

Concertation boulevards et barrières

> Bilan d'étape de la concertation réglementaire et
volontaire

Sommaire

I. Introduction	2
II. Contexte de mise en œuvre de la concertation	5
III. Outils de la concertation	7
Les moyens d'information	7
Les moyens d'expression	15
IV. Synthèse des principales remarques faites au cours de la concertation	24
V. Traduction des contributions dans le projet des boulevards et barrières	33
VI. Quelles suites pour la concertation ?	37
VII. Annexes	42

I. Introduction

Un espace emblématique à reconquérir

Eléments clés

- **80 000 habitants** dans un faisceau de 500 mètres de part et d'autre des boulevards en rive gauche
- **22 000 véhicules / jour** empruntent une partie seulement des boulevards
- **50 000 emplois** dont certains dans de grands équipements publics de l'agglomération
- **10 barrières** aux portes d'entrée du site inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO (1800 ha)
- **1000 arbres** et plus d'alignement au long du linéaire

A l'aune des réflexions et propositions issues de Bordeaux 2050 et des études préexistantes sur les boulevards, ce grand ensemble emblématique du paysage métropolitain, connu de tous, mais négligé pendant des décennies et en perte d'intensité urbaine, doit être un des lieux majeurs de l'aménagement urbain des prochaines années pour la Métropole.

Une œuvre monumentale du grand paysage qui appartient à tous les métropolitains

La ceinture des boulevards créée autour de Bordeaux, en rive gauche, entre 1850 et 1900, constitue dès son origine une vaste promenade plantée destinée à redéfinir le territoire communal de la ville (avec ses postes d'octroi installés aux fameuses « barrières ») face à son extension galopante dans les communes voisines.

Mais ces nouvelles limites administratives ne contraignent pas l'urbanisation, au contraire elles l'encouragent. Pendant l'entre-deux-guerres, presque tous les terrains des boulevards de la rive gauche sont bâtis : des lotissements s'y sont développés dans les rues avoisinantes ; de grands équipements publics s'y sont implantés tout comme des lieux de détente et de loisir ou encore des usines et des manufactures. Une vie urbaine intense a pris forme au contact de Bordeaux et des communes de la première couronne de l'agglomération.

En 2007, lors de l'inscription du port de la Lune au patrimoine mondial de l'humanité, les boulevards sont choisis pour marquer la limite du site inscrit sur la rive gauche tant leur tracé apparaît comme une évidence géographique sur le plan de Bordeaux.

Bien qu'ils soient marqués par des sections à l'identité bien distincte (tout comme les quais), les boulevards constituent une œuvre monumentale de voirie et s'inscrivent dans le grand paysage de l'agglomération. Ils reproduisent la courbure du méandre de la Garonne à l'intérieur des terres et au contact des communes limitrophes. En ce sens, ils se situent bien en cohérence avec la poursuite, la logique et la continuité des grands tracés urbains de Bordeaux depuis le XVIII^e siècle (les cours, les quais, les places...) : ce critère est d'ailleurs l'un de ceux retenus pour l'inscription de la ville par l'Unesco.

Les boulevards forment également un creuset d'urbanités qui peut témoigner, tout comme les quais, de l'histoire commerciale et humaine de la métropole bordelaise et de ses relations avec le monde entier.

Mais force est de constater que leur paysage et leur aménagement actuels ne sont pas à la hauteur de leur importance historique, géographique, économique et humaine.

Les barrières et les boulevards aujourd'hui : un espace de transit qui supplante la vie urbaine

Du pont Jacques Chaban-Delmas au futur pont Simone-Veil, les boulevards occupent aujourd'hui une position névralgique dans l'organisation des déplacements de l'agglomération bordelaise.

Environ 30 000 à 40 000 véhicules les empruntent tous les jours sur une partie seulement de leur linéaire. On peut considérer que peu de véhicules (1%) les utilisent en entier : ce grand arc de voirie permet de distribuer les flux en provenance des grands secteurs centraux de la métropole et du département de la Gironde vers le centre-ville de Bordeaux, et inversement, par des itinéraires « en baïonnette ».

Cette fonction circulatoire a pris le dessus sur les anciennes fonctions bien plus urbaines de cette vaste promenade plantée. Dès la disparition du premier tramway dans les années 1950, la circulation automobile où quelques bus parvenaient à se frayer un chemin a fait reculer trottoirs et plantations. Les cyclistes y circulent aujourd'hui dangereusement, les piétons les traversent difficilement. Les barrières ont aussi perdu quelque peu leur aspect commercial, attractif et ludique.

Pourtant les boulevards sont d'abord un véritable lieu de vie, avec environ 80 000 habitants sur un faisceau de 500 m de part et d'autre de leur tracé (soit 11 % de la population métropolitaine et l'équivalent d'un tiers de la population bordelaise) et près de 50 000 emplois (soit 13 % des emplois de la métropole et l'équivalent de 29 % de l'emploi bordelais).

Plusieurs équipements métropolitains y sont localisés (CHU Pellegrin, stade Chaban-Delmas, Cité administrative, Base sous-marine, Cité du vin...). Les boulevards accueillent, traversent et structurent également deux des principaux grands projets urbains de l'agglomération de la métropole : les Bassins à flot au nord et Euratlantique au sud.

Enfin, les boulevards sont ponctués de onze barrières (certaines « historiques », d'autres de création récente comme la barrière Saint-Augustin ou celle de Terres-Neuves) dont cinq qui font office de limites intercommunales (barrière du Médoc au Bouscat, barrières de Pessac, Saint-Genès et Toulouse avec Talence, barrière de Bègles). Situées au carrefour des principales voies pénétrantes, ces dernières polarisent des commerces et des services qui s'étendent tant à l'intérieur de Bordeaux vers les centres secondaires des quartiers des boulevards, qu'à l'extérieur vers ceux des communes limitrophes.

Quatre lignes de tramway croisent les boulevards à des barrières stratégiques pour le plan des déplacements urbains. Près de trente lignes de bus y circulent. Combinés aux 1800 véhicules qui les empruntent aux heures de pointe, ils sont devenus répulsifs et demeurent les voies les plus polluées et les plus bruyantes du cœur de la métropole. Malgré les 1000 arbres qui ont échappé à l'abattage et les quelques bancs publics qui subsistent, malgré leur proximité au centre de Bordeaux et à ceux des communes alentour, les piétons les évitent.

Les études préalables menées ces dernières années sur les boulevards montrent leur effet de frontière. Dépasser cet effet suppose de les reconsidérer en travaillant les seuils, et de changer de regard sur l'axe en passant d'une vision exclusivement routière à celle de boulevards urbains multimodaux.

Leur valeur patrimoniale architecturale et urbaine, paysagère, ne fait aucun doute quand bien

même de nombreux secteurs ou sites de projets se situent sur leur passage et font ou peuvent faire l'objet de projets d'aménagement contemporains. Il en ressort le besoin de faire évoluer les boulevards d'un lieu de transit à un lieu de destination renforcé.

Les boulevards offrent ainsi l'opportunité de créer à l'avenir non plus une rupture, mais un élément de lien entre les quartiers et les communes qu'ils traversent. A l'image de l'aménagement des quais réalisé au début des années 2000, ils représentent un formidable potentiel d'aménagement urbain pour la métropole. Les barrières y sont déjà vivantes, certaines méritent sans doute d'être redynamisées, ce qui interroge sur la profondeur à donner au projet de part et d'autre, en lien avec les centralités des quartiers les plus proches, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de ces dernières.

Entre les barrières, les boulevards offrent des potentiels d'aménagement, qu'ils s'agissent des abords de grands sites ou opérations d'aménagement (Cité administrative, dépôt bus Lescure, Grand-Parc, Euratlantique, Base sous-marine, Cité numérique) ou de terrains mutables privés prospectés notamment par les acteurs de l'immobilier.

Si des réflexions sont déjà engagées sur certains de ces territoires et seront prises en compte, d'autres ne sont pas encore nées et mériteraient certainement une coordination d'ensemble, à l'échelle métropolitaine.

C'est bien sur tous ces potentiels que les boulevards doivent s'appuyer pour changer leur image et par l'élaboration d'un projet pour ceux qui les sillonnent quotidiennement, mais avant tout pour ceux qui les vivent au quotidien. Ce projet n'aura de sens que s'il dépasse le seul volet des mobilités et se consacre aux usages et aux besoins en présence, aux dimensions de l'habitat et des activités pour mieux faire entrer ce grand ensemble dans la ville vécue autant que parcourue.

II. Contexte de mise en œuvre de la concertation

La concertation est pilotée par Bordeaux Métropole en collaboration étroite avec les 4 communes de la **rive gauche** concernées (Bègles, Bordeaux, Le Bouscat, Talence).

Depuis le **30 septembre 2019**, les citoyens sont invités à exprimer leurs idées sur ce que seront les boulevards de demain.

Les objectifs de la concertation

En prévisionnel, le projet d'aménagement des boulevards dépasse le seuil de 1.9 million d'euros, imposant l'organisation par l'autorité compétente d'une concertation légale au titre de l'article L 103-2 et suivants du Code de l'urbanisme. Elle rend obligatoire, pendant toute la durée d'élaboration du projet, l'association des habitants, des associations locales, des acteurs économiques et sociaux et de toutes les personnes concernées. Cette concertation légale doit être menée avant toute décision arrêtant les caractéristiques principales du projet d'aménagement.

Parce que le sujet est très ambitieux, parce qu'il embrasse des enjeux multiples et essentiels pour le développement futur de notre agglomération, Bordeaux Métropole en accord avec les communes de Bordeaux, Bègles, Talence, le Bouscat directement impactées par le tracé des boulevards existants souhaite prendre le temps d'une large consultation publique.

Dans ce but, Bordeaux Métropole soumet à la concertation un projet volontairement très ouvert afin que chacun puisse s'approprier ce débat public. Tous les sujets méritent d'être abordés : le partage de l'espace public, les usages, l'économie, le commerce, l'emploi, les nouvelles constructions, la culture, les loisirs, le transport, le patrimoine, etc.

Ce projet repose sur les objectifs mentionnés dans la délibération du 12 juillet 2019 :

- Engager une mutation profonde de la pratique des boulevards, d'un espace routier à un espace urbain.
- Faire des barrières, rive gauche, les lieux majeurs de la revitalisation des boulevards.
- Développer un projet d'aménagement assurant un meilleur partage de l'espace public entre différents modes de déplacement.
- Valoriser le patrimoine architectural, urbain et paysager des boulevards tout en renforçant leurs fonctions d'habitat, d'activités économiques, d'emplois et de loisirs.

Les objectifs formulés doivent concourir à la mise en œuvre future d'un projet d'aménagement par notre établissement comprenant à la fois un programme d'aménagement de l'espace public des boulevards et la réalisation d'un plan guide permettant d'accompagner voire ponctuellement de maîtriser le développement des secteurs attenants aux boulevards dans le but d'atteindre les objectifs recherchés de mixité fonctionnelle.

Dans ce cadre, Bordeaux Métropole, tout en prolongeant la concertation prévoit :

- De procéder à un bilan d'étape de la concertation en Conseil de Métropole,
- D'engager une consultation pour le choix d'une maîtrise d'œuvre pour la réalisation d'un plan guide d'aménagement à l'échelle de l'ensemble des boulevards selon un mode de consultation et un cahier des charges qui restent à définir,
- De définir un périmètre de prise en considération où pourra être porté sursis à statuer sur les autorisations d'urbanisme au titre de l'article L 111-10 du code de l'urbanisme.

Les grandes étapes de la concertation

En raison du contexte sanitaire, les dispositifs et étapes de la concertation initialement programmés ont été modifiés.

Etape 1 - du 30 septembre 2019 à mi 2022

- Phase 1, du 30 septembre 2019 à l'été 2021 : faire émerger les points de vue des citoyens et des collectifs constitués (témoignages, usages, besoins, avis, perspectives...);
- Phase 2, de l'automne 2021 à début 2022 : les recueils des avis et besoins des publics spécifiques, la production d'un cahier de recommandations citoyennes et d'un cahier des charges par l'a-urba préalable au choix d'un groupement de maîtrise d'œuvre, la réflexion sur des aménagements expérimentaux pour préfigurer de nouveaux usages sur les boulevards.

Cette première étape de la concertation s'achève avec la production du présent bilan intermédiaire qui tient compte notamment des avis déposés sur le site de la participation ainsi que sur les registres papier jusqu'au 11 avril 2022. La concertation est cependant toujours en cours.

Etape 2

Elle débutera à l'issue de ce bilan d'étape et de la réorganisation du comité de pilotage et de la constitution de l'équipe en charge du projet.

III. Outils de la concertation

Les moyens d'information

> Supports presse et annonces légales

La concertation a été largement diffusée et par de nombreux canaux. Dans un premier temps les citoyens ont été informés de son ouverture par la [Délibération d'ouverture de la concertation](#). Elle a été diffusée le 12 juillet 2019 sous la forme d'affiches légales en mairie, dans 4 communes ainsi qu'à l'hôtel de la métropole. Par la suite l'[arrêté d'ouverture de la concertation](#) a été diffusé le 23 septembre 2019.

La communication sur la concertation réglementaire s'est tenue par le biais d'un [encart dans le Sud-Ouest](#) – sous la forme d'une annonce légale : informant sur l'ouverture de la concertation.

Plusieurs canaux de presse ont servi à annoncer la réunion de lancement du 13 novembre 2019 sous des formes variées web et print : 20 minutes (web), Sud-Ouest (web et print affichage réglementaire réalisé sur site et dans les communes de Bordeaux Métropole). Cette annonce a été suivie de plusieurs campagnes de diffusion permettant de faire la promotion du lancement de la concertation :

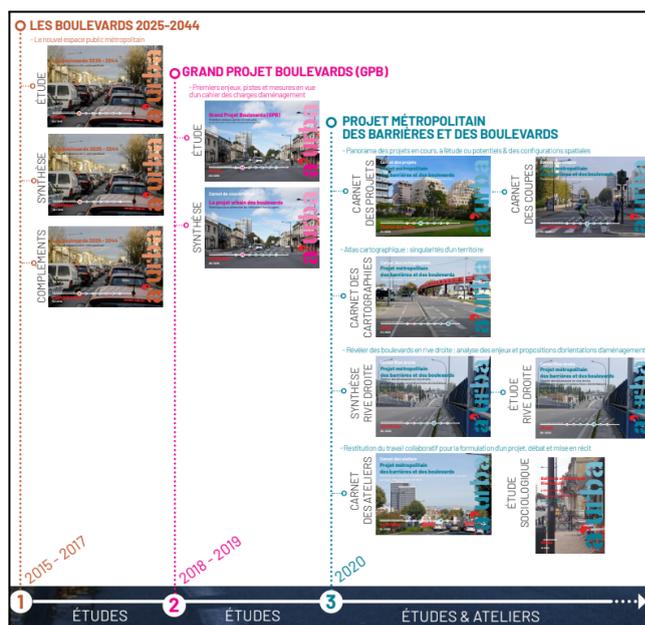
- Une première campagne de diffusion a débuté en novembre 2019
- La deuxième campagne a débuté fin novembre jusqu'à début décembre 2019
- La troisième campagne s'est tenue au mois de janvier 2020

Une invitation officielle de la presse à la réunion de lancement a été envoyée le 8 novembre 2019, donnant lieu à un retour sur la réunion publique dans un article du Sud-Ouest du 14 novembre 2019, page 25. Il est consultable ici : [Archives Sud Ouest.fr](#)

Enfin une communication sur la participation a été effectuée sur la couverture de la revue Club et concert. Ce numéro est paru la semaine du 25 novembre 2019.

> Études

L'agence d'urbanisme de Bordeaux Métropole a produit [douze études](#) entre 2015 et aujourd'hui sur le thème des Boulevards. Une étude de projection sur les boulevards mais également un diagnostic de l'état actuel et des enjeux pour la définition d'un cahier des charges.



Ensemble des livrables finalisés par a-urba

D'autres études viennent compléter le travail de l'a-urba comme une étude d'insertion d'un Transport en Commun en Site Propre sur les boulevards en 2018 par le groupement Systra/Richez associés/Transitec mais aussi une série d'études sur les Transports en Commun à Haut Niveau de Service :

- Etude TCHNS corridor axial - 2018 - SYSTRA
- Etude TCHNS corridor bilatéral - 2018 - SYSTRA
- Etude TCHNS couloir bus - 2018 - SYSTRA
- Etude TCHNS tramway - 2018 - SYSTRA
- Etude TCHNS modélisation microscopique - 2018 - SYSTRA

Ces documents ont été publiés sur le site de la participation et ont été annexés à la délibération du 12 juillet 2019. Ils ont pour objectif d'éclairer les possibilités, les impacts et les enjeux que pourrait avoir la mise en place d'une voie dédiée au transport en commun. Les études TCHNS consistent en des plans techniques permettant de constater les impacts sur la voirie et le paysage en place.

