

Le projet urbain des boulevards

>>> matériaux pour le dossier de concertation

Introduction |

Les boulevards occupent une position névralgique dans l'organisation des déplacements de l'agglomération bordelaise.

Environ 22 000 véhicules l'empruntent tous les jours sur une partie de son linéaire. L'axe permet de distribuer les flux en provenance des grands secteurs de l'agglomération et du département de la Gironde vers le centre ville, et inversement. Il existe peu d'itinéraires alternatifs à cette fonction majeure. Les boulevards ne sont pas seulement un axe de circulation important. Ils sont ponctués de 10 barrières, dont 4 font office de frontière intercommunale (Bordeaux-Bègles-Talence-Le Bouscat). Elles se situent au carrefour des principales voies pénétrantes qui polarisent les commerces et les services.

Les boulevards constituent un axe urbain vivant comme en témoignent les 80 000 habitants présents dans un faisceau de 500 m de part et d'autre de l'avenue (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 entre autres) ; enfin les boulevards accueillent deux des principaux grands projets urbains de l'agglomération : les Bassins à flots au nord et Euratlantique au sud.

Aborder les boulevards nécessite une approche pluridisciplinaire pour donner à ce lieu de vie essentiel de l'agglomération toutes les qualités urbaines qu'il mérite, tout en développant ses fonctions de mobilité. Car, en plus d'assurer une efficacité des flux tous modes, les boulevards doivent être attractifs pour les quartiers qu'ils traversent. Ces territoires et leurs différentes séquences sont à valoriser dans leurs singularités (en fonction des caractéristiques socio-économiques des habitants, de la typologie des tissus urbains, des usages, des commerces, des services et des équipements, des ambiances, des paysages).

Des périmètres mouvants. Le périmètre initial de l'étude concernait la rive gauche de la Garonne, du boulevard Jean-Jacques-Bosc au sud, à la rue Lucien Faure au nord, soit 12,5 kilomètres. Il sera très prochainement étendu aux boulevards Daney et Brandenburg traversant le quartier Bacalan. A ce titre, les cartes présentes dans ce rapport seront mises à jour selon le périmètre de la concertation.

4 objectifs

- > 1. Engager une mutation profonde de la pratique des boulevards, d'un espace routier à un espace urbain.**
- > 2. Faire des barrières les lieux de la revitalisation des boulevards.**
- > 3. Développer un projet d'aménagement assurant un meilleur partage de l'espace public entre différents modes de déplacement.**
- > 4. Valoriser le patrimoine architectural, urbain et paysager des boulevards, tout en renforçant les fonctions d'habitat, d'activités et de loisirs.**

I. objectif n°1

**Engager une mutation profonde de la pratique des boulevards,
d'un espace routier à un espace urbain.**

1.1 Gommer l'effet frontière des boulevards : un vaste espace public de ceinture AU CŒUR de l'agglomération bordelaise (desserrer l'hypercentre bordelais) / passer du périphérique au centre.

UN PROJET URBAIN CATALYSEUR

➤ Un projet d'espace public ambitieux, à la croisée de nombreuses dynamiques urbaines à court, moyen et long termes et de sites de projets (OIN Saint-Jean-Belcier - Bègles faisceau / Cité numérique / stade Chaban-Delmas / dépôt TBM - Halle Lescure / cité administrative / Grand Parc / place Latule / Bassins à flots, etc.) : enjeux d'articulations et d'interface.

DU PÉRIPHÉRIQUE AU CENTRE

« Un tiers de Bordeaux autour des boulevards » :
➤ Créer un véritable espace de centralité pour l'agglomération (ou des espaces de centralités) ;
➤ Les boulevards : le nouvel espace public métropolitain (cap à l'ouest !).

MÉTROPOLITAIN ET LOCAL

➤ Les boulevards sont un territoire de croisement d'échelles entre repère & fonctionnement métropolitain et identités & pratiques locales.

UNITÉ ET DIVERSITÉ

➤ Un objet infrastructurel unique : maintenir dans le projet une démarche unitaire, veillant à affirmer l'objet boulevard en tant que tel. Tout en valorisant les identités locales et l'hétérogénéité du territoire : vers des actions globales permettant aussi des aménagements séquencés (unité dans la diversité).

LA COUTURE PAR L'INFRASTRUCTURE

➤ Le « territoire des boulevards » : éviter l'effet frontière en repensant les boulevards dans leur épaisseur, en connexion avec les quartiers.



1.2 Développer un grand projet urbain catalyseur où l'espace public, le « vide », sert de liant : les boulevards ont une épaisseur, celle des quartiers adjacents.

Un espace public « capable » : des délaissés à mobiliser



25 à 32 m x 12 km
environ 400 000 m² à investir !

Les boulevards s'articulent avec un réseau viaire adjacent secondaire, des places, des placettes, des squares, des surlargeurs qui sont autant d'occasions pour stimuler puis décupler le projet.

Métamorphoses infrastructurelles possibles à partir d'un espace et de temporalités :

- > Renforcer les capacités d'un futur espace public emblématique ;
- > Poursuivre la reconquête des espaces publics (après les quais et le centre ancien) ;
- > Favoriser les usages selon les temps de la ville.

Boulevard Godard

II. objectif n°2

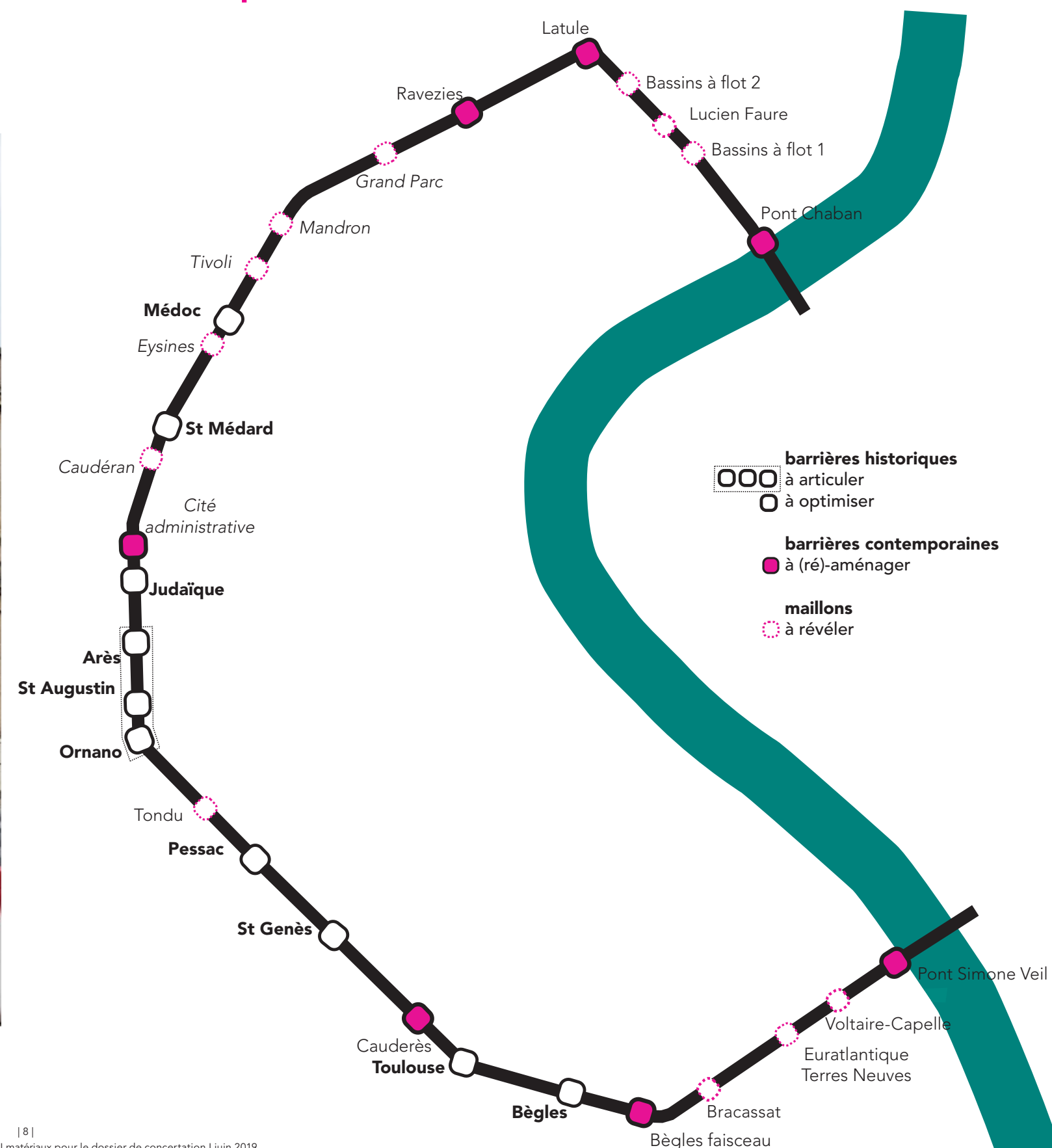
Faire des barrières les lieux de la revitalisation des boulevards.

II.1 **Rendre les barrières plus agréables, véritables lieux de vie** et compléter le maillage par l'introduction de barrières contemporaines et de maillons manquants : plus de services, plus de commerces, plus d'informel, plus d'événementiel, plus d'espaces libres, etc. **(Ré)aménager les barrières** selon une typologie fine issue de leurs configurations spatiales et de leur ancrage territorial.



Barrière du Médoc

Barrières historiques, contemporaines ou chaînons manquants : 29 lieux d'intensité urbaine ponctuant le parcours et animant les quartiers



- espace trop segmenté
- confusion des flux
- faible qualité des aménagements d'espaces publics
 - étroitesse des trottoirs
 - extrême minéralité
- peu d'animation commerciale

...et pourtant :

esplanade potentielle : 25 m x 45 m
environ 1 125 m² à investir



Barrière Saint Genès

Les barrières, des lieux singuliers à valoriser selon une typologie inventive :

- barrières historiques à consolider ou à associer ;
- barrières contemporaines à créer ou à renforcer ;
- micro-centralités intermédiaires à implanter ou à conforter.

