

Éléments en vue d'un futur document de référence sur le devenir des boulevards

synthèse

07 / 2022



Ce document 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.

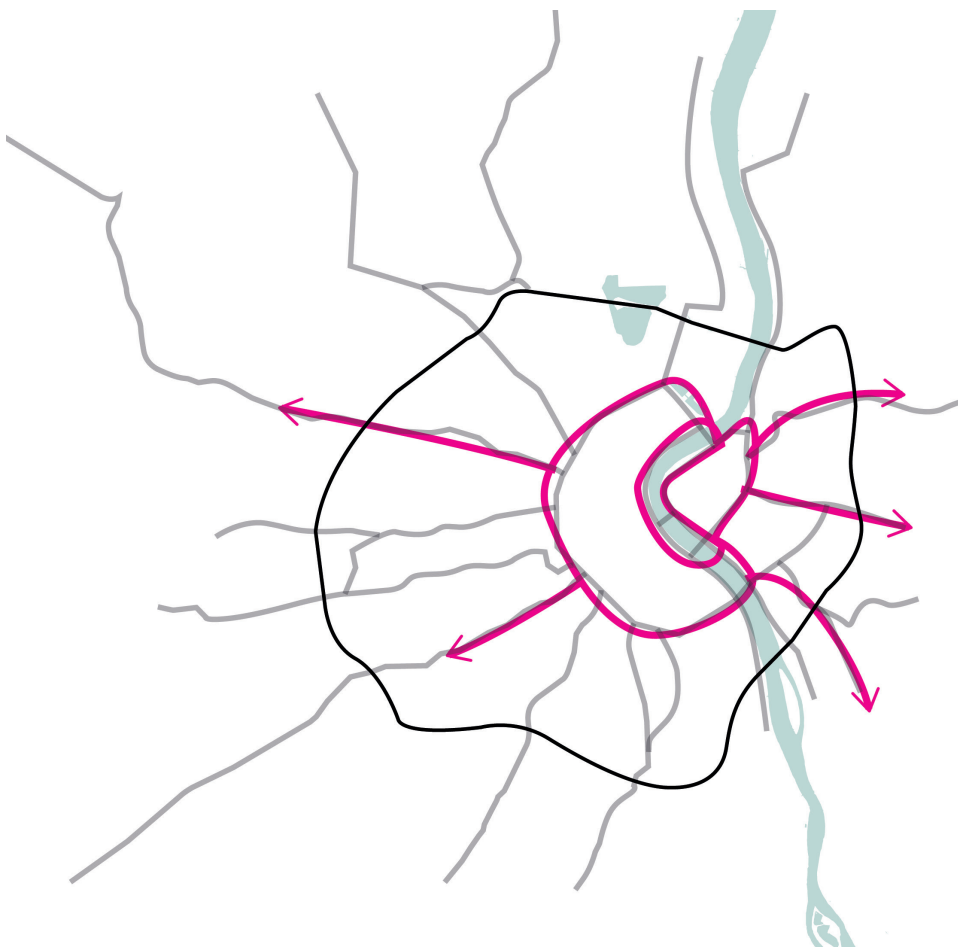
La formulation rédactionnelle est volontairement ouverte, illustrée par des schémas de principe.

1	Le contexte	p.4
2	Retour sur la genèse d'un projet	p.6
3	Chiffres-clés	p.8
4	Les raisons d'agir	p.9
5	Les grands objectifs transversaux	p.14
6	26 principes majeurs de transformation à confirmer	p.20
7	Le périmètre de la démarche, les sites activables, les différentes séquences à enjeux et leurs principales orientations stratégiques	p.26
8	Les conditions de réussite d'un projet d'envergure	p.36

Le contexte

Depuis plus de vingt ans, le tramway et le fleuve constituent deux supports prioritaires de reconquête urbaine, c'est-à-dire à la fois d'urbanisation préférentielle et de réaménagement des espaces publics majeurs. Aujourd'hui, dans le contexte du changement climatique et de l'obligation de réduction de l'artificialisation des sols, la reconstruction de la ville sur elle-même représente un enjeu important.

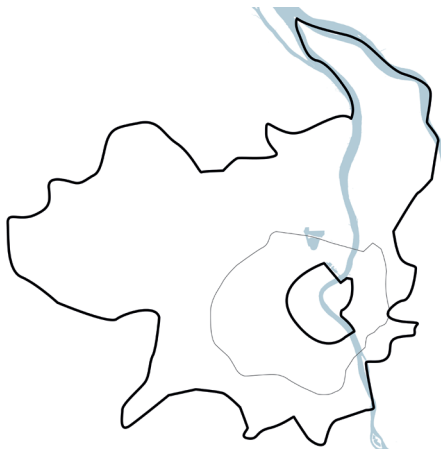
Dès 2024, la mise en service du pont Simone-Veil va offrir à la métropole un bouclage des boulevards, qui va non seulement modifier les conditions de déplacements, mais aussi donner une valeur importante aux quartiers qui les bordent. Le bouclage des boulevards est une opportunité sans précédent de refaire la ville sur elle-même dans une perspective de transition écologique et sociale.



L'apparition d'un lien unique entre les quartiers des deux rives : 12 km en rive gauche et 6 km en rive droite reliés très bientôt par deux ponts.

Les boulevards et leurs quartiers composent un territoire d'exception puisqu'ils sont en limite du centre métropolitain tout en étant à la fois intercommunaux. Ils sont un lien majeur entre les deux rives du fleuve.

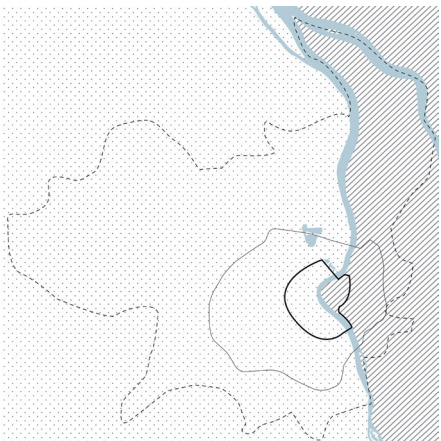
La capacité d'intensification du cœur métropolitain et la qualité de la relation entre les deux rives de la métropole dépendent de l'avenir de cet axe et du développement des proches quartiers. Six communes sont directement en contact avec les boulevards : Bordeaux, Bègles, Talence, Le Bouscat, Cenon et Floirac (avec un effet induit qui dépasse largement ce périmètre).



Un lien qui redessine le cœur d'agglomération.



Un lien entre les quartiers et entre les communes.



Un lien précieux entre la rive gauche et la rive droite.



Un territoire réceptacle de nombreux projets déjà programmés tout autant que moteur de nouvelles dynamiques urbaines.

Définir la manière de transformer les boulevards et leurs quartiers est également essentiel puisque :

- les secteurs qui bordent cet anneau comptent 63 000 emplois et 130 000 habitants, soit un poids démographique et économique majeur ;
- les boulevards sont confrontés à une ambiance urbaine dégradée et à une offre en termes d'aménités qui ne correspondent pas à la diversité des fonctions présentes (habiter / travailler / transiter) ;
- le niveau élevé des nuisances automobiles et la mauvaise intégration des transports collectifs comme l'inconfort du piéton rendent ce territoire inhospitalier.

Dans ces conditions, il est nécessaire de mettre en œuvre dès maintenant un projet métropolitain des boulevards et de ses quartiers.

Ce projet, en tant que chantier prioritaire en faveur de la transition écologique et sociale portée par Bordeaux Métropole, constitue un démonstrateur et une boussole au service des politiques publiques métropolitaines.

Retour sur la genèse d'un projet

«Collection Boulevards» : 12 livrables

Disponible sur le site de l'agence : <https://www.aurba.org/collection/les-boulevards/>

1 LES BOULEVARDS 2025-2044

- Le nouvel espace public métropolitain



ÉTUDE

SYNTHÈSE

COMPLÉMENTS

2 GRAND PROJET BOULEVARDS (GPB)

- Premiers enjeux, pistes et mesures en vue d'un cahier des charges d'aménagement



ÉTUDE

SYNTHÈSE

3 PROJET MÉTROPOLITAIN DES BARRIÈRES ET DES BOULEVARDS

- Panorama des projets en cours, à l'étude ou potentiels & des configurations spatiales



- Atlas cartographique : singularités d'un territoire



- Révéler des boulevards en rive droite : analyse des enjeux et propositions d'orientations d'aménagement



- Restitution du travail collaboratif pour la formulation d'un projet, débat et mise en récit



CARNET DES PROJETS

CARNET DES CARTOGRAPHIES

CARNET DES ATELIERS

CARNET DES COUPES

ÉTUDE RIVE DROITE

ÉTUDE SOCIOLOGIQUE

2015 - 2017

2018 - 2019

2020-2021



2015-2017 : les fondamentaux d'un projet

- En 2015, l'a-urba se saisit du sujet des boulevards en proposant à ses partenaires une première étude urbaine prospective, avec la formation d'un diagnostic orienté multi-thématique et des propositions d'aménagement phasées dans le temps (niveau esquisse). Les bases du projet sont posées pointant les boulevards comme un nouvel espace public métropolitain.
- L'année 2016 sert essentiellement à partager les principales conclusions auprès des acteurs politiques et techniques. Les grandes orientations sont partagées.
- En 2017, alimentée par les retours des différents partenaires, l'a-urba complète son étude urbaine.

2018-2019 : une formulation plus stratégique

- En 2018, l'étude des boulevards est recomposée sous un nouvel angle : les grands principes stratégiques et le processus de mise en oeuvre. On parle alors d'un grand projet (par sa taille et son ambition) procédant par micro-actions.
- En parallèle, différentes démarches permettent de porter un nouvel éclairage : des études opérationnelles pour le projet de liaison Gardignan-Cenon Pont Rouge via les boulevards (Systra), un workshop « Traces de Métropole où comment les boulevards participent-ils au récit métropolitain ? » coordonné par le LAA-LAVUE (UMR 7218 CNRS/ ENSA Paris la Villette) ainsi que l'exposition « BM 2050 » qui consacre une partie au devenir des boulevards.

2020-2021 : des approfondissements techniques

- Mi 2019-2020, avec la délibération du 12 juillet 2019 et l'engagement d'une concertation « Boulevards et Barrières »¹, des compléments sont demandés à l'agence par la direction de l'Aménagement de Bordeaux Métropole : une enquête sociologique sur les usages des boulevards et une étude sur les boulevards en rive droite.
- Des mises à jour sont également apportées : carnet des coupes (profils en travers), carnet des projets (recueil et caractéristiques des opérations le long des boulevards), carnet des cartographies (atlas) afin d'actualiser le diagnostic de 2015.
- Parallèlement, l'a-urba engage avec la direction de l'Aménagement une démarche de coproduction du projet. Plusieurs séries d'ateliers thématiques (paysage & environnement, espaces publics & mobilités, attractivités & programmations, projets & foncier) ou de sites (par grandes séquences nord, ouest, sud et est en rive droite) sont alors organisées, qui mobilisent tour à tour les directions de l'Urbanisme, de la Nature, des Espaces verts, de la Mobilité, de l'Économie, de l'Habitat, du Foncier, de l'Énergie, de l'Écologie, les Missions ESRI, Attractivité, Tourisme, Million d'arbres, le C2D, les Pôles territoriaux de Bordeaux, Ouest, Sud et Rive droite, les Villes de Bordeaux, Le Bouscat, Talence, Bègles, Floirac, Cenon, le GPV, l'OIN Bordeaux Euratlantique, etc. Le cahier des ateliers en est la retranscription.
- En filigrane, de nouvelles démarches métropolitaines viennent alimenter le projet des boulevards : Stratégie mobilité Bordeaux Métropole (dont le Bus Express des boulevards), Million d'arbres, projet du Fleuve, Trame verte et bleue bordelaise, l'avancement des nombreux sites à projets bordant les boulevards, etc.

2022- ... : les boulevards comme démonstrateurs de la transition

- Début 2022, Bordeaux Métropole se dote d'une feuille de route pour le pilotage du projet de transition métropolitain (Conseil de Bordeaux Métropole du 25 mars 2022). Le projet des boulevards est alors porté par la direction Territoire d'avenir, territoire en coopération pour en faire un territoire d'expérimentation prioritaire.
- L'agence synthétise des éléments en vue d'un futur document de référence pour remettre en perspective le contexte, les raisons d'agir, les objectifs, les principes, les orientations et les conditions de réussite. Il s'agit du présent document.