En complément de ces études techniques une enquête sociologique a été effectuée en 2021 par l'a-urba, permettant de remettre l'individu au cœur du projet des boulevards avec une méthode alliant approche quantitative et qualitative. Cette enquête est disponible sur le site de la participation.

> Identité graphique :

Afin d'être identifiable par tous et de rassembler l'ensemble des documents sous une même unité, Bordeaux Métropole a créé une identité graphique constituée d'une palette de dégradé de vert et d'un logo d'un lettrage au nom de la concertation : concertation boulevards. Le logo représente le maillage des voies de circulation de Bordeaux et des communes alentour dont les boulevards ressortent par leur épaisseur. Cette composition permet de faire apparaître l'importance des boulevards dans le maillage en tant qu'infrastructure mais aussi leur place prépondérante dans la ville. Le logo est développé en positif et en négatif.

> Affiches & flyer

25 000 flyers ont été imprimés et déposés dans les boîtes aux lettres des habitants des boulevards de Jean-Jacques Bosc à Brandenburg. Le boîtage a été réalisé sur un périmètre de 200m de large le long des boulevards et 500 m de large au niveau des barrières.

Des dépôts de paquets de 100 flyers ont été réalisées sur 50 sites stratégiques et dans les mairies des 4 communes concernées (Bordeaux, le Bouscat, Talence et Bègles). Les livraisons ont été réalisées entre le 21 et le 25 octobre 2019.

Deux types de flyers ont été édités : l'un explique comment s'informer et s'exprimer sur le projet : l'autre est une invitation aux balades et ateliers de proximité organisés.



**CONCERTATION
BOULEVARDS**
bordeaux-metropole.fr

COMMENT PARTICIPER ?

S'informer et questionner
.....
Informez-vous sur l'ensemble du projet sur le site Internet de Bordeaux Métropole
bamet.fr/les-boulevards-exprimez-vous

Sollicitez les garants de la concertation
garants.boulevards@bordeaux-metropole.fr
Garants Boulevards, Bordeaux Métropole
Esplanade Charles De Gaulle
33045 Bordeaux Cedex

S'exprimer
.....
Donnez votre avis sur le site de la participation de Bordeaux Métropole
participation.bordeaux-metropole.fr/les-boulevards-exprimez-vous

Contribuez sur les registres en mairie
Consultez les documents mis à disposition : Bordeaux – mairies de quartier,
hôtel de ville, cité municipale, hôtel de Métropole -, Bègles, Le Bouscat, Talence)

Répondez à l'enquête en ligne de l'A'Urba
enqueteboulevard-exprimez-vous.fr/tpbm.asp

Inscrivez-vous pour participer au comité de concertation
contact@mediation-environnement.com



**CONCERTATION
BOULEVARDS**
bordeaux-metropole.fr

**DANS LE CADRE DE LA CONCERTATION DES BOULEVARDS ET
DES BARRIÈRES, BORDEAUX MÉTROPOLE VOUS INVITE À**

UNE BALADE EN MARCHANT
.....
le jeudi 5 décembre 2019
de 12h à 14h,
rendez-vous à la station Terres Neuves du tramway C,
rue Robert Schuman, à Bègles

UN ATELIER DE PROXIMITÉ
.....
Section entre le pont Simone Veil et la barrière de Toulouse
le lundi 9 décembre 2019
à 18h30,
salle Saint-Maurice,
105 avenue Alexis Capelle, à Bègles
> ligne 11, arrêt Capelle
> ligne 26, arrêt Capelle

Inscription balade & atelier : formulaire.bordeaux-metropole.fr/balade-atelier
Renseignements : contact@mediation-environnement.com



Des affiches format A3 ont été imprimées en 180 exemplaires et distribuées dans les grandes institutions, les équipements et commerces implantés sur et à proximité des boulevards afin d'informer de la date de la réunion publique de lancement et donner les adresses du site de la participation citoyenne de Bordeaux Métropole. Ces affiches ont été déposées du 4 au 10 novembre 2019.

Des impressions en sérigraphie ont été réalisées sur des panneaux Decaux en format 120 cm x 176 cm sur le réseau de tramway métropolitain pour informer du lancement de la concertation. L'affichage a été réalisé du 20 novembre au 31 décembre 2019.



Les bornes vidéo de la cité municipale ont accueilli des projections au format 1280mm x 720mm pour l'annonce de la réunion publique de lancement.

Des campagnes mail ont été réalisées à partir de l'extraction du fichier global des participants de la réunion publique du 13 novembre 2019 pour informer sur le projet.

Chaque commune concernée dispose d'une liste des différents outils mis à la disposition pour donner son avis : URL du site de la participation de Bordeaux Métropole, URL de l'enquête en ligne de l'a-urba, contact des garants de la concertation, registre en mairies, à l'hôtel de la métropole et à la cité municipale.

> Publication

Un dépliant proposant un parcours thématique sur les boulevards a été édité et mis en ligne sur le site de la participation : Parcours #16 - Sur les traces des Boulevards : [Sur les traces des boulevards - Parcours #16 \(calameo.com\)](#)

> Exposition

Une exposition à l'occasion de l'événement BM2050 a été réalisée et présentée lors de la réunion de lancement et mise en ligne sur le site de la participation. Mieux connaître les boulevards (Histoire, Anthropologie, Cartographie, Autres exemples) :

- [boulevards_expo_bm2050_partie_1_reduit.pdf \(bordeaux-metropole.fr\)](#)
- [boulevards_expo_bm2050_partie_2_reduit.pdf \(bordeaux-metropole.fr\)](#)
- [boulevards_expo_bm2050_partie_3_reduit.pdf \(bordeaux-metropole.fr\)](#)
- [boulevards_expo_bm2050_partie_4_reduit.pdf \(bordeaux-metropole.fr\)](#)

> Le site de la participation de Bordeaux Métropole

Une page dédiée à la concertation sur le projet a été créée sur le site de la participation citoyenne de Bordeaux Métropole :

<https://participation.bordeaux-metropole.fr/les-boulevards-exprimez-vous>

Cette page a été créée en septembre 2019 et a connu 7 mises à jour depuis :

- Juin 2020
- Août 2021
- Décembre 2021
- Février 2022
- Avril 2022
- Mai 2022
- Septembre 2022

Son contenu :

- L'actualité du projet
- Les objectifs du projet
- Les chiffres clés
- Le contact des garants de la concertation
- Les étapes de la concertation
- Les dates clés / les événements à venir
- Les comptes rendus des réunions, balades et ateliers
- Les informations sur la participation hors ligne
- Les informations sur la participation en ligne
- Les informations sur le comité de la concertation
- Les informations sur la concertation des publics spécifiques
- Nombreux PDF à disposition (études, expositions, délibérations)
- Les avis des contributeurs
- Une FAQ (PDF)
- Le lien vers la [vidéo](#) de la réunion publique de lancement
- Des photos illustrant les diverses rencontres

> Site web de Bordeaux Métropole

Une page d'actualité sur le site de Bordeaux Métropole « Les boulevards exprimez-vous » a été créée en 2020. Cette page a été étoffée et pérennisée le 12 janvier 2022 :

<https://www.bordeaux-metropole.fr/Grands-projets/Grands-territoires-de-projets/Les-boulevards-exprimez-vous>

> Site web Bordeaux2030 (site fermé depuis 2021)

Une page dédiée au projet a été créée sur le site Bordeaux 2030 de novembre 2019 à la fermeture du site en 2021. Elle comprenait les actualités, les dates des balades, des ateliers et des réunions publiques.

> Newsletter de Bordeaux Métropole

Plusieurs newsletters de Bordeaux Métropole ont communiqué sur la concertation du projet : [Précédentes newsletters - Bordeaux Métropole \(bordeaux-metropole.fr\)](#)

- Infolettre n°115 du 16 décembre 2019 : communication sur le projet, en tête de la newsletter
- Infolettre n°117 du 16 janvier 2020 : communication sur l'atelier de concertation du 28 janvier
- Infolettre n°118 du 3 février 2020 : communication sur l'atelier de concertation du 20 février
- Infolettre n°119 du 17 février 2020 : communication sur l'atelier de concertation du 9 mars
- Infolettre n°127 du 15 juin 2020 : communication pour s'inscrire afin d'intégrer le comité de la concertation, en tête de la newsletter

> Parution dans le journal de Bordeaux Métropole

Plusieurs publications ont été réalisées dans le journal de Bordeaux Métropole pour informer sur la concertation du projet : [Publications - Bordeaux Métropole \(bordeaux-metropole.fr\)](#)

- Encart dans l'onglet « participation » p29 : n°49 (4e trimestre 2019) ; n°50 (1er trimestre 2020) ; n°51 (3e trimestre 2020) ; n°52 (4e trimestre 2020) ; n°53 (1er trimestre 2021) ; n°56 (4e trimestre 2021) ; n°57 (1er trimestre 2022)
- Article consacré aux boulevards : page 7 dans le n°50 (1er trimestre 2020)
- Un encart colonne : page 4 dans le n°51 (3e trimestre 2020)

> Relai des éléments de communication transmis aux communes sur leurs supports municipaux (site internet, journal, réseaux sociaux et NL) :

La Ville de Bordeaux a relayé sur son site internet (deux pages différentes) l'information sur la concertation des boulevards :

<https://www.bordeaux.fr/p139241/les-boulevards-exprimez-vous->
<https://debats.bordeaux.fr/project/les-boulevards-exprimez-vous/step/les-boulevards-exprimez-vous>

La Ville de Talence a également relayé sur son site internet l'information sur la concertation du projet :

<https://www.talence.fr/les-boulevards-exprimez-vous/>

> Relais des éléments de communication transmis aux partenaires pour leurs salariés usagers des boulevards, à leurs propres réseaux (Ordre des architectes, a-urba, arc en rêve...)

Les éléments d'information ont également été transmis aux partenaires précités dans le but de relayer et de communiquer auprès de leur propre réseau.

> Informations à destination des agents de Bordeaux et Bordeaux Métropole dans la revue Tribu et sur l'intranet Tatou

La revue Tribu#12 (numéro de janvier 2020) a partagé dans un encart page 5 l'information concernant la concertation du projet : [BxM-MagTribu-N12-18428 V7.pdf \(sharepoint.com\)](#)

L'intranet des agents de la métropole Tatou a publié deux contenus au sujet de la concertation :

- Page d'actualité sur le projet – 08/11/19 : [Les Boulevards. exprimez-vous ! \(sharepoint.com\)](#) (304 vues)
- Page d'actualité sur le projet – 09/06/20 : [Pour tout savoir sur la concertation en cours des boulevards et des barrières \(sharepoint.com\)](#) (216 vues)

> Réseaux sociaux

Facebook

Un post sur le réseau social Facebook a été publié le 8 décembre 2019 pour informer de l'atelier de concertation du 9 décembre 2019 à Bègles [\[CONCERTATION BOULEVARDS\] Demain ! Un... - Bordeaux Métropole | Facebook](#)

Un second post a été publié sur Facebook le 24 février 2020 pour inviter à donner son avis sur le site de la participation.

YouTube

La réunion publique de lancement du 13 novembre 2019 a été publiée sur la chaîne Youtube de Bordeaux Métropole. Elle dispose de 548 au 17 janvier 2023. <https://www.youtube.com/watch?v=WTzCO1sY2Tk#action=share>

> Productions audiovisuelles

Un reportage de TV7 "Bordeaux métropole, pourquoi, comment ?" a été diffusé le 15 novembre 2019 sur la chaîne YouTube TV7 : <https://www.youtube.com/watch?v=HoWkx5Wgbx4&t=65s> ainsi que sur la chaîne YouTube de Bordeaux Métropole : <https://www.youtube.com/watch?v=TBPRxzuQ4KI>

Ce reportage a été tourné lors de la réunion de lancement du 13 novembre 2019.

Un reportage de TV7 "Bordeaux métropole, pourquoi, comment ? les carnets de marche" a été diffusé le 1er mars 2021 sur la chaîne Youtube de Bordeaux Métropole - <https://www.youtube.com/watch?v=INgQ4bt4ezg>

Un film de 2 minutes a été réalisé lors des micros-trottoirs à destination du jeune public en novembre 2021 – sa diffusion est prévue sur le site de la participation lors de la publication de la synthèse, voire en réunion publique.

> Les projets en lien

Les carnets de marche :

A l'hiver 2020, Bordeaux Métropole a fait appel à l'artiste Olivier Bleys qui au gré de balades et au fil des saisons a transmis ses impressions et inspirations des boulevards par l'écriture, la photographie mais aussi les sons. Diffusion sur le site de Bx Métropole / Youtube :

<https://www.bordeaux-metropole.fr/Actualites/Les-4-saisons-des-boulevards-l-hiver>

<https://www.bordeaux-metropole.fr/Actualites/Les-4-saisons-des-boulevards-le-printemps>

<https://www.bordeaux-metropole.fr/Actualites/Les-4-saisons-des-boulevards-l-ete>

<https://www.bordeaux-metropole.fr/Actualites/Les-4-saisons-des-boulevards-l-automne>

Les boulevards d'ici et d'ailleurs :

Dans le cadre de la semaine des sites du patrimoine mondial, du 14 au 20 septembre 2020, Bordeaux Métropole, en partenariat avec la Ville de Bordeaux, a organisé une journée d'études sur « Les boulevards d'ici et d'ailleurs » à arc en rêve centre d'architecture.

À cette occasion, plusieurs villes ont présenté et partagé leur expérience et projet en cours sur l'aménagement de leurs boulevards de ceinture : Lille Métropole, Bruxelles, Madrid, Marseille ou encore Casablanca. Le cas bordelais y était aussi présenté au travers des études et enquête de l'Agence d'urbanisme de Bordeaux Aquitaine.

Les interventions :

https://youtube.com/playlist?list=PLyjfNzEnajC8CqaaHH_xYAdZueJzuy5wc

Les garants ont établi un **bilan de la concertation** qui permet d'établir un avis et des préconisations sur les dispositifs de concertation mis en place ainsi que le respect des objectifs de départ. Ce bilan des garants est analysé et intégré dans le présent bilan intermédiaire de la concertation.

> Les outils numériques

- **Le site de la participation** : Bordeaux Métropole conduit de nombreux projets qui sont le plus souvent et selon leur nature présentés en réunions publiques avant leur réalisation ; la Charte de la participation citoyenne à l'action publique communautaire (élaborée en 2009 lorsque Bordeaux Métropole était une Communauté urbaine) fixe le cadre général de cette politique participative. Bordeaux Métropole a souhaité aller plus loin en proposant un espace d'expression plus adapté au rythme de vie de chacun, accessible de n'importe où via la plateforme en ligne www.participation.bordeaux-metropole.fr.

La [page dédiée au projet des boulevards sur le site de la participation](#) permet de prendre connaissance du projet et d'exprimer des avis. Au 11 avril 2022 (date de l'arrêt de la prise en compte des avis pour le présent bilan), la page d'expression comptait 383 avis et 324 réactions. Elle compte 396 avis et 347 réactions au 17 janvier 2023.

Protocole d'analyse des avis du site :

Les avis sont analysés selon une grille dont la structure est :

1. Qui sont les contributeurs ?
2. Quelle est la vision des boulevards et du projet (de l'hyperlocal au rayonnement métropolitain) ?
 - Infrastructure frontière ou lieux de vie : la linéarité et/ou le lien entre les villes
 - Projet emblématique, ambitions et innovations
 - Ambiances et identité des boulevards
3. Quelles sont les thématiques de projet et propositions de programme ?
 - Mobilité (sécurité, pollution, partage des modes, embouteillages, confort piéton / vélos)
 - Attractivité et boulevards la nuit : commerces, activités, loisirs
 - Paysage, nature et fraîcheur
 - Environnement et santé

Les avis se décomposent de la manière suivante :

Un contributeur poste un avis, les autres contributeurs et lui-même peuvent répondre ensuite de deux manières : avec une réaction "d'accord" / "pas d'accord" simple ou avec une réaction commentée "d'accord" / "pas d'accord" associée à un argumentaire.

Les avis sont analysés en fonction de la grille. Les réactions quand elles sont simples et "d'accord" sont traduites par un copié collé de l'avis dont elle provient. Lorsque la réaction est commentée, elle est analysée comme un avis. Les réactions "pas d'accord" non commentées sont très rares et ne sont pas prises en compte.

L'analyse est quantitative et qualitative. L'objectif de l'analyse quantitative est de comprendre quand, qui et comment les contributeurs se positionnent par des graphiques détaillés.

L'objectif de cette analyse qualitative est de faire ressortir les grandes tendances et nuances. L'analyse est accompagnée de verbatim issus des avis du site.

