup impactée et il faudra tenir compte de ces inondations récurrentes, beaucoup plus qu'aujourd'hui.

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

Merci beaucoup, les changements climatiques effectivement à intégrer.

Un participant

Bonsoir, je ne suis pas élu politique, je suis élu économique donc je peux parler ce soir. J'avais compris que cette consultation était sur les boulevards et aussi sur les barrières et je voulais poser une question concernant les barrières. Les barrières quand on reprend l'histoire de Bordeaux, c'étaient des villages qui avaient une identité et qui représentaient un lien. C'est une question que je pose aux élus : est-ce que ce projet permettrait de recréer des sortes de villages au niveau des barrières et que ces villages puissent permettre de faire de l'immobilier accessible aux gens de la métropole. Parce que le flux dont tout le monde a parlé tout à l'heure, le flux routier, il vient essentiellement de gens qui n'ont pas pu se loger à Bordeaux et qui sont obligés de venir en voiture. Donc est-ce que ça permettrait de faire de l'immobilier à bas coût ?

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

Je vais compléter, plusieurs textos sont arrivés autour de l'impact de l'aménagement des boulevards sur l'immobilier, sur le coût du logement.

Nicolas Florian, Maire de Bordeaux

On voit bien que les sujets de mobilité sont essentiels. Moi je crois quand même au volontarisme et je suis persuadé qu'on trouvera les voies, les moyens de faire cohabiter un piéton, une trottinette, un cycliste, un automobiliste et du transport en commun, avec une largeur façade à façade de 25 mètres, je pense qu'on doit pouvoir y arriver. Par ailleurs, on n'est peut-être pas obligés de faire quelque

chose de monolithique sur les 12 km et suivant les secteurs ne pas avoir tout à fait la même configuration d'aménagement. Ce qui m'amène à parler des barrières et dans l'esprit, dans le nôtre, en tout cas dans le mien, c'est d'intégrer dans la réflexion autour des boulevards et des barrières, une bande qui va de 200 à 300 mètres, intra et extra boulevard. Ça a été signalé très justement tout à l'heure, moi j'habite sur barrière d'Ornano, l'idée c'est qu'on puisse travailler à une réflexion qui aille de l'hôpital à Gaviniès, que cette identité dont vous parlez, elle soit à l'ordre du jour et que par ailleurs on puisse aussi donner une vocation aux barrières et là aussi que ce ne soit pas monolithique.

S'agissant du logement et de l'habitat, l'idée que l'on avait en tête avec le président de l'agglomération, c'est qu'on puisse fixer à un moment ou un autre un sursis à statuer sur l'ensemble de ce périmètre, d'avoir une vraie vision d'aménagement urbain. Quand on parle de sursis à statuer, c'est de bloquer maintenant toutes les spéculations qui pourrait venir de la part d'aménageurs ou promoteurs qui se diraient : ça y est, ils vont réaménager les boulevards du coup on en profite pour faire de la réserve foncière et à terme faire des programmes. Donc faire un sursis à statuer qui bloque les choses et y intègre toutes ces questions de logements abordables avec des prix de sortie accessibles et d'avoir une vraie mixité entre de l'activité : de l'activité professionnelle, du commerce, des équipements publics et du logement. Bien évidemment c'est dans la réflexion.

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

Merci beaucoup de remettre effectivement dans ce contexte très large toutes ces problématiques. Les Garants ?

Paola Orozco-Souël, garante

Juste parce qu'effectivement il y a certaines personnes qui partent, donc j'aimerais faire un petit rappel sur le fait qu'il y aura un compte-rendu, à la fois de cette réunion mais aussi de toutes les rencontres qui vont avoir lieu dans le cadre de cette concertation.

Ensuite, est-ce qu'il est possible également, puisqu'il y a des études, des rapports qui sont aujourd'hui proposés à l'élargissement dans cette réflexion, qu'ils puissent être mis en ligne sur le site de la concertation également ?