> Les aménagements d'espace public seront variables en fonction du type de barrière, de son caractère, de la nature des programmations bordant ses rives, de ses usages à préserver, à renforcer, à supprimer ou à générer, etc.

> Des espaces symboliques (figure des barrières), fonctionnels (pôles multimodaux), sociaux (lieu de vie, de rencontre), spatiaux (points de repère).

> Une reconfiguration de ces centralités selon des formes très variées : places, esplanades, jardins, squares, belvédères, mails, parvis, plate-forme multimodale, etc.

> Une recherche de ponctuations dans le parcours des boulevards et de nœuds d'intensité dans la vie des quartiers : espaces-rotules, à la croisée des flux et des dynamiques urbaines, parfois très métropolitaines, parfois beaucoup plus locales.

> Espaces propices à l'implantation de services, de commerces, de petits équipements, de pôles multimodaux, de tiers lieux.

> Forte qualité des aménagements / soin porté aux espaces publics sur les boulevards et aux barrières (les « connecteurs »).

III. objectif n°3

**Développer un projet d'aménagement assurant
un meilleur partage de l'espace public
entre différents modes de déplacement.**

III.1 Passer d'un axe routier à un boulevard multimodal : réduction de la place de la voiture, transport en commun structurant et véritables pôles multimodaux, pistes cyclables, trottoirs généreux, traversées piétonnes, etc.

Des boulevards centraux & multimodaux

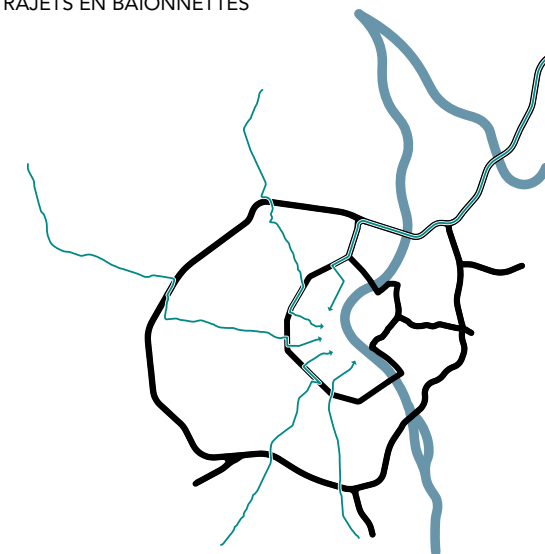


- Axes structurants d'agglomération : rocade, autoroutes et boulevards
- Axes secondaires : cours, pénétrantes, voies intercommunales
- Barrières
- 500 mètres de part et d'autre des boulevards
- Tramway
- Voies ferrées
- Autres axes routiers
- Voies ferrées

CLÉS DE LECTURE

- 12,5 km de linéaire de boulevards.
- 10 000 à 22 000 véhicules se déplacent par jour sur les boulevards et 1 800 véhicules en heure de pointe.
- 30 lignes de bus.
- 3 lignes de tramway (bientôt 4).

DES TRAJETS EN BAÏONNETTES



UN AXE ROUTIER ESSENTIEL MAIS OÙ LA VOITURE LAISSE PEU DE PLACE AUX AUTRES MODES

L'axe des boulevards est aujourd'hui essentiellement un axe de circulation automobile : on y compte **10 000 à 22 000 véhicules par jour selon le tronçon des boulevards**, et on y atteint jusqu'à 1 800 véhicules par heure de pointe, ce qui se traduit par des épisodes de congestion réguliers. Les automobilistes empruntent rarement les boulevards sur toute leur longueur. Le plus souvent, ils l'utilisent pour des trajets en baïonnettes : arrivés aux boulevards, ils les empruntent pour quelques kilomètres puis ressortent par une autre voie radiale. Ainsi, les boulevards servent moins de contournement du centre-ville que de pénétrante vers le centre.

Sources : Bordeaux Métropole 2014, a'urba 2015, traitement © a'urba

L'espace public est principalement routier : cette vaste avenue de 2x2 voies séparées par un terre-plein central est hostile aux cyclistes et piétons, car très bruyante et difficile à franchir. Une bande cyclable existe sur toute la longueur, mais le cycliste y côtoie un flux de véhicules intense et à forte vitesse.

30 lignes de bus empruntent ou franchissent les boulevards et 3 lignes de tramway (bientôt 4) les traversent. Trois lignes de bus permettent de parcourir en partie l'axe, mais les fréquences de passage sont peu élevées et le temps de parcours incertain : très peu de couloirs bus sont aménagés. Le confort du voyageur est également à revoir puisque seulement 12 arrêts sur 80 disposent d'un abri.

> Un axe de circulation métropolitain majeur et multimodal

- * créer une ligne de TC structurante sur les boulevards, en articulation avec les lignes TC radiales ;
- * créer de bonnes conditions de déplacement et de déambulation des piétons ;
- * assurer efficacement et confortablement la fonction d'axe vélo métropolitain structurant ;
- * maintenir une fonction structurante pour les déplacements en voiture associée à une réduction du trafic automobile ;
- * diminuer l'espace dédié à la voiture au profit de la fluidité des autres modes et de l'espace public ;
- * réduire et homogénéiser les vitesses (en passant notamment par une réduction de la largeur des files de circulation).

> Les barrières, rotules stratégiques d'articulation de fonctionnalités de mobilité à échelles locales et métropolitaines

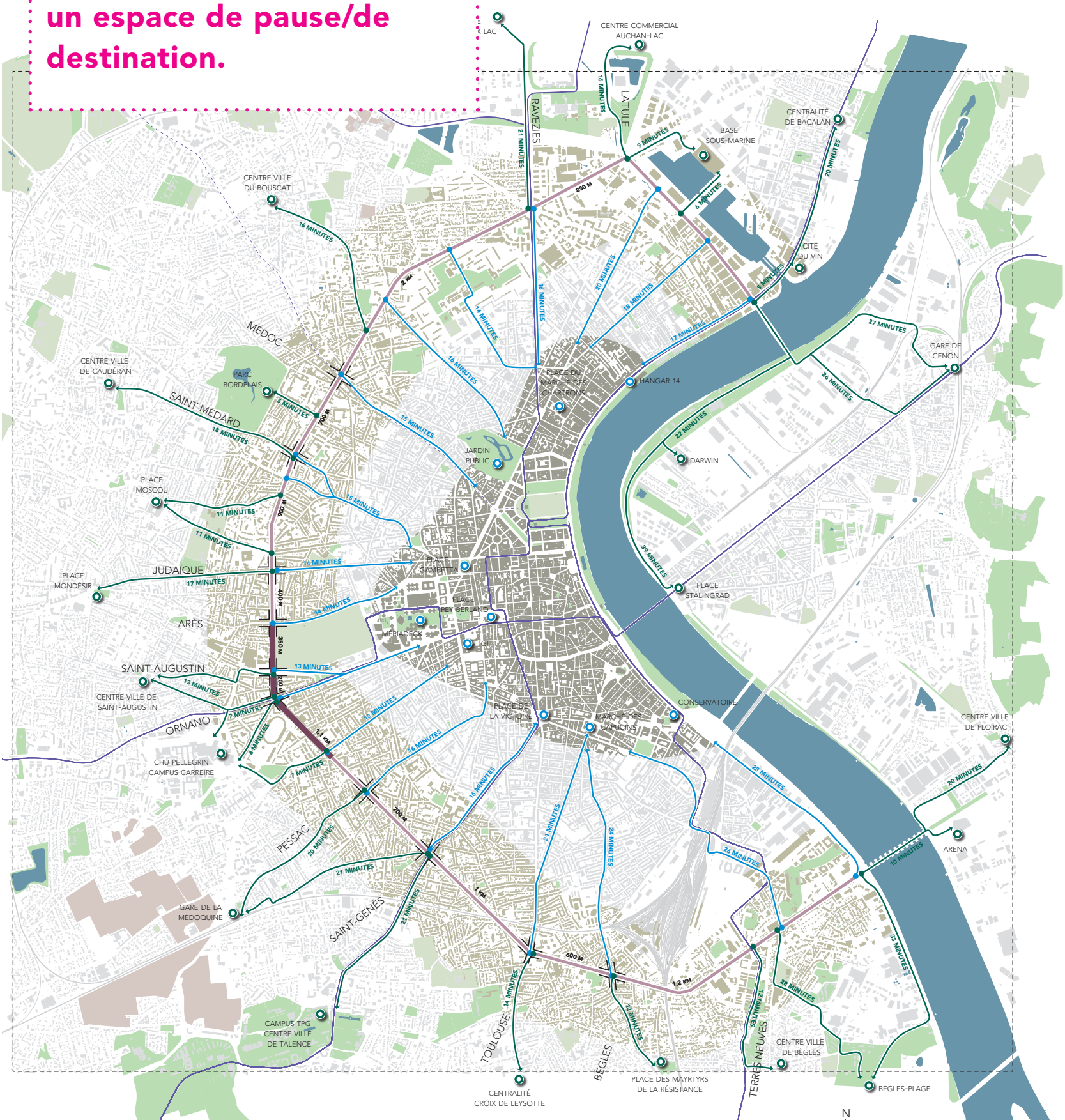
- * assurer des conditions optimales d'intermodalités entre les lignes TC pénétrantes et la ligne des boulevards ;
- * mettre le piéton au cœur des aménagements, tant pour les échanges intermodaux que pour l'accès aux commerces.

> Un défi : éviter le report dans les quartiers adjacents, notamment extra-boulevards

- * inscrire les réaménagements des boulevards dans une stratégie plus large qui vise à apaiser également l'intra-boulevards et l'immédiat extra-boulevards (apaisement / stationnement, etc.).

III.2 Passer d'un simple lieu de passage à un espace de pause/de destination.

Des boulevards attractifs & vivants ... notamment pour le piéton !



DE NOMBREUSES CENTRALITÉS À PORTÉE DU PIÉTON EN MOINS DE 20 MINUTES

Territoire hostile pour le piéton, les boulevards constituent autant une rupture urbaine qu'un maillon essentiel dans leurs déplacements.

