Grand Projet Boulevards (GPB)

Premiers enjeux, pistes et mesures

en vue d'un futur cahier des charges d'aménagement

Les études boulevards

02 / 2016 — 03 / 2019 — 01 / 2020 — 03 / 2020 — 06 / 2020 — 10 / 2020 — 01 / 2021

1 — **2** — 3 — 4 — 5 — 6 — 7 ·····▸

étude

03 / 2019

Équipe projet |

Sous la direction de
Jean-Marc Offner

Coordinateur de projet
Jean-Christophe Chadanson

Chef de projet
Sophie Haddak-Bayce

Équipe projet
Louise Baixe
François Péron

Avec la collaboration de :
Thierry Bucau
Olivier Chaput
Sylvain Charlier
Hélène Dumora
Antonio Gonzalez-Alvarez
Maud Gourvellec
Laure Matthieussent
Elodie Maury
Cécile Rasselet
Christine Tachoires

Et les contributions de :
Anne-Laure Moniot
Sylvain Schoonbaert
étudiants LAA-LAVUE (UMR 7218 CNRS/ENSA Paris-La Villette), workshop « Traces de métropole ou comment les boulevards participent-ils au récit métropolitain », 2018
étudiants IATU, étude « boulevards », 2016

Préambule |

L'a-urba a pour principale mission d'« éclairer la décision publique». Le présent travail répond à cette ambition, en proposant que les boulevards bordelais puissent constituer dès maintenant un territoire de projet métropolitain majeur comprenant des aménagements innovants à développer, tant en termes d'espace public que de mobilité.

Cette étude a pour objectif de tirer les enseignements de différentes études passées et en cours afin d'extraire les grands enjeux urbains concernant le territoire des boulevards... et ainsi, d'éclairer la décision politique en matière d'ambition, de contenu programmatique et de suites à donner.

| Sommaire

Introduction 5

1. Vers une métamorphose des boulevards :
propositions d'intentions et postures-clé à partager 7
| 1 | Ce que nous raconte l'histoire 8
| 2 | Les intentions métropolitaines 13
| 3 | 5 postures-clé de projet 15

2. Composantes de l'espace public, nature des rives et réalité des usages :
propositions d'enjeux, de principes et de mesures à partager 17

Composantes de l'espace public 19
| 1 | Un espace public « capable » 21
| 2 | D'un axe routier à un boulevard multimodal 25
| 3 | D'un lieu de passage à un espace de séjour 27
Focus : les continuités piétonnes 29
Focus : les pôles multimodaux 31

Nature des rives 33
| 1 | Un territoire séquencé 35
| 2 | L'écosystème des boulevards 41
Focus : Des enjeux patrimoniaux 47
| 3 | Un boulevard « habité et travaillé » 49

Réalité des usages 55

3. Zoom sur les barrières, des espaces à configurations variables :
propositions d'enjeux, de principes et de mesures à partager 61
| 1 | 4 barrières au « banc d'essai » 62
| 2 | Une animation commerciale hétérogène 71
| 3 | Vers une typologie de barrières 73
Focus : typologies 1 à 6 74

4. Les dynamiques urbaines, gisements fonciers et périmètres à projet :
propositions d'enjeux, de principes et de mesures à partager 77
| 1 | Un grand projet par imbrications 79
| 2 | Des périmètres de projet 81
| 3 | Des références inspirantes 83

5. Vers un grand projet boulevards
principes proposés et actions à décliner 87
Cartographies de projet 91
| 1 | Plan contextuel et composantes de l'espace public 93
| 2 | Plan des périmètres et sites à projets 95
| 3 | Plan actions et orientations 97

Conclusion 111

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). Le périmètre de l'étude retenu concerne la rive gauche de la Garonne, du boulevard Jean-Jacques-Bosc au sud, à la rue Lucien Faure au nord, soit 12,5 kilomètres.

Ce travail s'inscrit plus largement dans les réflexions menées par l'agence depuis plusieurs années en faveur d'une **co-conception des politiques de mobilités et des politiques d'aménagement des espaces publics**, comme « Rocade 2050, objet métropolitain » ou les «Grandes Allées Métropolitaines » (Charte des mobilités).

Le contenu de l'étude |

Afin de transformer les boulevards bordelais en projet métropolitain, il convient d'engager différentes démarches cohérentes de réaménagement. Le présent rapport décrit les premières étapes de la construction de ce projet. Tout d'abord, la cohérence d'aménagement dépend de l'existence d'un cahier des charges commun. La rédaction de ce cahier des charges nécessitera de créer entre les différents services de Bordeaux Métropole, mais aussi les élus et les acteurs du territoire, des accords sur les objectifs d'aménagement et donc au préalable sur la capacité des ces objectifs à répondre aux enjeux fondamentaux. Ce document offre différents matériaux pour construire ces accords.

Il s'agit de partager à la fois des propositions d'enjeux, des principes d'aménagement et des mesures possibles à engager à partir de différentes analyses :

- des intentions et cinq postures-clés à partager pour s'engager (partie 1) ;
- des enjeux, des principes et des mesures à partager concernant les composantes de l'espace public, la nature des occupations riveraines, la réalité des usages présents (partie 2) ;
- des enjeux, des principes et des mesures à tirer du zoom sur les barrières, ces espaces à configurations variables (partie 3) ;
- des enjeux, des principes et des mesures identifiables à partir des dynamiques urbaines, des gisements fonciers et des périmètres possibles de projet (partie 4).

En fin de document, une synthèse dresse le portrait des principes d'aménagement à retenir et d'une série d'actions à engager (partie 5).

Vers une métamorphose des boulevards

Propositions d'intentions et de postures-clé à partager

À NE PAS OUBLIER

Afin de faciliter une lecture fluide du document et de bien hiérarchiser les contenus, le code-couleurs suivant a été utilisé :

rose : postures / intentions / principes

turquoise : enjeux

orange : mesures / actions

CE QUE NOUS RACONTE L'HISTOIRE...

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

Activités, industries, culture et loisirs... : (1) Valentin Purrey, fournisseur de la Compagnie générale des omnibus de Paris, boulevard Jean-Jacques Bosc; (2) Cendre-Lessive Saint-Marc, boulevard du Maréchal-Leclerc; (3) le cinéma Florida à la barrière Judaïque; (4) le casino des Lilas, boulevard de Caudéran.
© Collection Jean-Claude Bertreau.

1

2

Des entreprises de toute sorte étaient implantées sur les boulevards, la plupart ont disparu : usines d'automobiles ou de tramways, fabriques de savons et de lessives au long du Peugue, certaines employaient plusieurs centaines d'ouvriers, d'autres étaient de petites entreprises familiales.

La cohabitation avec les établissements de loisir et de culture, et notamment les parcs et les cinémas, les cafés très nombreux, assurait une mixité aux quartiers des boulevards qu'ils semblent avoir perdue aujourd'hui.

Cette richesse passée peut être à la source d'une réflexion sur l'aménagement et la requalification des boulevards de demain.
En effet, ils ont atteint à l'apogée de leur histoire la fonction de ceinture économique, récréative et circulatoire que Dupré de Saint-Maur leur prévoyait déjà en 1782.

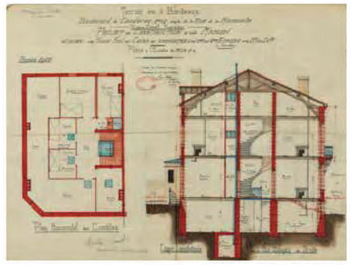
3

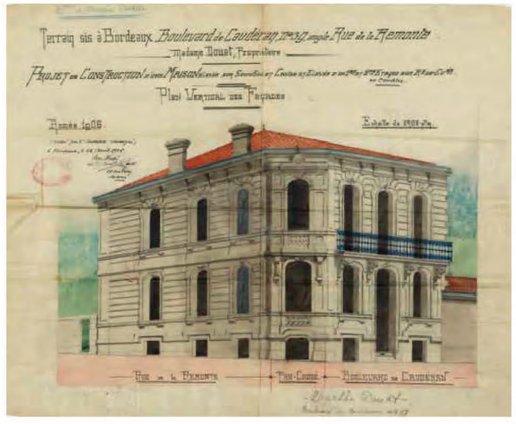
4

D'un usage à l'autre : de l'American Park (1910) à la cité administrative (1975).
© Collection Jean-Claude Bertreau.

EQUIPEMENTS

Bien que la ligne des boulevards ait permis de lotir de nombreux terrains sur son passage, de vastes emprises sont restées non construites et sont demeurées des réserves foncières importantes.
Il va ainsi du parc d'attraction American Park abandonné en 1927 et repéré dès 1955 pour établir le siège des services administratifs de l'État. Mais on pourrait également citer le parc Lescure, les arènes, les casernes et les nombreux établissements d'enseignement et de bienfaisance.
En réalité les boulevards ont accueilli et accueillent toujours de vastes équipements métropolitains qui ceinturent la ville historique.





CONSTRUCTIONS

Au XIXe siècle et jusqu'en 1943, les permis de construire n'existent pas. En revanche les propriétaires souhaitant construire ou reconstruire un édifice demandent à l'administration une « autorisation de voirie ». Elle consiste à contrôler la solidité de la construction et à donner « l'alignement » sur la voie publique depuis laquelle tous les objets qui le dépassent (marches, décrottoirs, balcons, corniches…) sont taxés de « droits de voirie » par l'administration.
Les échoppes et les maisons de ville qui se construisent à foison sur les boulevards en particulier durant les années 1880 sont souvent bâtis par des entrepreneurs. Mais il n'est pas rare que des architectes interviennent pour les maisons les plus chics, comme ici Eugène Herbé qui laisse en 1906 les plans aquarellés sur calque d'une maison à étage typique du boulevard de Caudéran.

Projet de construction d'une maison, boulevard de Caudéran, n°39, 1906.
© Archives Bordeaux Métropole, 50 O 321.

1

2

CIRCULATIONS

Conçus comme une promenade plantée au XIXe siècle, les boulevards sont rapidement devenus dans la seconde moitié du siècle suivant une véritable autoroute où l'automobile a bientôt occupé l'essentiel de l'espace public.
La disparition des tramways a sans doute accéléré cette transformation, même si des autobus ont bientôt dû se créer un chemin entre les voitures.
Les arbres plantés sur les trottoirs, parfois responsables d'accidents, ont également disparu au profit du stationnement.
Il n'en reste pas moins que ces clichés des années 1950 montrent la formidable activité commerciale des barrières.

3

4

Boulevards et circulation(s) : (1) barrière Saint-Genès-place Louis-Barthou, (2) vue aérienne de la barrière du Médoc, accident boulevard Pierre 1er les (3) 26 mars 1950 et (4) 25 avril 1952.
© Archives Sud-Ouest.

Le boulevard de Talence [Georges V] et le boulevard de Caudéran [Président-Wilson], cartes postales anciennes, Vers 1900.
© Archives Bordeaux Métropole, XII B 10/01, XIII B 62, Rec. 136.

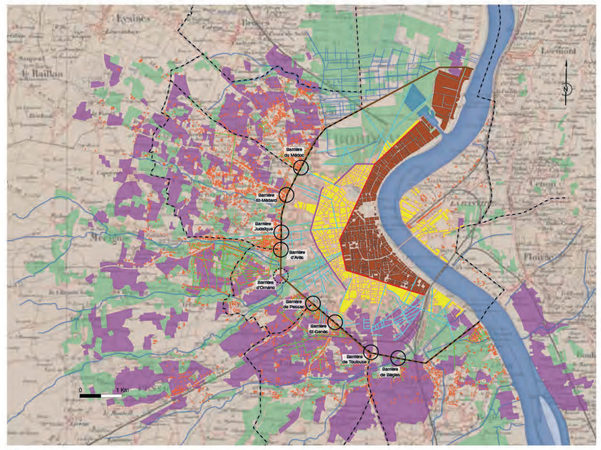
PROMENADES PLANTEES

Le profil des boulevards (à l'exception de la section ouest qui mesure 34 m de largeur complantée de deux rangées d'arbres) est majoritairement conçu sur 25 m de largeur avec des alignements simples. Flanqués de deux larges trottoirs de 6,5 m, la vaste chaussée centrale accueillit très vite un tramway depuis lequel, aux barrières partaient des lignes d'omnibus dans les communes de banlieue. Les boulevards aux hautes frondaisons furent essentiellement construits d'échoppes et de maisons à étage, les cafés s'y développèrent et toutes sortes de promeneurs et de bourgeois y côtoyaient le monde des commerçants, des ouvriers et des artisans qui s'affairaient sous le contrôle de la police et des agents de l'octroi.

TERRITOIRES ET LIMITES

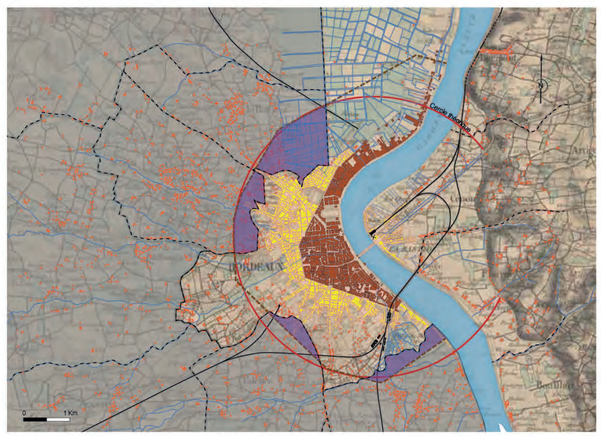
En reportant sur cette carte de 1902 les quartiers agricoles de la périphérie de la rive gauche d'après la carte d'État-Major de 1846, on voit apparaître les nouveaux lotissements aux tracés très réguliers qui innervent le tissu rural de la banlieue.
Dans cette dynamique, les boulevards sont une tentative inaboutie de contrôle de l'urbanisation car ils ne contiennent pas l'étalement, ils le favorisent même. En revanche, les nouvelles barrières établies à leur jonction avec les voies de grand parcours servent bien de limites fiscales jusqu'en mars 1928 où l'octroi disparaît.

La forme très découpée du territoire communal bordelais est redéfinie selon le modèle théorique du cercle et de la ville radio concentrique moderne et idéale. Il est remarquable de noter que le centre de ce cercle théorique se situe à peu près au niveau de la place Stalingrad au débouché du pont de pierre sur la rive droite.



Analyse de la carte de Bordeaux de l'atlas départemental de la Gironde, 1902.
© Archives départementales de la Gironde, 1 Fi 1046/13 et carte d'État-Major de 1846, Cédric Lavigne, archéogéographe.

violet : vignes,
vert : prairies,
jaune : le tissu des faubourgs au-delà des cours,
bleu : les rues nouvelles construites intra boulevards
vert vif : les rues nouvelles construites extra boulevards.



Analyse de l'annexion d'une partie des communes limitrophes et du cercle théorique des boulevards, 1865.
© Archives départementales de la Gironde, 1 Fi 1046/13 et carte d'État-Major de 1846, Cédric Lavigne, archéogéographe.

en violet, les parties des communes de Bègles, Talence, Caudéran et le Bouscat annexées à Bordeaux en 1865 pour le percement des boulevards.