Et de trois, est-ce qu'il sera possible aussi de faire un petit état des lieux de la participation parce qu'il y a les questions qui sont posées par le public et qu'on peut entendre, mais il y a toutes celles qu'on ne connaît pas et même si l'exercice est difficile, d'avoir une idée en gros de ce qu'a été cette participation sur la soirée.

Anne Chevrel, Médiation & Environnement

Avant de partir, ce que je vous propose maintenant, on a un peu débordé, c'est de conclure la soirée, sur une frustration que j'imagine.

Donc je vais conclure cette soirée en vous invitant à participer à la suite de la démarche, aux visites, aux ateliers thématiques qui vont commencer le mois prochain. Donc n'hésitez pas à aller sur le site, à vous inscrire, à suivre les visites à suivre les ateliers et contribuer sur la plate-forme. Sur cette plateforme comme le disaient les garants, vous allez trouver les comptes-rendus de cette soirée, l'ensemble des contributions qui ont été les vôtres. Les contributions écrites, les contributions sms seront versées à la fois au dossier des garants et au dossier de la Métropole pour alimenter la réflexion. Sur le site vous trouverez aussi l'ensemble des études, notamment les études en cours de l'A-urba, pour que vous puissiez vous renseigner.

Patrick Bobet, Président de Bordeaux Métropole

Une petite musique que l'on entend depuis deux ans et demi qui dit « en même temps ». C'est un effet de mode peut-être, on dit beaucoup « en même temps ». Ce soir, en vous écoutant toutes et tous, j'ai l'impression qu'on est bien dans ce « en même temps ». Il faut qu'on puisse défendre la vie villageoise des barrières, c'était là une chose importante pour nous, j'entends par là l'attractivité, le vivre-ensemble, le commerce, l'action économique, la culture, c'est ça le vivre-ensemble mais donc « en même temps », on trouve le moyen de retrouver une fluidité, une mobilité douce, apaisée, partagée surtout en termes de mobilité à pied, à bicyclette, en transport en commun ou en voiture c'est pas interdit, pas tout à fait interdit encore, espérons. Donc voilà c'est sur ce « en même temps » qu'il faudra que l'on mette tout cela, tous ensemble en musique. Je crois que c'est quand même possible, on compte sur vous toutes et tous pour donner des idées. Nous avons des idées vous le pensez bien, mais on veut aussi échanger longuement pour trouver la meilleure manière de régler tout ça.



Je voudrais surtout avant de vous laisser partir, vous remercier chaleureusement au nom de tous les élus ici devant moi, pour votre participation, aussi bien le bureau qui nous accompagnait, les garants, l'A-urba bien sûr et nos services qui ont aussi fait part de leur expérience et de leurs propositions.

Merci toutes et tous, ce n'est qu'un début, je sais qu'on trouvera des solutions mais encore une fois il faut trouver le « en même temps » ceci et cela...

Merci à toutes et tous. [Applaudissements]

ANNEXES

Contributions collectées sur papier et par sms

SMS

QUESTIONS RELATIVES A LA THEMATIQUE DES BOULEVARDS

Peux t'on imaginer de créer des nouveaux "villages" au droit de chaque barrière en associant commerces, animations, associatives, jardins, etc. ?

On peut concevoir les boulevards avec tout moyen de déplacement alternatif. Mais sans solution de contournement de Bordeaux ce ne peut être que la pagaille. Actuellement toutes les solutions pour supprimer en nombre la voiture sont des échecs.

D'abord en tant que cycliste, je suis très contente des orientations qui se dessinent. Mais j'ai une question : comment pensez-vous pouvoir prévenir le report de la circulation actuellement sur les boulevards sur les rues adjacentes ? Nous constatons déjà que les algorithmes de circulation conduisent de nombreux automobilistes à prendre les rues résidentielles adjacentes pour éviter les boulevards lorsqu'ils sont embouteillés. Merci !