Parcourir à pieds les boulevards est une expérience désagréable, en raison du bruit, de l'éclairage de type autoroutier, de la forte présence de l'automobile et de la difficulté à traverser. Le mobilier urbain de pause est absent : seulement 3 bancs et 1 sanisette sur les 12,5 km de linéaire !

Au total, les boulevards bordelais, très étroits comparés à ceux des grandes métropoles françaises (25 m de façade à façade, sauf une courte séquence à 34 m) procurent actuellement un sentiment d'étouffement des promeneurs, accentué par l'étroitesse des trottoirs qui prennent l'allure d'un espace résiduel une fois retirée la place consommée par la chaussée, les bandes cyclables, le stationnement, les arbres, le mobilier urbain et les poubelles des résidents.

Pourtant les boulevards sont un lieu d'intense pratique piétonne : pour accéder aux commerces des barrières, pour passer ponctuellement d'un quartier à l'autre ou pour accéder aux arrêts et stations de transports en commun.

Espace dédié à la voiture, perçu comme lointain du centre, les boulevards s'inscrivent pourtant dans une trame viaire à l'échelle des déplacements piétons : ils ne sont situés qu'à 15 à 25 minutes à pied du centre élargi de Bordeaux (Mériadeck, les Chartrons, le Jardin Public, la Victoire, etc.), ainsi que de nombreux points d'intérêts et centralités situés en extra-boulevards (Caudéran, Campus, Bordeaux Lac, centres-villes du Bouscat, de Bègles et de Talence, etc.).

Sources : Bordeaux Métropole 2014, a'urba 2015, traitement © a'urba

> Une proximité piétonne à matérialiser

* rendre visible les distances relativement faibles entre boulevards et centre-ville par des rappels de matériaux, de la signalétique temporaire ou permanente, des graphismes au sol, des indications de temps de parcours, etc.

* mettre en tension les pôles multimodaux, équipements, quartiers, centralités, commerces, services & équipements, en donnant à voir et en rappelant leur proximité ;

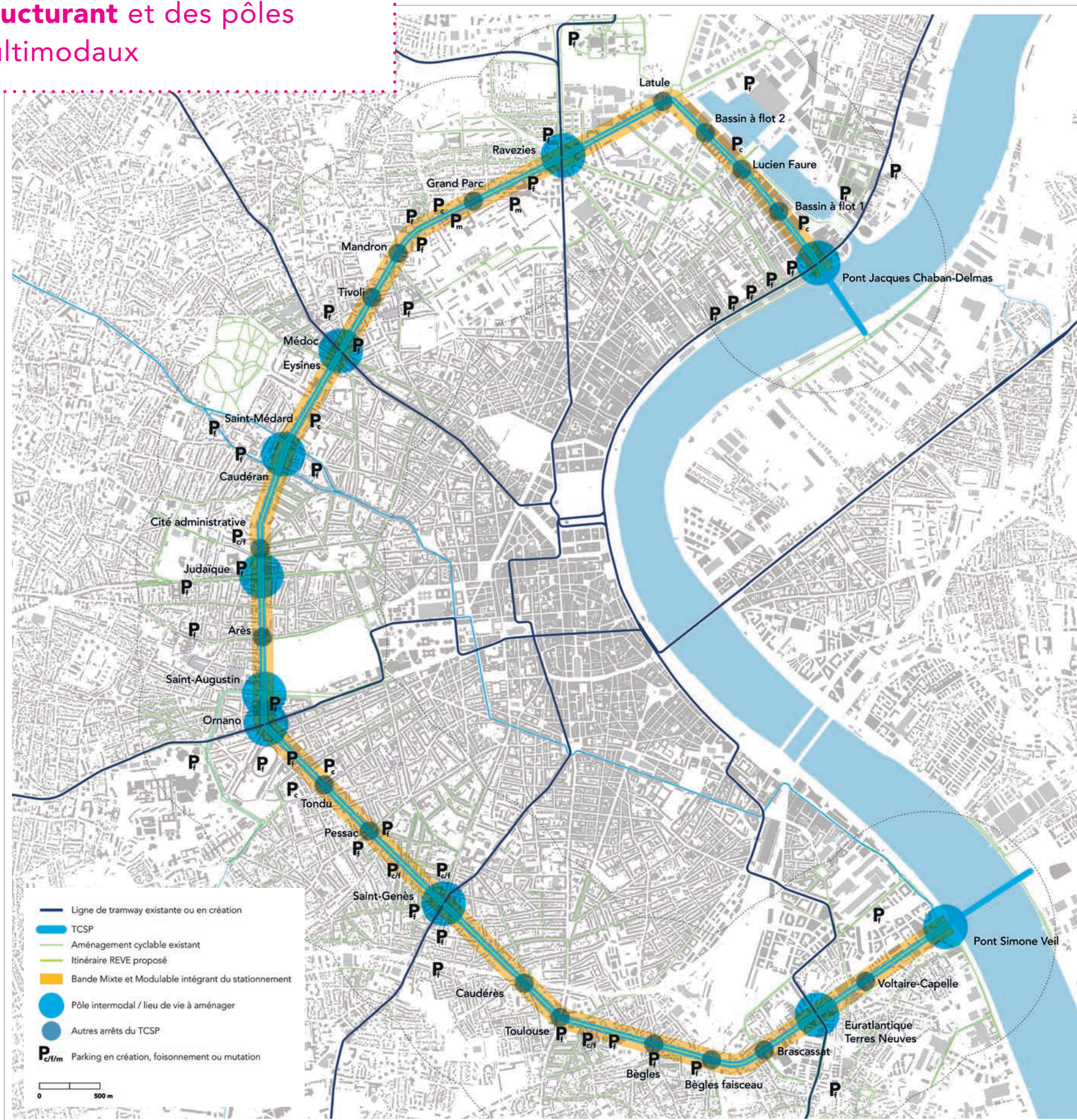
* travailler sur l'ergonomie du parcours : confort des trottoirs, importance des traversées piétonnes, qualité du sol & du nivellement, plantations diverses, apport d'ombre & de fraîcheur, lieux de pause généreux, etc.

* mettre en valeur les continuités avec les parcours locaux : pas de rupture de trottoirs, continuités assurées entre les parcours piétons à l'intérieur des quartiers et sur les trottoirs des boulevards.



Montréal - Place de Castelnau

III.3 Planter un transport en commun structurant et des pôles multimodaux



Des modes à diversifier Des interconnexions à renforcer

> Des lieux d'échanges intermodaux qui soient aussi des lieux de vie

* implanter des fonctions d'échanges intermodaux sur des nœuds précis : barrières existantes ou à constituer, combinant stations TC, rabattement à vélo, à pied, en bus, en voiture...

* affirmer une nature multimodale aux points de correspondance entre la ligne des boulevards et les lignes radiales, en la combinant avec une grande qualité d'espace public : le pôle multimodal doit être une polarité urbaine.

* favoriser des lieux d'échanges qui soient aussi propices à l'attente, au rassemblement, à la pause.

> Des fonctionnalités de rabattement à intégrer dans l'espace public sur le boulevard et dans les quartiers

* assurer des continuités piétonnes dans un rayon d'au moins 500 à 700 m depuis et vers les stations, pour maximiser l'aire d'attractivité à pieds du système de transports collectifs.

* assumer des fonctions de cohabitation de circulation de modes différents sur l'ensemble du linéaire des boulevards qui permettant tant le transit que l'accès aux stations par tous les modes.

> Une politique de stationnement devant combiner des objectifs différenciés

* trouver un équilibre entre stationnement de rabattement sur les transports collectifs et besoins locaux en stationnement propres à l'environnement des boulevards (résidents, salariés, clientèle des commerces, etc.).

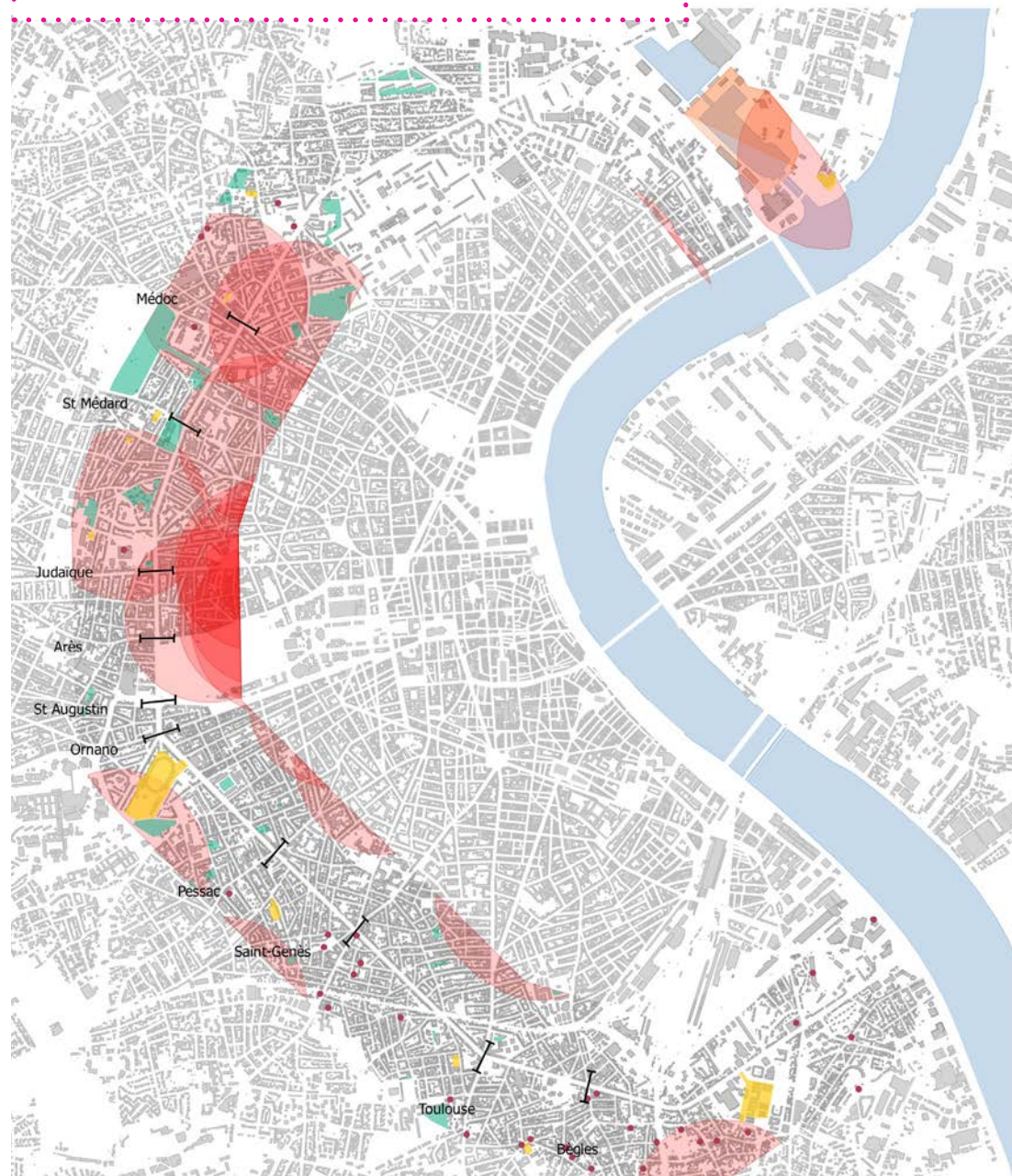


Paris - station «multi-services»

IV. objectif n°4

Valoriser le patrimoine architectural, urbain et paysager des boulevards, tout en renforçant les fonctions d'habitat, d'activités et de loisirs.

