

Des références pour inspirer l'avenir ?

Réfléchir aux boulevards de demain c'est déjà s'interroger sur des ambiances souhaitées. Parmi ces imaginaires possibles se dégagent 3 grandes tendances :

- Des boulevards apportant plus ou moins de fraîcheur : des arbres, de l'herbe, des points d'eau, de l'ombre etc.
- Des boulevards plus ou moins circulés, proposant des degrés de multimodalité et de confort pour tous les usagers : automobilistes, cyclistes, piétons, usagers des TC etc.
- Des boulevards plus ou moins animés, procurant des espaces propices à la vie quotidienne : des lieux de pause, des terrasses, des commerces, des services, des jeux pour enfants etc.

De nombreuses références françaises peuvent illustrer ces ambiances. Mais dans les 25 m de façade à façade qu'offrent nos boulevards bordelais, pourrions-nous vraiment tout y trouver ?

← sens de la visite



© a'urba

VIE QUOTIDIENNE

BORDEAUX / Quai Richelieu / 55-60 mètres



© a'urba

VIE QUOTIDIENNE

BORDEAUX / Quai Louis XVIII / 45-50 mètres



© Alain Rouiller_flickr

VIE QUOTIDIENNE

NANTES / Cours des 50 Otages / 40 mètres



© a'urba

VIE QUOTIDIENNE

BORDEAUX / Cours Victor Hugo / 20-25 mètres



CIRCULATION

BREST / rue de Siam / 20-25 mètres



CIRCULATION

PARIS / Boulevard Brune / 35 mètres



© a urba

CIRCULATION

BORDEAUX / Boulevard Pierre 1^{er} / 20-25 mètres



© raging2_flickr

CIRCULATION

PARIS / Boulevard Auguste Blanqui / 65 mètres



© a'urba

FRAICHEUR

PARIS / Boulevard de Ménilmontant / 45-50 MÈTRES



© a'urba

FRAICHEUR

BORDEAUX / Quai des Queyries / 20-25 mètres



© Mathilde Rozelot Ortuño, flickr

FRAICHEUR

AIX-EN-PROVENCE / Cours Mirabeau / 40 mètres



© a'urba

FRAICHEUR

BORDEAUX / Allée d'Orléans / 35-40 mètres

POURQUOI TRANSFORMER LES BOULEVARDS?

- > Pour mieux y circuler, pour tous les modes (voitures / TC / vélos / piétons > enjeux de mobilité)?
- > Pour mieux y vivre ou y travailler (vie locale / globale > enjeux sociétaux et démographiques)?
- > Pour y trouver de nouvelles aménités, trouver des programmations uniques et étonnantes (attracteurs métropolitains > enjeux programmatiques)?
- > Pour mieux respirer (ici et ailleurs > enjeux environnementaux)?
- > Pour desserrer l'hyper-centre bordelais au-delà des cours (besoin d'air!) et dépasser les « limites » d'une enceinte révolue... (> enjeux d'image et d'attractivité territoriale)?

COMMENT RENDRE PLUS AGRÉABLES LES BARRIÈRES?

- > Plus de services & de commerces?
- > Plus de festif, d'informel, d'événementiel?
- > Des espaces publics invitant à s'y retrouver (jardins de poche/placette etc.)?
- > Plus de stationnement de courte durée?
- > Plus de nouvelles « barrières » pour mailler les boulevards de micro-centralités?

> À QUELLES CONDITIONS MOINS DE VOITURES SUR LES BOULEVARDS?

- > Plus de transport en commun efficace et de nombreux parking relais extra-rocade?
- > Plus de co-voiturage, de désynchronisation des rythmes (lisser les heures de pointes) et de télé-travail?
- > Plus de régulation : accès limité? péage urbain?
- > Plus de confort cyclable et piéton?
- > Changer complètement l'ambiance des boulevards?

COMMENT GOMMER L'EFFET FRONTIÈRE DES BOULEVARDS?

- > Beaucoup plus de traversées piétonnes (et cyclables) de qualité sur les boulevards?
- > Réduire la circulation automobile et le langage routier?
- > Développer des « attracteurs » de part et d'autre des boulevards (petits commerces, services, espaces publics, équipements de quartier, marchés, stations TC etc.)?
- > Apaiser conjointement les quartiers en intra et immédiat extra-bds?
- > Ne plus parler de « barrières » mais de « places »?

QUESTIONS ET SUGGESTIONS

> **Boulevards : ou comment concilier les séquences de vie (les barrières) avec les lanières de circulation ?**

> **Arbres, larges trottoirs, pistes cyclables, stationnement, circulation automobile, transport en commun : tout cela sur 25 m ?**

> **Barrières = proximité / voirie = déplacements : quel accord possible ?**

> **Les barrières sont vivantes : mais que leur manque-t-il pour s'imposer comme « attracteur urbain » ?**

> **Les boulevards sont comme les quais : ils offrent de la mobilité mais grâce aux barrières ils offrent aussi de la proximité et du service.**

> **Chaque barrière est singulière : comment développer la personnalité de chacune ?**

> **12 kilomètres de boulevard pour faire le tour du centre de Bordeaux ou pour aller de banlieue en banlieue ?**

> **12 kilomètres de boulevard pour flâner et/ou au contraire aller plus vite ?**

> **Des barrières à vivre comme des HUB et/ou comme centre de quartier ?**

> **12 kilomètres de boulevard à parcourir en mode sportif ?**

> **Les barrières peuvent-elles devenir des lieux de culture ? Rendez-vous étudiants ? services publics ? gastronomie ? petite logistique ? urgences de proximité ? livraison par drone ?**

> **Un transport en commun est-il obligatoirement un tramway ou un bus ?**

> **Et si l'on passait sous les boulevards ? sur les boulevards ?**

> **Demain, un transport par câble sur les boulevards ?**

> **Et pourquoi pas un métro ?**

> **Passer à une file de voitures ? Pourquoi pas ?**

> **Faut-il choisir entre les arbres et les voitures ?**

> **Entre les voitures et le transport en commun ?**

> **Demain dira-t'on : et vous, vous êtes plutôt quais ou plutôt boulevards ?**

> **Des boulevards, pour quoi faire en 2050 ?**

> **12 kilomètres de boulevard pour faire le tour du centre à pied, en vélo, en trottinette, en voiture, en bus en métro ?**

> **25 mètres de large, c'est 13 mètres de trottoirs plantés et 12 mètres de chaussée circulée ou 5 mètres de trottoirs et 20 mètres de chaussée circulée ?**



**#BM
2050**
rêver
penser
agir

Cette exposition n'aurait pu se réaliser sans la participation active de l'a'Urba, déjà auteur d'une étude sur les boulevards, synthèse de l'étude consultable ici : www.aurba.org/productions/les-boulevardss-2025-2044/

Que Sophie Haddak-Bayce soit chaleureusement remerciée. Elle n'aurait pu non plus se réaliser sans le concours de Anne-Laure Moniot, responsable du service patrimoine urbain en projet à la métropole qui a demandé au laboratoire d'anthropologie de Paris la Villette d'étudier les boulevards et sans l'aide de Sylvain Schoonbaert, chef de projet du secteur sauvegardé, les archives de Bordeaux Métropole, les archives départementales de la Gironde, les archives du journal Sud Ouest Cédric Lavigne, consultant en archéogéographie, Jean-Claude Bertreau, collectionneur pour la partie historique de l'exposition. Merci enfin à la direction de la communication de Bordeaux métropole, à Bernadette et Jean-Marie Blanc, à Justine Ferrière et Claude-Cédric Amougou.