Bonsoir, mon inquiétude est que cela ne soit qu'une concertation avec les habitants des boulevards (ce que je suis). Mon intérêt, de bobo cadre supérieur vivant dans un environnement de plus en plus gentrifié, c'est que l'on sanctuarise les boulevards en un lieu de fantasme du mieux disant environnemental. Mais en réalité, les boulevards appartiennent aussi aux usagers. Ces usagers ils sont souvent hors de Bordeaux, de plus en plus loin et ils y travaillent. Les boulevards sont aussi leur lieu de déplacement pour aller travailler. Moi tous les matins je râle sur mon vélo en mettant 15 minutes, tout fier de ne pas polluer. Et ce lieu qu'on va bien conformer à nos envies, à nos convictions écologiques c'est aussi l'endroit où ceux qui mettent plus d'une heure pour aller travailler. Quelle solution pour gérer les flux croissants de ce qui ne peuvent plus habiter dans l'aire de déplacement urbain pratique ? On va leur proposer les fameux parkings relais ? Le défi des boulevards c'est aussi cela. Densifier réellement et radicalement les transports en commun. Merci Loïc C. J'ai grandi à Nansouty. Je reviens dans ce quartier que j'aime tant et que je reconnais de moins en moins en termes de représentation de toutes les composantes de notre société.

Bonsoir, l'air du boulevard est démodé, nous envisageons pour une vocation dans le futur. Il faut imaginer le mode de vie et les besoins de nos citoyens et surtout de leurs descendants. On a besoin de faire un saut double, en arrière dans le paradis de la nature et en avant dans la technologie qui évolue à la rencontre de ce paradis perdu. Merci, un conseiller conscient des enjeux du développement.

L'aménagement des boulevards suppose de résoudre le sujet de la mobilité avec une vision d'avenir pour Bordeaux Métropole. Le journal Sud-Ouest s'est fait l'écho d'un projet de métro. Insupportable financièrement concluait l'article. Comment peut-on imaginer une grande métropole sans métro ? Qu'en pensent nos élus que je remercie d'organiser cette concertation citoyenne ?

Pourquoi avoir éliminé le métro suite à une étude que je trouve partielle et partielle ?

Savez-vous quel impact aura ce projet sur l'immobilier ? L'inflation ne sera-t-elle pas trop élevée ? Aura-t-on des subventions pour nettoyer les façades en pierre ?

Transféré à partir de Françoise GP : Proposer un parking en silo côté cité administrative et à la place de l'ancien garage outremer près de Tivoli

La place du vélo doit être importante mais les boulevards souffrent également d'un problème de stationnement avec peu de places de parking par rapport aux riverains des différentes communes. L'espace public doit être partagé. Toutes les mobilités seront-elles prises en compte ?

Bonjour, prévoyez-vous d'intégrer un bureau d'étude expert sur les mobilités pour s'assurer que les modifications ne viennent pas plomber le trafic bordelais ?

Bonsoir, les boulevards Daney et Brandenbourg n'apparaissent pas sur les cartes de l'A-Urba. Pouvez-vous nous confirmer le périmètre du projet ? Merci.

Quels sont les nouveaux de pollution air, bruit actuel et quels sont les objectif que l'on peut se donner ?

Bonsoir, M. Florian a évoqué l'identité de certaines barrières (Médoc, St-Médard, St-Genès...). Qu'en est-il des (futures?) identités des barrières St-Augustin et Arès, espaces qui semblent assez oubliés (quelle évolution sur le chantier des zones d'entrepôt dont la réflexion depuis les années 2000 par exemple ?), quasi fantômes ? Merci, A.G.

Pour se projeter à moyen terme, les boulevards s'arrêtent aux 2 ponts, pourquoi ? En termes de circulation il manque la rive droite ??