IV.1. Respecter les héritages historiques et la richesse du patrimoine architectural et paysager des boulevards : conserver les traces de l'histoire tout en osant la modernité et en ayant de l'audace.



Périmètres monuments historiques_2007
 Périmètres modifiés_2007
 Protection au titre de l'article L.123-1-5,7
 • Eléments bâtis protégés
 • Eléments paysagers protégés
 • Eléments bâtis et paysagers protégés
 — Barrières

DES IDENTITÉS PATRIMONIALES POUR «FAIRE PROJET»



Un projet de mise en scène du patrimoine architectural et paysager

- Une inscription patrimoniale forte
 > du patrimoine végétal et architectural singulier sur ou aux abords (plus ou moins proches) des boulevards :

*périmètres monuments historiques (séquences ouest sur le boulevard Pierre 1^{er} et le boulevard du Président Wilson notamment) ;

*espaces de nature ;

*espaces boisés classés existants ou à créer ;

*arbres isolés à protéger ;

*des protections du patrimoine paysager (L123-1-5-7 du PLU), exemples des espaces verts intérieurs le long des boulevards :

- 317 boulevard du Président Wilson / 24 avenue Carnot P3115
- 79 boulevard du Président Wilson P3114
- boulevard Georges V P3161
- square école du Bon Pasteur P3203
- secteur Caudéran P3146

*des protections du patrimoine bâti et paysager (L123-1-5-7 du PLU), exemples :

- stade Chaban-Delmas-Parc Lescure-Plaine des Sports E1082
- caserne Xaintrailles P2304

*des protections des continuités paysagères issues de la trame verte et bleue (L123-1-5-7 du PLU),

exemples :

- parc du domaine de Cluny (boulevard Godard) P3507
- délaissés ferroviaires à l'ouest de la place Ravezies

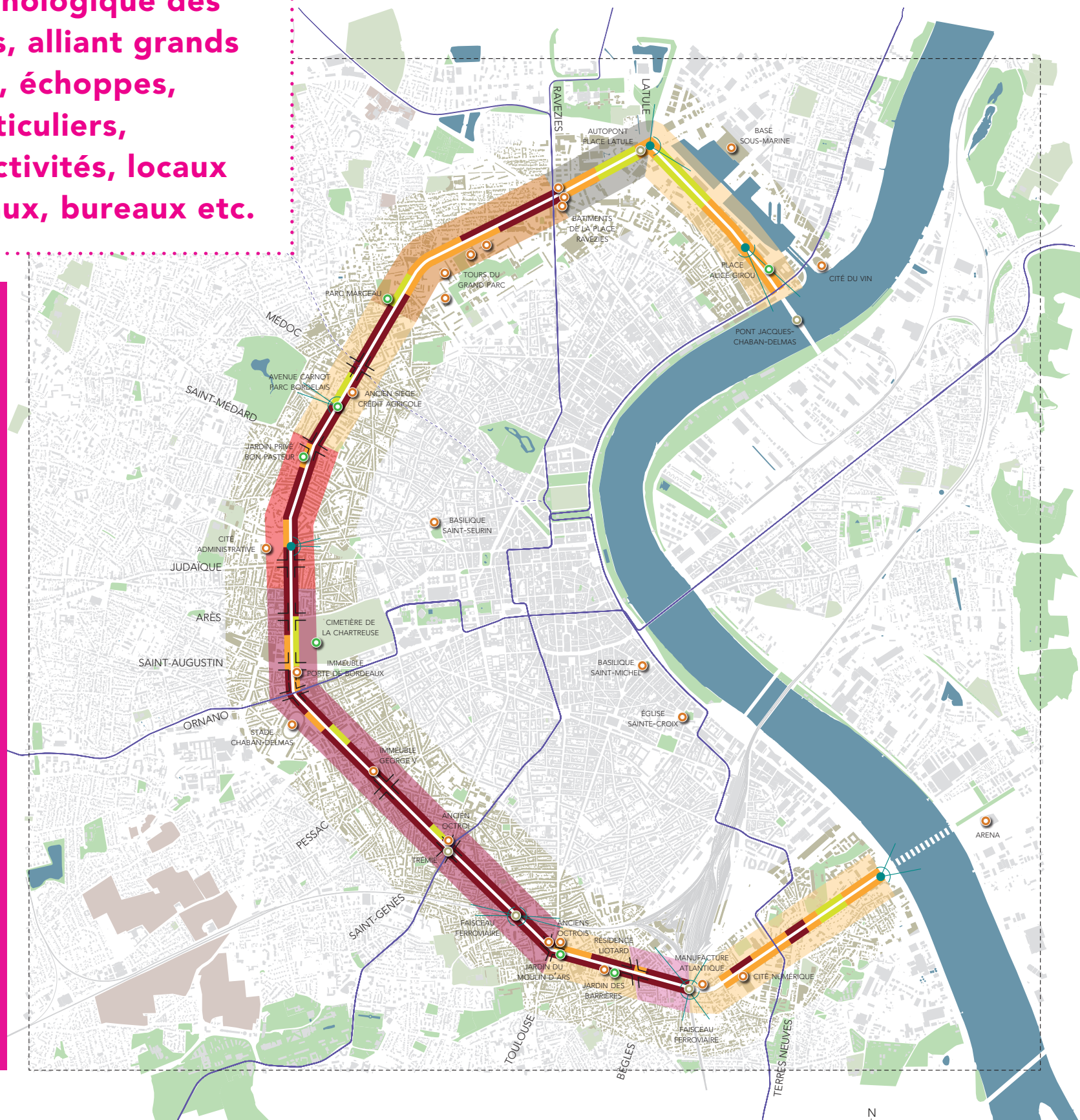
*des éléments bâtis protégés (châteaux, édifices particuliers, etc.), exemples :

- Château de Luze (83 boulevard Pierre 1^{er}) B1041
- Café de l'horloge (1 boulevard Franklin Roosevelt) B8084
- Cinéma Le Festival (151 boulevard Albert 1^{er}) B8061
- Entrepôt (211 boulevard Jean-Jacques Bosc) B8134
- Halle de Gattebourse (7 rue Carle Vernet) B8133

IV.2 S'appuyer sur la richesse de l'analyse typo-morphologique des boulevards, alliant grands ensembles, échoppes, hôtels particuliers, locaux d'activités, locaux commerciaux, bureaux etc.

Un projet qui s'adapte à la variété des profils urbains et à l'alignement/recul du bâti

MORPHOLOGIES BÂTIES ET AMBIANCES URBAINES



AMBIANCES BÂTIES

- Échoppes simples - rdc
- Échoppes - 1 à 2 étages
- Hôtels particuliers
- Tissus ou bâtis mixtes
- Tissus ou bâtis mixtes avec grands ensembles
- Entrepôts

CLÉS DE LECTURE

- 4 grandes typologies d'habitat : échoppes, hôtels particuliers, zones mixtes et zones d'activités.
- Des points de repères qui ponctuent le parcours le long des boulevards.

RESSENTI - RAPPORT PLEIN/VIDE

- Effet corridor (façades alignées)
- Effet d'ouverture (volumes en retrait ou rythmés)
- Effet de vide (volumes non organisés et disparates)

ÉLÉMENTS VISUELS À L'ÉCHELLE DES BOULEVARDS

- Ouvertures visuelles

REPÈRES URBAINS

- Éléments bâtis
- Éléments végétaux
- Éléments d'infrastructures

TRAME VERTE

- Espaces de nature
- Équipements en plein air
- Agriculture / vignes

- Barrières
- 500 mètres de part et d'autre des boulevards
- Tramway
- Voies ferrées

UN FLORILÈGE DE FORMES URBAINES : DE LA TOUR À L'ÉCHOPPE, DE L'HÔTEL PARTICULIER À L'ENTREPÔT, DU BUREAU AUX GRANDS ENSEMBLES EN PASSANT PAR DES ZONES D'ACTIVITÉS

La promenade architecturale offerte par les boulevards est singulière dans le paysage bordelais. La variété architecturale, les alignements parfois discontinus, les ponctuations que forment les grands équipements, les contrastes de hauteurs entre l'architecture de pierre et les immeubles construits pendant les Trente glorieuses marquent ce linéaire. Comparés aux boulevards d'autres agglomérations françaises, le bâti reste assez bas : 29 % est en rez-de-chaussée ou R+1 ; 63 % se situe entre R+2 et R+4 et 8 % à plus de R+4.