1. FOCUS sur la démarche de concertation menée par Bordeaux Métropole

- Une 1^{ère} phase s'est déroulée du 12.07.19 au 11.04.22, animée par Médiation Environnement puis Ecologie Urbaine et Citoyenne, selon 5 axes :

-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.

- Un cahier de préconisations citoyennes issues a été livré en janvier 2022.
 - En juin 2022, des bilans d'étape ont été rendus par le prestataire EUC et par les garants de la concertation.
-

Chiffres-clés

DONNÉES DE CADRAGE

	Rive gauche	Rive droite	Total
Longueur¹	12 km (presque 10 fois la rue Sainte-Catherine).	6 km (presque 5 fois la rue Sainte-Catherine).	18 km
Population²	99 500 habitants (13 % de la population métropolitaine). + 22 000 habitants prévus.	31 800 habitants (4 % de la population métropolitaine). + 40 000 habitants prévus.	131 300 habitants + 62 000 habitants prévus.
Emploi³	53 100 actifs. + 15 900 emplois prévus.	10 000 actifs. + 11 000 emplois prévus.	63 100 actifs. + 26 900 emplois prévus.
Logements programmés⁴	28 906 logements.	24 432 logements.	53 338 logements.
Nombre d'intersections/barrières¹	107 intersections représentant 3,5 km soit 29 % de la longueur de voie.	22 intersections représentant 1,9 km soit 31 % de la longueur de voie.	129 intersections. 5,4 km.
Nombre d'arbres⁵	1 128 arbres (6 espèces seulement).	40 arbres.	1 168 arbres.

DONNÉES D'ÉVOLUTION

	Rive gauche	Rive droite
Trafic véhicules particuliers (VP)	point le plus chargé ⁶ : 37 933 véhicules/j dont 27 392 dans le sens le + chargé (boulevard du Pdt-Wilson). - 14 % sur les boulevards ⁷ . - 8 % en intra-boulevards ⁷ .	point le plus chargé ⁶ : 20 650 véhicules/j dans le sens le + chargé (boulevard Joliot-Curie). - 9 % dans le quartier Bastide ⁷ .
Congestion du trafic VP⁷	+ 5 % sur les boulevards. -4 % en intra-boulevards.	0 % en rive droite.
Trafic transport en commun (TC)⁸	liane 9 : 80 000 voyageurs/jour.	/
Vitesse commerciale TC⁸	liane 9 : + 0,6 km/h.	/
Temps de parcours TC⁸	liane 9 : -3,05 minutes.	/
Trafic vélo⁷	point le plus chargé : 3 000 cyclistes/jour.	/
Pollution de l'air (concentration dioxyde d'azote)	- 51% février 2019 : 53 µg/m³ . mai 2022 : 26 µg/m³ . ⁹	- 71% février 2019 : 31 µg/m³ . mai 2022 : 9 µg/m³ . ¹⁰
Bruit¹¹	les niveaux sonores varient entre : 69,5 et 72,5 dB(A) - de jour 67,0 et 71,0 dB(A) - de nuit (de part et d'autre du boulevard du Président-Franklin-Roosevelt et du boulevard Albert-1 ^{er}). dépassements réglementaires sur 292 bâtiments. - 1 dB(A) entre septembre 2019 et septembre 2020.	/

1. Source : BD Topo / La rue Sainte-Catherine a une longueur de 1 250 m.

2. Nombre d'habitants présents dans un périmètre de 500 m de part et d'autre de l'axe des boulevards. Sources : Insee_données carroyage 2015 pour le rive gauche / 2016 pour la rive droite + DGFIP. Prévisions : Evolurbain, horizon 2030, traitement a'urba 2020.

3. Nombre d'actifs présents dans un périmètre de 500 m de part et d'autre de l'axe des boulevards. Sources : Insee_données carroyage 2015 pour le rive gauche / 2016 pour la rive droite + DGFIP + OIeB 2011-2018, Insee CLAP 2015, Prévisions : Evolurbain, horizon 2030, traitement a'urba 2020.

4. Nombre de logements programmés dans les opérations incluses dans un périmètre de 500 m de part et d'autre de l'axe des boulevards. Ne comprend pas la mutation dans le diffus. Source : Evolurbain, horizon 2030, traitement a'urba 2019.

5. Source : Bordeaux Métropole, direction des Espaces verts.

6. Source : Open data, Bordeaux Métropole, trafic 2021.

7. Source : Bordeaux Métropole, direction de la Mobilité, données recueillies entre 1^{er} trimestre 2019 et 1^{er} trimestre 2022.

8. Source : TBM, données recueillies entre 1^{er} trimestre 2019 et 1^{er} trimestre 2020.

9. Source : ATMO Nouvelle-Aquitaine - station Bordeaux-Gautier.

10. Source : ATMO Nouvelle-Aquitaine - station Bordeaux-Bastide 282 avenue Thiers (dans le périmètre de réflexion mais pas positionnée sur l'axe des boulevards).

11. Source : étude Traitement des points noirs du bruit-étude acoustique préalable-secteur 8-Bordeaux Métropole/Sixsense Engineering-mai 2021.

Les raisons d'agir

Il existe tout un ensemble de raisons d'agir. Il s'agit autant de risques contre lesquels se prémunir que d'opportunités à saisir.

Environnement

- La pratique automobile prédominante liée à cet axe majeur d'échanges est synonyme de consommation énergétique et d'émissions très élevées de gaz à effet de serre.
- Outre le bruit et la pollution de l'air, les boulevards se caractérisent par un sol rendu imperméable alors que partiellement inondable, une végétation quasi mono-spécifique (seulement six espèces de plantations à l'état sanitaire globalement bon sur l'axe de déplacement) et de nombreux îlots de chaleur.



Boulevard Antoine-Gautier

Mais...

- Les constructions qui bordent les boulevards se sont constituées à des époques différentes (par exemple, quartier d'échoppes datant du XIX^e siècle, Grand Parc dans les années 1960/70). Elles présentent ainsi une possibilité de résilience variable vis-à-vis des enjeux environnementaux, en fonction de la nature du bâti, de leurs configurations, de leurs orientations, de leurs implantations, de la qualité et de la pérennité des matériaux, etc.

Enjeux

- Offrir un espace propice au vivant, résorber la stérilité écosystémique actuelle.
- Retrouver un espace favorable à la santé de tous.
- Développer une interface forte pour la stratégie de renaturation du cœur métropolitain.
- Penser l'optimisation des ressources (urbanisme circulaire) à l'échelle du territoire des boulevards : intégration des enjeux de construction de la ville sur la ville, de santé, de biodiversité, d'économie de ressources, de matériaux, d'adaptation au changement climatique, complémentarités et échanges entre les opérations à venir.

Cadre de vie

- Par leur position géographique particulière, entre la boucle des quais et la lointaine boucle de la rocade, les quartiers des boulevards comprennent des lieux de vie tout en mettant en relation six villes de la métropole. Ces quartiers redessinent potentiellement les limites du cœur d'agglomération de demain.
- Les boulevards se composent de dix barrières historiques en rive gauche et d'une douzaine de maillons contemporains. Par leur côté « itinéraire pratique », voire « incontournable », par leur histoire et la forme de leur tracé, les boulevards constituent un repère physique et mental, surtout pour les automobilistes.
- Les boulevards sont déjà un territoire de projets. Celui-ci est en perpétuelle transformation que ce soit au travers de grands projets urbains ou d'opérations foisonnantes dans le diffus.



Barrière Saint-Genès

Mais...

- Les boulevards sont perçus comme une ligne de rupture, une coupure urbaine, parfois même comme un territoire d'entrée de ville, uniquement traversé, souvent évité.
- L'automobiliste les pratique comme s'il traversait un tube sans jamais regarder sur les côtés un paysage qui pourtant défile sous ses yeux dans toute sa diversité.
- Si certaines barrières sont vécues comme des lieux de respiration ou d'animation, d'autres apparaissent plus neutres et manquant d'aménités, d'hospitalité et de diversité de leurs fonctions.
- La transformation au fil de l'eau des boulevards s'opère au travers d'opérations d'aménagement pensées de manière trop autonome en fonction de logiques d'acteurs diversifiées (acteurs privés, politiques publiques spécifiques, etc.) et de temporalités de référence qui sont différentes.

Enjeux

- **Instaurer un cadre de vie « apaisé » et durable.**
- **Consolider l'articulation et la complémentarité dans les programmes d'aménagement entre les opérations bâties et les aménagements d'espaces publics.**
- **Relier les quartiers et les territoires, fédérer par la diversité d'usages et la qualité paysagère.**
- **Donner un cap commun vers lequel tendre pour assurer la bonne articulation des échelles de projet.**

Mobilité

- Les boulevards constituent un axe majeur et unique (donc non remplaçable) d'échanges de flux entre les communes extra-métropolitaines, métropolitaines et le cœur métropolitain.



Boulevard Jean-Jacques-Bosc

Mais...

- Les boulevards présentent un aménagement assez routier et daté en termes de traitement des trottoirs, d'intégration du stationnement, de configuration des carrefours, de signalétique, de matériaux, etc.
- Cet axe est congestionné, bruyant, dangereux et pollué. Sont également évoqués par les usagers les aspects suivants :
 - l'usage de la voiture est difficile aux heures de pointe ;
 - la pratique du vélo permet une rapidité des déplacements mais elle est relativement inconfortable malgré le recalibrage récent des pistes cyclables en format partagé avec les bus sur presque tous les tronçons de la rive gauche ;
 - la desserte en bus manque d'efficacité ;
 - la marche est une option pour des déplacements de proximité, mais cette pratique est très inconfortable au regard de l'environnement très routier.
- En d'autres termes, les boulevards sont considérés comme un lieu de passage, stérilisé et dénaturé, un ruban de nuisances dominé par la voiture, laissant peu de place à l'épanouissement d'une vie de quartier, laquelle se développe plutôt de façon discrète et morcelée, à l'intérieur des quartiers adjacents. Les espaces publics sur les boulevards sont inconfortables voire dégradés, les rez-de-chaussée sont peu investis et l'ambiance générale qui s'en dégage est peu attractive.

Enjeux

- **Concilier à la fois un cadre de vie, une intensité urbaine et une fonction de distribution et d'échange des flux de déplacements (devant rester majeure mais plus équilibrée entre les usages métropolitains et les usages locaux).**

- **Maintenir un niveau de service performant pour les déplacements locaux et métropolitains tout en favorisant la cohabitation de plusieurs modes et plusieurs vitesses.**
- **Conforter puis pérenniser un projet récent et progressif de transformation de la voie (coronapistes) pour changer fondamentalement l'ambiance routière des lieux.**

Attractivité et mixité fonctionnelle

- Il existe une quantité importante d'emplois (15 % des emplois métropolitains) et d'équipements situés en bordure immédiate de l'axe et dans l'épaisseur des quartiers.
- Plusieurs sites emblématiques de développement économique sont à noter comme les barrières commerçantes du Médoc, de Saint-Genès et de Bègles (et aussi, dans une moindre mesure, celles de Toulouse, d'Ornano et la barrière Judaïque), la Cité administrative, le CHU, la Cité numérique, l'Arkéa-Arena, l'AIA, la SAFT, etc.
- Les boulevards restent un territoire résidentiel. La densité d'habitants permet le développement de services de proximité et assure le caractère mixte et urbain du territoire.



Barrière Judaïque

Mais...

- Au cours des vingt dernières années, le développement des activités économiques des boulevards s'est structuré au gré des opportunités et autour d'interventions ciblées. On citera notamment l'aménagement de la place Ravezies dans les années 2000, suivi dans les années 2010 des opérations Terres-Neuves, Bassins à flot ou plus récemment Saint-Jean Belcier, Garonne-Eiffel et Brazza. L'organisation de ces sites n'a pas toujours été pensée en articulation avec les boulevards.
- Les nuisances actuelles réduisent l'habitabilité des boulevards et le parc immobilier résidentiel est en majorité ancien, comme au droit des barrières de Toulouse ou de Bègles par exemple.