Ne peut-on imaginer le projet boulevard en partant sur un objectif d'en faire un grand et long parc qui croise la Garonne à ses extrémités. Un long espace vert au sein duquel on insère des modes de déplacement. Une grande et longue coulée verte à l'image du ruban d'eau qu'est le fleuve Garonne

Comment envisager de relier les lignes de tram via la couronne des boulevards ?

Quand aura lieu l'atelier concernant la partie des boulevards compris entre la barrière Judaïque et la barrière d'Ornano ? Je voudrais participer à cet atelier. Actuellement cette portion de boulevard ne favorise pas la vie des riverains : trottoirs en très mauvais état le long du cimetière, 2 garages vendant de l'essence, grand garage des bus entreprise de déménagement qui occupe les trottoirs stade Chaban sans garage... Les voitures se garent sur les trottoirs pendant les matchs !! Pas de commerces alimentaires, pas de poste, pas de banque !! A Bordeaux, il faudrait que les bordelais même âgés puissent vivre !!

Mobilité et cadre de vie sont antagonistes ? Il me semble qu'au contraire elles sont très compatibles, si l'on accepte de faire de la place (et d'investir) aux modes les plus efficaces: Transports en commun et vélos (et nouvelles mobilités ?). 1 voiture = 1,5 tonnes, 12 m carrés, utilisés à 20% et 5% du temps.

Y a t il des mesures de qualités de l'air le long des boulevards ?

On parle de ce qui se voit mais pas de ce qui ne se voit pas : quel projet pour la qualité de l'air ? Pour la qualité sonore ? Pour la sécurité ? Il faut réguler et contrôler de manière plus efficace la vitesse des véhicules, leur pollution et leur bruit, notamment des motos.

Les garants de la concertation ont évoqué une des issues possibles de la consultation : remettre à zéro certains projets, cette concertation n'est-elle pas l'occasion de parler à nouveau et de manière sérieuse de métro ensemble ?

Bonsoir, la mobilité répond au besoin usager - le cadre de vie à celui des habitants.

Bonsoir, je suis riverain boulevard Roosevelt. Je m'interroge beaucoup sur le devenir du stationnement dans ce projet. Je n'ai jamais compris pour quelles raisons le stationnement payant n'est pas étendu aux boulevards. Cette situation peut produire un sentiment d'injustice pour ceux qui payent pour se garer dans les petites rues adjacentes. J'aime à dire que les boulevards sont la seule zone de Bordeaux qui n'a pas évolué depuis 30 ans... Même la place Gambetta au centre a fini par avoir son lifting...

Personne ne parle d'une option d'une circulation des véhicules dans un tunnel et les lieux de vie au-dessus ? Est-ce techniquement envisageable ? Si oui se posera la question du coût....

Ne peut-on pas concilier cadre de vie et mobilité en parlant non pas du déplacement ou du mode mais de la façon dont il est possible de s'y arrêter ? Les boulevards ne devraient-ils pas être l'espace à partir duquel on peut prendre un bus ou un vélo ? En somme, non pas un pôle d'échange mais un linéaire d'échange où le stationnement serait enterré.

Bonsoir. Il y a quinze ans la place Pey-Berland ressemblait à la concorde à l'heure de pointe et pourtant beaucoup disaient que cela allait tuer le commerce et le travail. C'est pourtant une réussite incontestable. Pourquoi les boulevards ne pourraient pas subir le même changement. Il faut changer de paradigme. Merci

Si le métro c'est cher quel serait le coup des pistes cyclables enterrées ? Avantage sécurité et mise à l'abri des aléas climatiques.

Je n'arrête pas d'attendre parler de bus, tram, voiture, vélo mais demain seront-ils encore d'actualité ?

Les mêmes questions de mobilités se posaient dans Bordeaux centre avant que ça devienne piéton. Aujourd'hui tout le monde en est content. Par ailleurs, il faut initier une démarche pour créer un changement d'habitude de vie et d'usage de la voiture.