- **L'enquête en ligne de l'a-urba**

L'enquête usages «[Barrières et Boulevards](#)» s'inscrit dans la continuité des réflexions engagées par l'a-urba et Bordeaux Métropole depuis 2015 sur l'avenir des barrières et des boulevards. Elle formalise un meilleur savoir de leurs usages occasionnels ou quotidiens, essentiellement sur la rive gauche, et brosse un portrait de leurs principaux utilisateurs. Plusieurs méthodes relevant du quantitatif et du qualitatif ont permis de réaliser cette enquête :

- Un questionnaire en ligne et son traitement statistique :
 - mise en ligne du questionnaire de janvier à avril 2020 avec 1674 personnes qui ont répondu au questionnaire.
- La conduite d'entretiens semi-directifs avec des habitants, des usagers, des concepteurs, des gestionnaires et des élus :
 - 37 entretiens individuels de 30 minutes à 2h ont été réalisés de janvier 2020 à octobre 2020.
- L'animation de groupes focus sur la base des grandes thématiques et problématiques identifiées grâce au questionnaire et aux entretiens :
 - 12 groupes focus de 2h se sont tenus du 21 septembre au 14 octobre 2020 avec un total de 54 participants (18 femmes et 36 hommes).

Depuis la réunion publique de lancement en date du 13 novembre 2019 et malgré un contexte sanitaire peu propice aux échanges, pas moins de 1 750 personnes ont partagé leur expérience et leur vision du sujet auprès de l'a-urba.

> **Les balades urbaines**

En raison de la crise sanitaire, sur cinq balades urbaines organisées, quatre ont pu se tenir. Elles ont été proposées à différents moments de la semaine et sur des horaires variés pour toucher un public le plus large possible.

Balade #1 – Secteur Bègles / Bordeaux-sud : jeudi 5 décembre 2019 de 12h à 14h comptant une vingtaine de participants.

Balade #2 – Secteur Talence / Bordeaux-Nansouty : mardi 21 janvier 2020 de 14h à 16h comptant une trentaine de participants.

Balade #3 – Secteur Le Bouscat / Bordeaux Maritime/



Grand Parc : samedi 8 février 2020 de 10h à 12h comptant une quinzaine de participants.

Balade #4 – Secteur Bordeaux Saint-Augustin / Alphonse-Dupeux/ Tauzin : mercredi 4 mars 2020 de 14h à 16h comptant près de 20 participants.

Balade #5 – Secteur Bordeaux Centre / Caudéran : annulée en raison de la crise sanitaire.

> Les ateliers de proximité (en présentiel)

Cinq ateliers de proximité en présentiel ont été organisés mais seulement quatre se sont tenus en raison de la crise sanitaire. Ils ont été proposés sur différents jours de la semaine et sur des horaires de soirée pour permettre aux publics d'être disponibles.



© Anais Sibelait - Bordeaux Métropole

Atelier #1 – Secteur Bègles / Bordeaux-sud : lundi 9 décembre 2019 à 18h30 comptant plus de 70 personnes.

Atelier #2 – Secteur Talence/ Bordeaux-Nansouty : mardi 28 janvier 2020 à 18h30 comptant plus de 40 personnes.

Atelier #3 – Secteur Le Bouscat/ Bordeaux Maritime/ Grand Parc : jeudi 20 février 2020 à 18h30 comptant plus de 30 personnes.

Atelier #4 – Secteur Bordeaux Saint-Augustin/ Alphonse-Dupeux / Tauzin : lundi 9 mars 2020 à 18h30 comptant plus de 30 personnes.

Atelier #5 - Secteur Bordeaux Centre/ Caudéran : annulé en raison de la crise sanitaire.

> Le comité de la concertation

Le comité de la concertation réunit 30 inscrits volontaires (communication sur l'appel à volontariat à l'occasion de la réunion de lancement et des ateliers / balades urbaines). Il a regroupé des riverains, habitants de la métropole et associations.

Une première réunion (Atelier #1) en présentiel s'est tenue le jeudi 9 juillet 2020 de 18h à 20h30. Elle a rassemblé 20 membres du comité de la concertation.

Le comité a ensuite été réuni à l'occasion de plusieurs ateliers lors de deux grandes phases de travail :

Phase 1 : Se donner une méthode et des objectifs

- L'atelier #2 s'est tenu le lundi 7 juin 2021 de 18h30 à 20h30 en présentiel et a réuni 19 membres du comité.
- L'atelier #3 s'est tenu le jeudi 24 juin 2021 de 18h à 20h30 en présentiel et a réuni 14 membres du comité. À cette occasion, l'a-urba a présenté les résultats de l'enquête

sociologique et une synthèse des études techniques menées depuis 2015.

- L'atelier #4 s'est tenu le mardi 6 juillet 2021 de 18h à 20h30 en présentiel et a réuni 12 membres du comité. À cette occasion, la direction générale des mobilités a présenté une analyse des temps de parcours et de l'effet des couloirs bus/vélos.

Phase 2 : Co-construire le cahier de préconisations citoyennes

- L'atelier #5 – Attractivité - s'est tenu le jeudi 23 septembre 2021 de 18h à 20h30 en présentiel et a réuni 10 membres du comité. A cette occasion, sont intervenus le CCAS Bordeaux, les deux directions de la nature et de la multimodalité de Bordeaux Métropole.



- L'atelier #6 – Nature et loisirs / Qualité de l'environnement - s'est tenu le jeudi 21 octobre 2021 de 18h à 20h30 en présentiel et a réuni 10 membres du comité. À cette occasion, sont intervenus les deux directions de la nature et des espaces verts de Bordeaux Métropole.

- L'atelier #7 – Les boulevards la nuit – s'est tenu le jeudi 18 novembre 2021 de 18h à 20h30 en présentiel et a réuni 6 membres du comité. À cette occasion, sont intervenus les directions du développement social urbain, de l'urbanisme et du développement économique pour le projet Bordeaux la Nuit.

- L'atelier #8 – Synthèse et présentation de la structure du cahier de préconisations – s'est tenu le mercredi 15 décembre 2021 de 18h à 20h30 en visioconférence et a réuni 4 membres du comité.

- Une réunion de restitution s'est tenue le mardi 25 janvier 2022 de 18h à 20h en visioconférence et a réuni 12 membres du comité pour présenter la version rédigée du cahier de préconisations.

La méthode de mobilisation en amont des rencontres a été organisée par le biais d'envois de mails d'invitation et de relance, ainsi que par des appels téléphoniques (phoning pour relancer).

La méthode de contact en aval des rencontres a consisté à envoyer le compte-rendu de la rencontre précédente par mail, le mettre à disposition sur un drive accessible uniquement par le comité ainsi que toute documentation utile et présentée lors de l'atelier avec la possibilité de pouvoir commenter ou réagir à ce compte-rendu par retour de mail.

> Co-conception du cahier de préconisations : méthodologie

Un cahier de préconisations est un outil permettant de transmettre des objectifs et un cap au projet. Les préconisations émises ne génèrent pas d'obligations légales mais orientent les décisions et actions de l'équipe projet. Le cahier de préconisations sera annexé au cahier des charges de maîtrise d'œuvre quand le projet entrera dans une phase opérationnelle. Le cahier de préconisations a été co-construit avec le comité de la concertation et la concertation des publics spécifiques (voir plus bas).

Plusieurs allers-retours avec les membres du comité de la concertation ont été réalisés lors de l'élaboration du cahier de préconisations afin de s'assurer de la bonne retranscription des propos :

- 15 décembre 2021 : réunion en visioconférence pour présenter au comité la structure du cahier de préconisations – premiers apports et retours en direct de la part des membres
- 11 janvier 2022 : mail d'invitation envoyé pour la réunion du 25 janvier 2022 de présentation du cahier de préconisations, avec la possibilité pour les membres de faire des retours par mail notamment sur le préambule du cahier jusqu'au 18 janvier 2022, sur la base du compte-rendu du dernier atelier du 15 décembre 2021 inséré en pièce jointe dans le courriel
- Du 18 au 25 janvier 2022 : intégration des remarques du comité réalisée en interne
- 19 janvier 2022 : mail de rappel envoyé au comité pour la soirée du 25 janvier 2022
- 25 janvier 2022 : réunion en visioconférence de présentation du cahier de préconisations dans sa version quasi-définitive
- Du 25 au 28 janvier 2022 : intégration des remarques du comité de la concertation au cahier de préconisations à la suite de la réunion du 25 janvier réalisée en interne
- 28 janvier 2022 : envoi par mail du cahier de préconisations aux membres du comité de la concertation, avec la possibilité pour eux de faire d'ultimes retours jusqu'au 4 février 2022
- De février à avril 2022 : finalisation du cahier de préconisations, relectures et validation en interne (direction de la communication, Céline Papin, vice-présidente de Bordeaux Métropole en charge du dialogue citoyen). Le cahier de préconisations sera envoyé aux communes pour information et au comité de la concertation puis rendu public sur le site de la participation. Il figure en annexe du présent bilan intermédiaire et sera adossé au plan d'aménagement stratégique

> La concertation auprès des publics spécifiques

Le déploiement d'une démarche de concertation auprès des publics spécifiques a été souhaitée dans la stratégie de concertation des boulevards et barrières. Trois catégories de publics ont été privilégiées : les acteurs économiques et sociaux ; les jeunes publics et enfin les automobilistes des boulevards.

Ateliers des publics spécifiques :

- Réunions de travail interne :
 - 8 avril 2021 (visioconférence) : 2 participants (CCAS)
 - 3 mai 2021 (visioconférence) : 1 participant (CCAS)
 - 27 mai 2021 (présentiel) : 2 participants (diaconat de Bordeaux)
 - 14 juin 2021 (présentiel) : 5 participants (atelier avec les travailleurs sociaux : DSU ; coordonnatrices de médiation ; police municipale)
 - 29 septembre 2021 (présentiel) : 1 participant (diaconat de Bordeaux : directeur général)
- Ateliers participatifs :
 - 22 juin 2021 (présentiel) : 9 participants (diaconat de Bordeaux Nord : chef de service ; référents de structure ; référents de parcours ; animateurs)
 - 7 juillet 2021 (visioconférence) : 16 participants (conseil des professions libérales de Bordeaux)
 - 8 septembre 2021 (présentiel) : 5 participants (diaconat de Bordeaux Sud : chef de service ; référents de structure, coordinateur et maître de maison)
 - 23 novembre 2021 (visioconférence) : 7 participants (atelier avec les professions libérales pour compléter la réunion organisée en juillet)

Micros-trottoirs auprès des publics scolaires et universitaires

165 entretiens ont été réalisés les 15 et 16 novembre 2021 aux abords de douze établissements sur le territoire des quatre villes, à travers lesquels 311¹ élèves et étudiants ont pu être interrogés (collégiens, lycéens et universitaires).

Les objectifs sont d'écouter le public "jeune" et recueillir sa parole pour alimenter le cahier de préconisations citoyennes, de communiquer sur le projet d'aménagement et de proposer un dispositif ludique et créatif valorisable sur la suite de la démarche.

Un film de 2 minutes a été réalisé et sera diffusé sur le site de la participation.

La synthèse des micros-trottoirs sera diffusée sur le site de la participation.



Les sites investigués :

- Lycée Beau de Rochas - Bordeaux
- Lycée Saint-Louis - Bordeaux
- Collège Vaillant - Bordeaux
- Lycée Condorcet - Bordeaux
- Collège Grand Parc - Bordeaux

¹ Ce nombre est caractéristique du fait que plusieurs élèves étaient présents lors d'un seul entretien.

- Collège Saint-Fort - La Bouscat
- Collège Cassagnol - Bordeaux
- Collège et lycée Tivoli - Bordeaux
- Lycée de l'Assomption - Bordeaux
- Université Carreire - Bordeaux
- Centre EPIDE - Bordeaux
- Résidence CROUS Budos - Bordeaux
- Collège et lycée Saint-Genès - Talence
- Collège Saint-Genès - Talence
- Pôle Terres-Neuves - Bègles

Distribution de cartes postales auprès des automobilistes

5000 cartes postales au format lettre T (renvoi gratuit) ont été imprimées et distribuées aux automobilistes des boulevards sous forme d'un questionnaire autour de :

- la pratique actuelle des boulevards
- la perception des boulevards
- la pratique future des boulevards (mobilités et autres)

Les distributions ont eu lieu tant aux feux de circulation, à différents points stratégiques des boulevards (les barrières de Bègles, Judaïque, Pessac, Ornano, Ravezies, la place Latule) que sur des parkings à proximité (parking de la polyclinique Bordeaux Nord, Hôtel de région, Hôtel de police, la Chambre des Métiers et de l'Artisanat, Gaviniès, Cité administrative, CHU Pellegrin, Cité numérique, parc-relais Ravezies).

Les distributions se sont déroulées les : 30 novembre 2021, 17 décembre 2021, 23 décembre 2021, 13 janvier 2022 et 18 janvier 2022.

..... **CONCERTATION**

BOULEVARDS

.....



Quelle est votre commune de résidence?

.....

Pourquoi empruntez-vous les boulevards en voiture ?

- Liaisons domiciles-travail/école
- Accès services et commerces
- Accès activités de loisirs
- Autre :

A quelle(s) condition(s) pourriez-vous diversifier vos modes de déplacement sur les boulevards ? (2 réponses possibles) :

- Aménagement de voies dédiées aux piétons et cyclistes
- Déploiement d'une offre de transports en commun plus performante
- Création de parkings-relais à proximité des boulevards, associés à une offre de mobilité diversifiée (vélos en libre service, bus, covoiturage..)
- Autre :

Pour vous, les boulevards en trois mots ce sont :

.....

En dehors des questions liées à la mobilité, quelles sont vos principales attentes pour le devenir des boulevards ? (2 réponses possibles) :

- L'aménagement de lieux de convivialité au niveau des barrières
- Le développement de nouveaux services/équipements
- L'aménagement de nouveaux espaces végétalisés le long du linéaire
- La mise en valeur du patrimoine paysager, urbain et architectural
- Autre :

Chaque carte comprend le logo de la concertation, les logos des villes et de la métropole ainsi qu'un questionnaire de 5 questions, illustré par des dessins réalisés lors des micros-trottoirs auprès des publics jeunes (2 modèles de cartes postales afin de varier les illustrations). Un reportage photographique a été réalisé lors des temps de distribution et une communication a été faite sur le site de la participation.

371 cartes postales reçues et intégrées au cahier de préconisations au 1er février 2022 sur environ 5000 cartes postales distribuées (soit 7,4% de retour). La synthèse des cartes postales sera diffusée sur le site de la participation.



IV. Synthèse des principales remarques faites au cours de la concertation

Méthode et protocole d'analyse

Afin d'analyser la concertation, l'ensemble des comptes-rendus des dispositifs de concertation sont étudiés. Ces documents peuvent être consultés en annexe. Ils sont analysés avec la même grille d'analyse que les avis, c'est-à-dire :

1. Qui sont les contributeurs ?
2. Quelle est la vision des boulevards et du projet (de l'hyper local au rayonnement métropolitain) ?
 - Infrastructure frontière ou lieux de vie : la linéarité et/ou le lien entre les villes
 - Projet emblématique, ambitions et innovations
 - Ambiances et identité des boulevards
3. Quelles sont les thématiques de projet et propositions de programme ?
 - Mobilité (sécurité, pollution, partage des modes, embouteillages, confort piéton / vélos)
 - Attractivité et boulevards la nuit : commerces, activités, loisirs
 - Paysage, nature et fraîcheur
 - Environnement et santé

Cette grille d'analyse est elle-même issue d'une réflexion croisée sur l'ensemble des dispositifs.

Au sein de ces grandes thématiques les sujets ressortent de manière exhaustive puis une analyse croisée est réalisée. Une synthèse permet ensuite de faire ressortir les grandes tendances et les nuances au sein de chaque sujet.

Synthèse

1. Quels sont les profils des contributeurs qui alimentent la concertation ?

Les citoyens s'étant exprimés sur le projet des boulevards durant ces deux années et demie de concertation représentent un large panel de profils. Concernant les contributeurs du site de participation, certains usagers précisent leur mode de déplacement. Ainsi, ils sont représentés dans l'ordre par l'usage du vélo (27%), de la voiture (22%), des transports en commun (15%), de la marche à pied (3%) et d'un mix vélo et voiture (2%). À noter que 31% des contributeurs du site ne précisent pas leur mode de mobilité. Les riverains et habitants sont peu représentés (13%) malgré les dispositifs d'information sur les moyens de participation spécifiques mis en place (mailing + boitage sur un périmètre de 200m autour des boulevards).

Les ateliers étaient composés de publics diversifiés tant en âge, en activités pratiquées, qu'en mode de transport. Les piétons et les cyclistes étaient principalement représentés par les associations (droit du piéton, vélocité), alors que les automobilistes se sont plutôt exprimés à titre individuel en tant qu'usagers.