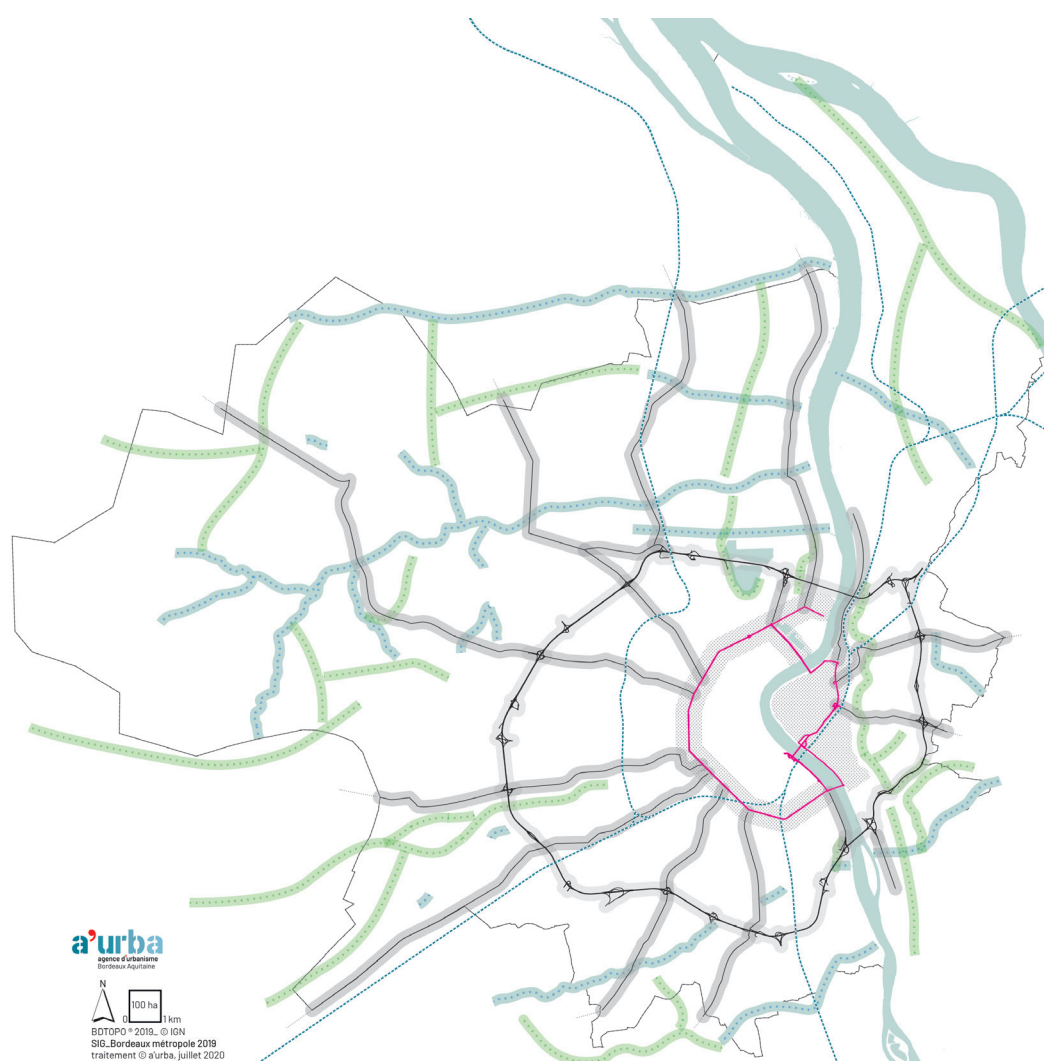
Enjeux

- **Garantir la complémentarité économique et fonctionnelle entre les pôles d'attractivité historiques des boulevards et les pôles d'attractivité émergents issus de la reconquête des grandes friches métropolitaines.**
- **Préserver ou retrouver l'attractivité des boulevards dans sa vocation de vitrine, de *hub* économique et d'espace de services de proximité pour les habitants.**
- **Maintenir une vocation résidentielle, facteur de mixité essentiel pour assurer le caractère urbain et central des boulevards dans la métropole.**
- **Penser les opérations de construction neuve et de renouvellement urbain selon des typologies innovantes et attractives, connectées aux boulevards.**
- **Garantir la bonne répartition et intégration des opérations de logements sociaux.**
- **Penser des boulevards propices à la vie de quartier, répondant à des besoins évolutifs dans le temps et l'espace (espaces publics soignés, qualité des rez-de-chaussées, travail des interfaces, etc.).**

Les grands objectifs transversaux

Encourager des aménagements favorables à des modes de vie en réponse aux défis climatiques actuels et à venir : îlots de chaleur urbains, inondations, déficit de biodiversité

- Faire des boulevards un axe prioritaire et démonstrateur de transformation du territoire en faveur de la transition écologique.
- Recomposer le territoire des boulevards dans une logique de grand paysage : développer un projet ambitieux à l'échelle macro-territoriale (la vallée, la plaine et les plateaux) d'espaces publics plantés.
- Inventer la rue métropolitaine du XXI^e siècle : réappropriation de l'espace public comme espace commun et partagé, rue relationnelle, rafraîchissante et servicielle.



*Une contribution pour compléter et mailler
la trame bleue, verte et plantée de la métropole.*

Développer une nouvelle façon d'activer le territoire qui a pour objet la régénération de la ville sur elle-même

- S'accorder sur les nouvelles programmations et formes urbaines à développer dans le territoire des boulevards (tant dans des secteurs de projets que dans le diffus).
- Prendre en compte les logiques de transformations spontanées et s'appuyer sur des outils d'aménagement et d'encadrement des constructions innovants et diversifiés.



Régénérer la ville dans l'épaisseur des quartiers.

Concilier un cadre de vie agréable, une intensité urbaine et une fonction majeure de distribution des déplacements

- Faire des boulevards un lieu de destination et pas uniquement un lieu de passage.
- Affirmer que le projet des boulevards n'est pas uniquement un projet d'infrastructure et de mobilité. Il s'agit d'un projet d'aménagement urbain au service de tous les usages et de toutes les fonctions urbaines.
- Définir puis engager de manière simultanée et articulée les programmes d'urbanisation et de réaménagement des espaces publics comme les programmes de mobilité.

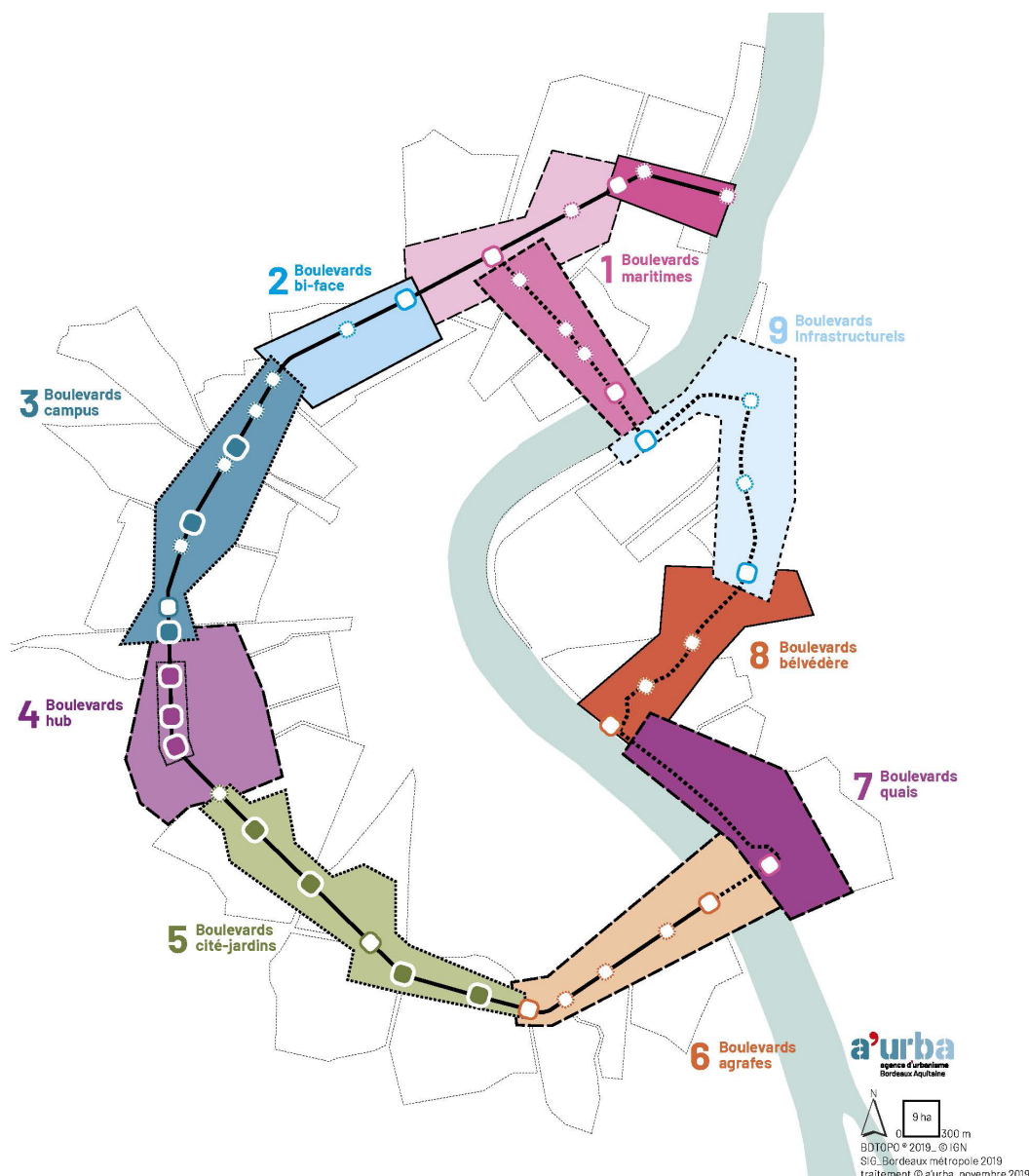
Partir du consensus actuel sur le besoin d'agir sur l'organisation de la mobilité... pour aller vers un nouveau consensus sur la manière de rééquilibrer la place des différents modes de déplacements.



Boulevard Maréchal-Leclerc

Faire des boulevards un espace séquencé sur lequel s'insèrent les politiques métropolitaines et communales à différentes échelles

- S'appuyer sur les logiques géographiques et paysagères à grande échelle, le patrimoine architectural et urbain, ainsi que les dynamiques installées et émergentes des quartiers pour constituer des séquences aux identités territoriales contrastées.

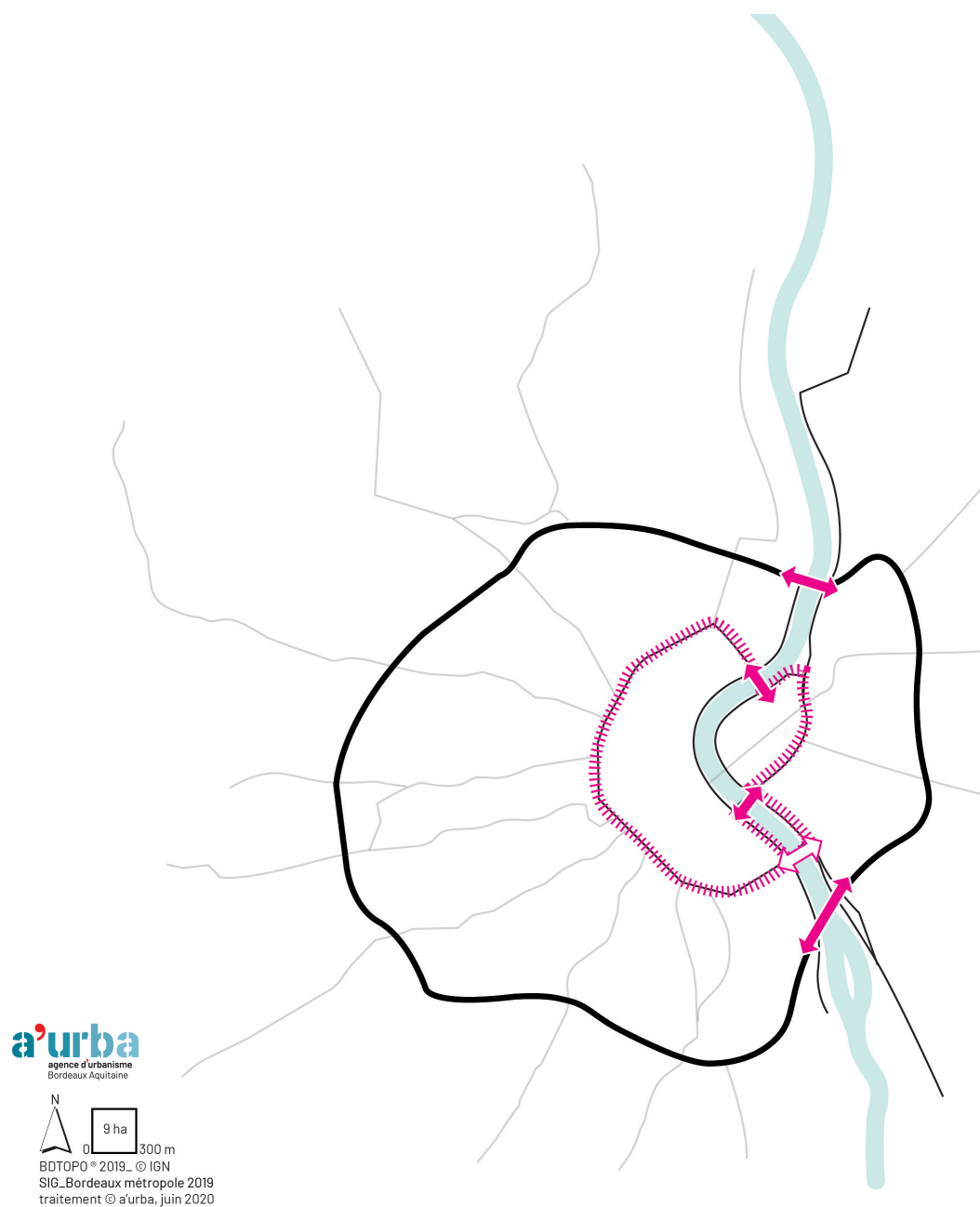


Un travail à engager par séquence afin de concilier diversité et unité dans l'identité des quartiers.