UTOPIE(S) ET REALITES

En imaginant ceindre Bordeaux d'un grand canal de ceinture en rive gauche, l'intendant Nicolas Dupré de Saint-Maur (1732-1791) souhaite assainir toute la proche périphérie de la vieille ville, lui donner une forme lisible et développer l'activité économique au long de ce canal relié par deux bassins à flot circulaires. Sans préfigurer véritablement le développement de la ceinture des boulevards du XIX^{e} siècle, ce projet laisse entrevoir la nécessité d'un nouveau dispositif de contrôle des octrois, tout comme l'insuffisance patente d'équipements sur les quais, ainsi que la nécessité de créer des bassins à flot et un pont.

Construits en plus d'une dizaine de phases de travaux entre 1853 et 1902, le vaste arc de voirie des boulevards longs de 12 km est d'abord négocié avec de grands propriétaires terriens à l'ouest (Johnston) et au sud (Bosc).
Au Second Empire ces portions sont rattachées entre elles par des séries d'expropriations entre la barrière de Bègles et celle de Pessac ainsi qu'entre celle d'Arès et du Médoc.
Les travaux interrompus par la guerre de 1870 reprennent à la fin du siècle dans les parties nord au-delà de la place Ravezies.
Ce plan daté 1884 montre pourtant déjà un tracé provisoire autour des bassins à flot et jusqu'aux quais vis-à-vis de Lormont. L'intérieur de la ville, coloré en rose, contraste bien avec la banlieue, en vert, où s'essaiment toutefois quelques constructions au long des routes rayonnantes.

Plan de la ville de Bordeaux avec le Canal de ceinture et quelques autres Embellissements projettés par Monsieur DU PRÉ DE SAINT MAUR Intendant en Guyenne, 1782.
© Archives Bordeaux Métropole, BIB E 4/1.

Plan de Bordeaux par Alfred Lapierre, géomètre de la ville, Féret fils éditeur, 1884.
© Archives Bordeaux Métropole, XL A 176 - 26 PP34.

UNE HISTOIRE SOURCE D'INSPIRATION ?

« Bordeaux, sous un ciel tempéré, élevé au premier rang des villes de la France exerçant une immense industrie, animée par une forte population, réclame donc une grande enceinte : mais si l'on considère que cette ville dans ses jours les plus heureux n'a jamais réuni plus de cent mille habitants, qu'à l'espace occupé alors par les maisons, la suppression du clergé régulier a ajouté de vastes emplacements ; que le terrain du Château Trompette suffirait à lui seul pour une ville de six mille individus, on sentira la nécessité de mettre un terme à l'extension centrifuge des nouvelles constructions ; et en effet, ne vaut-il pas mieux couvrir de maisons et peupler ce désert, que de laisser la ville s'agrandir vers les marais, pour y voir dévorer encore une fois ses habitants[1] ? »

L'idée d'agrandir Bordeaux n'est pas neuve. Le caractère étal de son urbanisation sur la rive gauche, sa faible densité de population, la nature marécageuse de son sol ont toujours rendu la maîtrise du développement de la ville difficile.
C'est pourtant la tentation des boulevards dont on trouve des projets dès la fin de l'Ancien Régime. Destinés à contenir l'urbanisation, à assainir la périphérie et y développer les activités terrestres complémentaires de celles du fleuve, ces vastes promenades plantées marquent aujourd'hui la limite du port de Lune, site inscrit sur la liste du patrimoine mondial en 2007, tout comme les limites entre le centre et « la banlieue » de la métropole.

Boulevard Antoine Gaut[h]ier, carte postale ancienne.
© Collection Jean-Claude Bertreau

[1] Pierre-Emmanuel Pierrugues, Mémoire explicatif des projets d'alignements et d'embellissements de la ville de Bordeaux..., Bordeaux, Racle, 1815.

INTENTIONS PROPOSÉES

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 ;
> 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-boulevards.
> Ne plus parler de « barrières » mais de « places ».

POUR ALLER PLUS LOIN

Questions et suggestions

Ambitions du projet

> Des boulevards, pour quoi faire en 2050 ?
> Demain dira-t-on : et vous, vous êtes plutôt quais ou plutôt boulevards ?
> 12,5 kilomètres de boulevard pour faire le tour du centre de Bordeaux ou pour aller de banlieue en banlieue ?
> 12,5 kilomètres de boulevard pour flâner et/ou au contraire aller plus vite ?
> 12,5 kilomètres de boulevard à parcourir en mode sportif ?
> 12,5 kilomètres de boulevard pour faire le tour du centre à pied, en vélo, en trottinette, en voiture, en bus en métro ?
> Les boulevards ou comment concilier les séquences de vie (les barrières) avec les lanières de circulation ?

Barrières

> 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 ?
> Des barrières à vivre comme des hub et/ou comme centre de quartier ?
> Les barrières peuvent-elles devenir des lieux de culture? Rendez-vous étudiants ? Services publics ? Gastronomie ? Petite logistique ? Urgences de proximité ? Livraison par drone ?

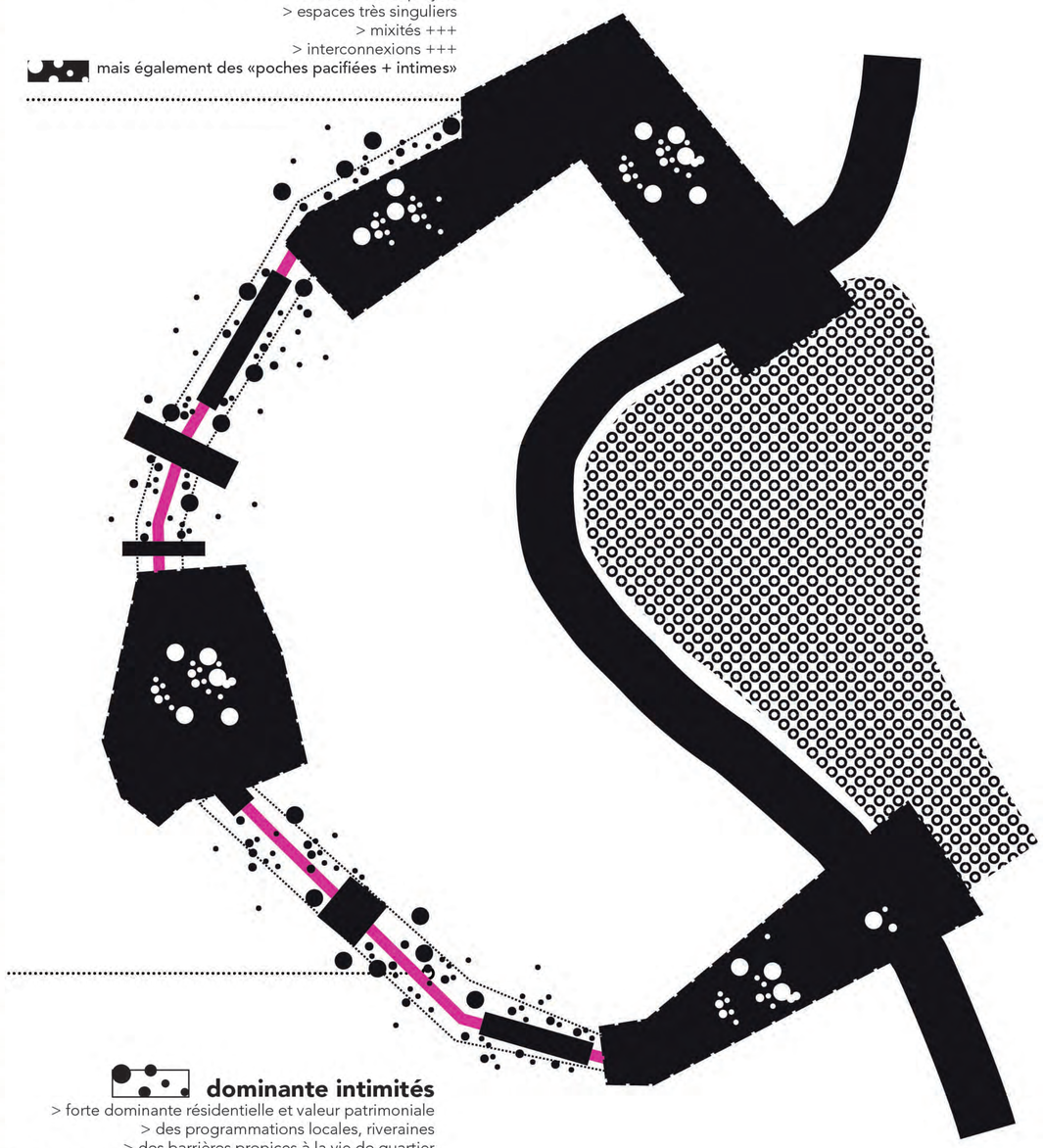
Mobilité

> 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 ?

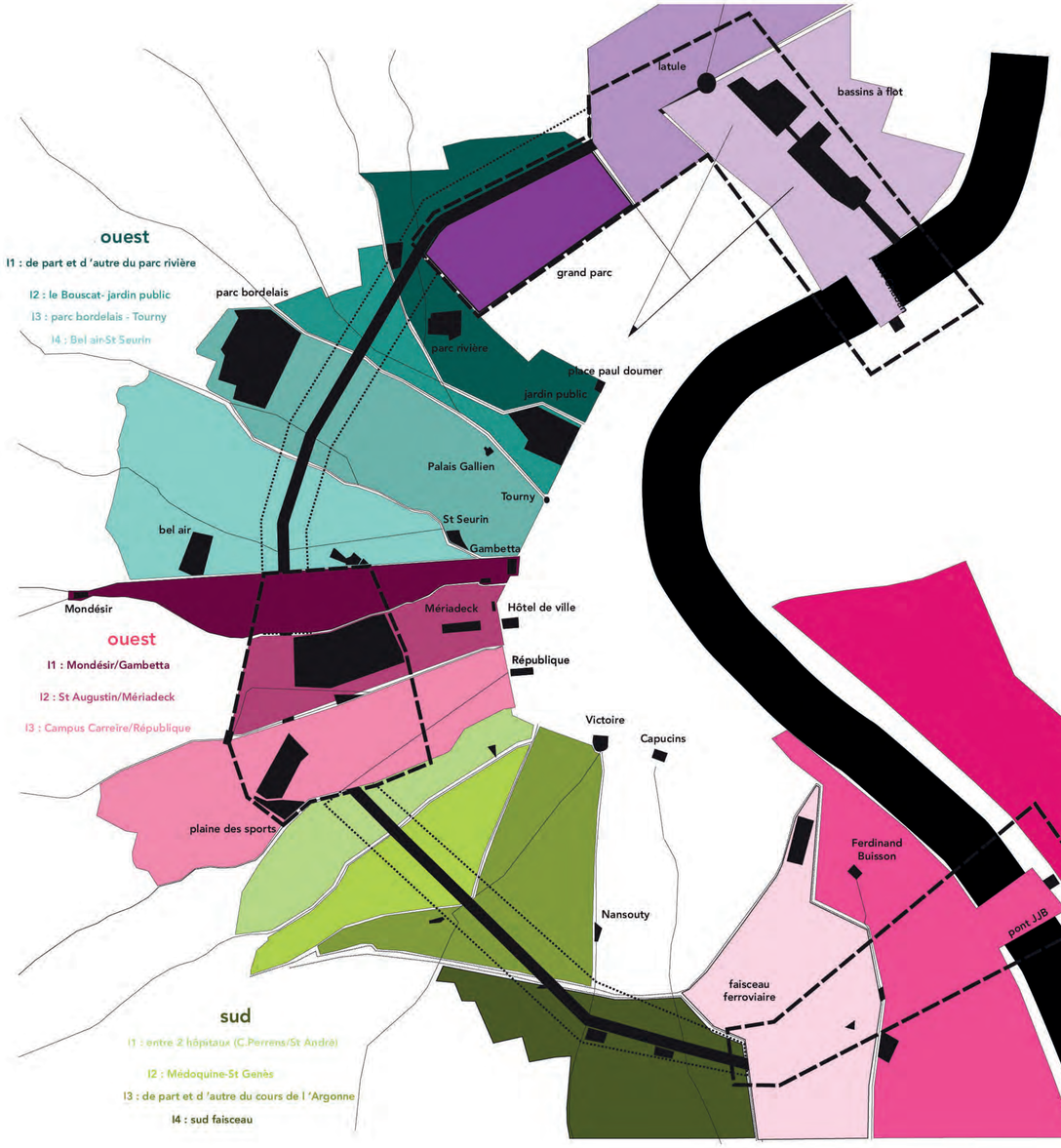
Dimensionnement

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

dominante intensités
> intensités et projets
> espaces très singuliers
> mixités +++
> interconnexions +++
mais également des «poches pacifiées + intimes»



dominante intimités
> forte dominante résidentielle et valeur patrimoniale
> des programmations locales, riveraines
> des barrières propices à la vie de quartier
mais également des «poches intenses» propices aux échanges métropolitains



bassins à flots
I1 : Grand Parc
I2 : Ravezies-Latule-Bdx Nord
I3 : Bassins à flots

Euratlantique
I1 : Garonne Eiffel
I2 : entre faisceau & Garonne
I3 : ouest faisceau

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N.© IGN SIG « SIGMA » communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto ©IGN
traitement a'urba © - août 2014

CINQ POSTURES-CLÉ PROPOSÉES

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 / Latule / Bassins à flots, etc.) : enjeux d'articulations/d'interface.

Mesure-symbole :
mise en place d'un périmètre de « prise en considération » incluant ces sites (parcelles contiguës aux boulevards).

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 !).

Mesure-symbole :
lancer un grand concours d'aménagement, à la hauteur des ambitions de l'époque de la reconquête des quais.

MÉTROPOLITAIN ET LOCAL

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

Mesure-symbole :
un plan-guide avec des actions métropolitaines (globales) et des actions locales (par séquences)

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 aménagements séquencés (unité dans la diversité).

Mesure-symbole :
lancer un concours d'aménagement global sur l'ensemble du périmètre des boulevards mais dont le cahier des charges expliciterait la singularité des séquences.

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.

Mesure-symbole :
mise en place d'un vaste périmètre de « réflexion » dans une bande de 150 m de part et d'autre de l'axe des boulevards.