Pour répondre au monsieur qui parle. Comme disaient les Shadocks : s'il n'y a pas de solution c'est qu'il n'y a pas de problème ! On DOIT sortir du cadre pour réfléchir aux solutions.

Bonsoir, si la circulation est nécessaire sur les boulevards (hôpital, stade, cimetière, gare, travaux dans la ville, artisans, ambulances...), il faut faire différemment des quais qui sont toujours aussi encombrés. À côté d'un lieu de promenade. Qualité de vie?

Il y a quelques années, rendre Bordeaux centre piéton faisait hurler ! Désormais c'est principalement ce qui fait la qualité de vie de Bordeaux ! Les boulevards ont un patrimoine architectural exceptionnel qu'on ne saura apprécier qu'en favorisant les transports en commun et les mobilités douces avec une réintroduction du vert. Il faut penser sur 30 ans et tendre vers une réduction drastique voire une disparition de la voiture, car oui, les boulevards puent et sont dangereux principalement à cause de la voiture.

Les boulevards font-ils partie du périmètre UNESCO et celui-ci impose-t-il des contraintes sur les solutions envisageables ?

Il a été mentionné le souci de la largeur de 25m des boulevards ce soir. Il me semble intéressant d'inclure dans la réflexion la possibilité d'une utilisation souterraine des voies (transports en commun, passage des voitures, stationnement). Supprimer le stationnement sur les boulevards en le mettant en souterrain pourrait faire gagner de la place pour les mobilités douces sur les boulevards et résoudre les problèmes de stationnement de beaucoup de riverains.

QUESTIONS RELATIVES A LA METHODE DE CONCERTATION

Quand sont les dates des ateliers de proximité ?

Comment envisagez-vous de consulter les usagers importants que sont les adolescents ? Des concertations en collèges ou lycées sont-elles envisagées ? Dans la salle, la moyenne d'âge avoisine les 50 ans qui utilise peu les nouveaux modes de déplacement...

Comment sera financé ce grand projet ?

Les recommandations du comité de concertation seront-elles cadrées par un bureau d'études spécialisé ? Quel sera le poids de ces recommandations dans les décisions prises ?

Il faut prévoir un écran beaucoup plus grand... on ne peut pas lire !!!

Bonsoir, y a-t-il une concertation publique sur le projet de métro ?

Les enquêtes d'utilités publiques reste souvent non suivies Quelle sera le poids de la concertation ?

Quid de la pérennité du projet avec les élections à venir ?

Concertation et idées émergentes ne ressembleront-elles pas aux cahiers de doléances de Macron ?
A savoir aucun retour vers les citoyens et un pouvoir qui décide finalement tout seul ?

La moyenne d'âge des habitants des boulevards étant majoritairement de 60 ans et +, si le projet se construit d'ici 15ans, aura-t-on des idées et des aménagements réellement adaptés aux nouvelles générations ? Le projet sera-t-il évolutif ? Certains projets peuvent devenir obsolètes.

Quelle est la date prévisionnelle de la fin du projet ? Des concours d'urbanistes d'architectes et de paysagistes seront-ils réalisés ? Sur combien de temps les chantiers dureront ?

Qui peut participer à la concertation ? Les habitants des communes "riveraines" des boulevards ou plus largement tout habitant de la métropole ? Ou même tout "utilisateur " occasionnel des boulevards habitant ailleurs ? Bref : qui est légitime à donner un avis ? Sophie B. (habitant Bordeaux)

On ne lit pas bien sur votre tableau. Redire les adresses mail.
C'est bon j'ai vu sur le flyer le lien internet...

Le diaporama peut-il être mis en ligne ? Quel est le lien internet pour participer aux visites et à l'enquête?