- Aménager les boulevards comme un support pour développer des solutions innovantes en lien avec les démarches de la « métropole végétale » (un million d'arbres, trame verte et bleue, îlots de fraîcheur), du plan Marche et du plan Vélo, de nouveaux modes d'habiter, de la stratégie foncière, etc.

Élargir le cœur métropolitain et constituer un anneau d'intensité urbaine reliant les deux rives

- Relier les deux rives : le futur pont Simone-Veil complètera un bouclage jusqu'alors inachevé, offrant de nouvelles perspectives d'usages et d'aménagements.
- Conforter un rééquilibrage des deux rives.
- Transformer l'image du territoire : d'un espace de coupure à un espace de liaison.
- Mettre en valeur et favoriser le retournement des quartiers vers les boulevards pour créer du lien et des lieux.



Un anneau de déplacement qui va apparaître dans deux ans.

Expérimenter des méthodes et des types d'aménagements

- Développer une démarche de co-construction du projet, ayant l'ambition d'inclure les acteurs et porteurs de projets (élus, techniciens, aménageurs, promoteurs, maîtres d'ouvrage, maîtres d'œuvre, habitants, actifs, scolaires, etc.).
- Faire des boulevards un laboratoire de l'urbanisme durable et frugal, espace d'expérimentations prioritaire.
- Combiner une vision d'aménagement à long terme (projet-cible) et sa déclinaison en des préfigurations d'aménagement à court terme.

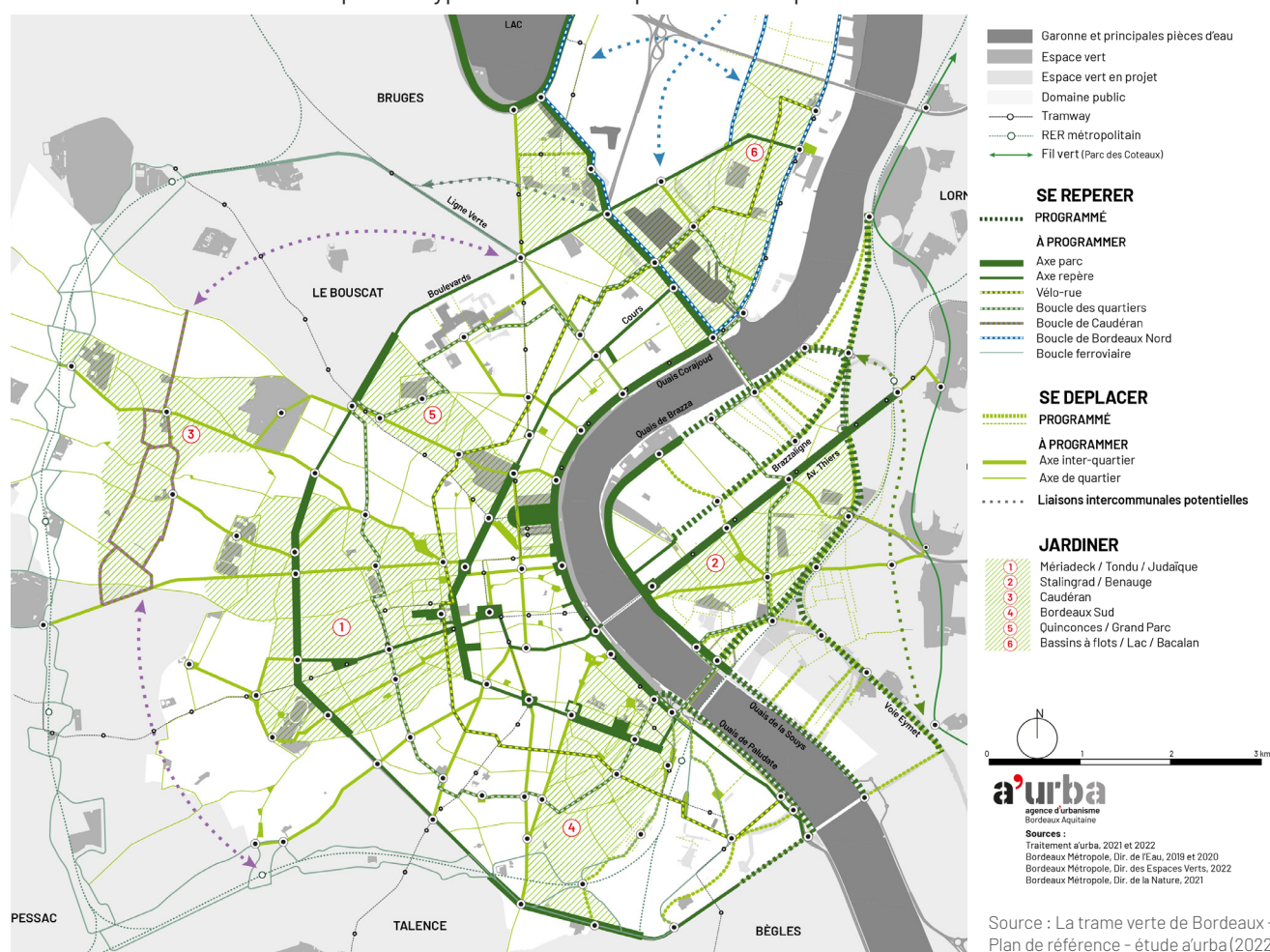


Boulevard Godard

26 principes majeurs de transformation à confirmer

Pour des aménagements plus résilients face au changement climatique

- Comment aménager le rafraîchissement urbain ? Comment mobiliser les boulevards, point chaud de l'hypercentre ?
- Comment anticiper les épisodes de pluie intense et d'inondation dans l'hypercentre, réceptacle de plusieurs cours d'eau métropolitains ? Les boulevards doivent-ils avoir une fonction hydraulique de gestion de l'eau et de protection de la population, comme il l'avait été envisagé au 19^e siècle ?
- Comment développer le confort d'usage des boulevards pour en faire un axe serviciel et frais de grande qualité pour les piétons et les vélos ?
- Par où commencer pour aménager les boulevards comme infrastructure de rafraîchissement emblématique de l'hypercentre ? Où expérimenter en priorité ?



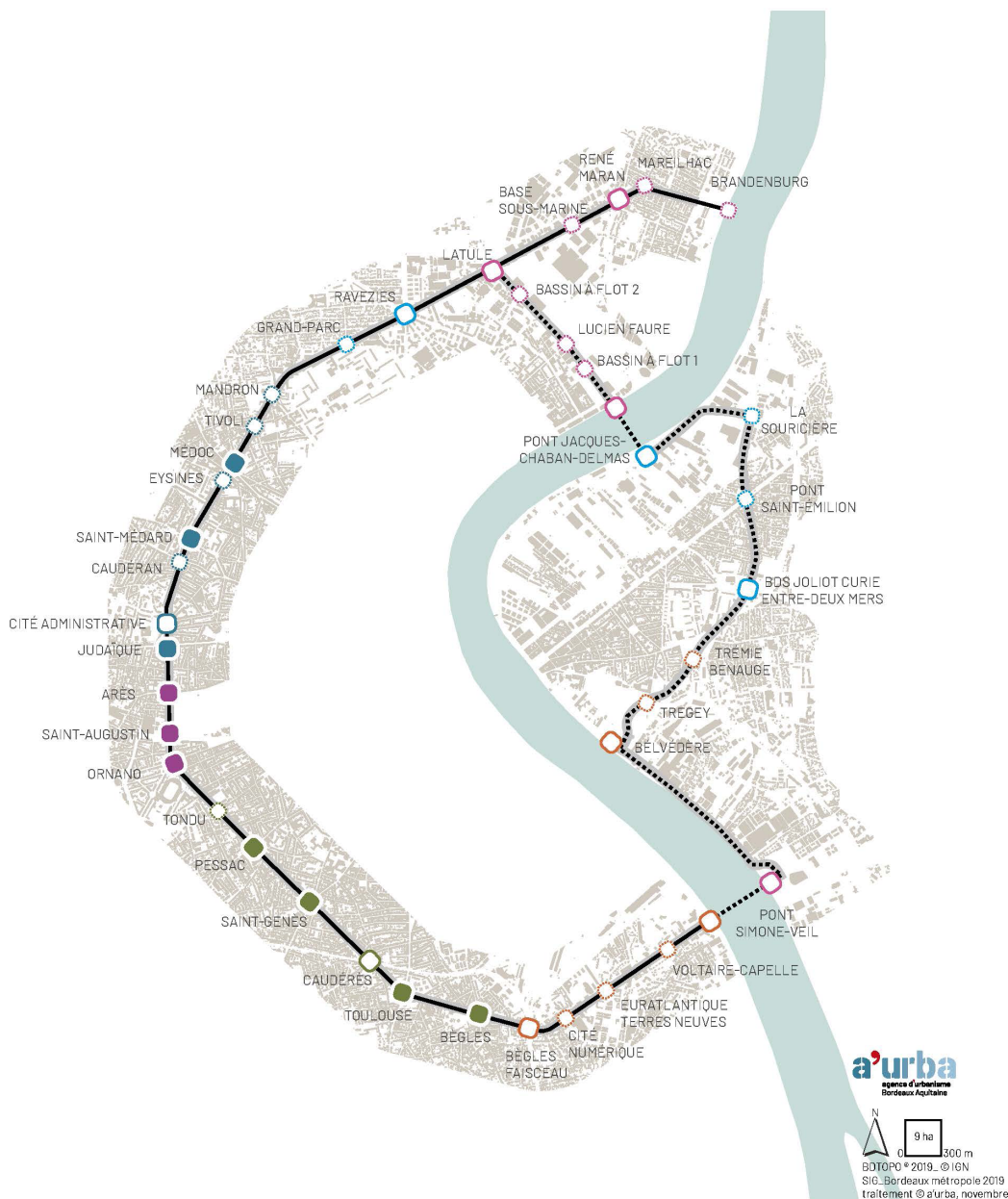
Le territoire des boulevards au service d'une ville poreuse, fraîche, confortable. Un axe repère dans l'hypercentre. De nouveaux parcs linéaires.

Principes intangibles de transformation des boulevards (propositions) :

- Continuer et diversifier les alignements d'arbres pour affirmer les boulevards et ses barrières comme axe repère dans les usages de l'hypercentre.
- Augmenter et diversifier la végétation, en fonction du patrimoine végétal existant, public et privé, en priorité sur les séquences identifiées comme axe parc. Equiper ces nouvelles destinations de la ville.
- Désimperméabiliser les sols, en priorité sur les plus grandes pentes des boulevards et introduire des strates basses a minima, pour infiltrer l'eau.
- Privilégier des solutions pour faire baisser les niveaux de pollutions sonores et atmosphériques.

Pour un cadre de vie unique à révéler

- Comment rendre plus attractives les barrières et les centralités potentielles (aux configurations et aux usages très variés)?
- Faut-il réinventer les barrières historiques (Médoc, Arès, Ornano, Pessac, Toulouse, Bègles, etc.)? Peut-on imaginer des barrières contemporaines (Latule, Ravezies, têtes de ponts, Entre-deux-Mers, etc.) associées à des micro-centralités intermédiaires?
- Comment parvenir à conforter l'identité commerciale des barrières et leur rôle de trait d'union entre Bordeaux et les communes périphériques?