Composantes de l'espace public, nature des rives et réalité des usages

Propositions d'enjeux, de principes et de mesures à partager

À NE PAS OUBLIER

Afin de faciliter une lecture fluide du document et de bien hiérarchiser les contenus, le code-couleurs suivant a été utilisé :

rose : postures / intentions / principes

turquoise : enjeux

orange : mesures / actions

composantes de l'espace public

Les espaces disponibles et malléables à mobiliser - exemple sur la séquence Judaïque - Tondu

Existants

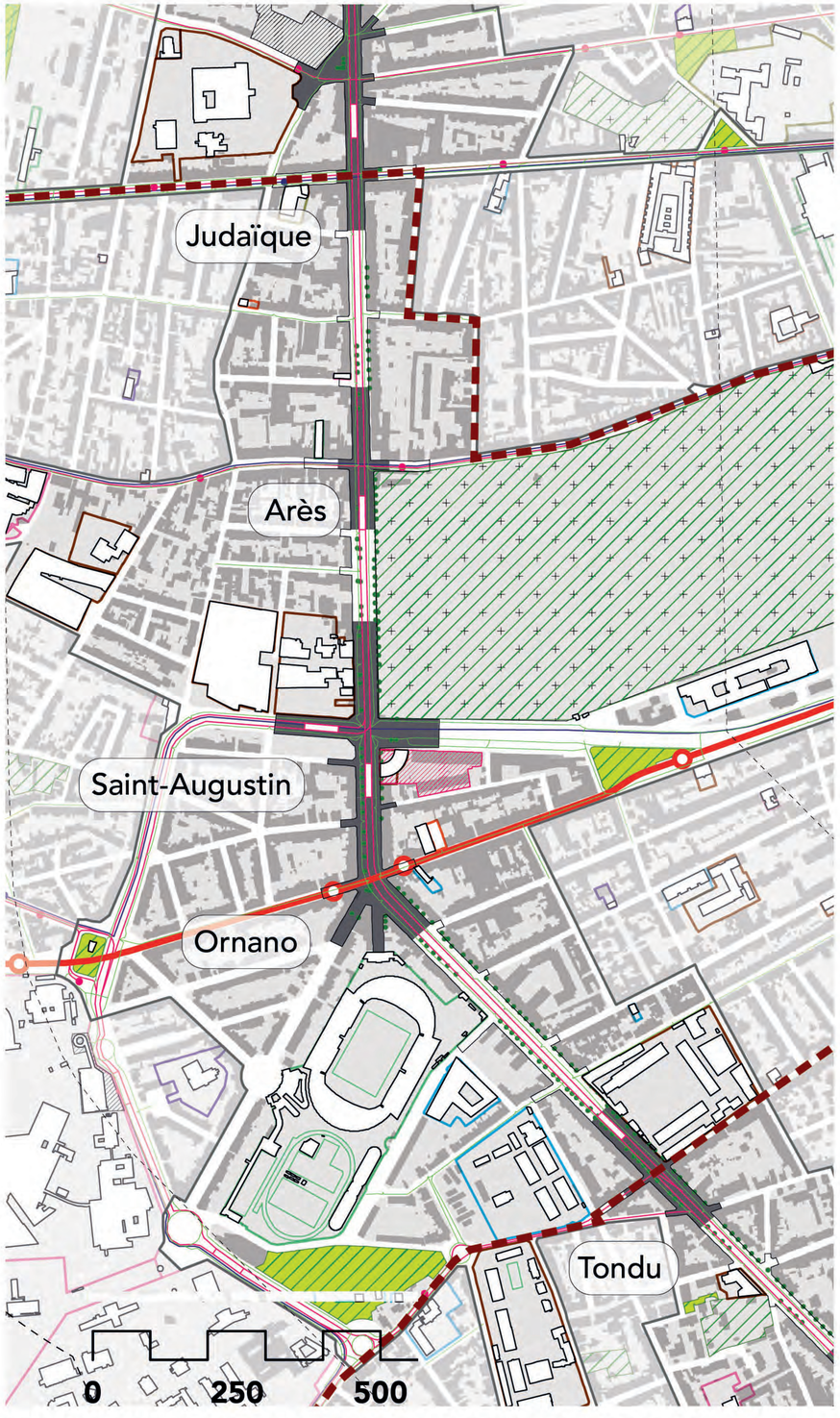
- Domaine public
- Hydrographie
- Bâti indifférencié
- Equipement public
- Terrain de sport
- Espace vert ou parc
- Cimetière
- Continuité verte
- Arbres

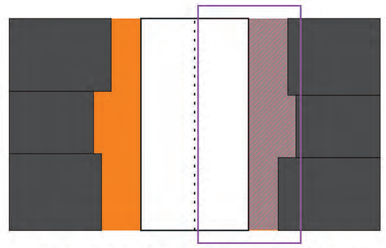
Transports + mobilités douces / actives

- Tramway
- BHNS / TCSP
- Bus TBM
- Bus TransGironde
- Batcub
- Voie ferrée
- Gare
- Aménagement cyclable
- Arrêt de tramway
- Arrêt de BHNS
- Arrêt de bus
- Arrêt Transgironde
- Arrêt Batcub
- Parking public ouvert ou bâti
- Parking relais (P+R)
- Station VCub
- Arceaux vélos
  0-6 / 7-18 / 19-48 / 49-118 pl.

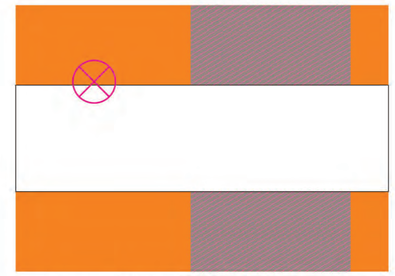
Boulevards

- Buffer de 750 m autour des arrêts TCSP des boulevards
- Barrière existante
- Limite des séquences identifiées





aménager « un seul côté »



> aménager une séquence

> aménager ponctuellement

POUR ALLER PLUS LOIN

Viser le pragmatisme et cibler le « juste coût ».

Exemples de stratégies d'aménagement économes pouvant être mises en place :
- conservation de la majorité des fils d'eau ;
- conservation au maximum des plantations existantes (sous réserve d'un diagnostic phytosanitaire satisfaisant) ;
- privilégier parfois un côté de la voie, en lien avec les intensités d'usages ;
- mettre en place une stratégie de préfiguration d'aménagement des espaces publics : porter l'effort ponctuellement sur des territoires stratégiques où il est d'ores et déjà possible de réaliser des aménagements d'espaces publics qui changent radicalement les pratiques, tels qu'imaginés à plus long terme sur d'autres séquences.

UN ESPACE PUBLIC « CAPABLE »

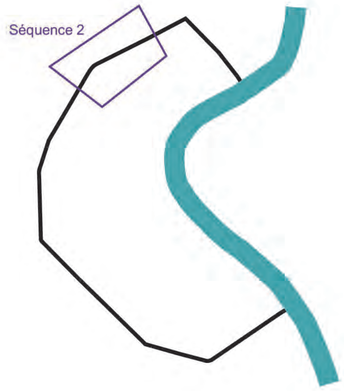
Les boulevards s'articulent avec un réseau viaire adjacent secondaire, des places, des placettes, des squares, des surlargeurs qui sont autant d'occasions pour stimuler puis décupler le projet.

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.

Mesure-symbole :
dans les compétences attendues pour composer les équipes de maîtrise d'œuvre, inscrire la compétence « maîtrise d'usages ».

Un espace public contraint mais au potentiel élevé

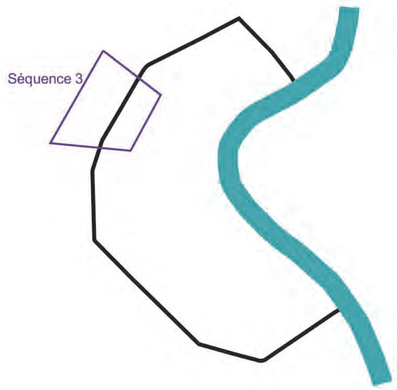
SÉQUENCE 2 - place Ravezies – boulevard Godard



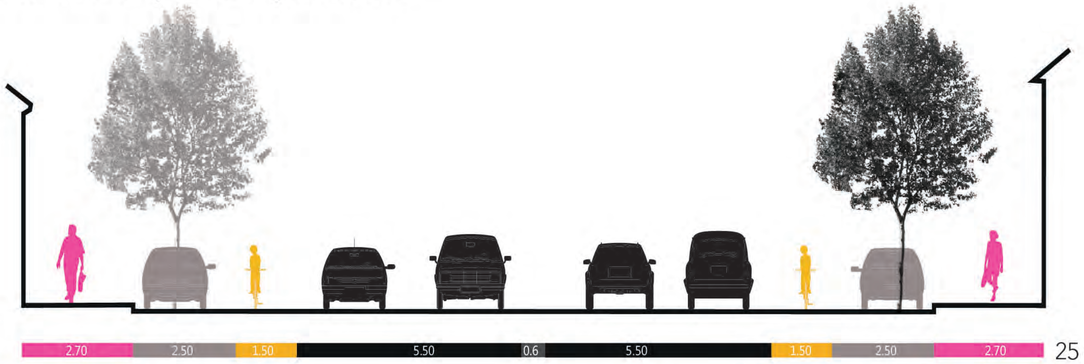
Profil actuel

25 m

SÉQUENCE 3 - barrière du Médoc/barrière Saint-Médard

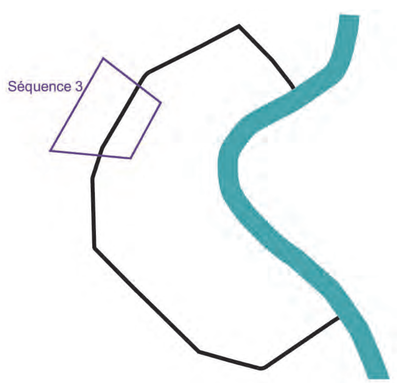


Profil actuel - portion la plus étroite

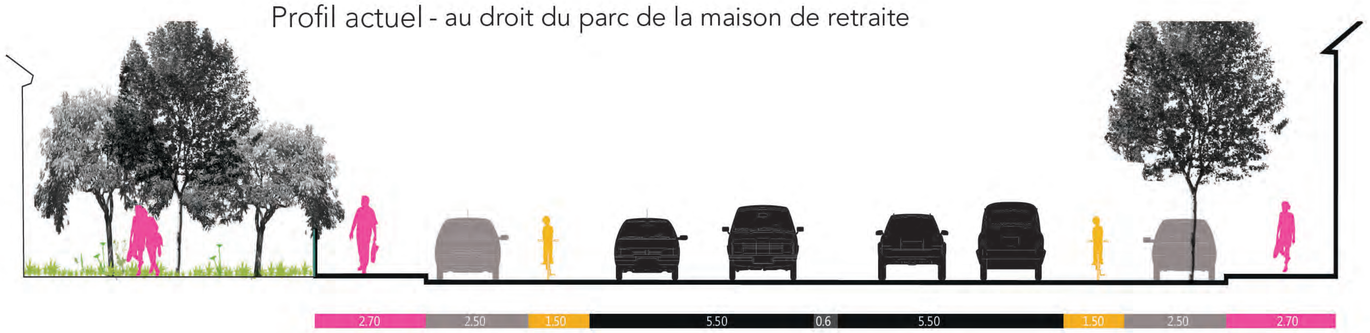


25 m

SÉQUENCE 3 - barrière du Médoc/barrière Saint-Médard



Profil actuel - au droit du parc de la maison de retraite

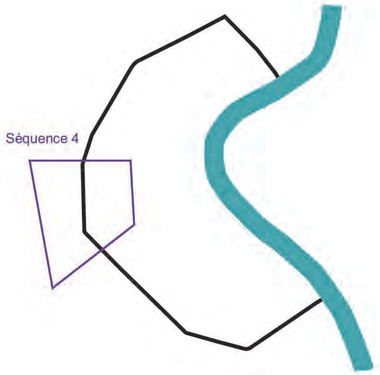


25 m

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N.© IGN SIG « SIGMA » communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto ©IGN
traitement a'urba © - août 2014

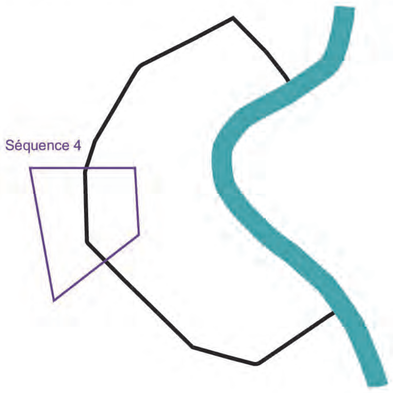
SÉQUENCE 4 - de la Cité administrative au stade Chaban-Delmas



Profil actuel - barrière d'Arès/ barrière Saint-Augustin

34 m

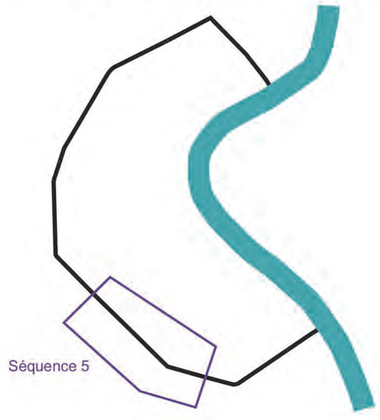
SÉQUENCE 4 - de la Cité administrative au stade Chaban-Delmas



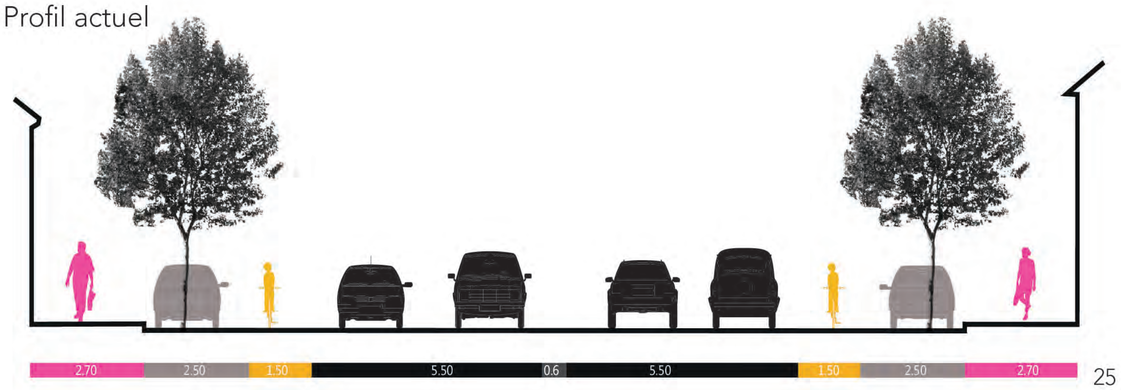
Profil actuel - devant le stade

34 m

SÉQUENCE 5 - du boulevard Georges V au boulevard Albert 1er



Profil actuel



25 m

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N.© IGN SIG « SIGMA » communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto ©IGN
traitement a'urba © - août 2014

Un boulevard très (trop ?) emprunté ?

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

ENJEUX

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.

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.

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

BDTOPO © 2017_ © IGN
SIG_Bordeaux métropole 2017
Traitement a'urba octobre 2018

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

BORDEAUX MÉTROPOLE

D'UN AXE ROUTIER À UN BOULEVARD MULTIMODAL

> Un axe de circulation métropolitain majeur et multimodal

* créer une ligne de TC structurante sur les boulevards, en articulation avec les lignes TC radiales (maillage/intermodalités)
* 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 (à débattre : de combien ? 20 à 30 % ?) ;
* 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).