Quatre grandes ambiances se dégagent : alignements d'échoppes et d'hôtels particuliers, grands ensembles et zones d'activités. Les qualités architecturales et urbaines de cet ensemble qui forme la limite du site inscrit sur la liste du patrimoine mondial sont reconnues et font l'objet de protections. Le PLUi 3.1. combine les mesures destinées à encadrer l'évolution du paysage urbain : abords des monuments historiques sous le contrôle

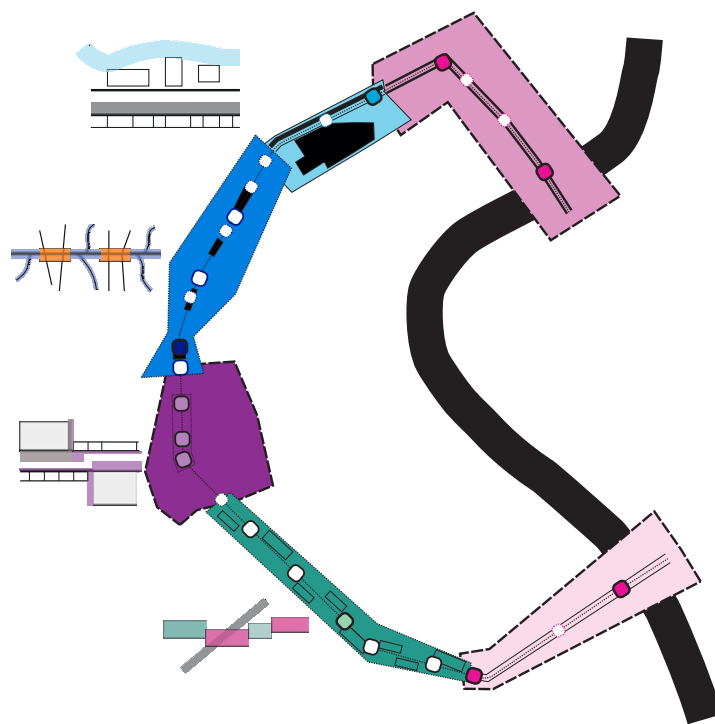
de l'architecte des bâtiments de France mais aussi zonage patrimonial de la ville de pierre (UP1 et UP2) et protections paysagères issues d'un recensement exhaustif.

Le parcours alterne les séquences où dominent la continuité des façades et l'alignement des arbres produisant un « effet corridor » avec d'autres largement ouvertes sur le ciel comme le long du cimetière de la Chartreuse, au-dessus des voies ferrées ou de la Garonne. Des repères visuels ponctuent le parcours : le stade Chaban-Delmas, la Cité administrative, les tours du Grand Parc forment des repères visuels qui jalonnent le parcours, comme au loin sont visibles depuis les boulevards, la flèche de Saint-Michel ou la basilique Saint-Seurin.

Sources : INSEE / DGPIF 2011, traitement © a'urba

IV.3 Affirmer l'unité de l'infrastructure boulevard (figure identitaire) tout en reconnaissant la diversité et la complémentarité des séquences.

Articuler ambitions métropolitaines et richesses locales.



Pour faire un projet urbain à partir et autour des boulevards, il faudra tenir compte des ambiances particulières et des parties qui le composent. Des séquences témoignant des identités territoriales sont à révéler.

Des bassins à flot à Ravezies

> de la rue Lucien Faure et le pont Jacques Chaban-Delmas ou/et les boulevards Alfred Daney et Albert Brandenburg à la place Ravezies via la place Latule

Cette séquence est marquée par la présence indirecte (et peu visible) de l'eau et de la Garonne via les bassins à flot (et l'opération du même nom), le contact avec la Garonne mais aussi par :

- la rencontre au niveau de la place Ravezies avec l'axe historique nord-sud (le cardo) ;
- la quasi-disparition des traces ferroviaires (l'ancien axe Bordeaux Saint-Louis-le Verdon) ;
- des places en étoile monofonctionnelles routières importantes car redistribuant les accès au cœur urbain depuis le nord de l'agglomération : places Ravezies et Latule et la figure du « Y » : la rue Lucien Faure et le pont Jacques Chaban-Delmas d'un côté, les boulevards Alfred Daney et Albert Brandenburg de l'autre ;

-la présence d'équipements hospitaliers ;

-une séquence dont il est impossible actuellement de savoir comment et où se termine les boulevards au nord, soit vers le tracé historique Brandenburg, soit vers le tracé contemporain de la rue Lucien Faure qui relie via le franchissement à la rive droite.

De Ravezies à Tivoli

> boulevard Godard

Cette séquence est dominée par le contraste entre le tissu faubourien bouscail d'un côté et les formes urbaines d'habitat collectif du Grand Parc de l'autre (asymétrie haut/bas, individuel/collectif, compact/isolé) mais aussi par :

- la rencontre avec l'axe historique est-ouest (le decumanus) ;
- l'asymétrie des espaces publics (trottoir en rive nord/espace plus lâche en rive sud) ;
- la rupture d'angle dans la linéarité du boulevard (qui s'incurve au sud de la séquence) ;
- l'existence de parcs urbains en arrière des boulevards et qui constituent des attracteurs majeurs ;
- la forte concentration de population, d'emplois et d'équipements métropolitains de santé ;
- un relatif important gisement foncier en linéaire des boulevards.
- un besoin de nouvelles micro-centralités au regard de la densité des usages.

Un boulevard et des séquences : des identités territoriales à identifier

De Tivoli à Judaïque

> boulevard Pierre 1^{er}, boulevard du Président Wilson

Un contexte patrimonial important, une concentration en équipements scolaires et un relatif déficit d'espaces publics dans les quartiers riverains caractérisent cette séquence qui constitue un point haut des boulevards.

On peut également noter :

- une certaine forme d'intensité urbaine avec les équipements métropolitains d'enseignement supérieur privé et les commerces très présents à la barrière du Médoc,
- l'importance du parc Bordelais et de l'adresse tertiaire de l'avenue Carnot ;
- un enjeu majeur de connexion avec le tram D.

De Judaïque à d'Ornano

> boulevard du Président Wilson, boulevard Maréchal Leclerc

Proche de la coulée verte de la vallée du Peugue, les boulevards sont situés dans le talweg et font ici 34 m de large. Cette séquence est également marquée par :

- une forme urbaine continue et basse de rue canyon de laquelle émergent quelques figures verticales, notamment la cité administrative ;
- la concentration d'équipements de rayonnement métropolitain favorisant une intensité de vie, une diversité de temporalités de fonctionnement de la ville : 24/24 avec le CHU, week-end et fêtes avec le stade Chaban-Delmas, année scolaire avec l'université de Carreire, jours de deuil avec le cimetière, semaine de travail avec la cité administrative ;
- des lignes de transport en commun existantes ou en projet (boulevard du Président Wilson, boulevard Maréchal Leclerc) : enjeu de pôle intermodal entre le tram A et le futur TC boulevards + dépôt bus Lescure.

D'Ornano à Bègles

> boulevard Maréchal Leclerc, boulevard George V, boulevard du Président Roosevelt, boulevard Albert 1^{er}

Cette séquence est singularisée par une ambiance résidentielle relativement intime, malgré de fortes coupures infrastructurelles (trémie de Saint-Genès, les ponts au-dessus des voies ferrées) et une quasi absence d'espaces verts publics. C'est aussi un des points hauts des boulevards, marqué par :

- la rencontre au niveau du cours de la Somme avec l'axe historique nord-sud (le cardo) ;
- une forme urbaine continue et basse de « rue-canyon » ;

De Bègles à Simone Veil

> boulevard Jean-Jacques Bosc, pont Simone Veil

Cette séquence est marquée par le projet Euratlantique, la descente vers la Garonne et un tissu urbain plus hétéroclite, témoignage du passé ouvrier et industriel du secteur (entrepôts/traces ferroviaires/grands ensembles d'habitat social, etc.). Puisque c'est un territoire métropolitain en devenir, sont à noter également que :

- ce site de grands projets sera surtout à vocation résidentielle ;
- de grands équipements comme le MIN, la Cité numérique et le futur pont Simone Veil (qui connectera avec la rive droite et la salle de spectacle Arena) ponctueront le parcours ;
- la tête de pont aura une vocation plus tertiaire.



IV.4

Déployer l'écosystème des boulevards en mettant en valeur le paysage existant tout en le structurant/renforçant/complétant : stratégie des « petits pas » de mise en réseaux des espaces de nature, diversification et stratification du paysage végétal, gestion de l'eau, etc.



TROIS GRANDS ENSEMBLES STRUCTURANTS

- 1 Les anciens marais
- 2 Les vallées
- 3 Les plateaux

TRAME VERTE

- Espaces de nature
- Équipements en plein air
- Agriculture / vignes
- Alignements d'arbres sur les boulevards
- Zones de rupture de l'alignement d'arbres

TOPOGRAPHIE

- Courbes de niveau
- Altitudes

HYDROGRAPHIE

- Hydrographie de surface
- Continuités avec les ruisseaux busés
- Ruisseaux historiques du XIX^e siècle
- Barrières
- 500 mètres de part et d'autre des boulevards
- Tramway
- Voies ferrées

CLÉS DE LECTURE

- 1 007 arbres le long des boulevards.
- 270 000 m² d'espaces publics de nature sur les boulevards.
- Environ 1 600 000 m² d'espaces publics de nature autour des boulevards.

1 SOL EN PENTE PEU PERCEPTIBLE,
3 RIVIÈRES ENTERRÉES ET 1 BOULEVARD FORTEMENT MINÉRAL

Les boulevards pourfendent la géographie délicate de la rive gauche de la Garonne. L'urbanisation et la vitesse des parcours automobiles rendent moins perceptible le léger relief creusé par le réseau hydrographique. Or l'altitude des boulevards oscille entre 1 et 20 m. Les cours d'eau de la Devèze, du Peugue et de l'Eau Bourde, busés, sont aujourd'hui invisibles pour le promeneur. Les anciens marais, les vallées et les plateaux ont influencé la morphologie urbaine et restent toutefois lisibles à travers elle. Les plus belles demeures sont sur les plateaux, les hangars et l'habitat plus modeste dans les vallées. Les voiries radiales sur les plateaux rayonnent vers le centre et les barrières ont pris place à leur intersection avec les boulevards.