C'est aussi dans l'épaisseur des quartiers que la qualité du cadre de vie va se révéler et faire l'objet de nombreuses améliorations, en partant de (micro)-centralités existantes ou potentielles.

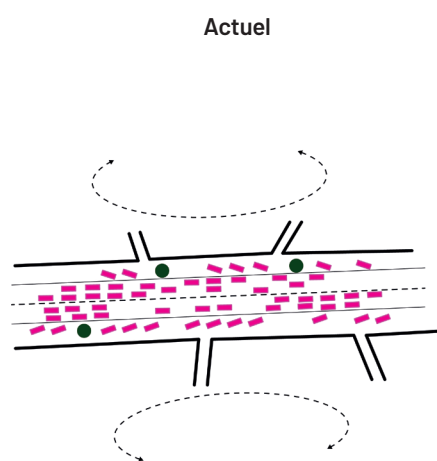
- Pourquoi et comment (ré)inventer des sites particuliers à enjeux (par exemple le linéaire du boulevard Godard face au Grand Parc, la Cité administrative et ses abords, la rotule entre le cimetière de la Chartreuse et le stade Chaban-Delmas, le boulevard infrastructurel André-Ricard, le site dit de la « souricière »).
- Dans quelles mesures le projet boulevards peut-il accompagner le développement des grands projets, en particulier Brazza, Bastide-Niel, Bassins à flot ou encore les ZAC Saint-Jean Belcier, Garonne-Eiffel, Bègles-Faisceau et Bègles-Garonne ?

Principes intangibles de transformation des boulevards (propositions) :

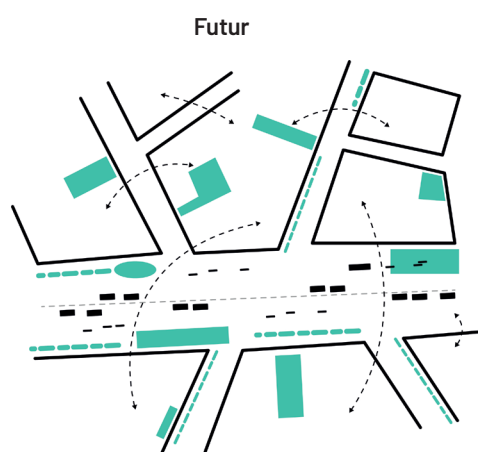
- Mettre en place une stratégie foncière fine sur le territoire des boulevards, incluant notamment l'instauration d'un périmètre de prise en considération et des outils opérationnels complémentaires.
 - Penser et fabriquer de nouveaux modèles d'urbanisme circulaire.
 - Concevoir un cadre de référence de haut standard comme étape préalable à la révision du PLUi sur ce secteur.
 - Profiter de toutes les occasions de projets et transformer barrières, maillons et espaces charnières en véritables (micro-)centralités.
-

Pour rendre le territoire des boulevards plus hospitalier

- À quelles conditions peut-on aménager des boulevards propices à la marche et à la vie de quartier ?
- Comment aménager de manière plus qualitative les espaces privés libres en limite du domaine public (les « frontages urbains ») ?
- Faut-il chercher à renforcer la mixité des fonctions et des usages le long des boulevards, à savoir développer des boulevards de plus en plus habités (diversité et évolutivité des formes et typologies d'habitat) tout en permettant d'accueillir des activités de plus en plus variées :
 - s'y soigner, apprendre, se rencontrer (dimension sociale et éducative / place des jeunes, des séniors, publics fragiles sur le territoire, etc.) ?
 - s'y divertir, y faire du sport, s'y promener, visiter, découvrir (dimension culture, tourisme et loisirs / place de l'art sur le territoire, etc.) ?
- Comment laisser suffisamment de place à la flexibilité, à la réversibilité et à l'évolutivité des espaces pour pouvoir répondre aux attentes de demain ?



Un **ruban routier** traversant des quartiers qui lui **tournent le dos**, présentant une omniprésence des **véhicules motorisés** (en transit et stationnés), et générant un **faisceau de nuisances et de pollutions**.



Le **territoire de vie** intégrant les rives de la voie et la profondeur des quartiers, qui offre des **porosités** et s'appuie sur un **maillage végétal** invitant à des **usages variés et confortables** notamment pour les modes actifs.

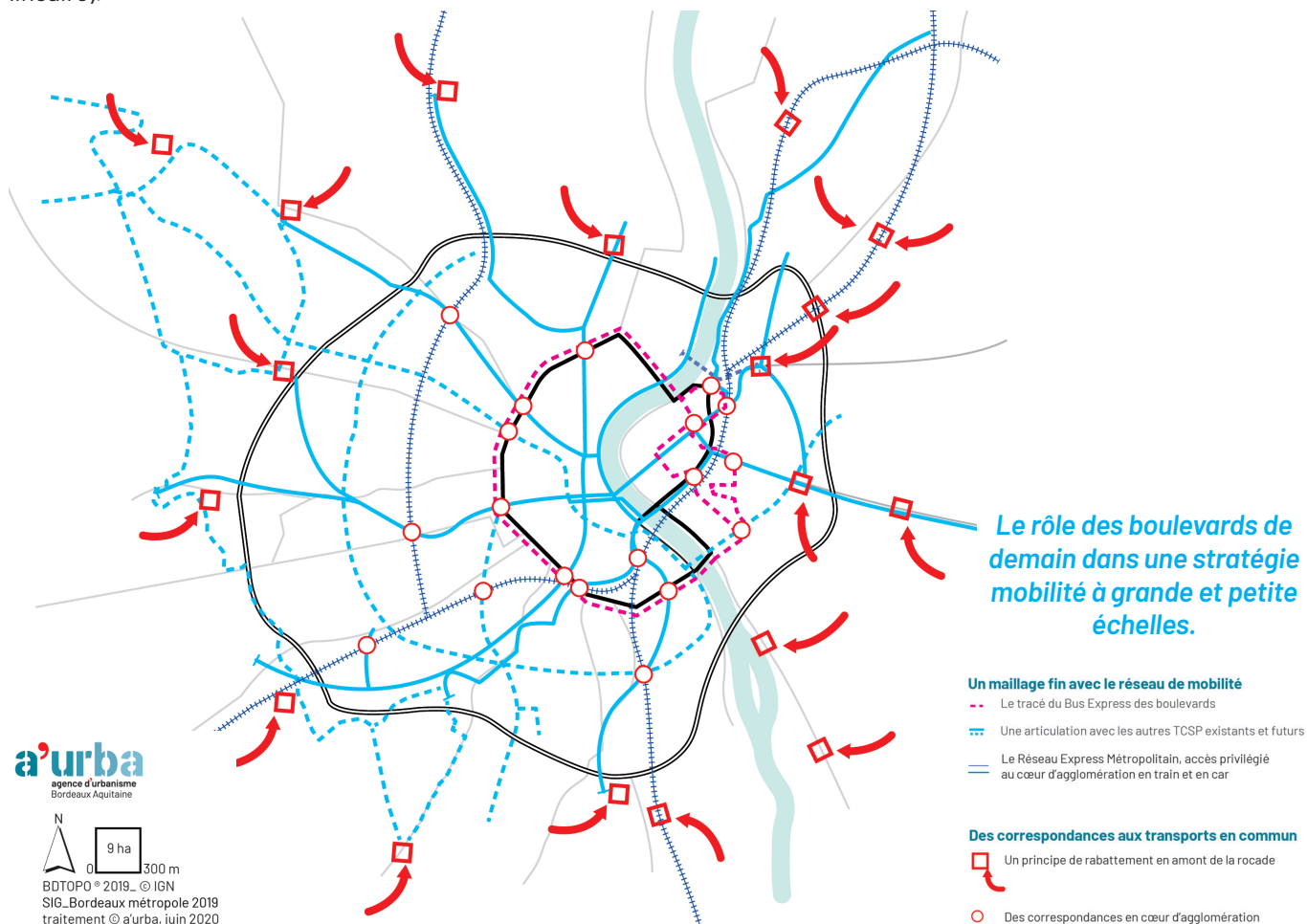
Principes intangibles de transformation des boulevards (propositions) :

- Développer un territoire marchable, à partir des principaux attracteurs piétons (existants ou à venir) : stations TC, services, commerces, équipements, parcs et jardins, etc.
 - 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).
 - Transformer les rez-de-ville de manière à ce 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 à la confortation de l'attractivité de chaque séquence des boulevards (retravailler les socles/retourner les programmes).
-

Pour une mobilité plus équilibrée entre les usages métropolitains et les usages locaux

- Comment engager une mutation profonde de la pratique des boulevards, d'un espace routier à un espace urbain en rive gauche et en rive droite ?
- À quelles conditions réduire la place de la voiture et diminuer fortement le trafic ?
- Comment capter les automobilistes suffisamment en amont des boulevards et de la rocade en rabattement sur les transports en commun, pour contribuer à la diminution du trafic sur les boulevards ?
- Comment aménager et compacter le nombre très élevé d'intersections/carrefours/barrières en rive gauche ?
- Comment optimiser l'usage de la voirie de manière à avoir autant, voire plus, de déplacements mais moins de véhicules ?
- Comment développer de manière importante et conciliable l'usage des transports collectifs, du vélo et de la marche à pied ?

Sous l'essor du déploiement des *coronapistes* au sortir du confinement n° 1 (en juin 2020), un consensus s'est constitué autour de la nécessité de réduire fortement la place de la voiture particulière (en circulation et en stationnement) sur les boulevards, pour permettre de développer l'usage de la marche, du vélo et des transports collectifs, et de favoriser l'émergence de nouveaux usages (récréatifs par exemple). L'ensemble de ces attentes ne pourra être satisfait dans un même espace et / ou dans les mêmes temporalités journalières, du fait de la largeur limitée de l'espace public à disposition (25 à 34 mètres de façade à façade sur la majorité du linéaire).



Principes intangibles de transformation des boulevards (propositions) :

- Mettre le confort piéton en principe prioritaire d'aménagement.
 - Inventer un modèle de bus express pour les boulevards, articulé avec un système global de déplacement maillé de TC performants.
 - Réduire fortement le trafic et l'emprise dédiée à la voiture en réduisant majoritairement l'espace automobile de circulation à 2X1 voie.
 - 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.
 - En rive droite, mailler l'infrastructure avec le reste du territoire.
 - Déployer une politique de stationnement adaptée, régulée, ciblée dans l'épaisseur des quartiers (et tendre vers une suppression du stationnement résidentiel sur chaussée dans le domaine public des boulevards).
 - Mettre en place des plans de circulation communaux d'accompagnement, en lien avec une stratégie de circulation à l'échelle métropolitaine.
 - Implanter des parkings-relais en amont.
 - Développer le covoiturage.
 - Innover dans la mise en place de gestion temporelle de la voirie (principes d'évolutivité et de réversibilité).
 - 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.
-

Mobiliser l'évènementiel et le transitoire comme mode d'activation du projet

- À quelles conditions doit-on multiplier les projets d'aménagement transitoire, réversible ?
- Quels liens et quelles cohérences entre expérimentations in situ (installations temporaires) et vision/projet d'ensemble ?
- Comment engager des interventions culturelles/artistiques en lien avec le projet urbain des boulevards ?