PAPIER

QUESTIONS RELATIVES A LA THEMATIQUE DES BOULEVARDS

Le projet se limite-t-il à l'aménagement urbain ou englobe-t-il les services publics locaux indispensables de la vie locale : école (création par exemple à la barrière de Toulouse), piscine (déficit actuel), bibliothèques, crèches, équipements culturels... C'est un besoin criant des boulevards.
Particulier – Bordeaux, barrière de Toulouse

Quels sont les objectifs fondamentaux du projet (social, écologique) ?
Bordeaux

Est-il envisageable comme sur les boulevards sud : 1 seule voie voiture dans chaque sens ?

Est-il envisageable des radars de vitesse et de bruit pour modérer les ardeurs de certains ?

Certaines barrières ne sont que des lieux de passage, pas de commerce, pas de banque, pas de poste. Trottoirs boulevard Antoine Gauthier en très mauvais état, difficile d'aller à pied depuis barrières d'Arès à barrière d'Ornano ou à Saint-Bruno (tram A).
Denise T. – Particulier – Bordeaux

Vélo-cité propose un réaménagement global qui prévoit un espace à vivre « parc-circulaire » sur tout le tour rives droite et gauche. Cet espace à vivre est arboré, pour piétons et aussi avec une piste cyclable bidirectionnelle. Il y a la largeur 25m minimum. Le commerce de proximité sera favorisé aux barrières. Qu'en pensent les élus ?
Jean-François P. – Association Vélo-cité – Bordeaux

Comment sera assurée la sécurité (délinquance, prostitution) ?
Les parkings : comment garera-t-on son véhicule ?
Sinon, l'idée est super.
Particulier – Talence

Quel projet de circulation (nombre de véhicules/jour, vitesse, passage piétons protégés, pistes cyclables protégées) ?

Mesure d'impact sur la santé (qualité de l'air et bruit, qualité environnementale : arbres, fleurs...) ?
Suzanne et Alain M. – Particuliers – Bordeaux

Est-il prévu des stationnements de courte durée (avec disque bleu) aux barrières pour faire ses courses ?

La restructuration des boulevards est une chance unique de mettre en place un réseau express vélo (REV). Ne répétons pas les erreurs de la rue Lucien Faure !
Sébastien L. – Talence

Pouvez-vous mettre des panneaux signalétiques bien visibles (style art nouveau, art déco) lumineux la nuit à chaque barrière ?

Claude G. – Particulier – Bordeaux

Qualité de vie autour des boulevards : 3 points noirs à améliorer impérativement : qualité de l'air, nuisance lumineuse, nuisances sonores.

Bordeaux

On en est où de la construction du pont Simone Veil pour terminer les boulevards par la rive droite ?
Particulier – Bègles

La situation tendue entre automobilistes et non automobilistes peut-être traitée dès maintenant. Transports en commun en site propre et transports en commun gratuits, cela incite vraiment à laisser sa voiture.

Ghyslaine R. – Comité de quartier Marcel Sembat – Bègles

Il est impératif et urgent de réduire le trafic sur les boulevards (bruit et pollution) avant de songer à faire des travaux qui vont durer des années (cf. le tram), coûter très chers (nos impôts locaux sont déjà les plus chers de France, étant donnée la question écologique.

Particulier – Bordeaux

Est-il prévu un tram/bus circulaire sur les boulevards en site propre du pont Simone Veil (prévu pour) jusqu'à Ravezies, qui croise 4 trams ? Et une seule voie voiture de chaque côté ? Comme dans le Pays Basque, futur boulevard du BAB.

Est-il prévu une voie rapide vélo en site propre sur les boulevards ? Une green line = voie verte ?

Mieux répartir l'espace entre voiture / vélo / piéton / bus. Le ratio donné à la voiture est à diminuer de moitié avec une vraie autoroute à vélo.

QUESTIONS RELATIVES A LA METHODE DE CONCERTATION

Comment est décidée la composition du comité de concertation ?

Particulier – Bordeaux

Comment participer aux ateliers ?

Ismael C. – Association Vélo-cité – Bordeaux