Il n'y a plus de continuité écologique remarquable sur les boulevards. Les alignements d'arbres sont désormais discontinus et les grands espaces de nature sont peu nombreux sur l'axe ou peu accessibles. Des espaces verts jalonnent néanmoins le parcours à proximité des boulevards, qu'ils soient de grands parcs publics ou des parcs de résidence, vestiges d'anciens domaines de plaisance. Comme dans l'ensemble de la ville de pierre, le paysage urbain des boulevards est très minéral alors que les cœurs d'îlot, à l'arrière, sont très plantés. Si l'on ajoute aux espaces verts publics ces espaces verts privés, cela représente la moitié de l'occupation totale des sols. Comme pour la métropole, les boulevards offrent encore 50 % d'espaces de nature pour 50 % d'espaces urbanisés.

IV.5 Penser le projet en lien avec les défis environnementaux pour des boulevards plus propres, moins bruyants, développant des îlots de fraîcheur ...

Un paysage et un environnement à préserver et/ou développer, en tissant des liens avec l'ensemble de la trame verte et bleue.

PAYSAGE

- Des boulevards support de continuités végétales et écologiques.
- Des boulevards qui permettent de préserver voire diversifier le paysage végétal, en interaction avec les espaces verts existants des quartiers.
- Plus de nature (végétation diversifiée) et d'eau (sol moins imperméable) sur les boulevards.
- Des boulevards paysagers propices à la diversité des usages : cheminements, loisirs, repos, écologie etc.

ENVIRONNEMENT

- Des boulevards moins pollués : favoriser une meilleure qualité de l'air par des véhicules moins polluants, une baisse de la vitesse de la circulation automobile, une baisse du trafic routier.
- Des boulevards moins bruyants : moins de circulation, vitesse moins élevée, matériel roulant plus silencieux, traitement de sol adapté, etc.
- Des boulevards moins surchauffés : lutter contre les îlots de chaleur par l'implantation d'îlots de fraîcheur sur les boulevards (végétalisation, points d'eau, surfaces et couleurs des traitements de sol, etc.).
- Des boulevards moins imperméables : gestion intégrée des eaux de pluie.



Barcelone - Passeig De St Joan

Des boulevards plus écologiques

POUR ALLER PLUS LOIN

Les boulevards : de l'espace au milieu public

Changement d'échelles de conception de l'espace planté

Trois échelles redimensionnent le projet de plantation des boulevards : les grands milieux géographiques, les bassins versants, le micro-climat du végétal conditionnent le choix des espèces, le positionnement des espaces plantés, la formation des espaces plantés. L'espace public planté des boulevards changera d'échelle pour introduire plus de vivant dans ses espaces publics.

Changement d'esthétique

Favoriser la végétation existante et de nouveaux modes de plantation et de gestion rejoue les valeurs du beau et du laid, en laissant une nouvelle place aux plantes adventices, pas toujours bien perçues et en introduisant le bosquet en complément des plantations d'alignement.

Changement dans la conception des espaces publics

L'élargissement des échelles de conception de l'espace planté appelle son redimensionnement : pour qu'il soit durable, il faudra aménager le sol des boulevards, gérer l'eau de pluie, s'adapter au climat, calibrer de nouvelles distances de plantations par rapport aux bâtiments et aux réseaux. L'espace public des boulevards étant le plus souvent contraint, on cherchera donc avant tout à planter mieux, pas forcément plus ni surtout partout.

La dimension sensorielle des boulevards dans la conception des espaces plantés

L'importance accordée aux modes doux dans le développement d'une métropole apaisée fixe un nouveau défi pour des espaces plantés conçus autant pour les modes motorisés que pour le piéton, ses déplacements, son repos. L'occupation de l'espace public par le piéton et la portée de ses sensations ne sont pas celles de l'automobiliste. Le dimensionnement de l'espace planté des boulevards, complémentaire de l'espace du piéton, parfois concurrent dans l'emprise disponible, devra prendre en compte la dimension de cet espace vécu.

Les usages des espaces plantés des boulevards

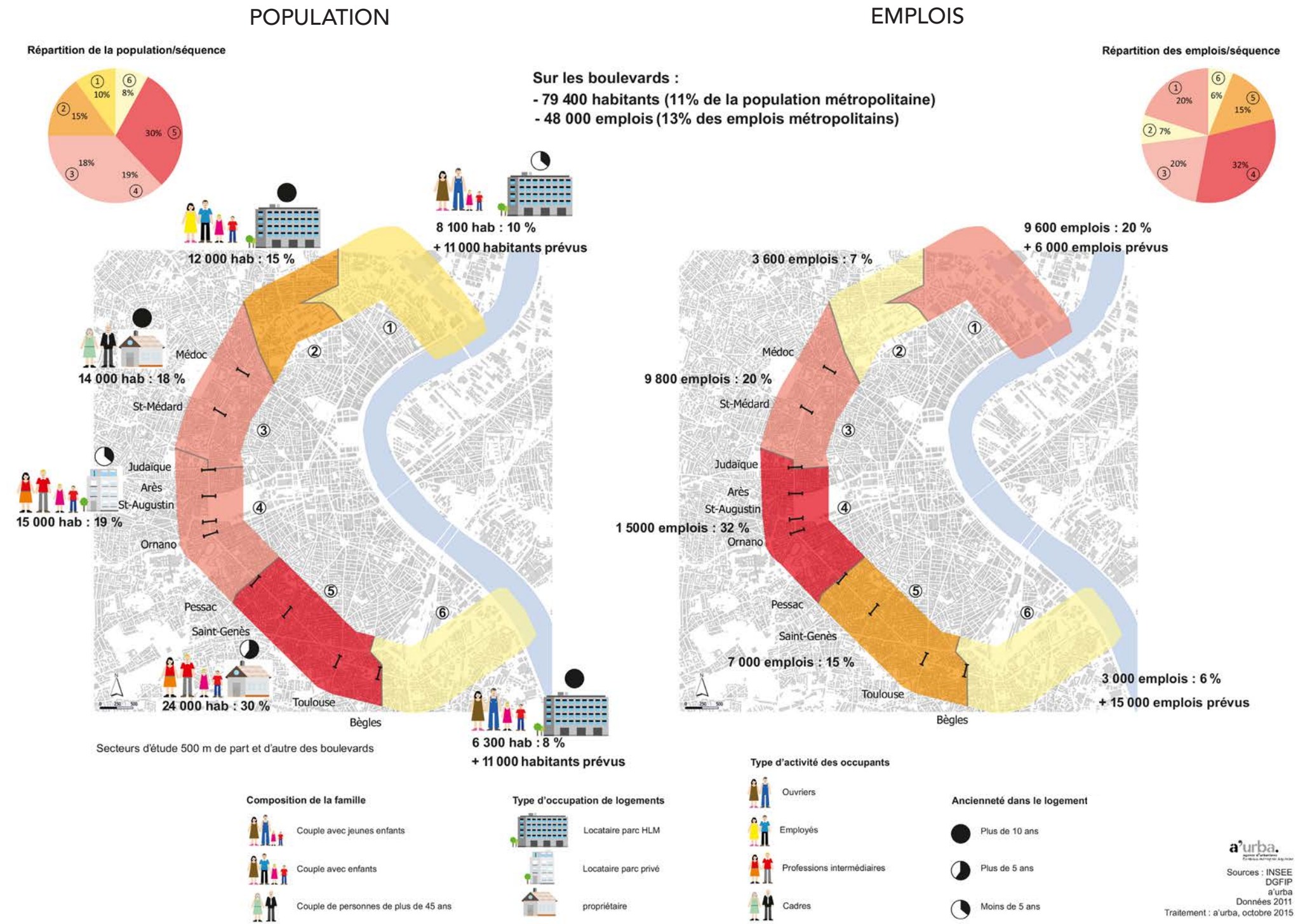
- Le projet pourra distinguer 5 principaux usages de l'espace planté, ne mobilisant pas les mêmes lieux ni n'appelant les mêmes emprises ni les mêmes formes de végétation (voire de choix d'espèces). Ils sont donc à choisir en fonction des contraintes locales concernées.
- > La plantation séparative : les seuils de l'espace public.
 - > La plantation repère : les lieux de mise en visibilité.
 - > La plantation repos : les lieux de pause.
 - > La plantation évolutive : les lieux évolutifs.
 - > La plantation plaisir : les espaces jardinés.

IV.6 S'appuyer sur les usages diversifiés du territoire : 80 000 habitants, près de 50 000 actifs, de nombreux visiteurs de passage déployant de nombreuses pratiques urbaines complémentaires, superposées, parfois antagonistes. Faire du projet urbain par l'usage.