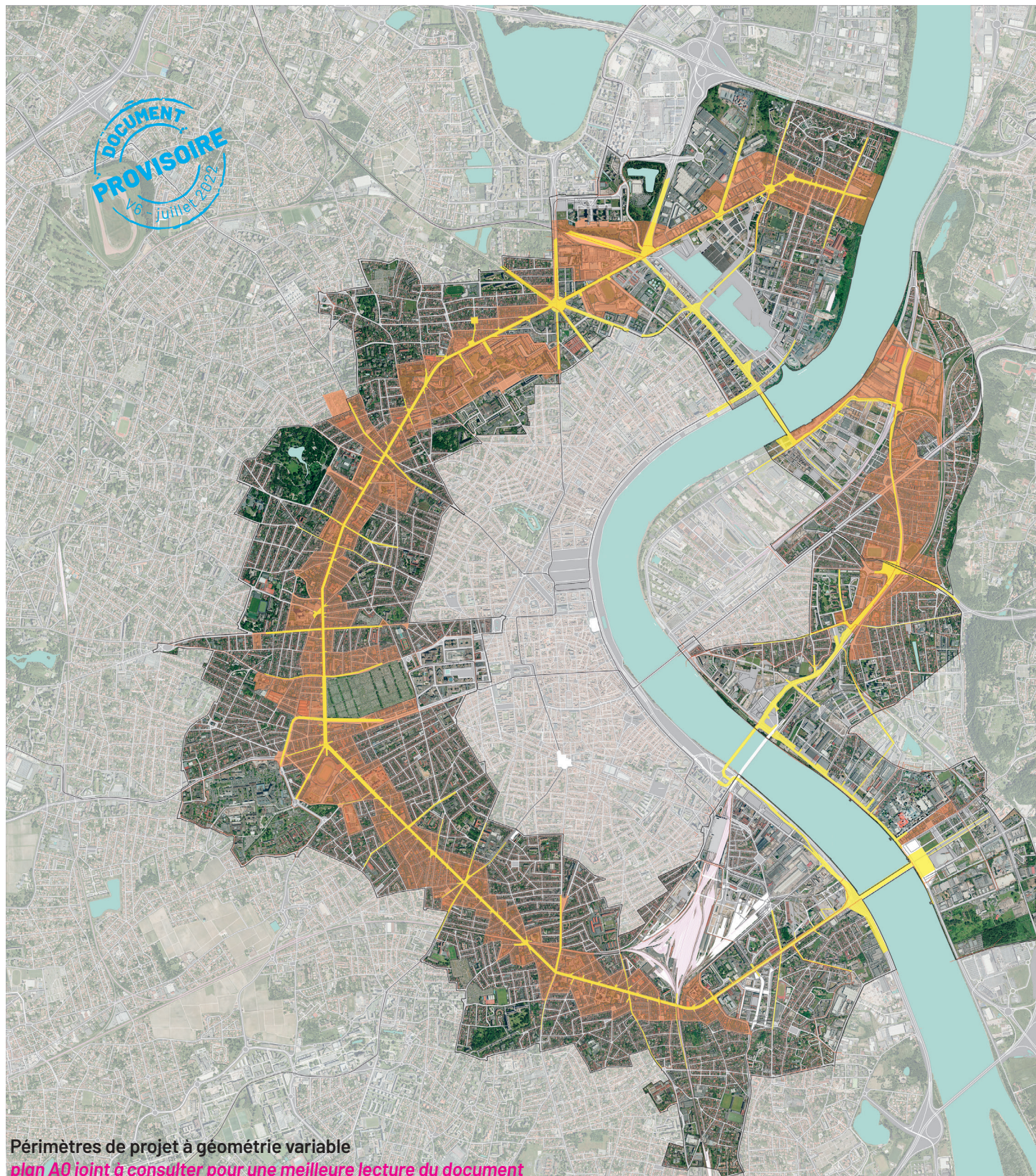
Exemple d'aménagement tactique - New York - USA

Principes intangibles de transformation des boulevards (propositions) :

- Développer un projet-processus.
 - Combiner vision d'ensemble d'aménagement à long terme et sa déclinaison dans une stratégie d'aménagement transitoire à court terme selon trois échelles :
 - des micro-aménagements ponctuels et reproductibles ;
 - des sites de proximité et de petits projets localisés ;
 - des lieux emblématiques et des opérations d'aménagement.
 - Organiser un « Festival des Boulevards » : un événement par an sur le territoire, permettant de changer de regard et de donner à voir le « champ des possibles ».
-





Le périmètre de la démarche, les sites activables, les séquences à enjeux et leurs principales orientations stratégiques

Plan des périmètres





Emboîtement de quatre logiques :

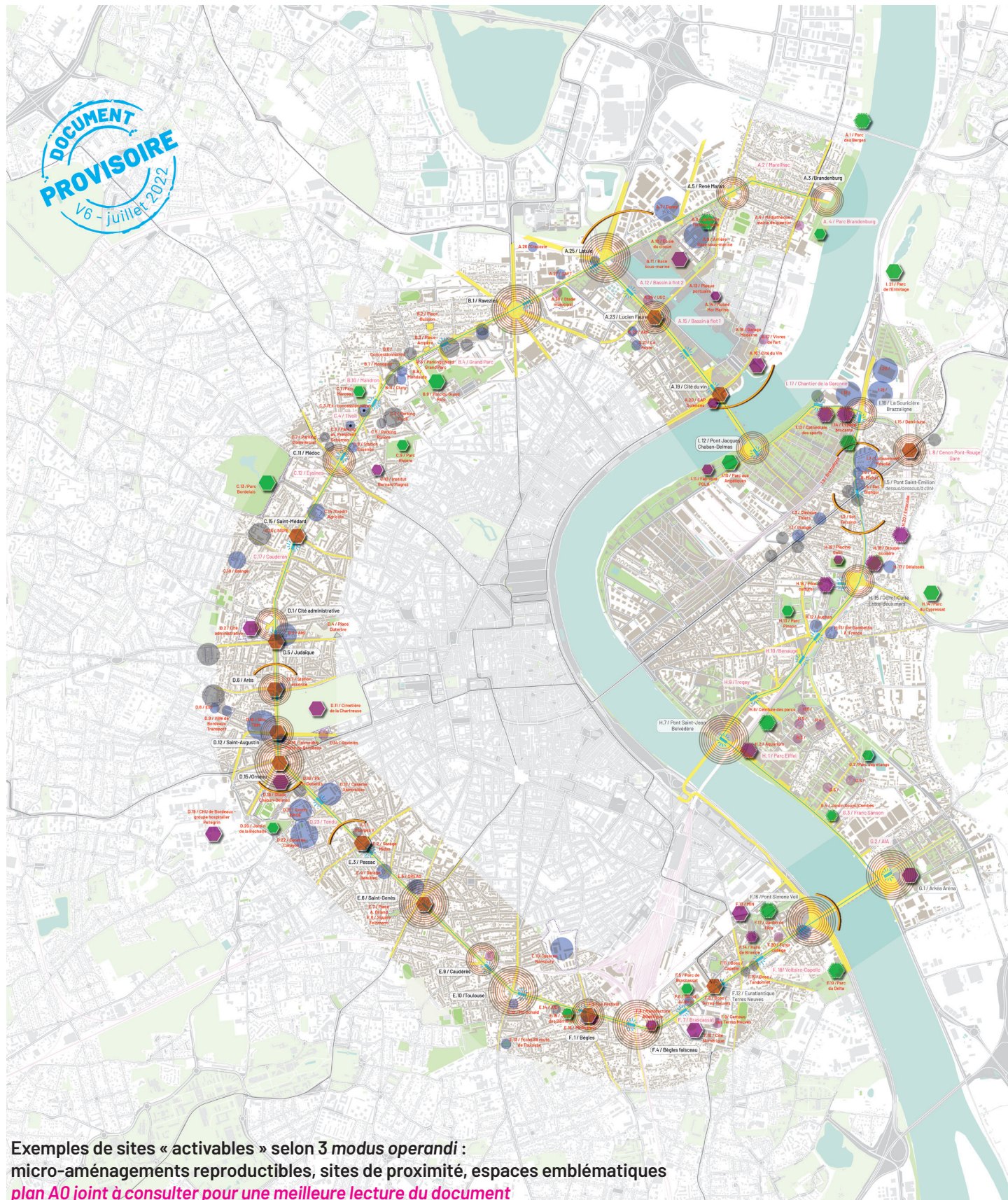
-  Périmètre de réflexion
-  Périmètre de prise en considération potentiel
-  Périmètre d'intervention (MOE d'espaces publics)
-  Autres périmètres opérationnels (sites à projet)

- Associer ville constituée (faire projet dans le diffus) et ville de demain (secteurs de projets).

- Articuler trois échelles spatiales :

- un vaste périmètre de réflexion, un espace-tampon d'environ 500 m de part et d'autre de l'axe des boulevards pour une surface d'environ 19,5 km² ;
- un périmètre de prise en considération, dessiné à la parcelle (cf : stratégie foncière) ;
- un périmètre opérationnel, stratégique et temporaire.

Plan des sites : repérage par typologies et échelles d'interventions



Potentiels supports de projets

① Micro-aménagements reproductibles

Emprises « capables » des boulevards & leurs ramifications : densification/stratification végétale, passages piétons, lieux de pause, mobilier urbain, arrêts de bus, signalétique, mise en lumière, micro-logistique, etc.



Pôles multimodaux, arrêts TCSP

② Sites de proximité

Médoc Barrières historiques ou contemporaines

Tondu Maillons à révéler

Espaces publics à projet

Autres sites de proximité potentiels :

- espaces de stationnement potentiellement mobilisables et/ou transformables
- équipements de proximité générateur d'aménités
- parcelles dont la transformation est probable (veille)
- espaces / parcs / squares de proximité
- Projets programmés (PC déposé)

③ Sites emblématiques

Polarités emblématiques : déjà constituées



à potentiel d'évolution



tronçons d'espace public emblématique et/ou à fort potentiel

Équipements emblématiques supports de projet :



existants



à venir

Parcs structurants :



existants



à venir

Développer un grand aménagement progressif comprenant :

- Une stratégie globale, un plan-guide à long terme et des aménagements transitoires à court et moyen termes ;
- Trois modes opératoires activés simultanément :

Les micro-aménagements ponctuels et reproductibles

Par exemple, l'arrêt de bus de demain, hospitalier et malin ; la signalétique piéton, la mise en lumière de l'espace public ; les outils pour rendre plus souple l'usage du vélo en cas de congestion circulatorie ; les « jardins de poche » ; les bancs publics et mobiliers urbains au droit des établissements d'enseignement ; les places de stationnement à remobiliser, etc. En termes de programmation, expérimenter un aménagement ponctuel sur un seul objet et en un seul lieu (ou en quelques exemplaires) est un moyen efficace de vérifier la pertinence d'un aménagement, ensuite à reproduire tout le long, sur des sections ou des lieux stratégiques des boulevards.

Les sites de proximité et petits projets localisés

Certaines configurations spatiales (placettes, franchissements, sous-faces d'infrastructures, surlargeurs, murs d'enceintes, retraits d'alignement, délaissés, etc.) présentent des situations uniques permettant d'inventer de nouvelles occupations (temporaires ou permanentes) : lieux de pause, îlots de fraîcheur, pratiques ludo-sportives (aires de jeux, petits équipements sportifs, parcours, etc.), événementiels, mutations d'un local vers d'autres fonctions, etc. Ces projets limités, dans des périmètres définis, participent à l'élaboration du projet boulevards en étant à l'échelle de l'utilisateur et de ses aspirations. Là encore, c'est aussi une manière de répartir les interventions, afin que le projet d'aménagement des boulevards devienne rapidement une réalité, dans la multiplicité de ses concrétisations.

Les lieux emblématiques et opérations d'aménagement

Ils désignent soit des barrières, soit des séquences de boulevards ou des places, des équipements au fort potentiel de mutation, des morceaux de quartiers, des trames paysagères, etc. Au sein de chacun de ces secteurs, un programme spécifique d'aménagement, un parti pris tactique (association des usagers et recours à l'expérimentation) et des choix d'aménagements singuliers seront à définir et à réaliser. Des priorités d'aménagement seront ainsi à expliciter, au regard de la diversité des formes d'action, mais aussi d'opportunités à saisir en considération de projets portés par des acteurs spécifiques.