Mesure-symbole : lancer un appel à idée pour des stations de TCSP « connectées », équipées & identitaires (variation de formes selon les séquences ?)

> 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 ;
* intégrer les fonctionnalités intermodales généreusement dimensionnées à des espaces publics de qualité ;
* mettre le piéton au cœur des aménagements, tant pour les échanges intermodaux que pour l'accès aux commerces.

Mesure-symbole : appel à idées « traversons les barrières ! » pour des actions d'urbanisme tactique anticipant l'aménagement des boulevards et matérialisant les échanges intermodaux déjà existants

> 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.).

Mesure-symbole :
articuler la démarche « quartiers apaisés » et celle de réaménagement des boulevards en travaillant sur l'aménagement des seuils d'entrée des quartiers apaisés

POUR ALLER PLUS LOIN

Une double fluidité sur les boulevards

Fluidité rapide pour les TC et les cyclistes du réseau REVE avec des couloirs dédiés.

Fluidité lente pour les autres modes :
- flux constant mais lent pour les voitures (temps de parcours garanti) ;
- espaces publics favorisant la pause et la déambulation pour les modes doux, en particulier les piétons.

Si ces différents modes sont identifiés, il n'en découle pas pour autant un aménagement compartimenté : les propositions visent à mettre en place un espace souple où chaque usager n'est pas « enfermé » dans son « tuyau ».

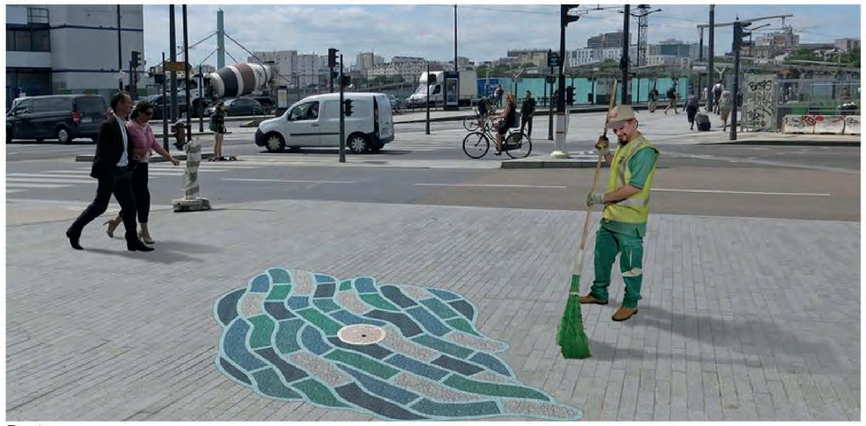
DES RÉFÉRENCES POUR INVITER À LA PAUSE

Barcelone - Passeig St Joan

Montréal - Place de Castelnau

Paris - Gare de Lyon

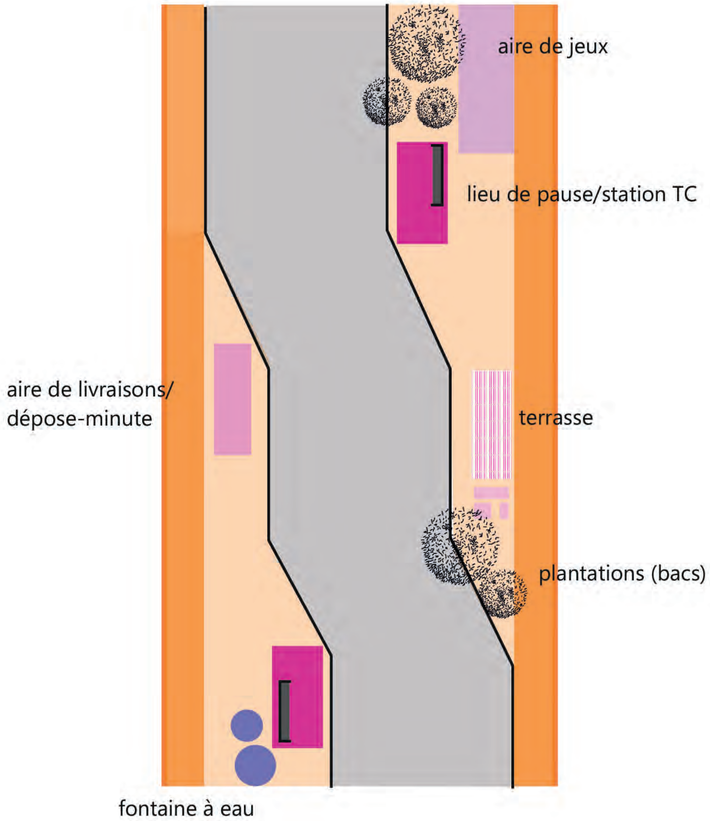
Paris plage - quai de la Loire bassin de la Villette



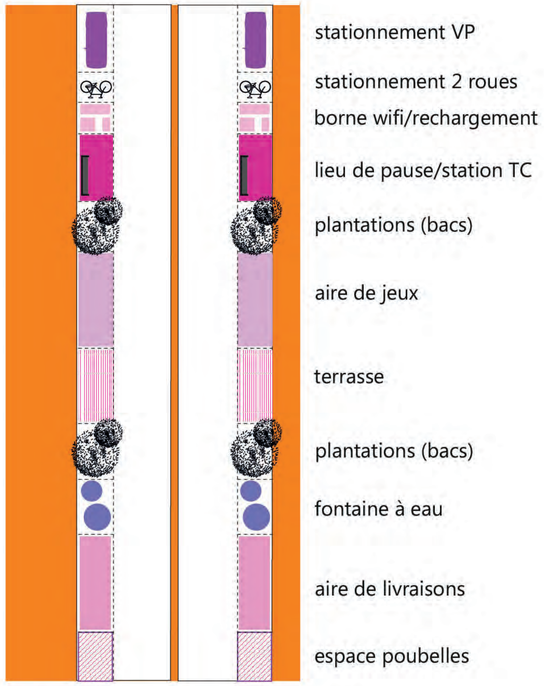
Paris

POUR ALLER PLUS LOIN

Dissymétrie, adaptabilité, mixité et modularité



Sur les bords, libérer de l'espace pour les modes doux et de nombreuses pratiques de l'espace public. L'intensité des usages variant en fonction des séquences et des programmations adjacentes, le positionnement de la plateforme des modes motorisés est adapté au sur-mesure.



implanter des bandes mixtes et modulables

Une bande mixte et modulable est implantée entre les plateformes de mobilités douces ou routières (ou d'un seul côté), de manière à optimiser l'espace public par concentration des éléments servants ou de services.

D'une largeur de 2,50 m minimum, cette bande peut recevoir du mobilier urbain, des plantations, des extensions de terrasses ou de stations TC, du stationnement VP ou 2 roues, un lieu de pause optimisé, etc.

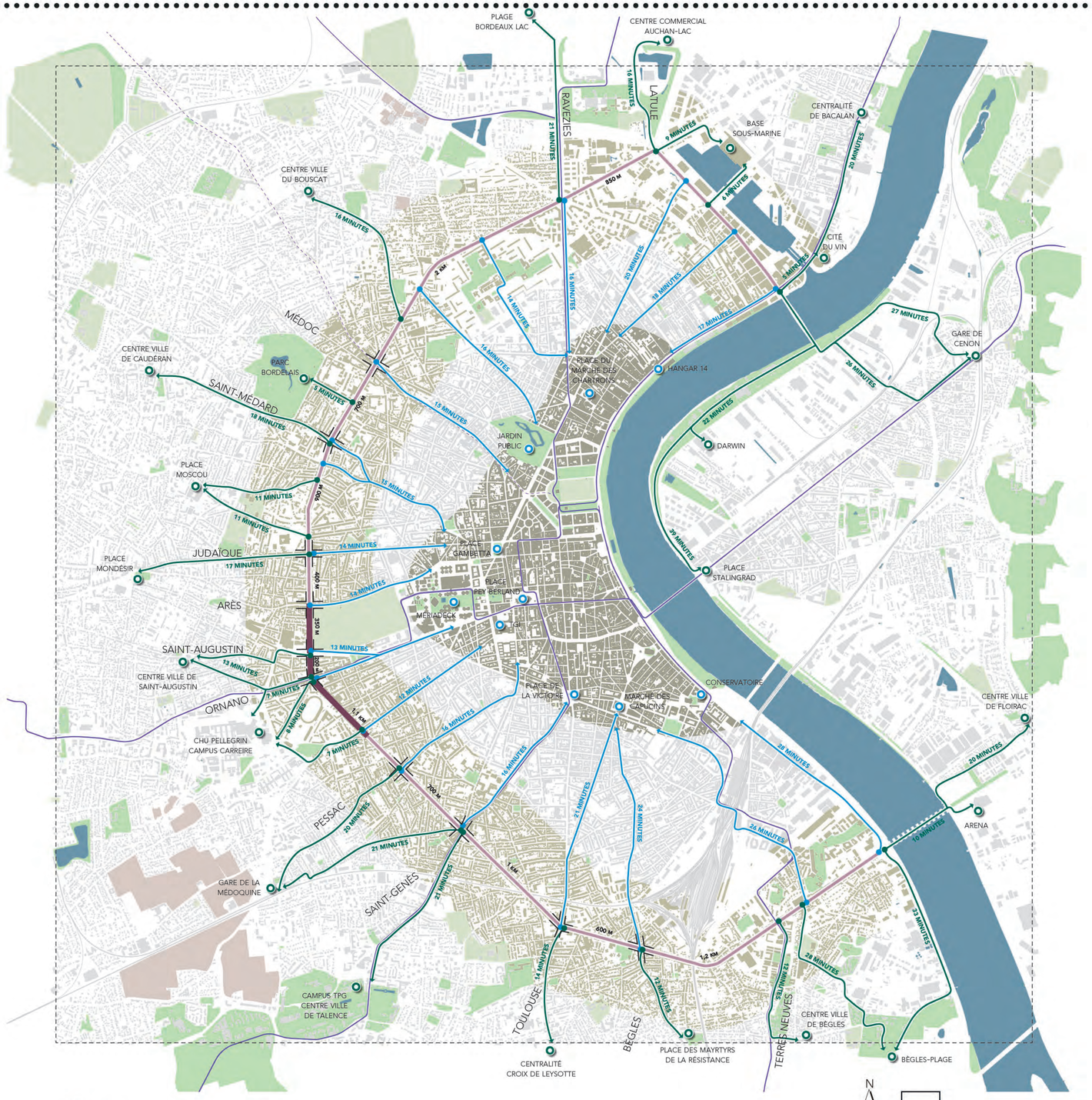
D'UN LIEU DE PASSAGE À UN ESPACE DE PAUSE

> Changer l'ambiance des boulevards, donner envie aux usagers de s'y arrêter, flâner, s'y promener.

* plus d'aménités, d'urbanités dans les espaces publics offerts aux usagers : des lieux de pauses, des squares de quartiers, des petits jardins de poche, des places, des terrasses, etc.
* les boulevards comme grand espace public métropolitain, lieu de destination et de promenade.

Mesure-symbole :
implanter 300 modules « 1 banc + 1 arbre » sur les boulevards

Des boulevards fédérateurs d'un réseau piéton : temps de parcours à pied depuis les barrières



BDTOPO ® 2017_ © IGN
SIG_Bordeaux métropole 2017
traitement © a'urba, octobre 2018

ATTRACTIVITÉ DU CENTRE VILLE BORDELAIS

- Points d'intérêt de l'hyper-centre

ORIGINES / DESTINATIONS

- Depuis les boulevards
- Vers les boulevards

TEMPS DE PARCOURS À PIED

- Cheminements intra-boulevards
- Cheminements extra-boulevards
- 600 M Distances entre les barrières

EMPRISE DE VOIRIE

- 25 mètres
- 34 mètres

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

- 3 bancs pour se reposer le long des boulevards.
- Une moyenne de 15 minutes pour aller dans le centre de Bordeaux depuis les boulevards.
- Une moyenne de 20 minutes pour aller dans les centralités extra-boulevards depuis les boulevards.

ENJEUX

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.

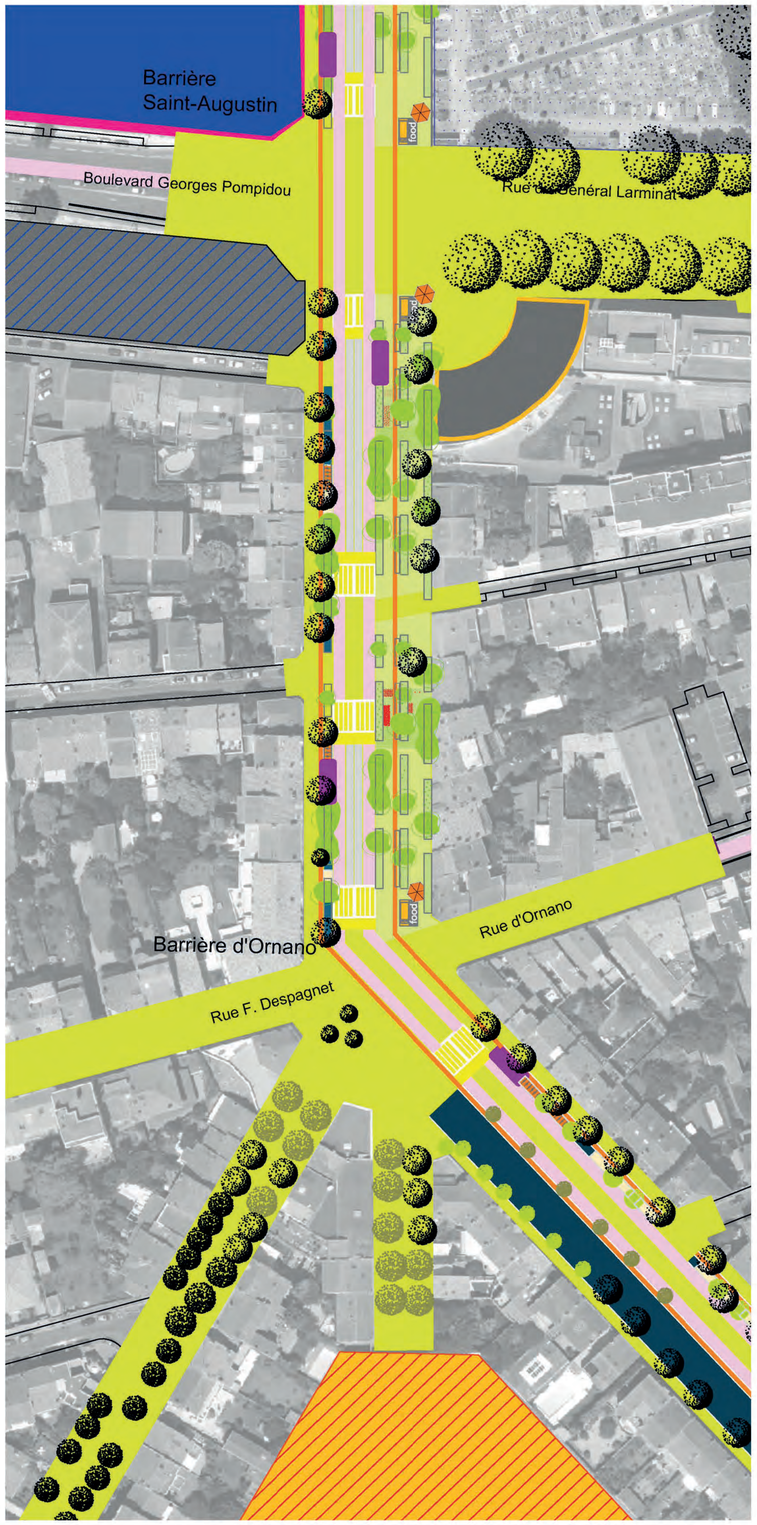
Pourtant les boulevards sont un lieu d'intense pratique piétonne : pour accéder aux commerces des barrières, pour passer ponctuellement d'un quartier à l'autre ou pour accéder aux arrêts et stations de transports en commun.