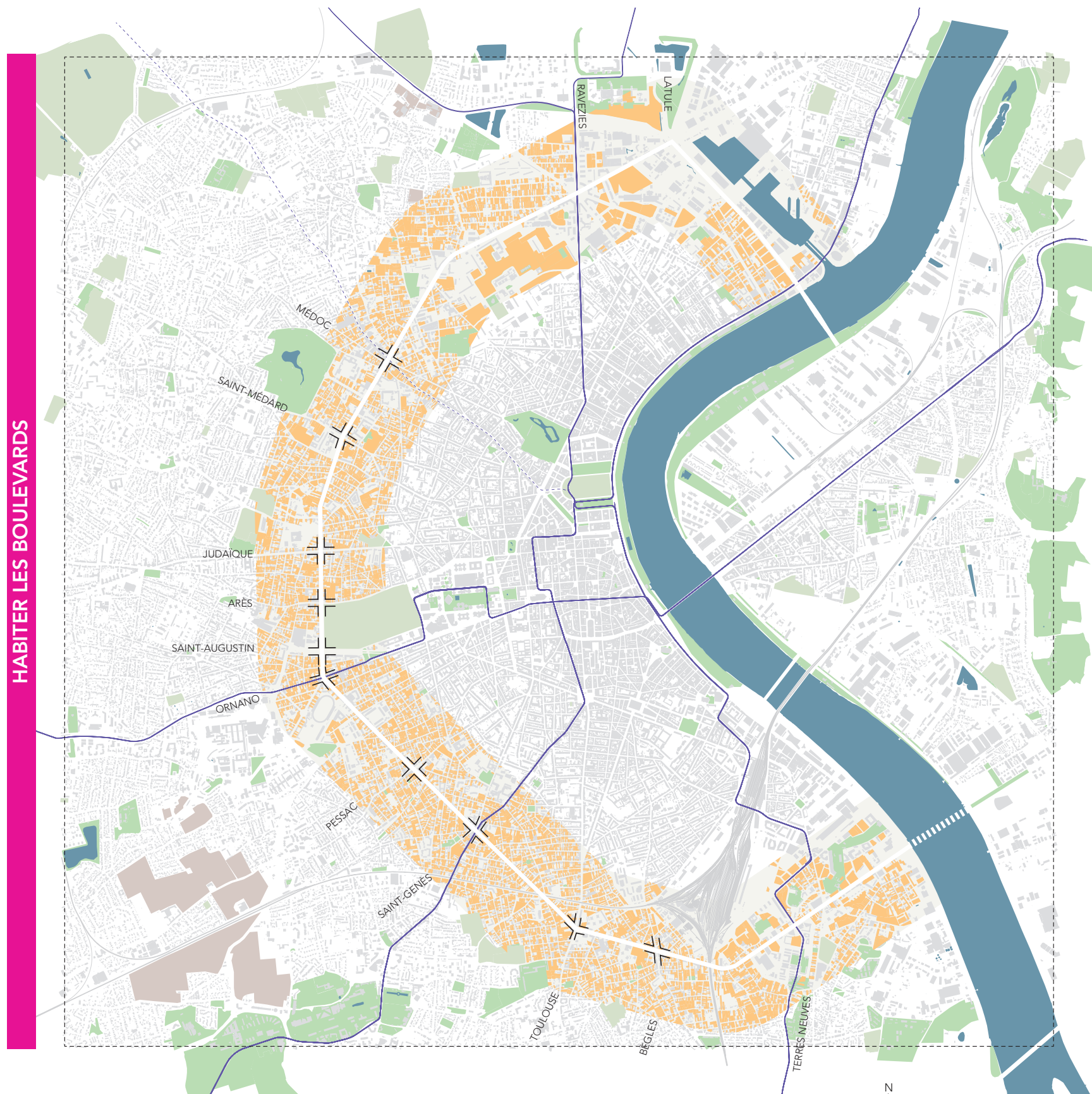


Extraits de l'exposition BM 2050 [nov-déc 2018]
« Mieux connaître les boulevards pour mieux les réaménager demain »

Ce que nous racontent les usagers ...



Où se trouvent les logements autour des boulevards ?



HABITER LES BOULEVARDS

UNITÉS FONCIÈRES MONOFONCTIONNELLES

Logements

TRAME VERTE

Espaces de nature

Équipements en plein air

Agriculture / vignes

Barrières

500 mètres de part et d'autre des boulevards

Tramway

Voies ferrées

CLÉS DE LECTURE

En résumé :

- **Le ménage qui vit sur les boulevards :**
 - Est un couple qui vit avec des enfants.
 - Exerce une activité de cadre/profession intermédiaire.
 - Est propriétaire de son logement.
 - Est présent depuis plus de 10 ans.
- **Le ménage qui vit sur Bordeaux :**
 - Est un couple.
 - Exerce une activité cadre/professions intermédiaires.
 - Est propriétaire de son logement.
 - Est présent depuis moins de 5 ans.
- **Le ménage qui vit sur Bordeaux Métropole :**
 - Est un couple qui vit avec des enfants.
 - Exerce une activité professions intermédiaires/employés.
 - Est propriétaire de son logement.
 - Est présent depuis plus de 10 ans.

LES BOULEVARDS, VÉRITABLE « TERRITOIRE HABITÉ » ET VIE LOCALE

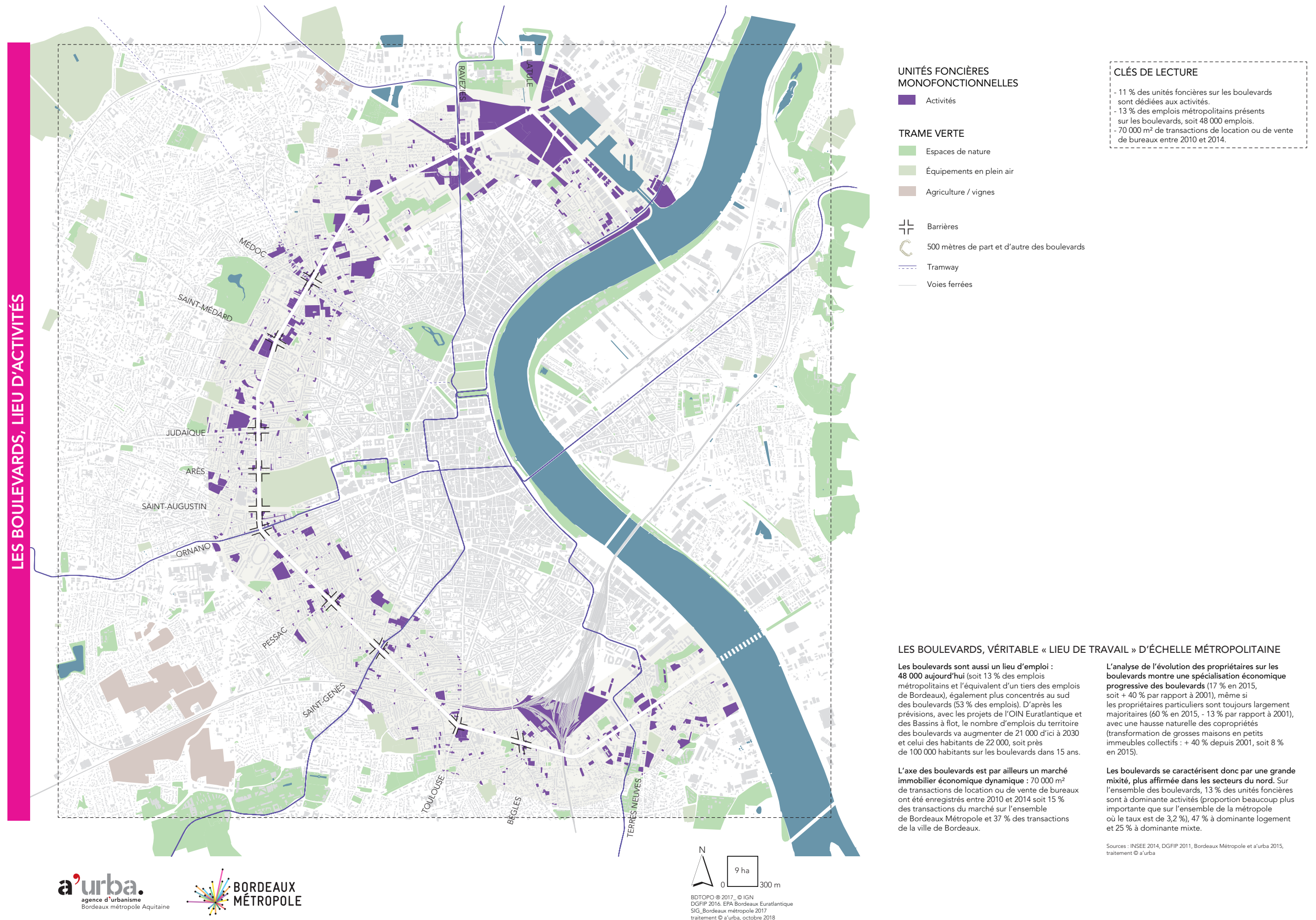
Spécificités des boulevards :

- La part des + de 65 ans est de 16 % contre seulement 14 % pour Bordeaux et 15 % pour la métropole.
- Sur les boulevards, la part des ouvriers est moins forte qu'ailleurs (11 % contre 12 % pour Bordeaux et 15 % pour la métropole).
- La part de propriétaires, bien que majoritaire, est moins forte sur les boulevards (41 % de propriétaires contre 32 % pour Bordeaux et 44 % pour la métropole).
- Par rapport à Bordeaux, la part des ménages habitant le parc HLM est surreprésentée (15 % contre 9 % pour la ville). Ce taux est proche de celui de la métropole (16 %).
- La part de personnes seules est de 26 % contre 32 % pour Bordeaux et seulement 21 % pour la métropole.