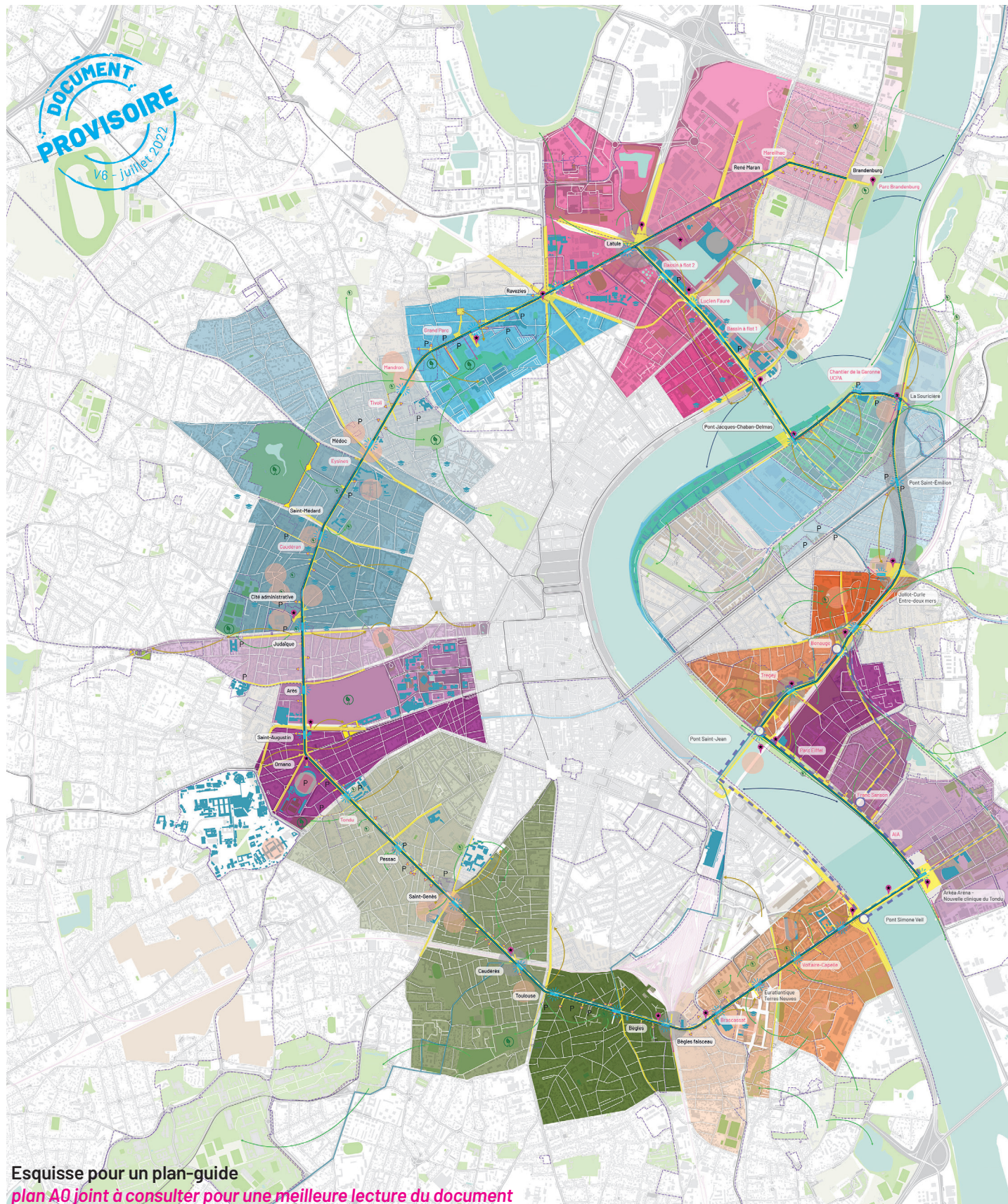


a'urba
agence d'urbanisme
Bordeaux Aquitaine



EDTOPO © 2019, © IGN
SIG_Bordeaux métropole 2019
traitement © a'urba, novembre 2021

Plan des orientations : premiers éléments



Définir des orientations communes dans les sites à projet de la ville constituée et de la ville de demain















> selon neuf grandes séquences territoriales :











-  **Boulevards maritimes**
Bacalan / Bassins à flot / Latule / Lac / Daney / Cracovie / Saint-Louis / Chartons
-  **Boulevards bi-faces**
Ravezies / Bordeaux Nord / Grand Parc / Bas Bouscat - Garenne
-  **Boulevards Campus**
Marceau / Barrière du Médoc / Tivoli / Croix de Seguey / Croix Blanche Caudéran / Judaïque
-  **Boulevards Hub**
Arès / Saint-Augustin / Mériadeck / Saint-Bruno / Ornano
-  **Boulevards Cité-Jardins**
Saint-Genès / Emile Zola / La Taillade / Somme / Nansouty / Cauderès / La Castagne / La Ferrade
-  **Boulevards Agrafes**
Bordeaux Saint-Jean / Bègles-faisceau / Bègles Garonne / Bordeaux Sud / Carles Vernet / Centujean / Le Prêche / Sembat
-  **Boulevards-Quais**
Garonne Eiffel / ZAC des Quais / Plaine Sud Garonne / Souys / Etangs / Jean-Jaurès / La Jacotte
-  **Boulevards Belvédère**
La Bastide / Deschamps / Benaque
-  **Boulevards infrastructurés**
Thiers / Bas Cenon / Testaud / Braza / Brazzaigne / Lissandre / Parkway / Parc aux Angéliques

> selon quatre types d'interventions :

Espaces publics / infrastructures et mobilités

- ①  **Proposer des aménagements piétons confortables**
Installer un espace public « capable » (emblématique et évolutif)
Installer une signalétique claire et mettre en place un plan lumière
Supprimer le stationnement sur chaussée
 -  Créer des espaces publics phares / lieux de destination métropolitains / événementiel
 -  Structurer les barrières existantes
Créer de nouvelles barrières / micro-centralités
 -  Créer des espaces publics de proximité / lieux de pause locaux
 -  Mettre en réseau les espaces publics existants et créés
 -  Développer un projet singulier lié à l'infrastructure (dessus-dessous l'interface)
- ②  **Installer une plate-forme multimodale**
Mettre en place un TC structurant
Aménager des vrais pôles multimodaux ergonomiques
 -  Implanter un réseau cyclable structurant (type REVE)
 -  Marquer l'entrée des quartiers apaisés
 -  Réorganiser le stationnement (restituer partiellement l'offre)
 -  Conserver l'attractivité et l'accessibilité de cet axe par l'accueil de grands équipements / pôles d'emplois, dont les établissements de formation supérieure
 -  Favoriser et doper les traversées fluviales en TC

Paysage, environnement et patrimoine

- ③  **Favoriser l'accès aux espaces (ou)verts existants et les valoriser**
Travailler les interfaces avec les boulevards
Mettre en réseau les espaces de nature
 -  Créer de nouveaux espaces verts (squares / jardins / pocketparks / mails plantés)
 -  Diversifier le paysage végétal
 -  Ouvrir et mettre en valeur des espaces de nature
 -  Travailler le sol pour plus de perméabilité
 -  Implanter des îlots de fraîcheur
 -  Mettre en place une gestion intégrée des eaux de pluie
 -  Favoriser une meilleure qualité de l'air
 -  Mettre en valeur la topographie et le patrimoine naturel : espaces de nature / EBC / arbres isolés protégés / cours d'eau / patrimoine paysager protégé / continuités paysagères
 -  Mettre en valeur le patrimoine architectural / repères périmètres des monuments historiques / patrimoine bâti protégé / éléments bâtis protégés

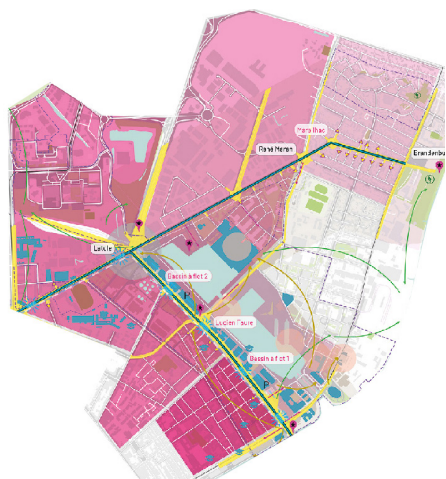
Programmation et projets

- ④  **Articuler les sites à projets programmés avec le projet des boulevards**
 -  Programmer le potentiel mutable en interaction avec les boulevards
 -  Activer une veille foncière sur les sites de projets (micro-aménagements, sites de proximité, sites emblématiques)
 -  Développer plus d'aménités : - commerces / services
- sports et loisirs
- culture
 -  Aménager un système de boulevards « ramifiés » (entre boulevard des frères Moga, quai de la Souys et cours Mayorque)

Ces actions globales sont ensuite à préciser et incarner localement en fonction de chaque lieu d'intervention (géographie en présence, forces environnementales et paysagères, configurations spatiales, structures typo-morphologiques, gestion des flux et des déplacements, programmations, potentiels fonciers, intensités d'usages, etc.).

EXEMPLES DE PROJETS POTENTIELS EN RIVE GAUCHE

Séquence 1 : les boulevards maritimes



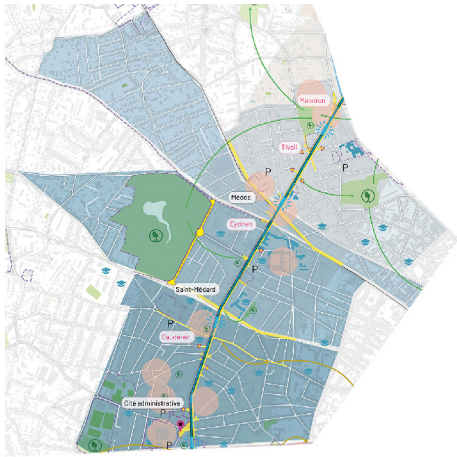
- structuration de cinq nouveaux maillons (bassin à flot n°1, Lucien-Faure, bassin à flot n°2, Mareilhac, parc Brandenburg) et développement de quatre barrières contemporaines (place Latule, place René-Maran, Brandenburg, tête de pont Jacques-Chaban-Delmas) ;
- réaménagements multimodaux et paysagers des boulevards Brandenburg / Alfred-Daney ;
- amélioration/optimisation de la rue Lucien-Faure ;
- articulation avec les bassins à flot n°1 et 2 (les boulevards comme « extension de la plaque portuaire ») ;
- ramification de l'espace public des boulevards vers les sentes résidentielles et les délaissés ferroviaires ;
- amplification des liens vers la Garonne, les quais ou les berges, les bassins à flot, le corridor écologique des voies ferrées et le lac de Bordeaux ;
- travail sur l'accessibilité aux équipements d'enseignement supérieur privé (quartiers Chartrons/Bassins à flot) et aux équipements culturels et de loisirs (Cité du vin, musée de la Mer, base sous-marine, cinéma, Cap Sciences, etc.) ;
- interfaces programmatiques avec la finalisation des projets des Bassins à flot + Cracovie + les Aubiers + Claveau ;
- activation d'une veille foncière sur les parcelles stratégiques, notamment le site Alfred-Daney.

Séquence 2 : les boulevards bi-faces



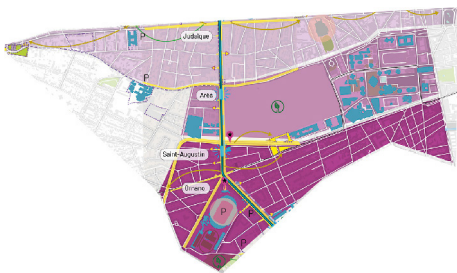
- développement d'une barrière contemporaine (Ravezies) et structuration de trois nouveaux maillons : Grand Parc, Mandron et Tivoli (micro-centralités) ;
- réaménagements multimodaux et paysagers du boulevard Godard ;
- proposition de nouvelles aménités sur les espaces publics bordant le boulevard, côté Grand Parc comme côté Bouscat (en lien avec le projet du Bouscat 2030) ;
- articulation avec le projet de réaménagement des espaces publics du quartier Grand Parc ;
- optimisation des accès vers le parc du Grand Parc côté bordelais et vers le parc Marceau côté bouscatais ;
- mise en lien de toutes les poches végétales existantes de part et d'autre des boulevards ;
- ramification de l'espace public planté des boulevards vers les rues secondaires adjacentes ;
- optimisation de l'accessibilité multimodale autour du pôle tertiaire de la place Ravezies ;
- interfaces programmatiques avec la finalisation du projet du Grand Parc ;
- activation d'une veille foncière sur les parcelles stratégiques, notamment la rive bouscataise du boulevard Godard.

Séquence 3 : les boulevards-campus



- renforcement de deux barrières historiques (du Médoc et de Saint-Médard), structuration d'une barrière contemporaine (Cité administrative) et constitution de trois nouveaux maillons : Tivoli, Eysines et Caudéran (micro-centralités) ;
- réaménagements multimodaux et paysagers des boulevards Pierre-1^{er} et du Président-Wilson ;
- développement du projet des boulevards autour de la figure du parc urbain (boulevard-parc linéaire : nature + patrimoine + lieux d'enseignement + résidentiel), en mettant en lien parc bordelais/parc rivière/Grand Parc (séquence 2) ;
- constitution d'un vrai réseau d'espaces publics plantés dans la profondeur des quartiers (chaînage des espaces verts et des placettes), façon quartiers-jardins ;
- mise en réseau des lieux d'enseignements (secondaires et supérieurs / publics et privés) ;
- activation d'une veille foncière sur les parcelles stratégiques.