Globalement, les riverains sont peu représentés malgré les moyens mis en œuvre pour les

toucher et sont principalement identifiés dans le Comité de la Concertation. Les usagers se sont regroupés en association comme Vives nos Boulevards et les avis des publics s'exprimant le moins ont été recueillis à l'occasion de dispositifs spécifiques de concertation mis en place pour donner suite aux recommandations des garants. Leurs avis ont été inclus dans le cahier de préconisations.

2. **Quelle vision des boulevards et du projet de requalification ?**

Les boulevards concentrent toute une série de visions personnelles et de projections liées à leurs multiples facettes. À la fois infrastructure pour des dizaines de milliers d'usagers à l'échelle métropolitaine, ils sont également un lieu de vie permanent pour plus de 80 000 habitants. Entre opposition et complémentarité, ces visions ont permis de construire au fur et à mesure de la concertation un récit autour des boulevards distinguant ses ambiances et ses identités à conforter (par exemple les barrières) ou à atténuer (pollution visuelle et sonore). Ce récit commun des citoyens est un préalable à l'émergence d'un projet partagé.

Infrastructure frontière ou lieux de vie, une confrontation entre linéarité et lien entre les villes

Les boulevards sont en premier lieu représentés comme un axe de circulation, une infrastructure linéaire avec des ponctuations de vie et d'espaces publics que sont les barrières. Cette vision technique des boulevards change au fur et à mesure de la concertation, à force de méthode et d'arpentage sur le terrain mais également par le biais des aménagements effectués comme les voies réservées aux mobilités douces. Les balades urbaines, l'étude sociologique croisée de l'A-urba ainsi que les présentations thématiques au comité de la concertation permettent d'élargir la vision infrastructurelle liée à la vitesse, à des thématiques de convivialité, de patrimoine architectural et paysager, de cadre de vie, etc.

Les avis sur le site présentent cette même vision d'une infrastructure nuancée par les habitants, les riverains mais également les piétons qui vivent les boulevards dans leur épaisseur et les considèrent comme un espace public et un cadre de vie.

Traverser

Tout au long du processus de la concertation, les boulevards sont perçus comme une frontière difficilement franchissable. Pour l'ensemble des modes et des usages, le trafic est une difficulté qui ne laisse pas indifférent : ***“Oui, les boulevards ne doivent plus être "une frontière" dans Bordeaux et les riverains doivent retrouver un peu "d'espace de vie", pendant leurs franchissements devraient être facilités pour tous les usagers (y compris les véhicules)”***. Une réelle demande de facilitation des traversées est faite pour permettre de mieux connecter les deux côtés des boulevards. Cette demande s'applique aux barrières pour profiter de tous les commerces et sur l'ensemble du linéaire et des rues adjacentes.

Réguler

Les questions de vitesse s'opposent donc entre le besoin “macro” d'échelle plus “métropolitaine” de circuler efficacement sur les boulevards et une volonté plus “micro” à l'échelle du piéton de déambuler, de traverser et de vivre à un rythme plus lent sur ces mêmes boulevards. Cette

problématique d'un axe à plusieurs vitesses ressort également dans le volet mobilité de la synthèse.

Les boulevards, un espace emblématique bordelais à apaiser et révéler par le projet

Révéler

Tout d'abord, ce qui ressort de ces deux ans et demi de concertation, est la volonté forte de préserver et de renforcer le "déjà là" dans le but de réaliser un projet fort, ambitieux mais qui s'insère harmonieusement dans l'existant. Le cahier de préconisations citoyennes, disponible en annexe du présent bilan, fait référence à la valorisation du patrimoine urbain comme un axe clé de réussite du projet et de nombreux avis racontent que : **"Tout n'est pas à changer ni à transformer, il faut savoir révéler ce qui est déjà là."**

Apaiser, réduire, hiérarchiser

Être ambitieux et novateur sur le traitement des nuisances sonores est une grande tendance de l'ensemble des dispositifs de concertation ainsi que la volonté de développer une ville réduisant les conflits d'usages grâce à des boulevards fluides. Résoudre cette équation via des solutions techniques et d'aménagement adéquats doit être un des objectifs principaux de cette requalification. Cet apaisement doit se conjuguer avec les alertes émises sur les risques de complication des déplacements automobiles des périurbains captifs de ce mode de déplacement et utilisant l'itinéraire boulevards au quotidien : **"Les boulevards sont aujourd'hui incontestablement un axe de transport majeur de Bordeaux. La ville étant ce qu'elle est, il me paraît très difficile d'imaginer qu'il en soit autrement dans les prochaines décennies, étant donné qu'on ne pourra pas reporter le trafic routier ailleurs."**

Une première option est de promouvoir une ambition écologique forte sur ce projet visant à transformer les boulevards en **"premier poumon vert de la ville"** (analyse des avis du site de la participation), la synthèse des cartes postales distribuées aux automobilistes disponibles en annexe du présent bilan, cite par exemple **"un corridor vert, vivant et dynamique"**. Ensuite, il est nécessaire de promouvoir les modes de déplacements alternatifs et écologiques permettant de réduire la place de la voiture en termes de surface à une échéance proche. Nombre d'utilisateurs prônent également un partage équitable de l'espace public, un espace public pour tous.

Cette démarche de réduction de la place de la voiture laisse cependant certains usagers perplexes qui partagent notamment sur le site de la participation leur point de vue : **"Les boulevards sont aujourd'hui incontestablement un axe de transport majeur de Bordeaux. La ville étant ce qu'elle est, il me paraît très difficile d'imaginer qu'il en soit autrement dans les prochaines décennies, étant donné qu'on ne pourra pas reporter le trafic routier ailleurs."**

Une dimension d'expérimentation et d'innovation est également demandée sur le projet des boulevards. Ils doivent être un territoire de projet exemplaire à la hauteur de la dimension métropolitaine du projet comme inscrit dans le cahier de préconisations citoyennes.

Une ambiance routière questionnée, un passé à retrouver

Par ordre d'importance, l'identité routière des boulevards interroge. D'un côté, ce caractère routier est apprécié car il permet de contourner le centre efficacement, au bémol que cette efficacité est surtout valable en dehors des heures de pointe.. À l'inverse, beaucoup regrettent l'identité historique des boulevards, créés dans le but d'être un espace de promenade et de déambulation. Par exemple, il est écrit dans l'enquête sociologique croisée de l'a-urba *Barrière et Boulevards rive gauche y vivre, y travailler, s'y déplacer, s'y ressourcer* : **“Il fut une promenade plantée d'arbres autour d'une ville tout comme un lieu que fréquentaient les artistes, notamment à Paris. Le boulevard est un lieu où l'on pouvait flâner il y a cent ans, où la société se met/se mettait en scène : on y flâne. À la Belle Époque, on s'y promène. Ça a été perdu à Bordeaux, mais ça a été comme ça un temps »** ou encore dans les avis **“Les Boulevards doivent redevenir ce qu'ils étaient : une promenade urbaine.”** On retrouve également la volonté de création d'une promenade à échelle urbaine sous forme de boucle verte dans les préconisations citoyennes.

Séquencer

Il est demandé de transformer l'identité et l'ambiance des boulevards aujourd'hui routière et infrastructurelle vers un caractère plus urbain. Certains nuancent même que les boulevards appartiennent aujourd'hui au centre-ville et devraient être traités au même titre que celui-ci. Les préconisations citoyennes, disponibles en annexe du présent bilan, précisent que l'identité des boulevards peut être déclinée par tronçon singulier.

Les barrières ressortent comme des lieux spécifiques ayant leur ambiance propre même si plus marquée sur certaines que sur d'autres. Connues de tous, elles sont des points névralgiques des boulevards permettant de se repérer et de flâner. Ces espaces sont privilégiés, ils sont à conforter et doivent faire preuve d'une attention particulière lors du développement du projet.

3. Une concertation couvrant l'intégralité des sujets de programmation

Impact des modes de déplacement et mobilité pour tous

Lieux de passage quotidien ou ponctuel, le sujet de la mobilité sur les boulevards est au cœur de la concertation sur l'ensemble des dispositifs.

Le sujet de la mobilité motorisée et des embouteillages fréquents ressort particulièrement. Malgré le caractère routier pratique, les boulevards sont critiqués. Ce moyen de déplacement est incontournable pour certains or le temps perdu dans les embouteillages, la pollution sonore et de l'air causée par les voitures provoquent la crispation des usagers. Les contributeurs se sont largement exprimés sur les difficultés d'usage de la voiture notamment dans les avis sur le site de la participation en 2021 et 2022 mais également au travers des cartes postales (disponibles en annexe du présent document, et des ateliers. Ces nombreux témoignages sont à nuancer avec ceux qui trouvent que les boulevards s'apaisent depuis une dizaine d'années, notamment dans

l'analyse de l'a-urba *Barrière et Boulevards rive gauche y vivre, y travailler, s'y déplacer, s'y ressourcer* : **“l'évolution dans le temps peut se jouer selon les enquêtes vers un apaisement depuis plusieurs années, ou plus récemment avec la crise sanitaire.”**

Une partie des usagers de l'automobile est prête à changer de mode de déplacement à condition de développer un maillage plus dense des transports en commun ainsi qu'une desserte à plus haute fréquence selon l'analyse des cartes postales. C'est également une condition d'un meilleur partage de l'espace public mis en avant par les avis et les préconisations citoyennes, disponibles en annexe du présent bilan. La mise en place d'un transport en commun sur des voies dédiées permettant de ne pas traverser le centre-ville semble primordiale pour arriver à un consensus sur l'utilisation des boulevards. Des vigilances de la part des contributeurs sont toutefois ressorties quant à la fluidité de la traversée des boulevards et de la mise en place d'un transport en commun sur voies dédiées, sera-t-il possible de combiner linéarité, haute fréquence et traversée des boulevards ou un choix est-il à opérer ?

Pour répondre, beaucoup font référence à la possibilité de passer tout ou une partie de la voirie motorisée avec des transports en commun en souterrain. La solution d'un métro a pour le moment été écartée des réflexions sur les boulevards.

Certains proposent également de créer des espaces surélevés piétons notamment pour connecter les barrières de chaque côté des boulevards.

Inter et multi modalité

En lien avec la demande d'une amélioration des transports en commun, une réflexion approfondie sur l'intermodalité est demandée. Elle fait mention de la mise en place de parkings relais indépendants des axes du tramway, mais certains demandent également une réflexion sur l'intermodalité vélo, c'est-à-dire pouvoir mettre son vélo dans le bus ou dans le tramway, créer de véritables pôles d'échange multimodaux sur les boulevards, etc. Les préconisations citoyennes, disponibles en annexe, insistent sur le fait que : **“La réflexion autour de la performance du réseau de transports en commun et de la création d'équipements relais est une condition indispensable à la diversification des modes de déplacement qui devra être intégrée au projet.”** On peut lire dans les avis : **“à une époque, les vélos étaient autorisés dans les transports en commun, ce qui donnait de la souplesse aux usagers pour leurs déplacements. Cela contribuerait à réduire le nombre de voitures.”** Quelques éléments font également ressortir le besoin de réduction de l'autosolisme en favorisant l'autopartage ou le covoiturage.

Le stationnement ressort ponctuellement au cours de ces deux années. Il est souvent mentionné par les riverains et habitants mais également par les usagers des équipements qui jalonnent les boulevards comme un sujet d'inquiétude. Le stationnement ventouse est très présent et empêche les riverains de stationner. Or si chercher une place de parking est actuellement un défi sur certains tronçons, comment sera-t-il géré dans le projet ? Pour d'autres, la présence de stationnement est un obstacle pour la transformation des boulevards et le partage de la voirie. Quand le cahier de préconisations citoyennes, disponible en annexe, se concentre sur la réduction du stationnement sauvage et l'importance des places de livraison pour les commerces comme

facteurs d'attractivité, les avis se tournent vers la mutualisation du stationnement et la recherche d'emplacements pour des parkings silos jalonnant les boulevards en lien avec les équipements.

Séparer / protéger

Les conflits d'usages et le facteur accidentogène entre les différents modes ressortent également. Ces incivilités et accidents sur les boulevards se caractérisent souvent par le manque de place dédiée à chaque mode. En 2019, les boulevards étaient caractérisés par les cyclistes comme : **“un axe majeur et quasi incontournable de déplacement pour les deux roues non motorisés mais actuellement ils restent mal sécurisés voire accidentogènes.”** La mise en place des voies de mobilité douces accentue le conflit d'usage. Il a été salué comme un premier pas nécessaire par les usagers des mobilités douces mais pas encore suffisant. Les automobilistes (via les cartes postales dont la synthèse est disponible en annexe), quant à eux, ont eu des retours plus durs sur le manque de fluidité et d'informations du dispositif. D'ailleurs pour réduire ces incivilités ainsi que l'insécurité sur les boulevards il est régulièrement fait mention de la possibilité de créer une séparation en site propre de l'ensemble des modes. Beaucoup de contributeurs proposent une séparation par mode classique piéton, vélo et voiture quand quelques-uns projettent une séparation par vitesse et niveau de fragilité, certains demandant de séparer les trottinettes électriques des vélos, d'autres des voies rapides pour les vélos et vélos à assistance électrique ou encore des deux roues motorisées.

Ralentir

Le sujet du ralentissement de la vitesse, ou en tout cas d'une harmonisation de la vitesse, est également vivement demandée par une partie des concertés. Il est proposé de passer à 30 km/h sur l'ensemble des boulevards, la moyenne avant la réduction des voies étant en dessous de 15 km/h en heure de pointe, cette proposition semble pertinente à un groupe de personnes. Elle permettra selon les contributeurs avisés d'appuyer le caractère urbain, de réduire la pollution sonore, de sécuriser les usagers. En bref, la réduction de la vitesse est avancée par certains comme une solution d'apaisement des boulevards même si d'autres trouvent **“qu'ils sont également apaisés, avec une vitesse de 50 km/h.”**

Il ressort une réelle envie de rendre la marche attractive sur l'ensemble des boulevards. Les trottoirs sont décrits comme largement inadaptés et inaccessibles notamment vis-à-vis des normes handicapées. Elle est présentée par ses défenseurs comme un moyen d'améliorer la santé des usagers et comme un mode de déplacement adapté aux trajets de courte distance, soit entre 2 et 4 km. Les concertés concernés présentent quelques conditions pour rendre la marche attractive. La condition majeure est d'augmenter le confort dans l'espace public : pouvoir marcher sur des trottoirs larges, ombragés et offrant du mobilier urbain ainsi que des usages variés. Ces conditions recourent le besoin de rendre les boulevards accessibles aux PMR dont les trajets sont aujourd'hui largement entravés par nombre de problématiques (mobilier mal placé, réduction de largeur de trottoir, stationnement sauvage, etc.).

Une attractivité aujourd'hui limitée mais avec beaucoup de potentiel

Intensifier

Les boulevards ressortent comme un secteur géographique d'intérêt pour l'attractivité des commerces grâce à leur emplacement proche du centre-ville et leur accessibilité garantie. En revanche, ils sont décrits comme étant peu attractifs à cause du bruit et du trafic : **“Les barrières ont perdu leurs commerces parce que trop de voitures et pas assez d'attractivité. Les boulevards rive gauche ne sont plus depuis longtemps des boulevards, mais, une autoroute urbaine comme on le voulait dans les années 60 et 70.”**

De plus, les automobilistes s'arrêtent ponctuellement dans un seul magasin mais ne prennent pas le temps de parcourir les continuités commerciales. Une amélioration du cadre de vie (réduction du bruit, végétalisation, lieux de convivialité) est une demande commune des habitants et des usagers dans le but de rendre les boulevards plus attractifs.

Conjuguer centralité / linéarité

Les barrières apparaissent comme les points attractifs de la linéarité, notamment lorsqu'elles sont accompagnées d'un équipement ou d'une offre commerciale de proximité, à ce titre la barrière Saint-Genès et la barrière Ornano sont des références. Les barrières sont décrites comme déséquilibrées dans leur attractivité. Pour l'avenir des boulevards, les concertés cherchent plus d'espaces accueillants aux barrières notamment aux travers d'espaces plus appropriables. Dans les micros trottoirs, dont la synthèse est disponible en annexe, sont cités : **“ parc, jeux pour enfants, mobiliers, etc.”**

Pour renforcer l'attractivité, la demande de réinstaller des commerces, principalement des commerces de proximité et de bouche, ressort régulièrement. Les avis font même mention de **“boulevards gourmands”**. Ressort également le souhait de stimuler l'offre socio-culturelle et sportive qui jalonne les boulevards, laissant entendre que les boulevards pourraient devenir à terme une **« centralité linéaire »** à l'image des quais.