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

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

BORDEAUX MÉTROPOLE



FOCUS : LES CONTINUITÉS PIÉTONNES

> Matérialiser la proximité

* mise en visibilité des 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.

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

* aménagement de trottoirs de 2,50 m minimum, propices à la promenade et à des flux piétons intenses, notamment autour des commerces et stations de TC ;

* ergonomie du parcours : matérialité du sol, nivellement, plantations, ombres, fraîcheur, lieux de pause, etc.

* implantation de passages piétons nombreux et inventifs, disposés avec un rythme suffisant pour permettre une fluidité de parcours entre chaque rive du boulevard ;

* mise en valeur des 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.

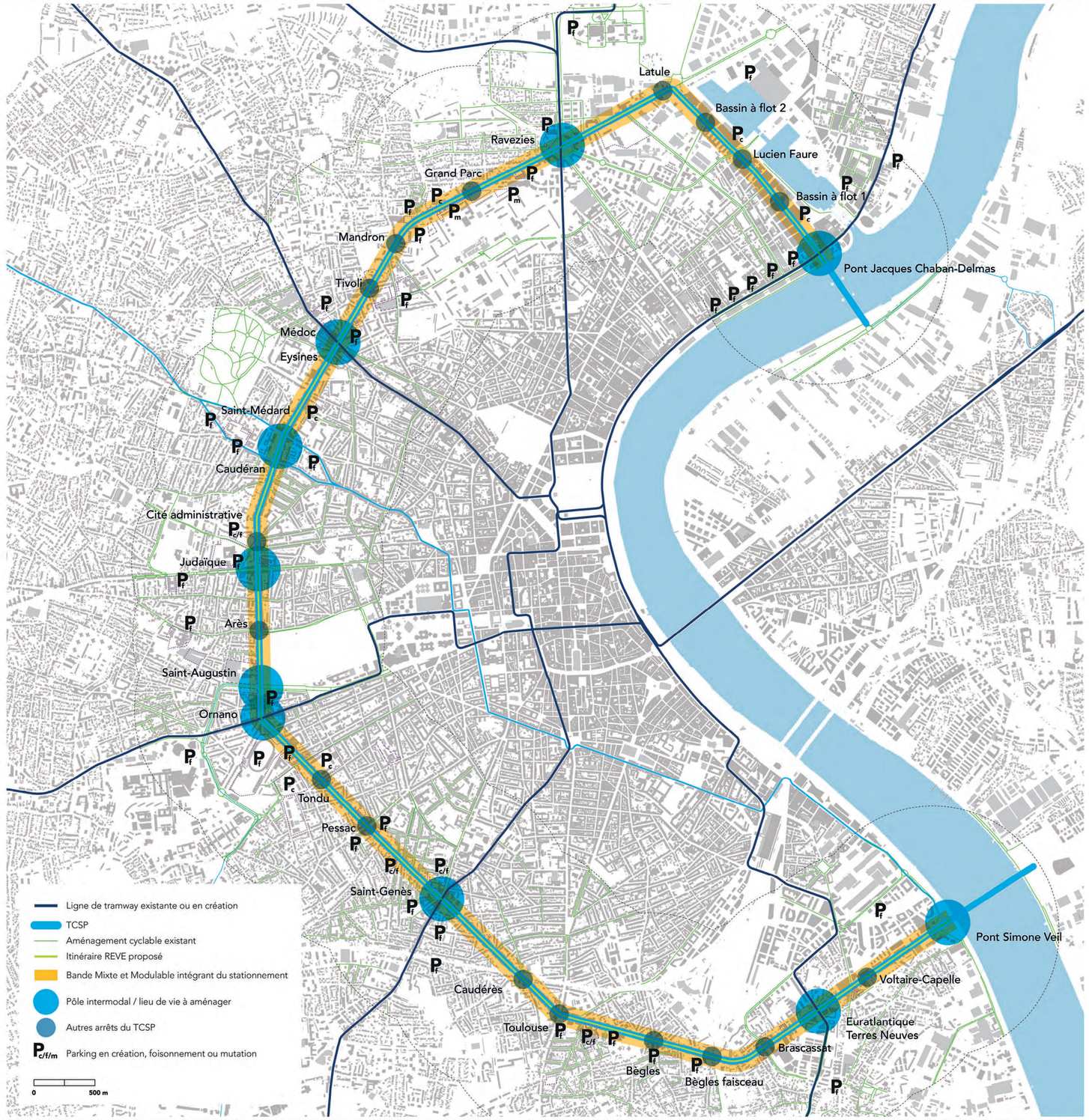
Mesure-symbole :
implanter 30 panneaux aux barrières indiquant un attracteur à moins de 10 minutes à pieds.

Barcelone - Malgrat de mar

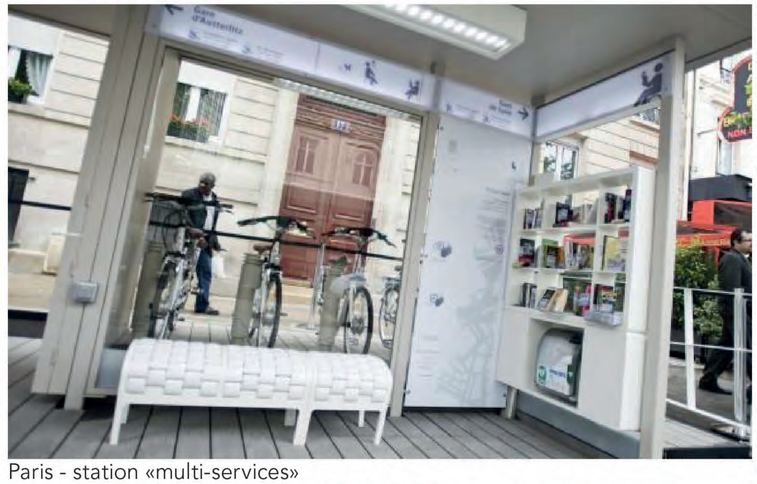
Montréal - rue de Castelnau

Indianapolis - Georgia street

Des modes à diversifier ? Des interconnexions à renforcer ?

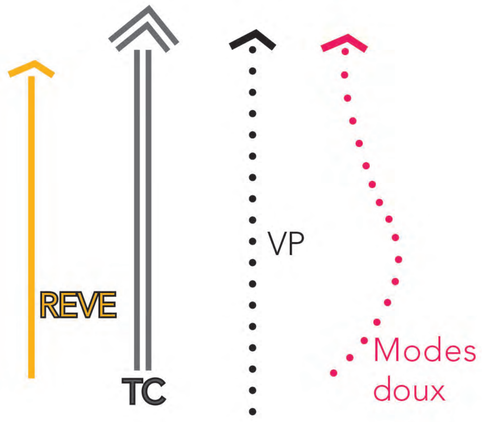


Paris - station Osmose


Paris - station «multi-services»

Paris - place de la Bastille

Budapest - Smartbus stop



FOCUS : LES STATIONS & PÔLES MULTIMODAUX

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

* 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...

* une nature multimodale à affirmer 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.

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

Mesure-symbole :
implanter un prototype de stations multimodales, en lien avec la mesure symbole implanter 300 modules « 1 banc + 1 arbre »

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

* des continuités piétonnes à assurer 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.

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

Mesure-symbole : figurer au sol un parcours-clé, amenant à l'une des stations des boulevards

> Une politique de stationnement devant combiner des objectifs différenciés

* un équilibre à composer 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.

Mesure-symbole :
veiller à intégrer systématiquement dans les programmes d'aménagement des opérations adjacentes un volet « parking foisonné ou mutualisé » à destination des usagers des boulevards.

nature des rives

CAMELIA
COUNTRYMAN
DD-254-BK
VETERINAIRE

Ambiances des boulevards

UN TERRITOIRE SÉQUENCÉ

Faire un projet urbain à partir / autour des boulevards devra tenir compte du périmètre de réflexion ainsi que des 6 grandes séquences qui le composent et qui témoignent de 6 identités territoriales singulières.

Séquence 1 : 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 :

- 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 le Y : la rue Lucien Faure et le pont Jacques Chaban-Delmas d'un côté, les boulevards Alfred Daney et Albert Brandenburg de l'autre ;
- 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 ;
- la quasi-disparition des traces ferroviaires, l'ancien axe Bordeaux Saint-Louis-le Verdon ;
- la rencontre au niveau de la place Ravezies avec l'axe historique nord-sud (le cardo) ;
- la présence d'équipements hospitaliers.

Séquence 1a : Futur territoire métropolitain avec des équipements de loisirs, leviers métropolitains (Cité du vin, base sous-marine, musée de la mer et de la marine, cinéma, etc.), du tertiaire (sièges du Crédit Agricole et de C. Discount), des lieux d'enseignement et des logements. Cette séquence est en lien direct avec la rive droite via le pont Jacques Chaban-Delmas, le projet Brazza et la gare de Cenon au-delà.

Séquence 1b : Latule-Ravezies : vocation mixte, ce secteur est une transition entre un haut lieu métropolitain et des secteurs plus résidentiels. C'est une entrée de ville (avec un fort enjeu de mobilité) avec de fortes mutabilités foncières en poche.

>>> vers le projet du boulevard à flot (projet des Bassins à flot)

Séquence 2 : de Ravezies à Tivoli

> boulevard Godard

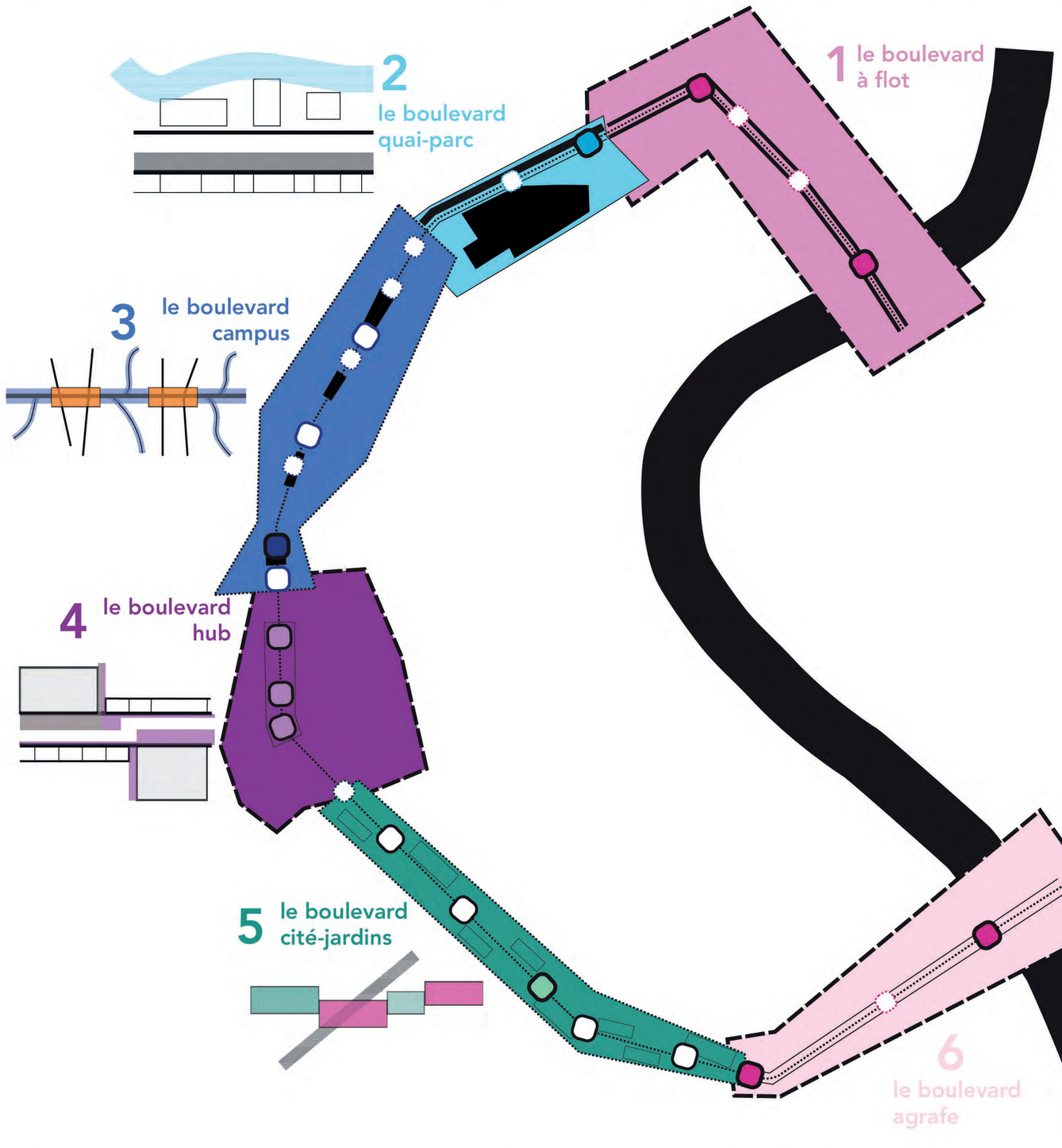
Cette séquence est marquée par le contraste entre le tissu faubourien bouscatais d'un côté et les formes urbaines modernes d'habitat collectif du Grand Parc de l'autre mais aussi par :

- l'asymétrie des formes urbaines (haut/bas, individuel/collectif, compact/isolé) ;
- l'asymétrie des espaces publics (trottoir en rive nord/vaste parking en rive sud sans qualité urbaine particulière) ;
- 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 ;
- le déficit de places et d'espaces publics dans les quartiers riverains ;
- la rencontre avec l'axe historique est-ouest (le decumanus).

Forte concentration de population, d'emplois et d'équipements métropolitains de santé. Important gisement foncier en linéaire des boulevards. Asymétrie des formes urbaines. Enjeux d'espaces publics sur les deux rives. Besoin de nouvelles micro-centralités au regard de la densité des usages.