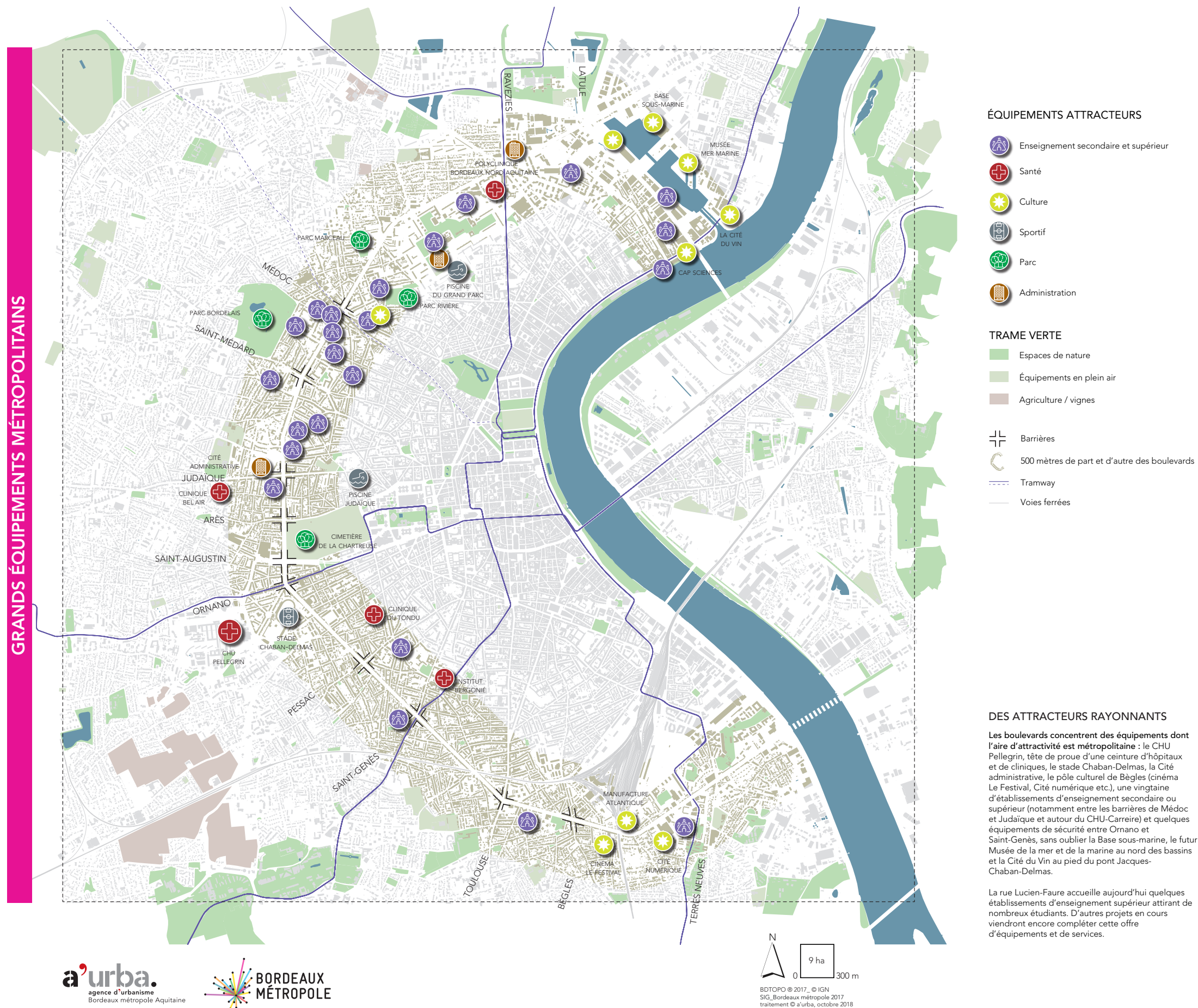
Les boulevards montrent une grande mixité fonctionnelle, plus affirmée dans les secteurs du nord. Sur l'ensemble des boulevards, 47 % des unités foncières sont à dominante logement, 13 % à dominante activités (proportion beaucoup plus importante que sur l'ensemble de la métropole où le taux est de 3,2 %) et 25 % à dominante mixte.

Sources : INSEE 2014, DGFIP 2011, Bordeaux Métropole et a'urba 2015, traitement © a'urba

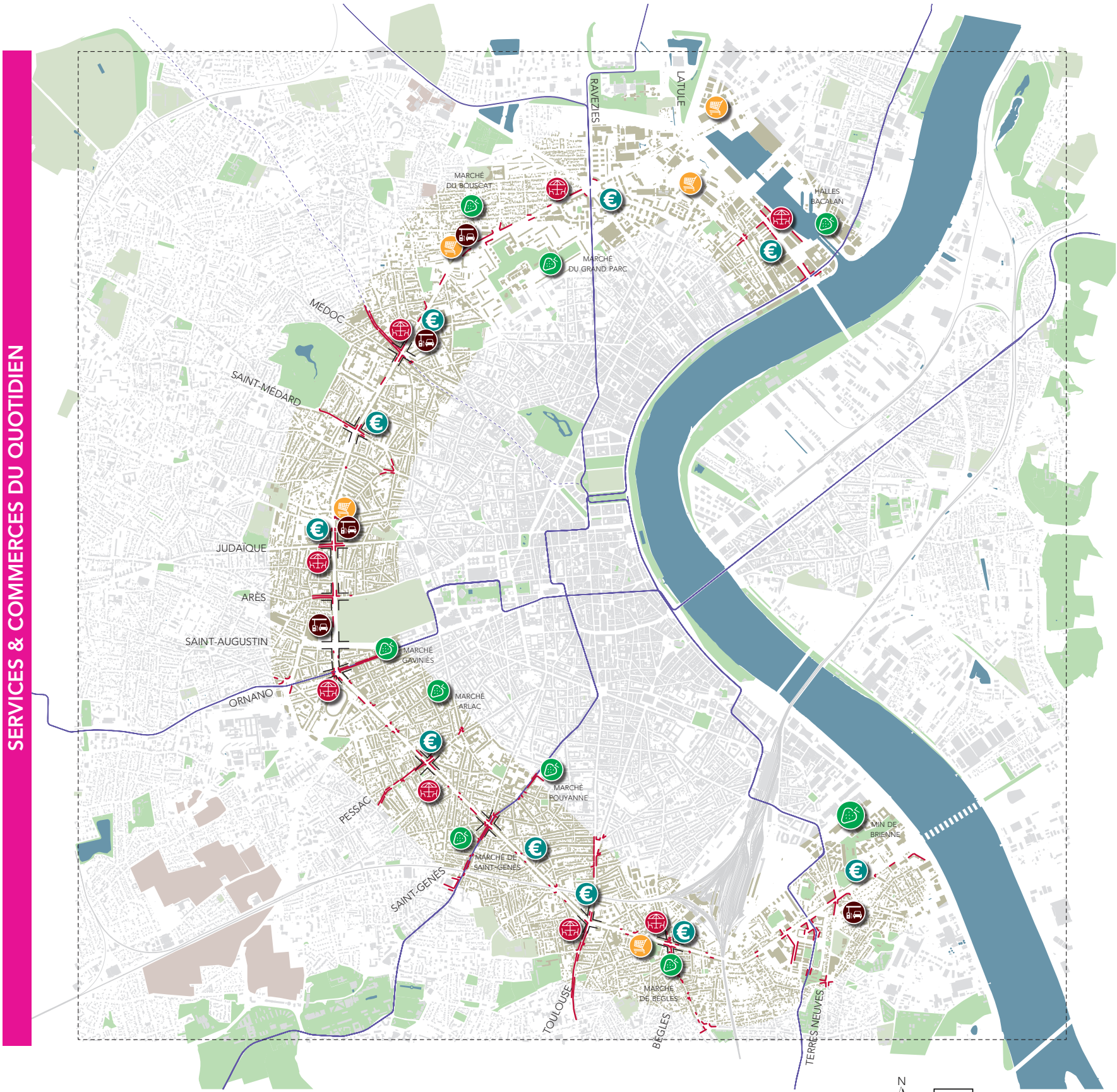
Où se trouvent les activités autour des boulevards ?



Des boulevards bien équipés



Des boulevards aussi pour la vie de tous les jours



SERVICES & COMMERCE DU QUOTIDIEN

COMMERCE ET SERVICES ATTRACTEURS

- Marchés
- Commerces de bouche, restaurants
- Banques, assurances
- Hyper/supermarchés
- Stations services
- Linéaires commerciaux

TRAME VERTE

- Espaces de nature
- Équipements en plein air
- Agriculture / vignes
- Barrières
- 500 mètres de part et d'autre des boulevards
- Tramway
- Voies ferrées

CLÉS DE LECTURE

- Plus de 50 établissements bancaires.
- 9 marchés près des boulevards dont le marché de Bègles, un exemple de fonction éphémère modifiant les usages et l'ambiance des boulevards.
- 5 stations-service.

PETITS ET GRANDS SERVICES, DE LA BOULANGERIE À LA CITÉ ADMINISTRATIVE...

La localisation des petits équipements, commerces et services confirme une certaine animation de l'axe : on y compte de nombreux magasins de bouche, des banques, des équipements scolaires, de loisirs et sportifs, etc. Ces commerces et services de proximité ne sont toutefois pas répartis tout au long des boulevards. Ils sont essentiellement situés aux barrières et de manière inégale : les barrières du Médoc, de Pessac, Saint-Genès et de Bègles font partie des plus animées alors que d'autres barrières peinent à trouver un second souffle.

Quand il y en a, ces aménités sont plutôt localisées le long des rues adjacentes et des radiales, en majeure partie, en extra-boulevards. Ces polarités linéaires organisées sur les artères périphériques sont un héritage de la figure historique de l'octroi : pour des raisons économiques, les commerces s'installaient à l'extérieur de la limite urbaine, avant la barrière, afin d'éviter de payer cette taxe.

Vers une forme de typologie des barrières ?
Les barrières de Bègles, Saint-Médard et la place Ravezies concentrent essentiellement des services, tandis que les barrières de Pessac, Saint-Genès, Judaïque et du Médoc polarisent de nombreux commerces ; enfin, les barrières d'Ornano et de Saint-Augustin sont plus spécialisées dans les restaurants et les commerces de bouche. Cependant, les « nouvelles barrières » (par exemple Terres-Neuves à Bègles et Bassins à flot au nord de Bordeaux), issues de l'urbanisation contemporaine, regroupent aujourd'hui de nombreux commerces, notamment de type restauration rapide et supermarchés, à destination des nouveaux arrivants, qu'ils soient habitants, travailleurs ou étudiants.

Le territoire des boulevards, bien que profondément métropolitain et attirant de nombreux visiteurs (grands équipements, tertiaire, activités etc.), est donc aussi un espace de vie locale, très habité (80 000 habitants), où le dynamisme des petits équipements, des services et des commerces participe pleinement à la vie de quartier.

Exemples d'orientations à travailler

> Gommer l'**effet frontière** des boulevards.

> Développer un grand projet urbain **catalyseur**.

> Respecter les héritages historiques et la richesse du **patrimoine** architectural et paysager des boulevards.

> Articuler **ambitions métropolitaines** et **richesses locales**.

> Affirmer l'**unité** de l'infrastructure boulevard tout en reconnaissant **la diversité** et la complémentarité des séquences.

> Passer d'un axe routier à un **boulevard multimodal**.

> Passer d'un simple lieu de passage à un **espace de pause et de destination**.

> Rendre les **barrières plus agréables**, véritables lieux de vie.

> Mettre en valeur un **espace public capable**, dans l'espace et dans le temps.

> S'appuyer sur les **usages diversifiés** du territoire : 80 000 habitants, près de 50 000 actifs.

> Déployer l'**écosystème des boulevards** en mettant en valeur le paysage existant tout en le structurant.

> Penser le projet en lien avec les **défis environnementaux**.



Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine
Hangar G2 - Bassin à flot n°1 BP 71 - F-33041 Bordeaux Cedex
tél.: 33 (0)5 56 99 86 33 | fax : 33 (0)5 56 99 89 22
contact@aurba.org | www.aurba.com