Cette linéarité est souvent mise à profit par certains pour créer des parcours, des événements en lien avec la découverte du patrimoine des boulevards. Les contributeurs parlent également d'une continuité des enseignes commerciales qui participent selon eux à la mise en valeur des boulevards et au renouvellement de leur attractivité.

Les usages nocturnes sont peu cités sur les boulevards tout au long de la concertation, ce qui montre qu'ils ne sont pas vraiment des lieux d'usage idéaux dans cette temporalité. L'éclairage est tout de même un sujet qui est ressorti notamment pour l'aspect sécuritaire (marquage visible la nuit) et la valorisation du patrimoine. Ces deux aspects sont explicites dans les prescriptions citoyennes et les micros-trottoirs (tous deux disponibles en annexe).

Magnifier par le végétal le patrimoine bâti existant

De nombreux citoyens apprécient le linéaire des Boulevards pour son patrimoine paysager et bâti mais le manque de propreté ainsi qu'une mauvaise gestion des voitures ventouses dégradent son image.

Végétaliser

Les contributeurs expriment la volonté de conserver au maximum la végétation existante et de la renforcer : **“Il serait dommage de supprimer les arbres lors des réaménagements, c'est un des seuls trucs beaux de ces espaces.”** Ils demandent en grande majorité plus de végétalisation le long du linéaire, c'est d'ailleurs ce qui ressort des principales attentes sur le devenir des boulevards dans le dispositif des cartes postales (synthèse disponible en annexe) mais aussi dans les avis : **“Il est essentiel de verdir ces boulevards, ils sont actuellement plantés en grande partie, mais les arbres sont taillés en tête de chat et n'apportent pas de bénéfice à la population, il faut des arbres en port libre accompagnés de bandes enherbées, type prairies fleuries ou plantations de vivaces pour améliorer le cadre de vie et rendre plus agréable la circulation des piétons loin des pots d'échappement”**. Ce renforcement de la végétation inclut les façades des bâtiments, en respect du patrimoine architectural.

La végétalisation accrue inquiète tout de même quelques-uns qui sont concernés par les possibilités de disparition du stationnement : **“Les trottoirs des boulevards sont déjà assez larges et je rappelle qu'il y a des arbres tout le long, pourquoi dire qu'il faut de la verdure ? Ne rendons pas la vie des habitants impossible en supprimant le stationnement, faudra-t-il faire deux kilomètres pour rentrer avec son bébé ?”**

Il est fait mention de la grande variété architecturale sur les boulevards, ce qui rend le patrimoine bâti remarquable. Il est considéré comme riche et varié mais également comme trop discret et peu mis en valeur. **“Enfin le patrimoine architectural : il est évident que ces boulevards sont remarquables sur de très larges tronçons. Et aujourd'hui, il est clair que ces trésors cachés ne demandent qu'à être mis en valeur.”** Le projet de requalification est perçu comme un moyen de magnifier les bâtisses d'exception pour permettre de rendre la marche attractive d'un point de vue paysager.

Concevoir un espace public confortable et qualitatif

Dépolluer

La pollution sonore et la pollution de l'air sont les grandes préoccupations des citoyens, riverains, habitants et usagers. Une ambition forte de réduction des nuisances est clairement exprimée dans les préconisations citoyennes sur ces sujets au même titre que dans l'ensemble des dispositifs de concertation. Il est possible de lire dans les avis : **“Habitant les boulevards, je pense qu'il est aussi urgent, mais comme dans de nombreuses rues de l'agglomération, de faire un travail sur les nuisances sonores (bruit des moteurs, klaxon, accélérations, etc.”** Le bruit est signalé comme un véritable frein au confort de vie mais également à la pratique de la marche et de l'attractivité.

La pollution lumineuse est mentionnée par certains, parfois dans le sens de la biodiversité (participer à la trame noire) parfois comme un facteur de santé (qualité de sommeil des habitants).

Comme mentionné dans les mobilités, la marche est perçue par de nombreux concertés comme facteur d'amélioration de la santé publique. La rendre plus attractive par les moyens annoncés précédemment paraît nécessaire à l'augmentation de la qualité de vie de ceux qui les pratiquent.

Rafraîchir

Le projet de réaménagement des boulevards est parfois perçu comme une chance de donner de la place à l'écologie et l'environnement dans la ville. Planter oui, mais avec une dimension écologique, comme écrit dans les avis ***"C'est une opportunité pour renaturer les sols et privilégier l'infiltration des eaux pour limiter le risque d'inondation accentué par le dérèglement climatique"***. Certains appellent également à la création d'une ceinture de fraîcheur autour de la ville, espace de refuge pour les périodes de canicule comme décrit ici : ***" L'aménagement à venir des boulevards doit intégrer un volet biodiversité et paysage : notamment les corridors verts (arbres, arbustes, parcs, zones vertes...) voire les corridors bleus (places d'eau, mares...). Ces éléments peuvent répondre au quadruple enjeu de la reconquête de la biodiversité dans les villes (avifaune, micromammifères, chauve-souris, insectes), de la baisse de la pollution sonore (effet "mur anti bruit" des arbres), de la lutte contre les îlots de chaleur (différentiel de température sous couverture arborée, réflexion de la chaleur par le bitume) et du bien-être en milieu urbain"***.

Les publics de la concertation



Synthèse des avis

Traverser **Ralentir**
Révéler Conjuguer centralité / linéarité
Magnifier par le végétal le patrimoine bâti existant
Lieux de vie **Végétaliser** Intensifier
Séparer / protéger
Séquencer Apaiser Réduire Hiérarchiser Réguler
Inter et multi modalité **Infrastructure frontière**
Un passé à retrouver Intensifier
Rafraîchir Conjuguer centralité / linéarité
Dépolluer
Mobilité pour tous

V. Traduction des contributions dans le projet des boulevards et barrières

Cette partie vise à reprendre les principaux avis formulés et apporter des premiers éléments de réponse de Bordeaux Métropole pour leurs traductions dans le projet urbain. Ces traductions s'appuient sur les recommandations formulées par l'a-urba à travers ses nombreuses études. Certaines sont issues de la concertation, certaines de l'a-urba et d'autres sont communes

Pilotage du projet

Réfléchir dès à présent aux conditions de réussite de la mise en œuvre du projet urbain, notamment au vu de sa diversité de territoire, d'usage et jeux d'échelle est essentiel pour inclure l'ensemble des besoins des parties prenantes mais également pour permettre de créer un contexte favorable à l'innovation.

- Concevoir un cadre de référence de haut standard comme étape préalable à la révision du PLUi sur ce secteur. - *Issue de l'a-urba*
- Développer un projet-processus alliant une stratégie par palier à long, moyen, court terme afin de répondre dès à présent aux urgences - *Issue de l'a-urba et de la concertation*
- Poursuivre la concertation en approfondissant le dialogue avec les résidents / riverains - *Issue de la concertation*

Environnement

→ **Faire des boulevards un "poumon vert" de la ville et un corridor vert, vivant et dynamique** : le projet aura une ambition écologique forte et visera à renforcer la place de la nature en ville. La volonté est donc de travailler sur les différentes strates végétales et non uniquement sur la canopée. Une attention particulière sera portée à la diversification des essences végétales, à la biodiversité, à des espaces de pleine terre et de fraîcheur.

- Stratifier la végétation (strate basse, intermédiaire, haute) dans le but d'augmenter la biodiversité - *Issue de la concertation et de l'a-urba*
- Augmenter le nombre de plantations d'arbres - *Issue de la concertation et de l'a-urba*

→ **Donner une ambition écologique forte à ce projet** : Cette ambition sera atteinte par des solutions techniques et des aménagements, avec la conscience que cela pourra impacter les déplacements routiers (réduction de la surface dédiée à la voiture pour le stationnement et les déplacements).

- amélioration de la qualité de l'air - *Issue de la concertation et de l'a-urba*
- Penser et fabriquer de nouveaux modèles d'urbanisme circulaire : intervenir sur l'ensemble de la chaîne de l'aménagement (usages, flux et économie de production et consommation). *Issue de l'a-urba*
- réduction des îlots de chaleur urbain - *Issue de la concertation et de l'a-urba*
- Désimperméabiliser les sols dès que cela est possible et souhaitable. - *Issue de la concertation et de l'a-urba*
- Mettre en place une gestion intégrée des eaux de pluie - *Issue de la concertation et de l'a-urba*

Cadre de vie

→ **Gommer l'effet "frontière" des boulevards et faciliter les franchissements** : l'effet de frontière vise à être gommé par le projet et les franchissements seront facilités pour tous les modes de déplacement, en particulier des modes actifs.

- Mesurer la capacité des boulevards à se transformer avec des programmes nouveaux / développer des nouvelles conditions d'habitabilité : tout comme les volumes (programmation bâtie), les espaces publics des boulevards peuvent être « capables » (capacité à se transformer dans le temps). *Issue de l'a-urba*
- Renforcer la convivialité sur l'espace public - *issue de la concertation*

→ **Préserver le "déjà là" et le renforcer** : le projet vise à s'insérer harmonieusement dans l'existant en le protégeant et le valorisant (végétation, commerces, services, patrimoine, etc). L'objectif sera d'imaginer des séquences paysagères selon les tronçons en s'inspirant des profils et usages existants.

→ **Réduire les nuisances sonores pour apaiser les boulevards** : le projet proposera des objectifs mesurés et des solutions techniques et d'aménagement pour réduire les nuisances sonores.

- Privilégier des solutions pour faire baisser les niveaux de pollutions sonores et aériennes. *issue de l'a-urba*

Mobilité

→ **Réaliser un projet innovant et expérimenter de nouveaux usages** : Bordeaux Métropole souhaite mettre en œuvre des aménagements expérimentaux sur les boulevards afin de tester de nouveaux usages et ambiances.

- Innover dans la mise en place de gestion temporelle de la voirie (principes d'évolutivité et de réversibilité). - *Issue de l'a-urba*
- Se doter d'une palette d'indicateurs quantitatifs pour mesurer la situation de départ et l'atteinte d'objectifs en termes de réduction du bruit, du trafic, de la pollution de l'air, des îlots de chaleur, etc. - *Issue de l'a-urba*

→ **Fluidifier les parcours et réduire les conflits d'usages sans exclure la voiture** : la voiture ne sera pas exclue des boulevards mais l'espace sera réparti pour permettre la cohabitation des modes et réduire les conflits d'usages entre ces modes. Une attention sera portée sur l'intermodalité à renforcer sur les boulevards. Les voies cyclables en site propre seront étudiées mais le manque d'espace limite la possibilité de réaliser ce type d'aménagement.

- Mettre en place des plans de circulation communaux d'accompagnement, en lien avec une stratégie de circulation à l'échelle métropolitaine. - *issue de l'a-urba*
- Développer le covoiturage. *issue de l'a-urba*
- Pistes cyclables sécurisées en site propre. - *issue de la concertation*
- En rive droite, mailler l'infrastructure avec le reste du territoire. - *issue de l'a-urba*
- Réduire la vitesse à 30km/h. - *issue de la concertation*

→ **Remettre les boulevards en deux fois deux voies pour les voitures** : Bordeaux Métropole ne souhaite pas revenir à ce fonctionnement et porte un projet avec un meilleur partage des modes de déplacement en conservant les voies partagées bus et vélos.

- Réduire fortement le trafic et l'emprise dédiée à la voiture en réduisant majoritairement l'espace automobile de circulation à 2X1 voies. - *issue de l'a-urba*

→ **Envisager un transport en commun à haut niveau de service** : Bordeaux Métropole ne souhaite pas envisager le passage d'un tramway ou d'un métro sur les boulevards mais un bus à haut niveau de service, articulé avec le réseau existant.

→ **Séparer et sécuriser les modes doux** : Bordeaux Métropole souhaite maintenir a-minima le fonctionnement des voies de bus et vélo partagées et étudiera la sécurisation et séparation des pistes cyclables pour proposer une solution adaptée aux contraintes techniques.

- Mettre le confort piéton en principe prioritaire d'aménagement. - *issue de l'a-urba*
- Développer un territoire marchable, à partir des principaux attracteurs piétons (existants ou à venir) : stations TC, services, commerces, équipements, parcs et jardins, mobilier confortable, etc. - *issue de l'a-urba*
- En rive gauche, réduire le nombre et l'emprise des carrefours permettant les mouvements de tourne-à-gauche pour affecter l'espace à d'autres usages et fluidifier le trafic des carrefours. - *issue de l'a-urba*

→ **Renforcer et/ou organiser le stationnement** : le projet visera à optimiser le stationnement avec la réduction du stationnement sauvage observé et recherchera une organisation du stationnement en lien avec les équipements et commerces.

- Déployer une politique de stationnement adaptée, régulée, ciblée dans l'épaisseur des quartiers et en lien avec les commerces (et tendre vers une suppression du stationnement résidentiel sur chaussée dans le domaine public des boulevards). - *issue de l'a-urba*
- Implanter des parkings-relais en amont. - *issue de l'a-urba*

Attractivité et mixité fonctionnelle

→ **Améliorer l'offre commerciale et socio-culturelle** : Bordeaux Métropole souhaite renforcer l'attractivité des boulevards, notamment par une offre de mobilier urbain adaptée à la promenade et aux mobilités douces, mais aussi par une offre commerciale et socio-culturelle adaptée à la demande citoyenne. Une attention particulière sera portée pour sécuriser les usages nocturnes et valoriser cet espace la nuit sans impacter la trame noire, essentielle au développement de la biodiversité.

- Mettre en place une stratégie foncière fine dans le territoire des boulevards, incluant l'instauration d'un périmètre de prise en considération. *Issue de l'a-urba*
- Profiter de toutes les occasions de projets et transformer barrières, maillons et espaces charnières en véritables micro-centralités. *Issue de l'a-urba*
- Transformer les rez-de-ville de manière qu'ils accueillent des fonctions diversifiées (commerces, services, équipement, etc.).
- Exiger de chaque opération et action d'aménagement qu'elle contribue à l'animation et la confortation de l'attractivité de chaque séquence des boulevards (retravailler les socles - rez-de-chaussée actifs / mixité des programmes).
- Combiner vision d'ensemble d'aménagement long terme et sa déclinaison dans une stratégie d'aménagement transitoire court terme selon 3 échelles :
 - des micro-aménagements ponctuels et reproductibles ;
 - des sites de proximité et de petits projets localisés ;
 - des lieux emblématiques et des opérations d'aménagement - *Issue de l'a-urba*

- Organiser le Festival des Boulevards : un événement/an sur le territoire, permettant de changer de regard et de donner à voir le « champ des possibles » - *Issue de l'a-urba*

VI. Quelles suites pour la concertation ?

Fin de la première étape de la concertation des boulevards et des barrières

Cette première étape de la concertation s'achève. Le présent bilan intermédiaire prend en compte les avis déposés notamment sur le site de la participation ainsi que sur les registres papier jusqu'au 11 avril 2022 à 17h.

Une mise à jour a été réalisée sur le site de la participation au 04 avril 2022. Voici le calendrier détaillé :

Lundi 4 avril 2022 :

Publication de la page événement « [Bilan intermédiaire](#) » sur le site de la participation (événement qui signe l'arrêt de prise en compte des avis pour l'élaboration du bilan intermédiaire. Cette page événement est visible sur l'agenda général du site de la participation et dans le calendrier simplifié de la page participation des boulevards (cf. capture ci-contre). L'extraction des avis aura lieu le 11 avril 2022 à 17h).

BILAN INTERMÉDIAIRE DE LA PREMIÈRE ÉTAPE DE LA CONCERTATION DES BOULEVARDS ET DES BARRIÈRES

PARTAGER

LES BOULEVARDS : EXPRIMEZ-VOUS !

PARTICIPATION EN COURS

Publié le 30 / 09 / 2019
Modifié le 04 / 04 / 2022

Le projet vise à redynamiser, sur près de **12 kilomètres et 4 communes de la rive gauche**, les quartiers traversés par les boulevards ainsi que leurs barrières.

Depuis le **30 septembre 2019**, vous pouvez exprimer vos idées sur ce que seront les boulevards de demain.

Après une interruption des dispositifs de participation en présentiel en raison de la crise sanitaire, la concertation a repris son cours dès le lundi 7 juin 2021 (Voir calendrier ci-contre).

Le comité de la concertation a poursuivi son programme de travail dans le but de produire un cahier de recommandations citoyennes remis à Bordeaux Métropole début 2022 et qui sera rendu public par la suite.

Des ateliers spécifiques avec les publics absents de la concertation ont également été menés par les services de Bordeaux Métropole afin de compléter le diagnostic. Le Diaconat de Bordeaux, le CCAS, le GIP Médiation, la police municipale ou encore le conseil des professions libérales ont été mobilisés dans la démarche. D'autres se sont déroulés fin 2021 avec d'autres acteurs économiques et leurs représentants

(artisans, PME, ...). Des micros-trottoirs auprès des collégiens, lycéens et étudiants ont également été réalisés au-devant d'établissements proches du linéaire. En parallèle, les automobilistes ont donné leur avis par le biais d'une distribution aux feux de cartes postales pré-affranchies.