>>> vers le boulevard entre parc et quai

des identités marquées



Ambiances des boulevards

Séquence 3 : de Tivoli à Judaïque

>boulevard Pierre 1er, boulevard du Président Wilson

Cette séquence est marquée par la concentration d'équipements scolaires dans un contexte patrimonial fort mais aussi par le déficit de places et d'espaces publics dans les quartiers riverains.

Intensité urbaine avec équipements métropolitains d'enseignement supérieur, commerces très présents à la barrière du Médoc, Parc Bordelais, adresse tertiaire avenue Carnot ; enjeu de connexion avec le tram D. C'est un point haut des boulevards.

>>> vers le boulevard campus

Séquence 4 : de Judaïque à d'Ornano

>boulevard du Président Wilson, boulevard Maréchal Leclerc

Cette séquence est marquée par :

- 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) ;
- une topographie singulière, celle du talweg formé par le Peugue, dont rien ne témoigne de sa présence ;
- une forme urbaine continue et basse de rue canyon de laquelle émergent quelques figures verticales, notamment la cité administrative.

Séquence proche de la coulée verte de la vallée du Peugue. Enjeu de pôle intermodal avec tram A et TCSP Gradignan – Cenon Pont rouge + dépôt bus Lescure. Les boulevards font ici 34 m de large.

>>> vers le boulevard hub

Séquence 5 : d'Ornano à Bègles

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

Cette séquence est marquée par une ambiance résidentielle forte et intime mais aussi par :

- le déficit de places et d'espaces publics dans les quartiers riverains ;
- 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 ».

Tissu résidentiel fort, axe très lisible avec de véritables ruptures infrastructurelles (trémie de Saint-Genès, les ponts au-dessus des voies ferrées) avec une quasi absence d'espaces verts. C'est aussi un des points hauts des boulevards. On peut y distinguer trois sous-séquences.

>>> vers le boulevard cité-jardin

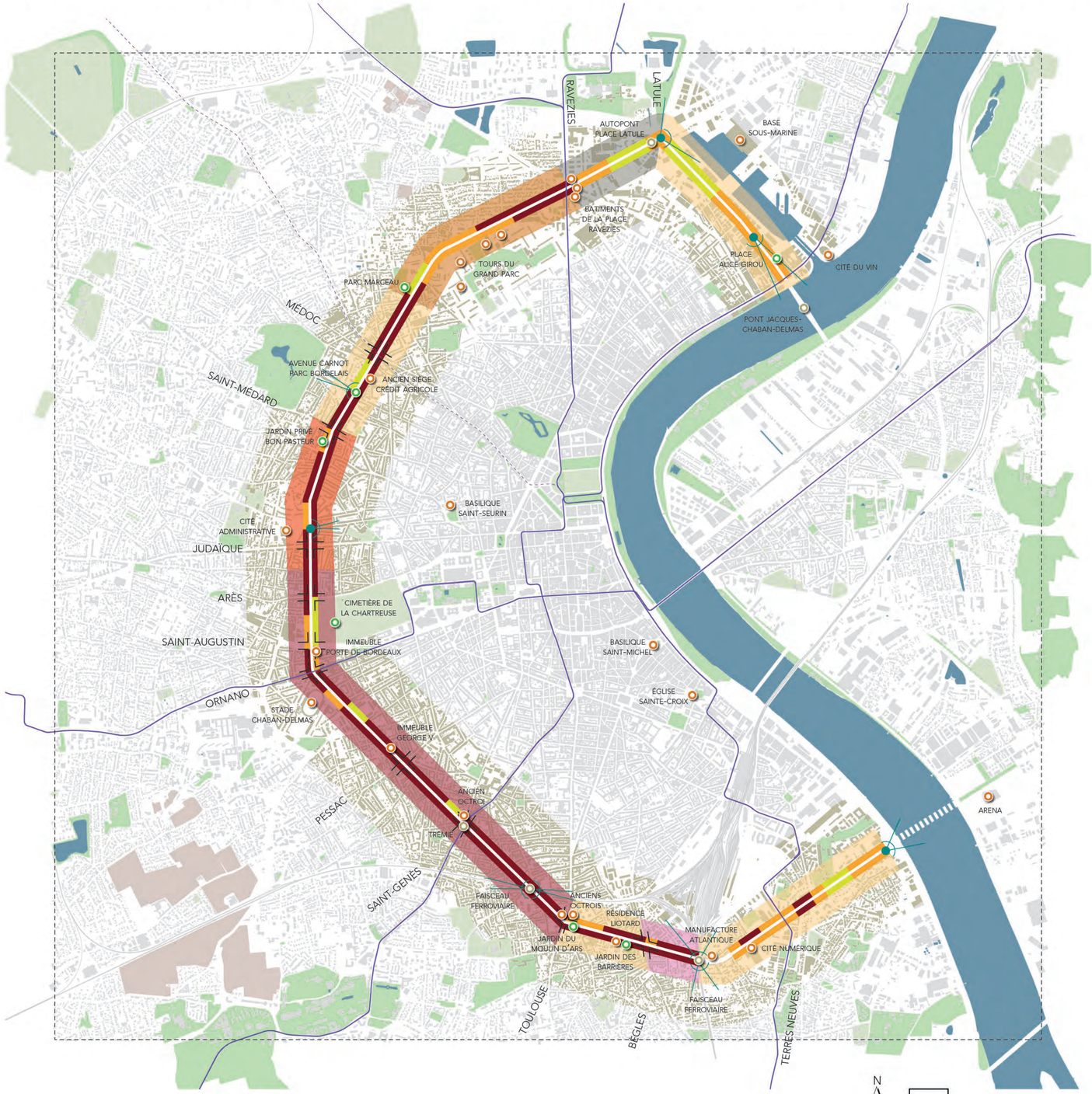
Séquence 6 : de Bègles à Simone Veil

>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.).

Territoire métropolitain en devenir. C'est un site de grands projets, qui sera surtout à vocation résidentielle avec quelques grands équipements comme le MIN, la Cité numérique et le futur pont Simone Veil qui reliera Bordeaux à la rive droite et à la salle de spectacle Arena. Tête de pont tertiaire. Aujourd'hui, cette séquence manque cruellement d'espaces verts.

>>> vers le boulevard agrafe (projet OIN)



AMBIANCES BÂTIES

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

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

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.

ENJEUX

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 / DGFIP 2011, traitement © a'urba

N

0 9 ha 300 m

BDTOPO © 2017_ © IGN
SIG_Bordeaux métropole 2017
traitement © a'urba, octobre 2018

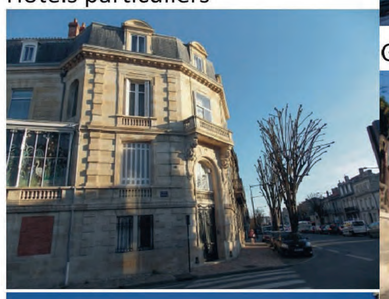
a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

BORDEAUX MÉTROPOLE

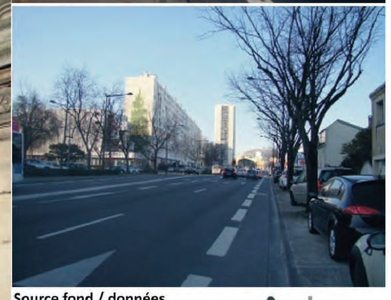
Cité ouvrière - boulevard J.J.Bosc

Echoppes simples

Hôtels particuliers



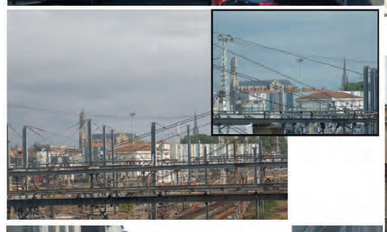
Grand Parc



Source fond / données
IGN BD Carto / IGN BD Topo
Données Bordeaux métropole ©
Données a'urba ©

Traitement a'urba © / juin 2015

Des repères bâtis

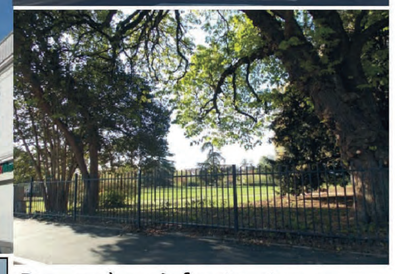


Source fond / données
IGN BD Carto / IGN BD Topo
Données Bordeaux métropole ©
Données a'urba ©

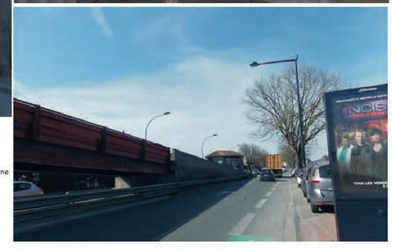
Traitement a'urba © / juin 2015

Cité administrative

Des repères végétaux



Des repères infrastructuraux



FOCUS :

MORPHOLOGIE DU BÂTI

Une morphologie urbaine atypique des boulevards dans le contexte bordelais.

Dans la zone de 500 m de part et d'autre des boulevards :
- 57% du bâti en rdc et R+1
- 40% du bâti entre R+2 et R+4
- seulement 3% du bâti de plus de R+4

Sur les boulevards :
- 29% du bâti en rdc et R+1
- 63% du bâti entre R+2 et R+4
- 8% du bâti de plus de R+4

Une continuité du bâti sur la majorité du linéaire des boulevards

Les vestiges d'un boulevard planté

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
- 15 Altimétries

HYDROGRAPHIE

- Hydrographie de surface
- Continuités avec les ruisseaux busés
- Ruisseaux historiques du XIXe 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.

N

0 9 ha 300 m

BDTOPO © 2017_© IGN
SIG_Bordeaux métropole 2017
traitement © a'urba, octobre 2018

ENJEUX

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.

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

BORDEAUX MÉTROPOLE

L'ÉCOSYSTÈME DES BOULEVARDS

Un paysage et un environnement à amplifier, en tissant des liens avec l'ensemble de la trame verte et bleue

PAYSAGE

- Conserver les arbres existants (en bon état) dans la mesure du possible.

Mesure-symbole :

engager un diagnostic phytosanitaire de la végétation présente sur les boulevards, en amont du concours d'aménagement (pièce à verser au dossier des admis à concourir)

- Diversifier le paysage végétal : sortir du « tout alignement » et exploiter la « fonctionnalité » de la nature.

Mesure-symbole :

inscrire la réalisation de « pièces de nature d'agrément et de loisirs », type squares, jardins, parcs linéaires, etc. dans le programme du concours

- Plus de nature et d'eau sur les boulevards :

> un sol moins imperméable via différents degrés de porosité/perméabilité des traitements de sol ;

> végétation stratifiée ;

> végétation en bosquet ;

> diversité des usages (cheminements, loisirs, repos, etc.) ;

Mesure-symbole :

implanter des lieux de pause associant systématiquement du mobilier urbain (banc, table de pique-nique, jeux pour enfants, stationnement vélo, etc.), une strate végétale basse (pelouse/prairie), moyenne (arbustes/massifs) et haute (arbre de grande tige) et un point d'eau (noue, brumisateur, fontaine, etc.)

- Former un écosystème, un paysage en « rhizome », en interaction avec le paysage existant des quartiers (support de continuités végétales et écologiques).

Mesure-symbole :

inscrire la végétalisation de certaines rues adjacentes aux boulevards, support de trame verte et bleue, dans le concours d'aménagement ou dans un programme de rénovation (co-dev) pour faire système

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.

Mesure-symbole :

installer des capsules pour mesurer la qualité de l'air en temps réel sur et aux abords des boulevards et mesurer l'évolution avant/après projet. Vers une maison de la consommation et de l'environnement

- Des boulevards moins bruyants : moins de circulation, vitesse moins élevée, matériel roulant plus silencieux, traitement de sol adapté, etc.

Mesure-symbole :

faire un choix de TCSP

- 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.).

Mesure-symbole :

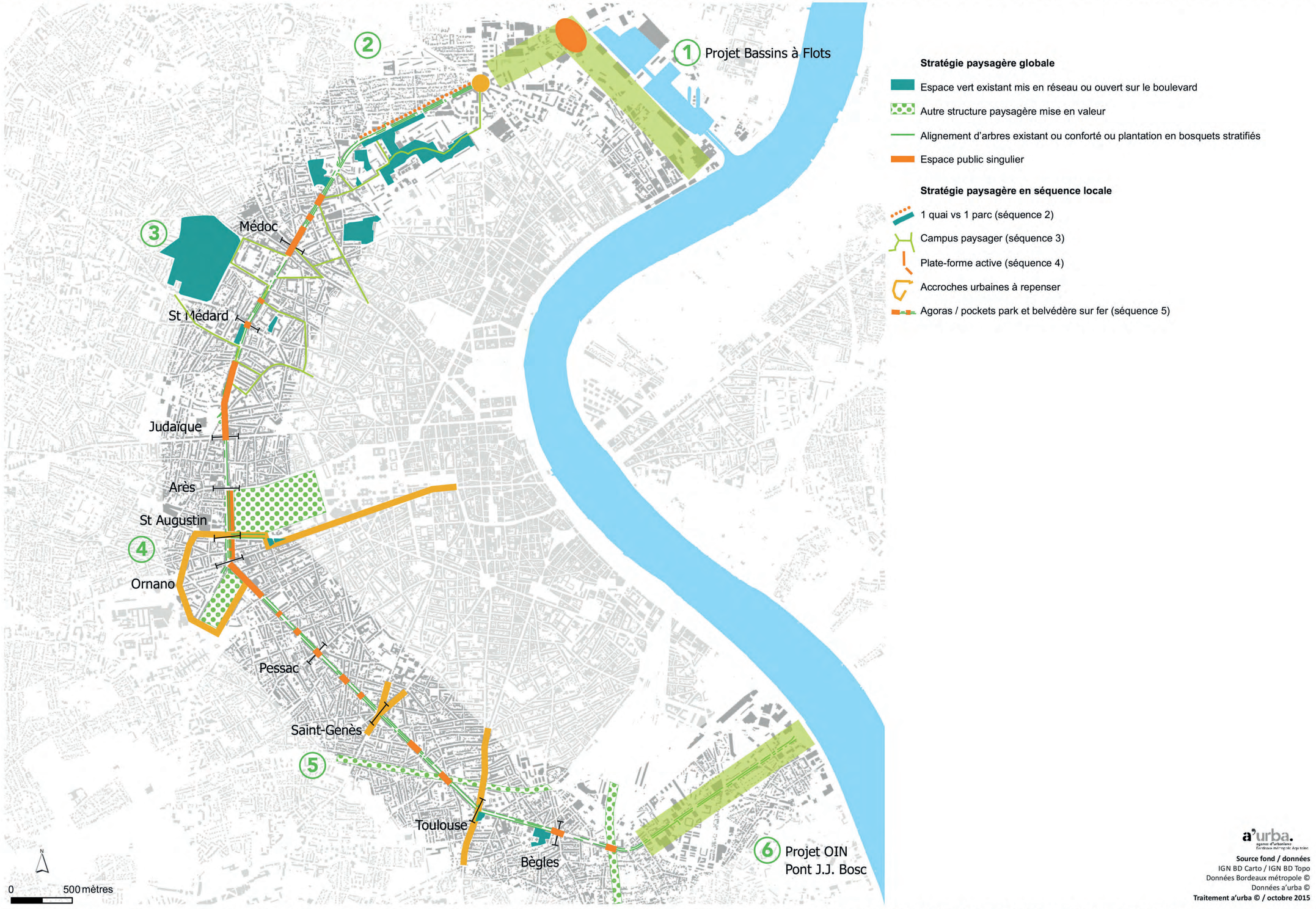
proscrire le recours à des surfaces sombres sur les boulevards

- Des boulevards moins imperméables : gestion intégrée des eaux de pluie.