Séquence 4 : les boulevards-hub



- renforcement et mise en lien de quatre barrières historiques proches les unes des autres (Judaïque + le trio Arès, Saint-Augustin et Ornano) ;
- réaménagements multimodaux et paysagers des boulevards Antoine-Gautier et du Maréchal-Leclerc. Développement d'un projet des boulevards autour de la figure du « hub » pour une mise en réseau des grands équipements métropolitains (stade Chaban-Delmas, CHU, campus Carreire, Cité administrative, cimetière de la Chartreuse, etc.) ;
- vers un espace-public phare : jardin linéaire (cimetière) et esplanade (stade) ;
- structuration du lien place Mondésir / Gambetta via la barrière Judaïque ;
- renforcement d'un boulevard-parc linéaire (34 m de large pour plus de végétation et plus d'eau) ;
- constitution d'un vrai réseau d'espaces publics plantés dans la profondeur des quartiers, le long de la vallée du Peugue (chaînage des espaces verts et des placettes), façon quartiers-jardins ;
- optimisation de l'accessibilité multimodale autour de la Cité administrative, du CHU Pellegrin, de Mériadeck, du stade Chaban-Delmas ;
- activation d'une veille foncière sur les parcelles stratégiques.

Séquence 5 : les boulevards cité-jardins



- renforcement de quatre barrières historiques (de Pessac, Saint-Genès, Toulouse et Bègles) et constitution de deux nouveaux maillons : Tondou et Caudères (micro-centralités) ;
- réaménagements multimodaux et paysagers des boulevards Georges-V, Président-Franklin-Roosevelt et Albert-1^{er} ;
- définition d'un boulevard-parc linéaire (très planté), notamment entre barrières de Toulouse et de Bègles, en interface avec les quartiers-jardins ;
- maillage des espaces verts existants (squares barrière de Toulouse, Croix-du-sud, Paul-Antin et jardin des barrières, etc. via la promenade des boulevards) / implantation de squares de quartier façon « jardins de poche » ;
- activation d'une veille foncière sur les parcelles stratégiques, notamment entre les barrières de Toulouse et de Bègles.

Séquence 6 : les boulevards-agrafe



- renforcement de trois barrières contemporaines (Bègles-faisceau, Euratlantique, Terres-Neuves, Pont Simone-Veil) et constitution de deux nouveaux maillons : Brascassat, Voltaire-Capelle (micro-centralités) ;
 - réaménagements multimodaux et paysagers du boulevard Jean-Jacques-Bosc ;
 - développement du projet des boulevards autour de la figure de l'agrafe / structuration d'un boulevard comme « plaque d'échanges » ;
 - optimisation de l'accessibilité multimodale à la Cité numérique, au pôle tertiaire autour de la gare Saint-Jean et de Terres-Neuves, au MIN, etc. ;
 - aménagement de porosités entre le bois de Gattebourse, le jardin de l'Ars, les espaces verts collectifs des quartiers d'habitat social et les espaces plantés des boulevards ;
 - interfaces programmatiques avec la finalisation du projet ZAC Saint-Jean Belcier et les poursuites extra-boulevards vers les projets Bègles-faisceau/ Bègles-Garonne ;
- anticipation du futur franchissement Simone-Veil, vers un boulevard-pont ?

EXEMPLES DE PROJETS POTENTIELS EN RIVE DROITE

Séquence 7 : les boulevards-quais



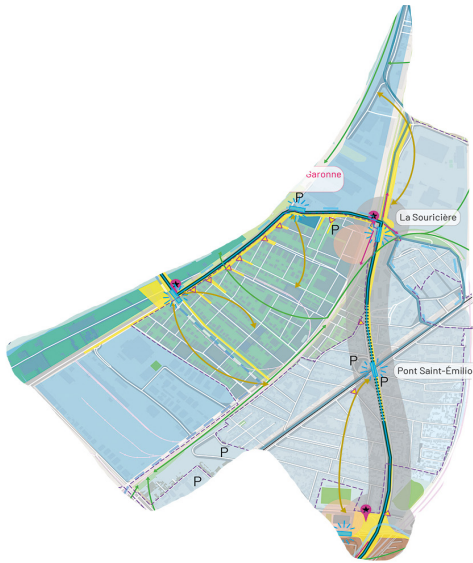
- renforcement d'une barrière contemporaine (Arkéa Arena) et constitution de trois nouveaux maillons : AIA, Franc-Sanson, parc-Eiffel (micro-centralités) ;
- réaménagements multimodaux et paysagers du quai de la Souys ;
- articulation avec le parc et la passerelle Eiffel ;
- ramification du système des boulevards, entre quais (Wilson, de la Souys) et voies internes (cours Mayorgue, voie Eymet) ;
- optimisation de l'accessibilité multimodale à l'Arkéa Arena, à l'AIA, aux futurs équipements, etc. ;
- interfaces programmatiques avec le projet Garonne-Eiffel + plaine Sud-Garonne ;
- anticipation du futur franchissement Simone-Veil, vers un boulevard-pont ?

Séquence 8 : les boulevards-belvédère



- renforcement d'une barrière contemporaine (pont Saint-Jean/Belvédère) et constitution de deux nouveaux maillons : Tregey et Benauge (micro-centralités) ;
- réaménagements multimodaux et paysagers du boulevard Joliot-Curie (études en cours) ;
- renforcement d'un boulevard-parc linéaire (pour plus de végétation et plus d'eau) ;
- articulation avec les espaces publics des secteurs Belvédère, Tregey et Benauge ;
- interactions avec le réaménagement du boulevard Entre-deux-Mers ;
- interfaces programmatiques avec le projet Garonne-Eiffel + ANRU Joliot-Curie + voie Eymet.

Séquence 9 : les boulevards infrastructurels



- renforcement de quatre barrières contemporaines (Joliot-Curie/Entre-deux-Mers, pont Saint-Émilien, la Sourcière, pont Chaban-Delmas) et constitution d'un nouveau maillon : chantier de la Garonne/UCPA (micro-centralité) ;
- réaménagements multimodaux et paysagers du boulevard André-Ricard et du Parkway (rue Chaigneau / quai Brazza) ;
- renforcement d'un boulevard-parc linéaire (pour plus de végétation et plus d'eau) ;
- aménagements de la sous-face et des abords du boulevard André-Ricard (partie aérienne) ;
- articulation avec les espaces publics des secteurs Thiers et Brazza ;
- complémentarités avec le projet de la Brazzaligne ;
- interfaces programmatiques avec les projets Brazza + Berges de Lissandre ;
- activation d'une veille foncière sur les parcelles stratégiques, notamment dans le bas-Cenon.

LEXIQUE :

Définitions des actions d'aménagement utilisées

- **ACTIVATION** : projet visant à augmenter les propriétés et caractéristiques d'un lieu / accélération d'un processus préexistant ou d'une démarche sous-jacente.
- **AMÉLIORATION / OPTIMISATION** : projet partant des atouts et des potentialités de l'existant pour le transformer et le rendre plus fonctionnel, plus ergonomique, plus adapté, pour plus de qualité et de confort.
- **AMPLIFICATION** : projet d'intensification et d'extension pour renforcer un espace / lui donner plus d'impact et un rôle démultiplié au sein du territoire.
- **ANTICIPATION** : projet visant à prendre de l'avance sur une situation future pour mieux révéler le champ des possibles et les potentialités offertes par la configuration des lieux.
- **ARTICULATION** : projet de mise en lien de différentes opérations et sites à projets / avec travail particulier sur les interfaces, les espaces de coutures, les entre-deux.
- **CONSTITUTION / DÉFINITION** : à partir d'un nouveau dispositif, projet ex-nihilo de création pour concevoir un nouvel espace.
- **DÉVELOPPEMENT** : projet inscrit dans une logique de poursuite et d'accroissement d'un phénomène urbain déjà présent mais à intensifier / déployer / soutenir.
- **RÉAMÉNAGEMENT** : projet proposant des transformations de l'espace urbain précédemment aménagé pour viser une meilleure adéquation de l'espace à sa vocation souhaitée.
- **RAMIFICATION** : projet à la fois de subdivision de l'espace (branches) puis de mise en continuité du tout (arbre).
- **RENFORCEMENT** : projet ayant pour objet de consolider un parti pris urbain préexistant mais devant être accentué ou déployé (dans l'espace ou dans le temps).
- **STRUCTURATION** : projet visant à ordonner, organiser, hiérarchiser pour donner plus de lisibilité à l'espace selon une armature claire guidant l'aménagement.

Les conditions de réussite d'un projet d'envergure

Dépasser le projet de mobilité pour penser un projet de déplacement et de qualité urbaine.

Définir des principes généraux simples à l'échelle des boulevards qui, confrontés à une réalité complexe par séquence, feront la richesse du projet.

Rédiger un programme d'aménagement global associant sans distinction des principes concernant les constructions à venir, les espaces libres et les espaces publics attenants.

Diversifier les maîtrises d'ouvrage et maîtrises d'œuvre en trouvant les grands principes fondamentaux du projet qui en garantiront la cohérence.

Adopter une stratégie foncière ambitieuse pour reprendre la main sur une mutation au fil de l'eau, en équilibrant acquisitions publiques et négociations avec les opérateurs privés.

Assumer le défi de réconcilier des antagonismes ou de procéder à des arbitrages importants :

- un axe structurant en termes de circulation, mais une circulation à apaiser ;
- une unité de l'infrastructure, mais une diversité des quartiers ;
- un axe de circulation quasi incontournable et des attracteurs métropolitains, mais un territoire que l'on évite ;
- une conciliation de tous les modes (voitures, TC, vélo, piétons), mais des arbres existants à conserver ;
- etc.

Porter une attention aussi marquée au processus de projet qu'à la matérialisation des stratégies et à la conception des aménagements.

Mettre en place une gouvernance de projet agile et pérenne pour assurer la continuité des transformations dans la durée, selon trois modes d'intervention :

• **Articuler trois échelles spatiales :**

- un périmètre de réflexion : 500 m de part et d'autre de l'axe des boulevards soit 19,5 km² ;
- un périmètre de prise en considération, dessiné à la parcelle sur lequel s'applique la stratégie globale ;
- un périmètre opérationnel sur lequel portent les aménagements de l'espace public.

• **Articuler trois échelles temporelles :**

- court terme, horizon 2026 : aménagements transitoires et évaluation en continu durant la période, aménagements définitifs d'adaptation des « coups partis » au projet d'ensemble ;
- moyen terme, horizon 2032 : évaluation d'ensemble de ces aménagements transitoires, consolidation d'un plan définitif, réalisations opérationnelles du plan-guide définitif ;
- long terme, horizon 2040 : horizon temporel de réflexion pour anticiper les usages d'après-demain et proposer des aménagements adaptés au temps long de la ville.

• **Articuler et fédérer quatre sphères d'acteurs du projet :**

- la sphère politique et institutionnelle : communes concernées, Bordeaux Métropole, préfecture, ministère de la Santé (Hôpitaux), ministère de l'Éducation et rectorat (établissements d'enseignements primaire, secondaire et supérieur), ministère de la Culture (équipements culturels), ministère des Armées (casernes), diocèse (patrimoine religieux), etc. ;
- la sphère économique privée : grands groupes, petits commerces, artisanat, professions libérales, etc. ;

- la sphère associative et citoyenne : usagers des boulevards (habitants, actifs, passants, scolaires, étudiants, artistes, sportifs, etc.) ;
- la sphère technique : services techniques concernés (urbanisme, espaces verts, nature, mobilité, développement économique, habitat, concertation, développement durable, numérique, culture, éducation, jeunesse et sports, etc.) des villes, de Bordeaux Métropole et des aménageurs (Bordeaux-Euratlantique, Bordeaux Métropole Aménagement, etc.).

Parvenir à nommer collectivement la démarche :

- Le devenir des boulevards métropolitains ?
- Les boulevards, territoires de transition ?
- Reconquérir les boulevards ?
- Vers des boulevards à vivre ?
- Entre deux rives, les boulevards métropolitains et leurs quartiers ?
- De part et d'autre de la Garonne, vers une métamorphose du territoire des boulevards ?
- ...

Chef de projet : Sophie Haddak-Bayce
Sous la direction de : Jean-Christophe Chadanson
Équipe projet : Mélina Gaboreau, François Péron, Cécile Rasselet, Claire Sèze
Avec la participation de : Laurent Dadies, Hélène Dumora, Laure Matthieussent, Frédéric Véron
Conception graphique : Olivier Chaput, Christine Dubart