Cette première étape de la concertation s'achève. Un bilan intermédiaire est en cours de production et prendra en compte notamment les avis déposés sur le site de la participation ainsi que sur les registres papier jusqu'au 11 avril 2022. Les garants de la concertation établiront leur propre bilan intermédiaire et Bordeaux Métropole publiera le sien en suivant.

Néanmoins, cette concertation se poursuit : ainsi vous pouvez continuer à donner votre avis sur le site de la participation.



LE BOULEVARD CAMILLE GODARD, UN EXEMPLE DE SITE À RECONQUÉRIR



Calendrier simplifié de la participation

Modifié le 04/04/2022

- 11 / 04 / 2022 :** [Bilan intermédiaire](#)
- 15 / 12 / 2021 :** Atelier de synthèse du Comité de la concertation
- 18 / 11 / 2021 :** Atelier du Comité de la concertation #7
- 21 / 10 / 2021 :** Atelier du Comité de la concertation #6
- 23 / 09 / 2021 :** Atelier du Comité de la concertation #5
- 06 / 07 / 2021 :** Atelier du Comité de la concertation #4
- 24 / 06 / 2021 :** Atelier du Comité de la concertation #3
- 07 / 06 / 2021 :** Atelier du Comité de la concertation #2

La mise à jour du texte introductif sur la page participation des boulevards indique que la concertation continue néanmoins et qu'il est toujours possible de donner son avis indépendamment de ce bilan intermédiaire. Le texte est en gras afin de mettre en avant l'actualité de la concertation. Le calendrier simplifié annonce l'événement « bilan intermédiaire », qui marque l'arrêt de prise en compte des avis à cette date pour la rédaction du présent bilan intermédiaire (cf. capture ci-dessus).

Les étapes de la concertation

En raison du contexte sanitaire, les dispositifs et étapes de la concertation initialement programmés ont été modifiés.

Etape 1 [30 septembre 2019 à début 2022]

- phase 1, du 30 septembre 2019 à l'été 2021 : faire émerger les points de vue des citoyens et des collectifs constitués (témoignages, usages, besoins, avis, perspectives...);
- phase 2, de l'automne 2021 à début 2022 : les recueils des avis et besoins des publics jusqu'à présent absents des dispositifs de concertation, la production d'un cahier de recommandations citoyenne et d'un cahier des charges par l'A'urba préalable au choix d'un groupement de maîtrise d'œuvre

Cette première étape de la concertation s'achève. **Un bilan intermédiaire est en cours de production et prendra en compte notamment les avis déposés sur le site de la participation ainsi que sur les registres papier jusqu'au 11 avril 2022. Les garants de la concertation établiront leur propre bilan intermédiaire et Bordeaux Métropole publiera le sien en suivant. Néanmoins, cette concertation se poursuit : ainsi vous pouvez continuer à donner votre avis sur le site de la participation.**

Etape 2

Elle débutera lorsque la maîtrise d'œuvre aura été choisie.

Texte mis à jour dans la rubrique « Les étapes de la concertation » le 04/04/22 sur le site de la participation. Les éléments importants ont été mis en gras afin de donner à voir les informations importantes.

Lundi 11 avril 2022 à 17h :

- Arrêt de prise en compte des avis déposés sur le site de la participation pour l'élaboration du bilan intermédiaire
- Arrêt de prise en compte des avis déposés sur les registres papiers pour l'élaboration du bilan intermédiaire et information dédiée (bilan intermédiaire, poursuite de la concertation)
- Export Excel de tous les avis déposés sur le site jusqu'au 11 avril 2022 à 17h pour intégration au bilan intermédiaire.

Ouverture de la seconde étape

Les termes « première étape » et « seconde étape » correspondent aux termes employés dans le calendrier de la concertation. Cette concertation se poursuit et les internautes sont invités à continuer à donner leur avis. Les avis publiés après le 11 avril 2022 à 17h seront intégrés dans le bilan final de la concertation.

Le bilan intermédiaire permet de croiser l'analyse critique des dispositifs de concertation mis en place (bilan des garants de la concertation), ainsi qu'une première analyse des avis citoyens formulés depuis 2019.

La seconde étape de la concertation comporte plusieurs objectifs :

- Poursuivre le recueil des avis via différents dispositifs participatifs.
- Développer des dispositifs participatifs permettant de mieux cibler le public des riverains au regard de leur faible représentativité lors de la première étape de la concertation.

- Répondre aux préconisations des garants et adapter les dispositifs participatifs proposés au regard de leur bilan.
- Expérimenter de nouveaux aménagements transitoires pour préfigurer de nouveaux usages sur les boulevards. Une phase d'évaluation de ces dispositifs expérimentaux pourra compléter la démarche.
- Définir les suites à donner à la mission d'accompagnement des garants de la concertation.
- Lancer les démarches pour aller vers la définition d'un schéma de référence du projet.

Les tenants de la seconde étape de la concertation seront communiqués prochainement sur le site de la participation.

Réponses aux préconisations des garants

Les deux garants nommés par le C2D ont remis un bilan à Bordeaux Métropole le 1 juillet 2022. Ce bilan, disponible en annexe et mis en ligne sur le site de la participation de Bordeaux Métropole le 1er septembre 2022, vise à analyser les dispositifs mis en place pour la concertation et formuler des préconisations pour la suite de la concertation. Dans le présent bilan, Bordeaux Métropole apporte des premières réponses aux 7 recommandations des garants :

Recommandation 1 : Clarifier le dispositif de pilotage du projet, son périmètre et son calendrier prévisionnel.

Le pilotage politique du projet est, depuis septembre 2022, assuré par deux élus, Andréa Kiss, maire du Haillan et vice-présidente de Bordeaux Métropole en charge de la voirie, des espaces publics et du FIC, et Pierre Hurmic, maire de Bordeaux et vice-président de Bordeaux Métropole chargé du pilotage et de l'évaluation du projet de transition métropolitain.

Son pilotage administratif est, quant à lui, confié à Cécile Rasselet à la direction territoire d'avenir territoire en coopération de Bordeaux Métropole.

Bordeaux Métropole prévoit de délibérer au premier semestre 2023 pour réorienter les objectifs de la concertation et ses modalités, définir son périmètre et expliciter le pilotage du projet. Le présent bilan intermédiaire de Bordeaux Métropole y sera joint.

Le calendrier prévisionnel du projet se séquence en 3 phases opérationnelles :

- 2023-2026 : pour enclencher, activer, tester, convaincre
- Jusqu'en 2032 : pour réaliser, tester, stabiliser, installer
- Jusqu'en 2040 : pour transformer, adapter, pérenniser

Recommandation 2 : Préciser le mode d'insertion du périmètre de la rive droite à cette concertation.

À l'issue de cette première phase de concertation qui portait sur les boulevards en rive gauche, et dans le cadre de la réorientation du projet, la rive droite est à présent intégrée au périmètre afin de construire la réflexion à l'échelle globale des deux rives. Cette échelle permettra notamment la prise en considération des projets déjà en cours sur ce territoire et leur articulation avec le projet des boulevards. Les maires des villes de Cenon et Floirac sont ainsi associés aux comités de pilotage du projet.

Recommandation 3 : Compléter le dossier de concertation avec les différentes études réalisées en rive droite et en rendant lisibles les projets liés à la mobilité à l'échelle métropolitaine constituant le cadre de référence du projet des boulevards.

L'agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine, a'urba, à la demande de Bordeaux Métropole, a réalisé en date de juillet 2022 un document de référence qui constitue une synthèse des réflexions portées sur le devenir des boulevards, pour une mise en débat et une appropriation des enjeux, en vue d'un futur document de référence.

Recommandation 4 : Afficher les modalités de la poursuite de la concertation, et ce jusqu'à l'enquête publique, en identifiant des méthodes de concertation adaptées aux objectifs de la concertation (pré-opérationnel et/ou prospective).

La première étape de la concertation était dédiée à la compréhension des usages, fonctionnements et dysfonctionnements sur les boulevards, ainsi que des projections à plus long terme pour les boulevards. Les dispositifs proposés pour la concertation ont permis d'étayer le volet diagnostic et de percevoir les attentes en matière d'aménagement. Pour la deuxième étape du projet, Bordeaux Métropole entend poursuivre la concertation notamment sur la dimension prospective en mettant en place une participation ad hoc et in situ pour mieux prendre compte les spécificités du site ou de la section retenue.

Recommandation 5 : Chiffrer le projet qui découlera du cahier des charges, ou fixer une enveloppe - plancher ou plafond - dévolue.

Le chiffrage sera réalisé une fois le programme du projet connu.

Recommandation 6 : Mettre à disposition du public une véritable plateforme numérique interactive, permettant de pouvoir afficher les questions du public et rendre publiques les réponses du maître d'ouvrage.

5 mois après l'ouverture de la page dédiée au projet des boulevards sur la plateforme participative en ligne de Bordeaux Métropole, une analyse des contributions a été réalisée par le service participation citoyenne. Cette analyse sur 299 avis a permis de faire ressortir les principales questions des citoyens et de réaliser une FAQ disponible en ligne depuis. La Métropole entend la recommandation des garants et en étudiera la faisabilité auprès des directions concernées. La plateforme actuelle se verrait ainsi évoluer.

Recommandation 7 : Poursuivre la garantie de cette concertation en nommant des garants en tant que tiers acteurs.

La mission de suivi de la concertation par des garants sera précisée prochainement dans le cadre plus large de la définition des modalités de concertation à venir.

VII. Annexes

L'ensemble de la documentation à retrouver sur le [site de la participation](#) :

- [Délibération d'ouverture de la concertation](#)
- [Arrêté d'ouverture de la concertation](#)
- Annonce légale de la concertation réglementaire par le biais d'un [encart dans le Sud-Ouest](#)
- Etudes techniques relatives à l'insertion d'un transport en commun à haut niveau de service sur les boulevards, réalisées par SYSTRA en 2018 :
 - [Modélisation microscopique](#)
 - [Tramway insertion désaxée](#)
 - [Tramway scénario complémentaire](#)
 - [Couloir bus](#)
 - [Corridor bilatéral](#)
 - [Corridor axial](#)
- [Enquête sociologique réalisée par l'a-urba en 2021](#)
- [Dépliant "Sur les traces des boulevards" - Parcours #16](#)
- Exposition BM2050 "Mieux connaître les boulevards" :
 - [Partie 1](#)
 - [Partie 2](#)
 - [Partie 3](#)
 - [Partie 4](#)
- [Compte-rendu de la réunion publique du 13 novembre 2019](#)
- Compte-rendus des balades urbaines :
 - [Balade #1 - Secteur Bègles / Bordeaux-sud](#)
 - [Balade #2 - Secteur Talence / Bordeaux-Nansouty](#)
 - [Balade #3 - Secteur Le Bouscat / Bordeaux Maritime / Grand Parc](#)
 - [Balade #4 - Secteur Bordeaux Saint-Augustin / Alphonse-Dupeux / Tauzin](#)
- Compte-rendus des ateliers de proximité :
 - [Atelier # 1 - Secteur Bègles / Bordeaux-sud](#)
 - [Atelier # 2 - Secteur Talence / Bordeaux-Nansouty](#)
 - [Atelier # 3 - Secteur Le Bouscat / Bordeaux Maritime / Grand Parc](#)
 - [Atelier # 4 - Secteur Bordeaux Saint-Augustin / Alphonse-Dupeux / Tauzin](#)
- Compte-rendus des ateliers du Comité de la Concertation
 - [Atelier #1](#)
 - [Atelier #2](#)
 - [Atelier #3](#)
 - [Atelier #4](#)
 - [Atelier #5](#)
 - [Atelier #6](#)
 - [Atelier #7](#)
 - [Atelier de synthèse](#)
 - [Réunion de présentation du cahier de préconisations citoyennes](#)
- [Questionnaire des cartes postales distribuées aux automobilistes](#)

- Cahier de préconisations citoyennes
- Concertation auprès des publics spécifiques :
 - Synthèse des échanges avec les travailleurs sociaux
 - Synthèse des échanges avec les professions libérales
 - Synthèse des contributions des automobilistes
 - Synthèse des contributions des publics jeunes



Concertation Boulevards & Barrières

BILAN DES GARANTS

Walter ACCHIARDI
Paola OROZCO-SOUËL
Garants de la concertation
25 juillet 2022



SOMMAIRE

SOMMAIRE	1
PREAMBULE	2
Une concertation « amont » réglementaire...	2
... et le choix volontaire de nommer des garant.e.s pour cette concertation	2
La mission des garant.e.s	3
I. DISPOSITIFS DE CONCERTATION	5
Méthode et calendrier initialement prévus	5
Dispositifs de concertation en présence des garant.e.s	5
Dispositifs de concertation sans la présence des garant.e.s	6
II. SYNTHÈSE DES ÉCHANGES	6
De la difficulté de concilier les besoins de déplacement de la population métropolitaine avec la volonté de créer un espace de vie convivial pour les résidents et les visiteurs	6
Du besoin de retrouver l'identité des barrières et de se réapproprier l'espace public pour créer des liens entre les deux côtés des boulevards	7
Penser l'aménagement des boulevards dans un horizon lointain et dans une société différente : la difficulté d'arriver à une vision globale	9
Et la participation dans tout ça ?	10
III. RÔLE DES GARANT.E.S	10
IV. ANALYSE DE LA CONCERTATION	11
Les observations des garant.e.s	12
Une maîtrise d'ouvrage disponible et ouverte	12
Une participation limitée en dépit des ambitions qui ont motivée la concertation	12
V. RECOMMANDATIONS	13

PREAMBULE

Une concertation « amont » réglementaire...

Le choix a été fait par Bordeaux Métropole par délibération du 12 juillet 2019 de lancer une concertation relative au projet urbain des boulevards conformément au Code de l'urbanisme, articles L103-2 et suivants et R103.

Une 1^{ère} phase, dont ce document constitue le bilan, s'est déroulée du 12.7.2019 au 11.04.2022.

Elle sera suivie d'une 2^{ème} phase, suite à la consultation pour le choix d'une maîtrise d'œuvre pour la réalisation d'un plan guide d'aménagement à l'échelle de l'ensemble des boulevards et la définition d'un périmètre de prise en considération où pourra être porté sursis à statuer sur les autorisations d'urbanisme au titre de l'article L 111-10 du Code de l'urbanisme.

Cette concertation avait pour objectif de donner la possibilité au public, selon plusieurs modalités conformément à l'article L103-4 « *d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente* » sur l'état existant et à venir du territoire concerné.

5 axes étaient proposés dans la délibération de Bordeaux Métropole ouvrant cette concertation :

- ▶ Engager une mutation profonde de la pratique des boulevards, d'un espace routier à un espace urbain.
- ▶ Faire des barrières, rive gauche, les lieux majeurs de la revitalisation des boulevards.
- ▶ Développer un projet d'aménagement assurant un meilleur partage de l'espace public entre différents modes de déplacement.
- ▶ Valoriser le patrimoine architectural, urbain et paysager des boulevards tout en renforçant leurs fonctions d'habitat, d'activités économiques, d'emplois et de loisirs.
- ▶ Améliorer les conditions de mobilité sur la Plaine rive droite.

Cette concertation réglementaire, pilotée par Bordeaux Métropole en collaboration étroite avec les 4 communes de la rive gauche concernées (Bègles, Bordeaux, Le Bouscat, Talence), a été ouverte à compter du 30 septembre 2019.

Concernant la rive droite, des études complémentaires devaient être réalisées pour réfléchir au bouclage des boulevards du pont Jacques Chaban-Delmas au pont Simone-Veil. A l'issue, la concertation serait élargie aux communes concernées, soit Floirac, Cenon, Lormont et Bassens.

... et le choix volontaire de nommer des garant.e.s pour cette concertation

Bordeaux Métropole a souhaité saisir le Conseil de développement (C2D) afin qu'il désigne un garant de la concertation pour ce projet.

Les membres du C2D y voyaient la manifestation de la volonté de Bordeaux Métropole de renforcer la confiance dans la concertation en confiant la désignation de ce garant à une instance citoyenne tierce.

Les membres du C2D ont souhaité, en contrepartie, investir cette confiance en œuvrant à renforcer et faire perdurer des valeurs incarnées dans des pratiques de participation partagées par les citoyens et fortes pour le territoire.