Mesure-symbole :

inscrire dans le cahier des charges des objectifs de gestion raisonnée des eaux pluviales en lien avec la gestion des espaces plantés (= eaux de pluie drainées et infiltrées dans les espaces plantés, devenant structurants pour les usages et le confort de l'espace public) + favoriser le recours à des matériaux poreux

Un projet de paysage territorial à inventer



a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

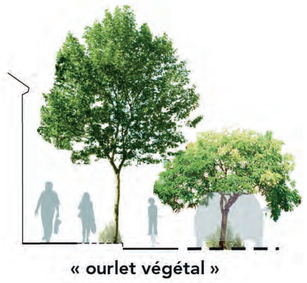
Source fond / données
IGN BD Carto / IGN BD Topo
Données Bordeaux métropole ©
Données a'urba ©
Traitement a'urba © / octobre 2015

Des stratégies paysagères à décliner : pour + de nature et d'eau et + de lieux de pause

« passage »

« seuil »

« bande filtrante »


« ourlet végétal »

« bande plantée »

« jardin de pluie »

« jardin de poche »

« quais jardinés »

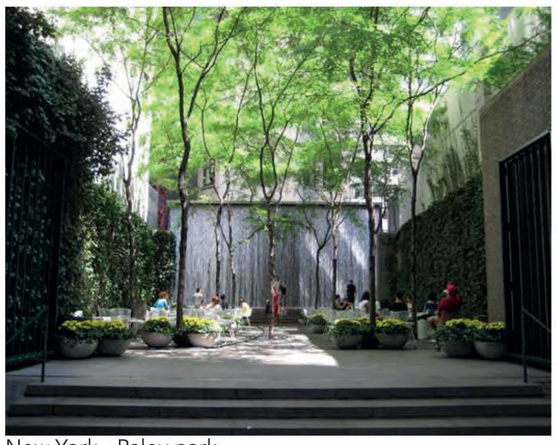
« prairies »

« terrasse arborée »

« square de boulevard »

0 1 2 3 m

Los Angeles - West Hollywood - Formosa park



New York - Paley park

Sao Paulo - Pracinha Osca Freire

TRUCS & ASTUCES

Le « jardin de poche », un concept astucieux

Un « jardin de poche » (ou « pocket park » en anglais) est un espace ouvert urbain de très petite dimension (par exemple, Le Grand Londres leur donne une taille maximale de 4 000 m²). Une des caractéristiques majeures est que ce type de parc est très fréquemment créé sur des délaissés ou des espaces sous-optimisés. Ils peuvent répondre à une multitude de fonctions : espace de végétation, aire de jeux pour enfants, lieu de pause et repos, point de rencontre, espace événementiel, etc.

Des espaces verts privés et publics représentant 52% du territoire des boulevards

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 2025-2044 changera d'échelle pour introduire plus de vivant dans ses espaces publics.

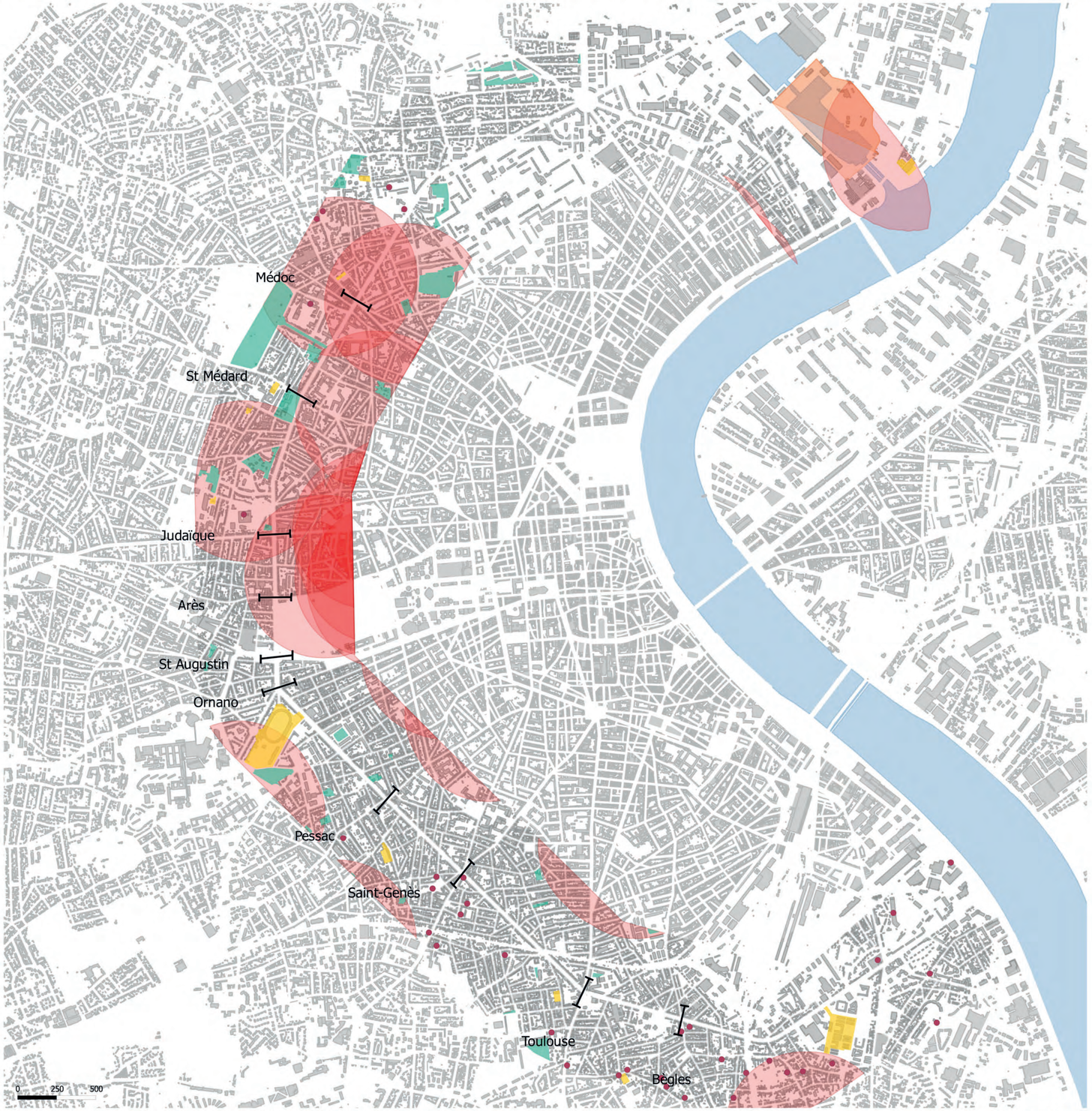
Changement d'esthétique
Favoriser la végétation existante et de nouveaux modes de plantation et de gestion rejoue les valeurs du beau et du laid, en laissant une nouvelle place aux plantes adventices, pas toujours bien perçues et en introduisant le bosquet en complément des plantations d'alignement.

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.

Une séquence ouest fortement marquée par les périmètres des monuments historiques



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

Sources fond / données
IGN BD Carto / IGN BD Topo
Données Bordeaux Métropole ©
Données a'urba ©
traitement a'urba © / mai 2015

FOCUS : DES ENJEUX PATRIMONIAUX

- 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 1er 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), exemple, 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), exemple :

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

*des protections des continuités paysagères (trame verte et bleue) (L123-1-5-7 du PLU), exemple :

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

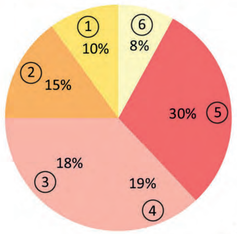
*des éléments bâtis protégés (châteaux, édifices particuliers, etc.), exemple :

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

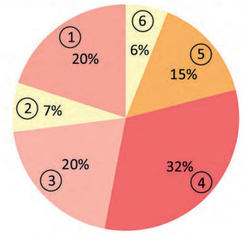
Mesure-symbole :
inscrire dans le règlement du concours l'obligation de mettre en place une action à la fois globale et locale de valorisation du patrimoine naturel et architectural (circuits patrimoniaux et signalétique / mise en valeur paysagère du patrimoine / plan lumière, etc.)

Des séquences urbaines renforcées par l'occupation socio-spatiale des boulevards

Répartition de la population/séquence



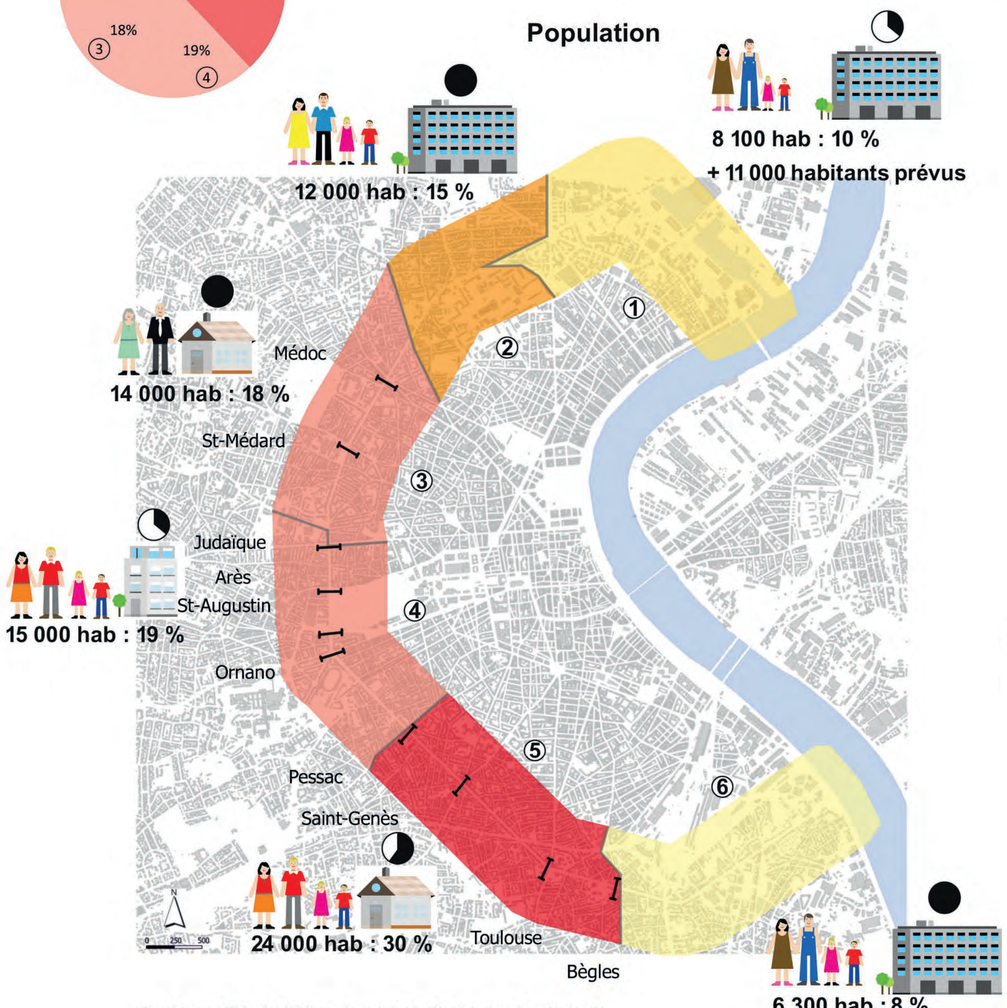
Répartition des emplois/séquence

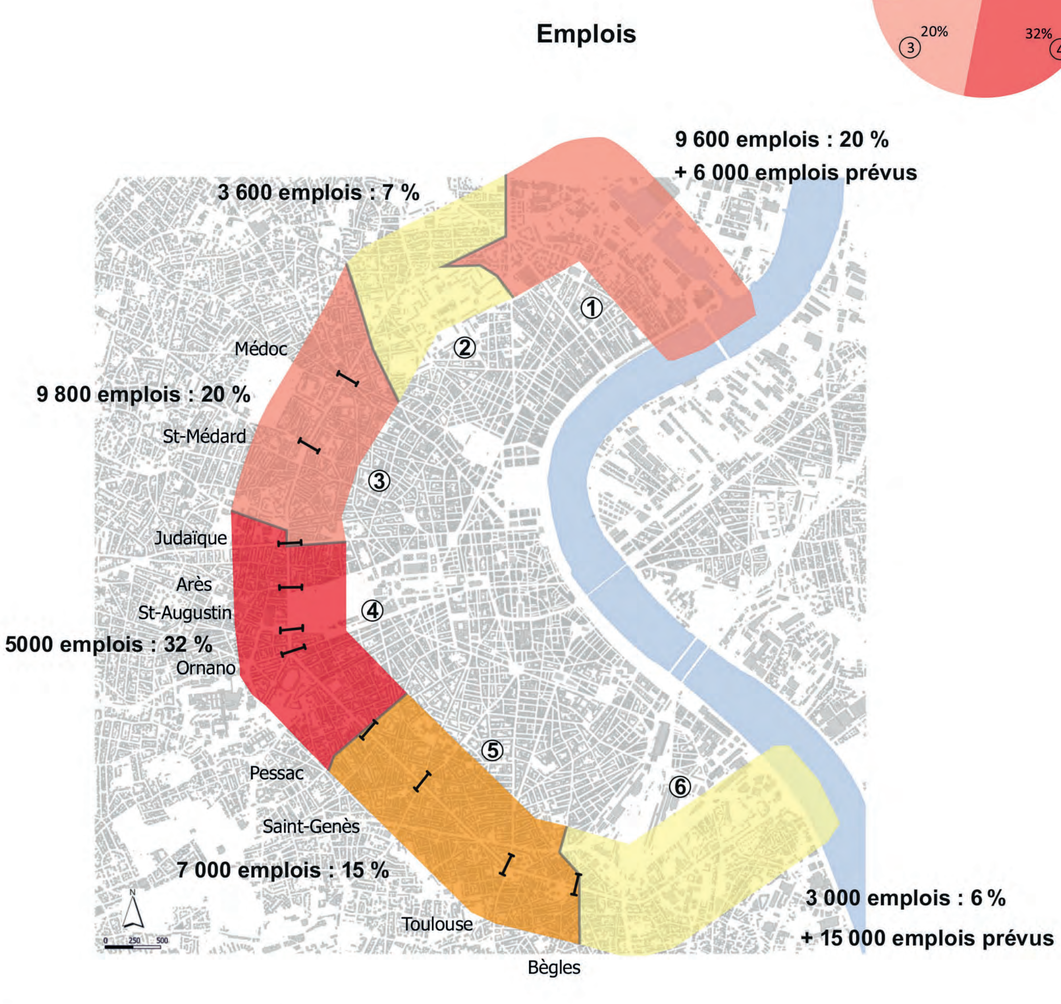


Sur les boulevards :
- 79 400 habitants (11% de la population métropolitaine)
- 48 000 emplois (13% des emplois métropolitains)

Population

Emplois





Secteurs d'étude 500 m de part et d'autre des boulevards

Composition de la famille

- Couple avec jeunes enfants
- Couple avec enfants
- Couple de personnes de plus de 45 ans

Type d'occupation de logements

- Locataire parc HLM
- Locataire parc privé
- propriétaire

Type d'activité des occupants

- Ouvriers
- Employés
- Professions intermédiaires
- Cadres

Ancienneté dans le logement

- Plus de 10 ans
- Plus de 5 ans
- Moins de 5 ans

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

Sources : INSEE
DGFIP
a'urba
Données 2011
Traitement : a'urba, octobre 2015

UN BOULEVARD « HABITÉ ET TRAVAILLÉ »

Au-delà de leur rôle majeur en tant que voies structurantes pour l'organisation des déplacements métropolitains, les boulevards sont aujourd'hui des lieux de vie. On compte 79 100 habitants en 2011 dans un faisceau de 500 m de part et d'autre de l'axe (soit 11 % de la population métropolitaine et l'équivalent de 33 % de la population bordelaise), avec une concentration plus importante dans les séquences sud (57 % des habitants). Pour mémoire, dans un même faisceau autour de la rocade se trouvent environ 40 000 habitants. Ces résidents se répartissent dans 39 826 logements soit une taille moyenne de 1,8 habitants/logement, comparable à la moyenne de Bordeaux (contre 2 dans Bordeaux Métropole).