Extraits de la feuille de route communiquée aux deux garant.e.s sélectionné.e.s *in fine* à partir de la liste constituée par la Commission Nationale du Débat Public/CNDP :

- ▶ Le débat public doit s'appuyer sur un certain nombre de principes de mise en œuvre afin de renforcer la confiance des participants. Ils se lisent :
 - A l'espace laissé pour discuter de l'opportunité du projet et formuler des propositions alternatives ;
 - Dans le souci de faire délibérer les publics ;
 - Au travers de l'attention portée à la diversité des publics ;
 - Par le souhait de manifester l'indépendance, de laisser une place au pluralisme des arguments sans craindre le conflit ;
 - Via la lisibilité sur le phasage de la concertation et en particulier son insertion dans les étapes de décision, en amont ;
 - Au regard du soin apporté à rendre visible l'influence de la participation sur la prise de décision notamment au travers d'une reddition de comptes qui réponde de manière motivée à tous les arguments et propositions du public.
- ▶ Le débat public doit permettre une satisfaction des participants en créant les conditions d'un échange pacifié qui ne rejette ni l'expression des différences, ni celles des divergences ou des émotions ; il doit donc s'inscrire dans un cadre de bienveillance et d'écoute.
- ▶ Une attention particulière doit être apportée aux vulnérabilités et aux conditions pour rendre audibles des questions orphelines assurant ainsi une authentique variété des points de vue ; il paraît à ce titre riche de s'appuyer sur des sujets de préoccupation qui prennent un écho particulier sur le territoire pour y avoir été portés et partagés : l'égalité femmes hommes, la préoccupation du vivant et de la planète, le pouvoir d'agir citoyen, l'attention aux modes de vie...

La mission des garant.e.s

Les deux garant.e.s, nommé.e.s le 24 octobre 2019, ont été associé.e.s au dispositif déjà mis en place autour d'une équipe projet issue principalement de la Direction générale valorisation du territoire, Pôle Aménagement, accompagnée par une assistance à maîtrise d'ouvrage assurée par le Cabinet Médiation & Environnement.

Ce projet s'inscrit néanmoins dans un processus au long cours dont témoignent des études réalisées par l'Agence d'urbanisme de la Métropole, A'urba, et ce depuis 2015 : « ... *D'abord barrières entre Bordeaux et les communes périphériques, bientôt hauts lieux de festivités, les boulevards représentent aujourd'hui un territoire clé pour l'agglomération, par les trafics qu'ils écoulent comme par les activités qu'ils desservent. Demain, ils peuvent constituer un nouvel espace public métropolitain emblématique, combinant qualités d'urbanité et efficacité d'accessibilité, hospitalité à l'égard du piéton et pluralité des mobilités.*

Il est temps de préparer les mutations des boulevards, par étapes sans doute, avec ambition certainement. Les raisons ne manquent pas. C'est d'abord le développement du réseau de transport collectif en site propre qui implique de s'intéresser aux boulevards, dès lors que des liaisons transversales sont appelées à compléter les actuelles radiales.

Il y a ensuite à poursuivre la reconquête des espaces publics, telle qu'elle a déjà pu se mener dans le centre ancien de Bordeaux, sur les quais et le long des lignes de tramway. Les boulevards doivent aussi contribuer à l'apaisement des quartiers résidentiels qui les jouxtent.

Enfin, la dilatation du centre de Bordeaux – opérée au Nord, au Sud et à l'Est avec les projets d'Euratlantique, des bassins à flot et de la rive droite – reste à effectuer à l'Ouest.

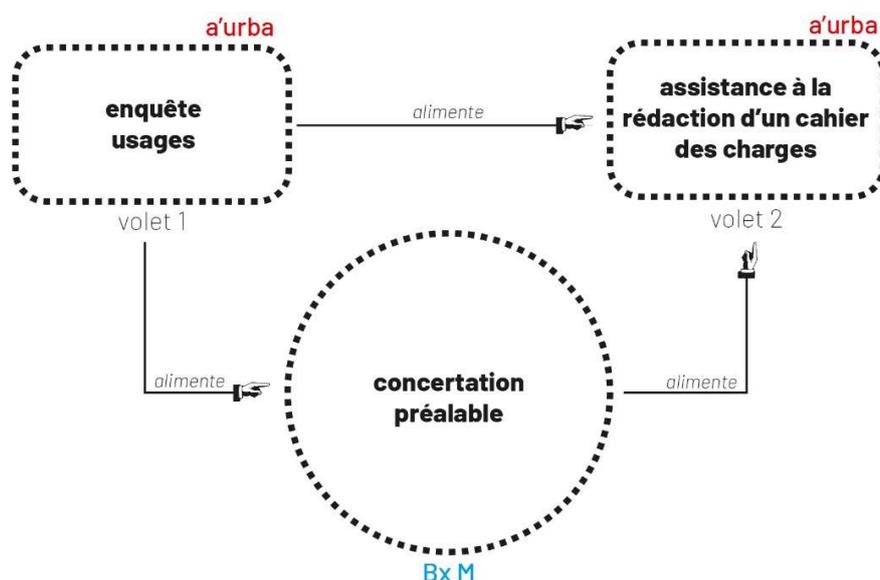
Cette démarche, concernant tout à la fois les déplacements et l'organisation urbaine, doit lever un obstacle majeur : la rareté de la ressource « espace ». Aussi les propositions intègrent-elles deux orientations cardinales :

- une voirie polyvalente, apte à accueillir des usages différents selon les rythmes urbains, reprenant en cela les principes de la Charte des mobilités de l'agglomération bordelaise ;
- un traitement par séquences, laissant la part belle à la diversité et à l'adaptabilité des aménagements, qu'il s'agisse des zones de verdure, des profils en travers de la voie ou des stations de transport public... »¹

Les 2 fonctions principales des garant.e.s résident d'une part à conseiller la maîtrise d'ouvrage dans le déroulement d'une concertation, dont les objectifs et l'architecture étaient déjà en grande partie validés comme le montre la présentation ci-dessous du projet métropolitain, et de participer au dispositif à l'écoute des publics afin de garantir, à partir d'une position d'indépendance et de neutralité, les principes clefs d'une concertation, à savoir :

- la transparence, au sens d'une information disponible, de qualité, sincère, partagée et compréhensible ;
- l'égalité de traitement, pour que chaque personne ait le droit de s'exprimer et de contribuer aux débats ;
- l'argumentation, afin que chaque intervention ou prise de position soit argumentée ;
- l'inclusion, en allant vers la diversité des publics, particulièrement les plus éloignés.

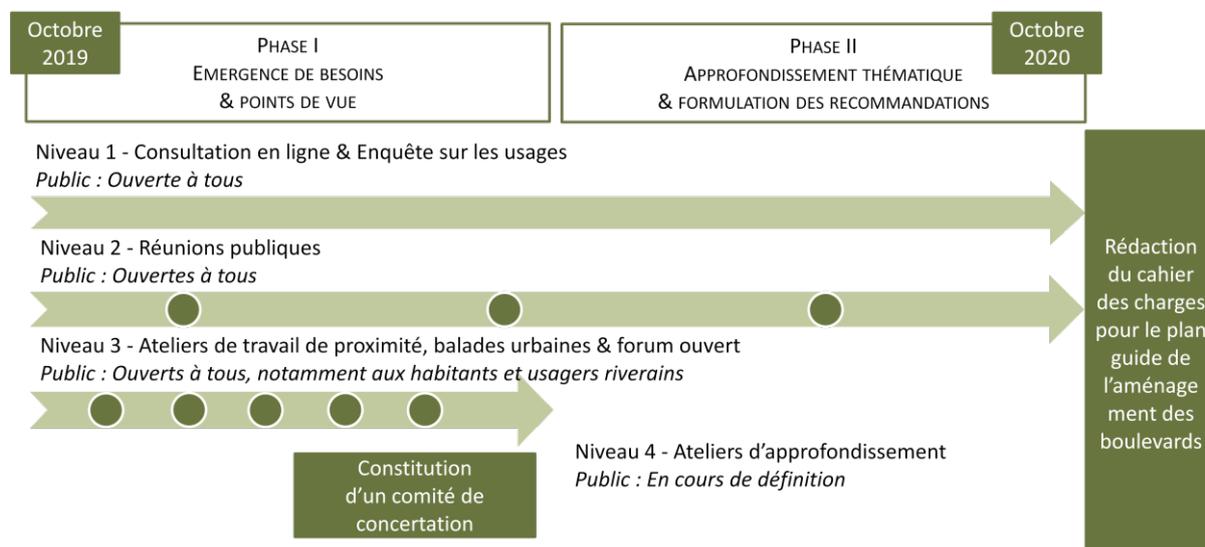
Présentation du projet métropolitain des barrières et boulevards en Comité de pilotage du 26 septembre 2019.



¹ Extraits de l'avant-propos de l'étude « Les boulevards 2025/2044, un nouvel espace métropolitain » de Jean-Marc Offner, Directeur général de l'A'urba – 02. 2016

I. DISPOSITIFS DE CONCERTATION

Méthode et calendrier initialement prévus



Dispositifs de concertation en présence des garant.e.s

Dispositifs		Calendrier	Chiffres clés
Réunion publique		13.11.2019	400 participants
Balade urbaine	BU N°1	05.12.2019	20 participants
	BU N°2	21.01.2020	30 participants
	BU N°3	08.02.2020	15 participants
	BUN°4	04.03.2020	20 participants
Ateliers de concertation	AC N°1	09.12.2019	70 participants
	AC N°2	28.01.2020	40 participants
	AC N°3	20.02.2020	30 participants
	AC N°4	09.03.2020	30 participants
Comité de la concertation	Rencontre N°1	09.07.2020	20 participants
	Rencontre N°2	07.06.2021	19 participants
	Rencontre N°3	24.06.2021	14 participants
	Rencontre N°4	06.07.2021	12 participants
	Atelier N°1	23.09.2021	10 participants
	Atelier N°2	21.10.2021	10 participants
	Atelier N°3	18.11.2021	6 participants
	Atelier N°4	15.12.2021	11 participants
Site Internet		11.04.2022	384 avis et 324 réactions

Dispositifs de concertation sans la présence des garant.e.s

Dispositifs	Calendrier	Chiffres clés
Réunion CCAS	08.04.2021	2 représentants
Rencontres Diaconat	21.05.2021	2 représentants
Rencontres Diaconat	22.06.2021	9 représentants
Rencontres Diaconat	08.09.2021	5 représentants
Rencontres avec les publics absents Diaconat	29.09.2021	1 représentant
Atelier professions libérales	07.07.2021	11 participants
Atelier professions libérales	23.11.2021	11 participants
Atelier travailleurs sociaux	14.06.2021	3 représentants
Cartes postales	*30.11/17&23.12 2021	392 participants
Micro-trottoirs	*13.01/18.01 2022	311 participants (jeunes)
	15-16.11.2021	

II. SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

De la difficulté de concilier les besoins de déplacement de la population métropolitaine avec la volonté de créer un espace de vie convivial pour les résidents et les visiteurs

Selon les différentes expressions du public, les boulevards sont vécus comme un lieu de passage, de forte circulation (notamment automobile), où les pistes cyclables ne sont pas sécurisées, les transports en commun peu efficaces et le stationnement un sujet de conflit. Ils favorisent la pollution de l'air, la pollution sonore, les embouteillages qui provoquent un report de la circulation vers les rues adjacentes pas adaptées au trafic et constituent même une menace en termes de sécurité pour les mobilités douces et pour les personnes à mobilité réduite : « *C'est un lieu que l'on quitte le plus vite possible* ».

Si les habitants des boulevards se sentent les premiers concernés et souhaitent des aménagements qui leurs soient destinés, certains rappellent que les boulevards sont également utilisés par des personnes de l'extérieur qui doivent se déplacer. Les boulevards sont ainsi décrits comme un axe fondamental de circulation par les uns tandis qu'ils sont rêvés comme un lieu de villégiature (à l'instar des quais) pour d'autres.

Il y a ceux qui demandent un grand contournement pour que les voitures qui ne font que traverser n'entrent plus dans Bordeaux et ceux qui proposent plutôt de réaliser des aménagements pour les mobilités douces. Les participants parlent alors de contradictions fondamentales qu'il faudrait « *trancher* » avant de se projeter sur l'élaboration d'une idée, d'un projet.

Les boulevards étant perçus comme un axe de circulation majeur, certains craignent que leur aménagement ne produise des effets pervers. Ils estiment que l'agencement qui sera retenu impactera obligatoirement d'une manière ou d'une autre une certaine catégorie de personnes. Ainsi, si les boulevards sont conçus pour offrir aux résidents un espace de vie convivial, les personnes venues de l'extérieur perdront forcément un lieu de circulation et des embouteillages gigantesques verront le jour ailleurs. Pour les participants, il est donc nécessaire de faire attention et de ne pas « *sanctuariser les boulevards* » en faisant un lieu agréable pour les habitants au détriment des usagers qui utilisent cet axe pour leurs déplacements.

Les participants pensent alors qu'il est important de réfléchir à la place de la voiture, du vélo et des transports en commun pour les déplacements quotidiens et invitent à tenir compte de la mobilité des personnes âgées et des personnes handicapées. Ils affirment que *« si on veut penser les boulevards, on ne peut réfléchir qu'en termes de mobilité/déplacements à l'échelle de la métropole, sinon ce sera forcément un échec puisque l'espace est contraint »*.

Des contributeurs proposent ainsi de fluidifier la circulation des boulevards en construisant un métro, en dédiant des voies aux transports en commun, en instaurant un contrôle d'accès, en sécurisant les modes de déplacement doux et en envisageant l'espace dédié à la circulation en aérien et/ou en souterrain.

D'autres trouvent ces solutions coûteuses et non réalisables rapidement et considèrent en revanche fondamental de réduire en priorité la place de la voiture, jugée comme un problème central à résoudre en amont de toute prospection et avant que la réflexion sur l'aménagement des boulevards s'engage. Sur ce point, des personnes estiment que si la circulation est maintenue, les problèmes environnementaux, de pollution de l'air et sonore, ainsi que les risques d'accident pour les piétons et les vélos ne seront pas résolus : *« le boulevard ça devient comme une roulette russe, on part et on ne sait pas si on reviendra »*.

L'objectif de l'aménagement des boulevards est ainsi questionné par le public : s'agit-il d'élargir la route pour faire face à l'augmentation du trafic ou bien de créer des espaces publics conviviaux ? Pour les participants, *« 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 vie et on voit ce qui reste pour la circulation »*.

S'il ne semble pas qu'il y ait de mode de vie propre aux boulevards, certains horaires seraient complètement proscrits pour les familles qui y habitent (7h et 15h) et pour les personnes qui les pratiquent autrement qu'en les traversant. Les boulevards et les barrières présentent une double particularité lorsqu'il s'agit du cadre de vie : certains tronçons sont des zones dortoirs (notamment Terres Neuves) ou de passage sans vie, et le sentiment d'insécurité qui y règne notamment la nuit est décrit. Ainsi, certains se demandent comment remettre de la vie dans des lieux *« bouffés par les voitures »* et alertent sur la question de l'insécurité si ces espaces sont vidés des lieux d'habitation pour faire des espaces de circulation ou commerciaux : *« 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. Dans Bordeaux-même seule à 1 heure du matin, je n'ai jamais peur, il y a toujours du monde dans la rue »*.

Du besoin de retrouver l'identité des barrières et de se réapproprier l'espace public pour créer des liens entre les deux côtés des boulevards

Au niveau des barrières, les problématiques et propositions sont sensiblement les mêmes que sur les boulevards. Outre les propositions formulées sur la question des déplacements, certains proposent une limitation de la vitesse et la création de parkings relais. Mais d'autres rappellent comment les stationnements payants accentuent la pression sur les zones de stationnement gratuit, prévues souvent pour les employés d'un secteur. *« 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 »*.

Pour les participants, les barrières souffrent d'une mauvaise image et donnent le sentiment, ne serait-ce que par la sémantique, qu'une frontière existe. La méconnaissance de l'histoire de ces lieux ne permet pas de valoriser les éléments patrimoniaux de chaque barrière comme les maisons d'octroi encore existantes (notamment à la barrière de Toulouse) qui pourraient être transformées en lieux

culturels. Il semble ainsi nécessaire de comprendre l'histoire de ces lieux et de s'appuyer sur les habitants qui les vivent.

Certains proposent, pour l'aménagement des barrières, de préserver les différences et les spécificités de chaque lieu en vue de développer un projet différent à chaque barrière. Ils souhaitent ainsi donner et maintenir le caractère « *village* » des barrières et renforcer leur vocation « *commerçante* » plutôt que « *commerciale* ». Les participants proposent alors de repenser l'architecture des boulevards et de faciliter l'accès en permettant le stationnement et en sécurisant la traversée des boulevards et la circulation des personnes. Les passages piétons entre les barrières étant rares et les temps pour traverser trop courts, les personnes parlent des boulevards comme d'une « *autoroute à feux* » qu'il est difficile de franchir de manière générale et surtout pour les moins mobiles.

Des propositions pour éviter l'effet « frontière » et faciliter l'accès sont formulées :

Les uns pensent qu'il faut conserver et mettre en valeur le patrimoine des boulevards (créer des circuits touristiques), animer les barrières (retrouver un espace de promenade urbaine) pour donner envie d'aller de l'autre côté, aménager des traversées piétonnes et cyclables, imaginer une autre répartition de la circulation donnant moins de place à la voiture, dissocier les différents modes de circulation (pédestre, cycliste, automobile) et revoir le paramétrage des feux.

Les autres estiment qu'il convient surtout de végétaliser l'espace public pour absorber le son, renforcer la biodiversité et améliorer la qualité du cadre de vie. Afin de prendre en compte certains désagréments évoqués (perte de luminosité, humidité, feuilles sur les toitures et trottoirs, esthétique) par les opposants à ces propositions, les contributeurs préconisent de rechercher de variétés végétales adaptées au milieu urbain et de retrouver des surfaces pour expérimenter et tester.

Les personnes qui habitent les boulevards déclarent pour leur part que les logements sont peu adaptés aux nuisances rencontrées, notamment les pollutions atmosphériques et sonores, et soulignent la nécessité d'assurer la mixité et de maintenir les populations actuelles dans leurs logements. Pour cela, ils proposent la régulation des prix des logements, le rapprochement des lieux de vie des lieux de travail (les boulevards pourraient accueillir des nouveaux bassins d'emploi), la réhabilitation des bâtiments vacants et des trottoirs libérés du stationnement.

Sur les usages nocturnes des boulevards, les participants considèrent qu'il est nécessaire d'adapter les aménagements nocturnes à chaque tronçon, en fonction de leurs caractéristiques, des usages et usagers. Ils soulignent l'importance d'une vie nocturne qui permette des circulations en toute sécurité, mais aussi la nécessité d'avoir des nuits calmes « *pour dormir* ». Ils abordent ainsi la question de l'éclairage public et du bruit et proposent de réduire le suréclairage, d'arrêter d'éclairer le ciel la nuit, d'orienter les éclairages vers les trottoirs plutôt que vers la chaussée, l'allumage individuel sur les pas de portes, la présence de commerces ouverts la nuit. D'autres appellent à renforcer l'éducation au respect de tous, plutôt que de chercher des solutions dans les aménagements urbains.

Si les participants souhaitent requalifier l'espace public autour des principes de vivre-ensemble et de respect, ils pensent qu'il faut aussi inventer des projets d'aménagement adaptés aux besoins de demain : flux de circulation, installation d'entreprises, d'activités, d'habitants, pour créer un cadre de vie de qualité. Ils estiment important de rééquilibrer le partage de l'espace public pour envisager des boulevards végétalisés, avec du mobilier urbain, des espaces équipés pour les enfants, des marchés locaux et des événements.

Penser l'aménagement des boulevards dans un horizon lointain et dans une société différente : la difficulté d'arriver à une vision globale

Un des objectifs principaux de la concertation mise en place était de faire émerger les besoins et attentes des participants quant à l'aménagement des boulevards et des barrières à un horizon de 10, 15, 20 ans. Mais l'exercice de se projeter dans 10 ans sur les aménagements alors que la mobilité de demain ne sera pas celle d'aujourd'hui est jugé d'autant plus difficile que les tendances actuelles de projection des services à 10 ans (notamment sur la baisse de la circulation automobile et l'augmentation des modes doux) ne sont pas connues de tous.

La question du temps est donc cruciale pour certains participants qui craignent de parler dans le vide si la temporalité dans laquelle s'inscrira le projet d'aménagement n'est pas définie clairement. Ils estiment qu'il est déjà difficile aujourd'hui d'imaginer les boulevards comme un « *espace public* » et jugent l'exercice de se projeter dans un futur très lointain de leur quotidien compliqué. Pour eux, il y a aussi un risque à penser des aménagements pour demain, avec les données d'aujourd'hui. Les sujets et thèmes de débat ne seront pas les mêmes « *si c'est dans 50 ou 60 ans, il n'est même plus question de parler de véhicules, de voitures, on se déplacera autrement* ».

Des personnes alertent également sur la nécessité d'intégrer la question du changement climatique dans la réflexion et notamment celle de ses impacts sur le moyen et long terme : « *Dans 50 ans, les choses auront bien changé : chaleurs fortes, inondations répétées de la Garonne...* ». Il y a urgence à agir pour ceux qui ne veulent « *plus s'empoisonner, mais pas dans 15 ans, maintenant* »... Et certains pensent qu'imaginer des boulevards en promenade plantée, des barrières en places d'eau et végétalisées pourrait permettre à ces lieux de prendre part dans la lutte contre le changement climatique.

La notion d'usage des boulevards partagé entre les générations est pointée pour que la réflexion prenne en compte tous les usages et usagers possibles. Ainsi, si des lieux de « *promenade tranquille* » sont souhaités, certains participants suggèrent également d'aménager des espaces pour les enfants (aires de jeu) et les adolescents (skatepark).

Il faut alors, nous dit une partie des participants, « *définir un phasage pour gérer les choses urgentes maintenant sans perdre l'objectif sur le long terme* ». Ils proposent ainsi d'imaginer des aménagements temporaires, éphémères, pour transformer les boulevards à court et moyen termes et faire accepter, en les accompagnant, les changements de comportement qu'une transformation majeure imposerait.

D'autres s'interrogent sur la manière de financer ce projet et sur l'enveloppe prévue par les pouvoirs publics. S'il y en a qui trouvent l'exercice intéressant, d'autres estiment qu'il est difficile de se projeter sans budget et encore plus de trouver des solutions concrètes à des problèmes réels et actuels comme le désengorgement des boulevards et le renforcement des transports en commun.

Les participants se demandent s'il est possible d'envisager la construction d'un métro ou de penser l'espace souterrain autrement étant donné que la place en surface est déjà très contrainte. De même, des options de transport aérien sont émises. Mais sans montant ni budget, personne ne sait si la réflexion doit se faire dans un champ contraint ou au contraire sans limite. « *Il faudrait avoir une idée du coût des aménagements qui pourraient être mis en œuvre* ».

Le foncier sur les boulevards est également une question qui préoccupe à plusieurs niveaux. Avec la crainte que les promoteurs ne fassent de la réserve foncière avant l'aménagement des boulevards pour ensuite faire des programmes à des prix spéculatifs, les participants se demandent comment faire de l'immobilier à bas coût dans le secteur des barrières, autrefois des villages avec des identités propres, sans créer de la spéculation foncière ?

Cette crainte est renforcée par l'architecture des boulevards qui abritent aussi des lieux « *monumentaux* » remarquables d'un point de vue architectural et culturel, qui peuvent et doivent être

mis en valeur dans le cadre de ce projet. Pour ces personnes, il est nécessaire que le politique statue sur cette question et empêche une augmentation des prix de l'immobilier.

Le défi, disent certains, c'est d'aller au-delà des « *tracas quotidiens* » des riverains et de ceux des autres usagers.

Et la participation dans tout ça ?

S'expriment à la fois une crainte de voir la parole citoyenne reléguée à un second plan, réduite à un cahier de doléance et une attente d'avoir un retour clair et programmé de la prise en compte de cette participation dans la décision finale. Certains, en notant qu'il y a « *beaucoup de consultations mais sans association aux décisions prises* », souhaitent ainsi savoir quel sera le poids des recommandations émises, notamment par le Comité de la Concertation, dans les décisions prises par les élus et les bureaux d'études en charge du projet.

Les participants et certains membres du Comité de la Concertation parlent de la « *difficulté de faire une synthèse cohérente avec l'ensemble des contributions* » et souhaitent savoir comment faire pour « *justifier les choix qui seront faits parmi les différentes contributions, parfois contradictoires* ».

Le rôle donné à l'agence d'urbanisme (A'Urba) par rapport aux orientations politiques de la collectivité et aux résultats de la consultation citoyenne pose également question.

Des membres du Comité de la Concertation expriment ainsi leur difficulté à se projeter dans cette phase de travail à l'agenda décrit comme « *très resserré* » qui ne laisse pas le temps nécessaire à une bonne compréhension et appropriation des missions dévolues au Comité. Ils s'interrogent ainsi sur la plus-value qu'ils représentent par rapport aux bureaux d'étude et souhaitent clarifier, voire redéfinir leurs missions afin de mieux orienter leur travail.

Pour certains, c'est le principe même de la concertation et sa crédibilité qui sont en jeu : un membre signale que lors de la réunion de juillet 2020, les alternatives proposées par le Comité avaient manqué d'écoute.

Par rapport à la mobilisation en général et notamment celle des publics non touchés au début de la concertation (publics dits invisibles, éloignés ou encore absents), le Comité souhaite savoir comment seront pris en compte leurs avis. Pour eux, il est clair qu'ils ne doivent pas être écartés.

Enfin, est exprimée l'idée de disposer d'une frise chronologique avec les différents acteurs et temps forts du projet pour aider à le contextualiser et suivre son avancée.

III. ROLE DES GARANT.E.S

En présence et en contact avec les publics mobilisés lors des différents dispositifs participatifs mis en place les garant.e.s ont également eu un rôle de conseil et d'interpellation auprès de l'équipe projet.

Parmi les questions/demandes formulées par les garant.e.s au fur et à mesure du déroulé de la concertation afin d'améliorer la qualité de la participation engagée, le souhait qu'il puisse être ajouté sur le site de la participation une fonction interactive permettant des réponses affichées de la MO aux questions posées par les contributeurs a été exprimé pour faire avancer les thèmes de débat au fil de la concertation.

Compte tenu de la nature du projet et des premières contributions sur le site de la participation, il a également été demandé à la MO de compléter le dossier de participation avec les documents existants liés aux mobilités, avec autant que possible des résumés non techniques pour une meilleure appropriation par le public. La réalisation d'un document « socle de connaissance » a été proposé dans le même objectif.

La présentation en groupe de travail restreint, avec l'équipe projet, d'un point actualisé sur les mobilités à une échelle élargie en coordination avec la direction ad hoc de Bordeaux Métropole, à la source de ces informations, a été suggérée ; tout comme l'association des publics dits « invisibles », « éloignés » ou encore « absents », ou à minima des collectifs et associations représentati.f.ve.s de ces publics, pour leur permettre de contribuer et d'intervenir dans la concertation.

A l'occasion de contributions correspondant à des demandes d'interventions sur le court terme, le souhait que des réponses puissent être apportées autant que possible, en lien avec les services et/ou les communes concerné.e.s, a également été formulé.

IV. ANALYSE DE LA CONCERTATION

Tout au long de la concertation, deux thématiques centrales ont émergé : celle de la mobilité et celle de la qualité du cadre de vie.

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..) ont été progressivement affinés et des solutions multiples, en plus de celles prônant la réduction ou la suppression de la voiture ont été évoquées (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, aménagements spécifiques pour les mobilités douces, circulation en aérien et en souterrain, etc..).

Réfléchir à la question de la mobilité à l'échelle de la métropole est apparu comme essentiel tout comme l'apaisement de l'espace public est apparu comme une condition nécessaire avant de penser tout projet urbain.

Le contexte sanitaire imposé par la pandémie, le changement d'exécutif suite aux élections municipales de 2020 et l'arrivée d'une nouvelle AMO au cours de la concertation ont ralenti le processus et modifié le calendrier et les dispositifs de la démarche mise en place.

Cela a toutefois permis d'expérimenter sur les boulevards en y installant des aménagements temporaires qui pour certains perdurent. Des pistes cyclables ont ainsi vu le jour offrant la possibilité d'un retour d'expérience d'un aménagement en transition.

Concernant la mobilisation des publics dits « absents » ou « invisibilisés » mais aussi d'une tranche de la population plus jeune potentiellement concernée par les aménagements futurs qui seront décidés, la préoccupation est restée présente et des ateliers et rencontres avec les professions libérales, les instances en lien avec les publics éloignés, la distribution de cartes postales aux automobilistes des boulevards et la réalisation de micro trottoirs aux alentours des lycées, collèges et écoles ont été des dispositifs nouveaux qui visaient à relever ce défi.

Pour ce qui est du Comité de la Concertation, et malgré la réduction du nombre de ces membres en raison d'un étiolement de la participation, il a poursuivi l'objectif fixé par la maîtrise d'ouvrage d'établir un cahier de recommandations complémentaire au cahier des charges technique destiné à la consultation d'une équipe de maîtrise d'œuvre, afin de donner un avis citoyen sur l'avenir des boulevards et des barrières.

Durant la 1^{ère} phase de la mise en place du Comité de la Concertation, des contributions de certains de ses membres ont pu être partagées autour des questions :

- de gouvernance et d'évolutivité propre à cette concertation au fil du temps ;
- de financement économique (public ou privé) envisagé pour un tel projet ;
- d'adaptation nécessaire au changement climatique compte tenu de la vulnérabilité du tissu urbain à la chaleur ;

- de programmation temporelle d'équipements et d'aménagements à mettre en place dans la durée, en lien avec les projets visant à améliorer les mobilités (RER Métropolitain, tunnel sous la Garonne,..) ;
- de réflexion sur le type d'énergie (hydrogène ?) à promouvoir pour les transports en commun de demain ;
- d'ambition pour un « véloparc » sur les boulevards, à l'échelle d'une « Métropole à vélo ».

Dans sa phase finale, après avoir travaillé sur les thématiques de santé, d'innovation, de mobilité, d'usages, d'environnement, d'attractivité et des pratiques des boulevards la nuit, 20 préconisations ont ainsi émergé axées sur 3 grandes ambitions :

- Rendre les boulevards attractifs ;
- Mettre au cœur des boulevards l'environnement, la nature et les loisirs ;
- Permettre la cohabitation dans les boulevards la nuit.

Les observations des garant.e.s

Une maîtrise d'ouvrage disponible et ouverte

L'équipe projet, autant durant la préparation de la concertation que durant son déroulement, a été d'une totale disponibilité vis-à-vis des garant.e.s, que ce soit en termes de logistique qu'en termes d'attention face aux remarques, propositions, suggestions des garant.e.s et notamment par rapport aux enjeux de mobilisation tant du plus grand nombre et que des publics diversifiés.

Une participation limitée en dépit des ambitions qui ont motivée la concertation

Lancée dans l'objectif de faire émerger des projections permettant d'envisager un aménagement des boulevards dans un futur plus ou moins lointain, la concertation mise en place s'est heurtée au difficile exercice de faire de la prospective.

Sans connaître, ou comprendre, les autres projets de la métropole notamment en matière de mobilité et d'habitat et vis-à-vis du changement climatique, les participants ont eu des difficultés pour faire l'articulation entre leurs usages, leurs rêves, leurs envies et leurs modes de vie dans 30 ans.

La demande, très éloignée du quotidien des citoyens, à un horizon très lointain et assez abstraite (pas de projet, pas de budget) n'a pas permis aux citoyens de se sentir concernés par le sujet ni aux participants de se projeter, d'imaginer des scénarios, de sortir de leurs préoccupations quotidiennes.

Dans cette logique, 3 obstacles à la concertation ont été constatés malgré les efforts déployés :

- Méthodologique pour aider les participants à faire de la prospective ;
- D'articulation entre la parole du public et le Comité de la Concertation pour que ce dernier puisse prendre en compte la participation globale et nourrir ainsi son travail de production d'un document à destination de la maîtrise d'ouvrage pour éclairer ses décisions.
- De faisabilité car s'il est envisagé de faire des boulevards un nouvel espace de vie, la question de la mobilité et des impacts du changement climatique reste d'actualité.

V. RECOMMANDATIONS

A cette étape de la concertation engagée et compte tenu des retours du public, de l'analyse et du bilan que nous en faisons en tant que garant.e.s, nous proposons à la maîtrise d'ouvrage de ce projet les recommandations suivantes pour la poursuite de sa concertation :

1. Clarifier le dispositif de pilotage du projet, son périmètre et son calendrier prévisionnel.
2. Préciser le mode d'insertion du périmètre de la rive droite à cette concertation.
3. Compléter le dossier de concertation avec les différentes études réalisées en rive droite et en rendant lisibles les projets liés à la mobilité à l'échelle métropolitaine constituant le cadre de référence du projet des boulevards.
4. Afficher les modalités de la poursuite de la concertation, et ce jusqu'à l'enquête publique, en identifiant des méthodes de concertation adaptées aux objectifs de la concertation (pré-opérationnel et/ou prospective).
5. Chiffrer le projet qui découlera du cahier des charges, ou fixer une enveloppe - plancher ou plafond - dévolue.
6. Mettre à disposition du public une véritable plateforme numérique interactive. permettant de pouvoir afficher les questions du public et rendre publiques les réponses du maître d'ouvrage.
7. Poursuivre la garantie de cette concertation en nommant des garants en tant que tiers acteurs.