Les boulevards sont aussi un lieu d'emploi : 48 000 aujourd'hui (soit 13 % des emplois métropolitains et l'équivalent d'un tiers des emplois de Bordeaux), également plus concentrés au sud des boulevards (53 % des emplois). D'après les prévisions, avec les projets de l'OIN Euratlantique et des Bassins à flots, le nombre d'emplois du territoire des boulevards va augmenter de 21 000 d'ici à 2030 et celui des habitants de 22 000, soit près de 100 000 habitants sur les boulevards dans 15 ans (cartes ci-contre). L'axe des boulevards est par ailleurs un marché immobilier économique dynamique : 70 000 m² de transactions de location ou de vente de bureaux ont été enregistrés entre 2010 et 2014 soit 15 % des transactions du marché sur l'ensemble de Bordeaux Métropole et 37 % des transactions de la ville de Bordeaux.

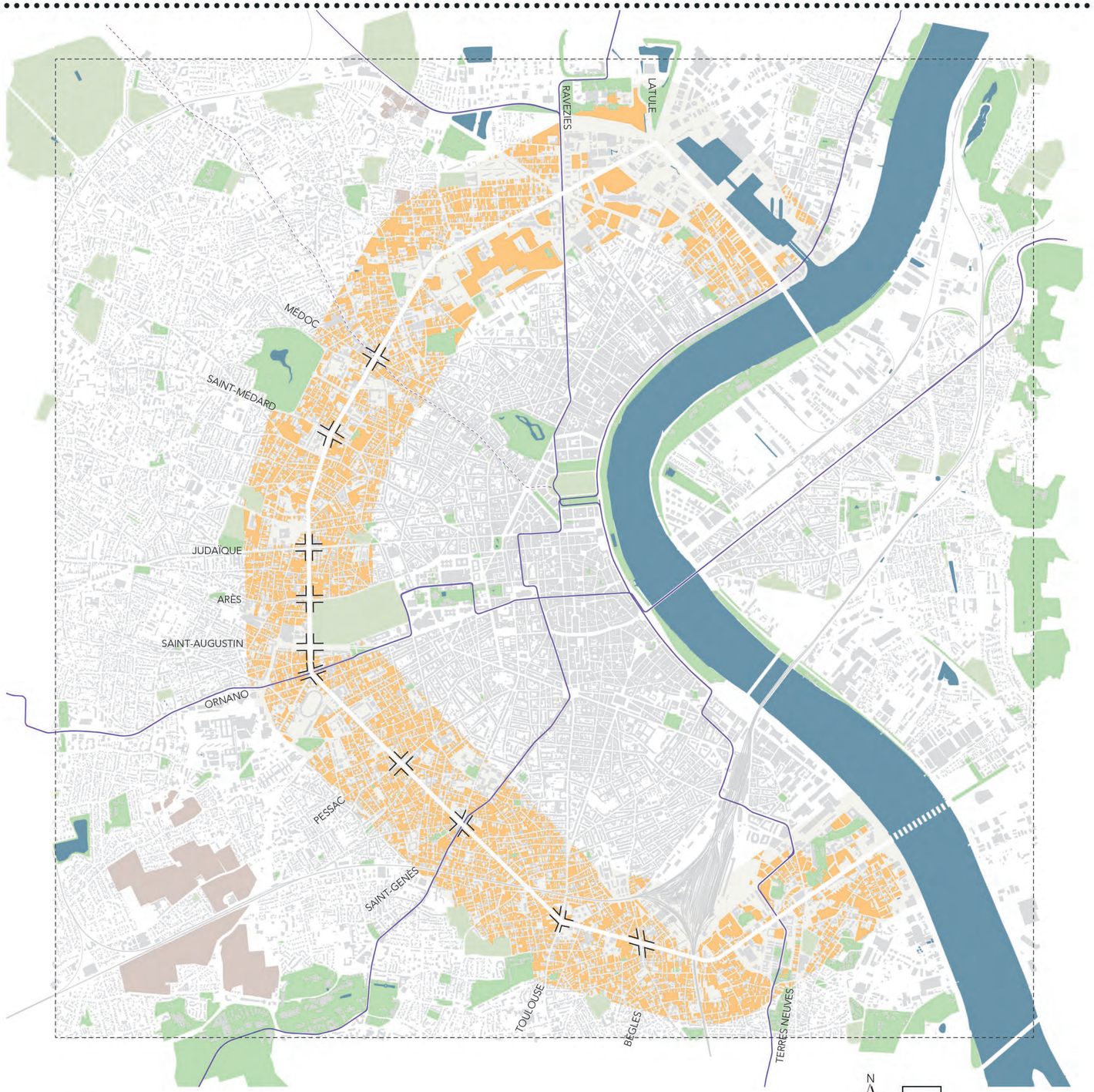
Les boulevards se caractérisent donc par une grande mixité fonctionnelle, plus affirmée dans les secteurs au nord. Sur l'ensemble des boulevards, 47 % des unités foncières sont à dominante logement, 13 % à dominante activités (proportion beaucoup plus importante que sur l'ensemble de la métropole où le taux est de 3,2 %) et 25 % à dominante mixte. La localisation des équipements, commerces et services confirme l'animation de l'axe : on compte de nombreux magasins de bouche, équipements de loisirs et sportifs, et de banques dans le périmètre d'étude (voir ci-après cartes pages 52-53). Les barrières de Bègles, Saint-Médard et la place Ravezies concentrent essentiellement des services, tandis que les barrières de Saint-Genès, Pessac, Judaïque et Médoc polarisent de nombreux commerces ; enfin, les barrières d'Ornano et de Saint-Augustin sont plus spécialisées dans les restaurants et commerces de bouche[1].

L'analyse de l'évolution des propriétaires sur les boulevards montre une spécialisation économique progressive des boulevards (17 % en 2015, soit +40 % par rapport à 2001), même si les propriétaires particuliers sont toujours largement majoritaires (60 % en 2015, -13 % par rapport à 2001), avec une hausse naturelle des copropriétés (transformation de grosses maisons en petits immeubles collectifs : +40 % depuis 2001, soit 8 % en 2015).

Les boulevards concentrent également des équipements dont l'aire d'attractivité est métropolitaine : au total, les boulevards comportent 2 pôles culturels (Bègles et Saint-Médard/Médoc), 2 pôles d'enseignement supérieur (Médoc/Judaïque et autour de Carreire), une ceinture d'hôpitaux et de cliniques (dont le CHU Pellegrin), le stade Chaban-Delmas, la cité administrative et quelques équipements de sécurité entre Ornano et Saint-Genès.
Les besoins de mobilité sur cette voie dépassent donc largement la vie locale des communes riveraines. Garantir un bon accès à tous ces équipements est essentiel pour le fonctionnement de l'agglomération. La mise en place de lignes de transport en commun structurantes garantissant des temps de parcours fiables pour accéder à ces équipements semble indispensable. En même temps, l'accès en automobile ne pourra pas être banni, car il n'existe pas d'autres axes de voirie susceptibles d'assurer les itinéraires transversaux compte tenu de la largeur relativement faible des voies alternatives proches et de la volonté de préserver des quartiers apaisés de part et d'autre des boulevards.

1 | Source : étude IATU 2015.

Près de 80 000 habitants dans le territoire des 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.

N

0 9 ha 300 m

BDTOPO ® 2017_ © IGN
DGFIP 2016. EPA Bordeaux Euratlantique
SIG_Bordeaux métropole 2017
Traitement © a'urba octobre 2018

ENJEUX

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.

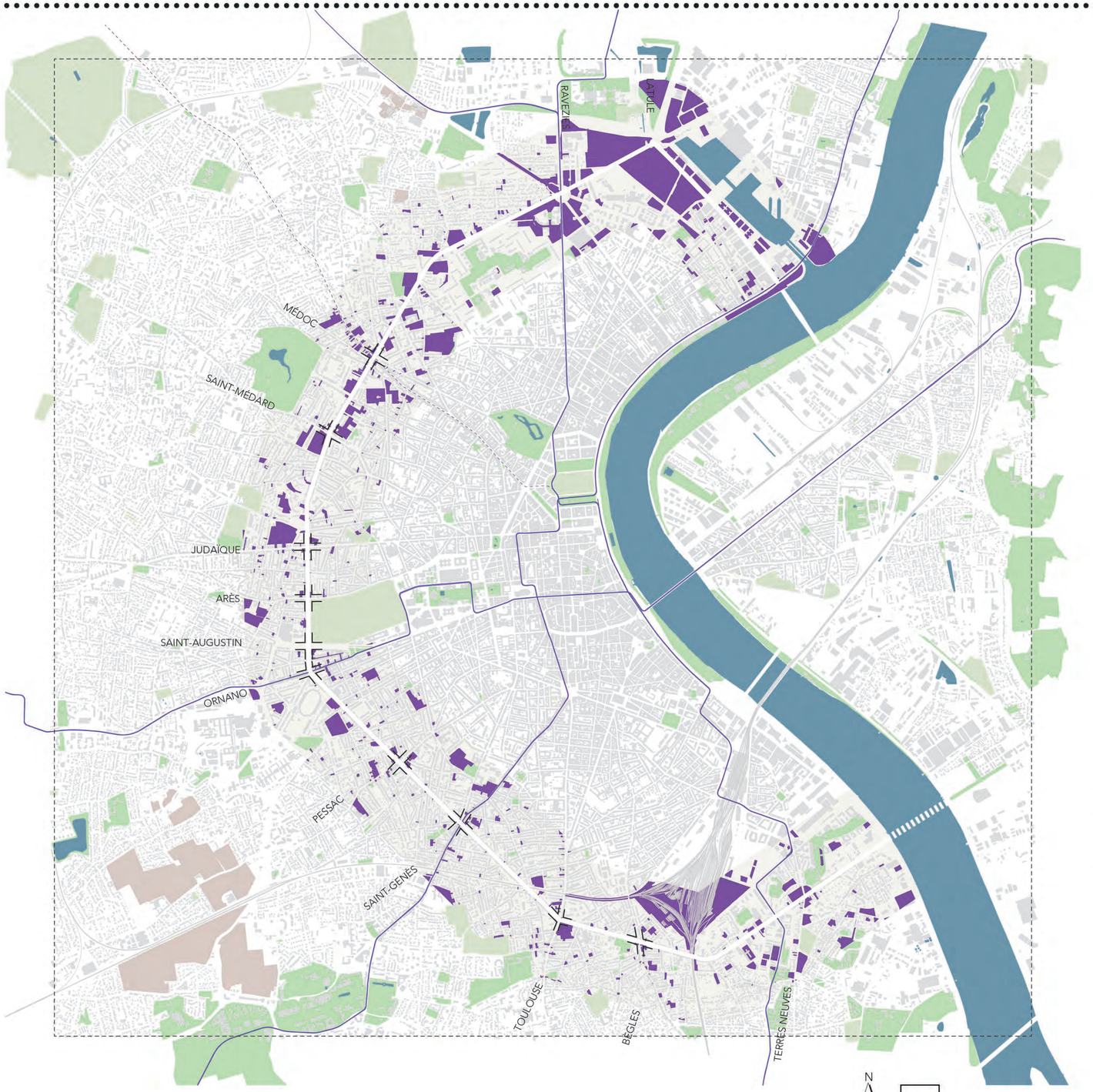
Les boulevards montrent une grande mixité fonctionnelle, plus affirmée dans les secteurs du nord. Sur l'ensemble des boulevards, 47 % des unités foncières sont à dominante logement, 13 % à dominante activités (proportion beaucoup plus importante que sur l'ensemble de la métropole où le taux est de 3,2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

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

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

BORDEAUX MÉTROPOLE

48 000 travailleurs dans le territoire des boulevards !



UNITÉS FONCIÈRES MONOFONCTIONNELLES
- Activités

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

- 11 % des unités foncières sur les boulevards sont dédiées aux activités.
- 13 % des emplois métropolitains présents sur les boulevards, soit 48 000 emplois.
- 70 000 m² de transactions de location ou de vente de bureaux entre 2010 et 2014.

N

0 9 ha 300 m

BDTOPO © 2017_ © IGN
DGFIP 2016. EPA Bordeaux Euratlantique
SIG_Bordeaux métropole 2017
traitement © a'urba, octobre 2018

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

BORDEAUX MÉTROPOLE

ENJEUX

LES BOULEVARDS, VÉRITABLE « LIEU DE TRAVAIL » D'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE

Les boulevards sont aussi un lieu d'emploi : 48 000 aujourd'hui (soit 13 % des emplois métropolitains et l'équivalent d'un tiers des emplois de Bordeaux), également plus concentrés au sud des boulevards (53 % des emplois). D'après les prévisions, avec les projets de l'OIN Euratlantique et des Bassins à flot, le nombre d'emplois du territoire des boulevards va augmenter de 21 000 d'ici à 2030 et celui des habitants de 22 000, soit près de 100 000 habitants sur les boulevards dans 15 ans.

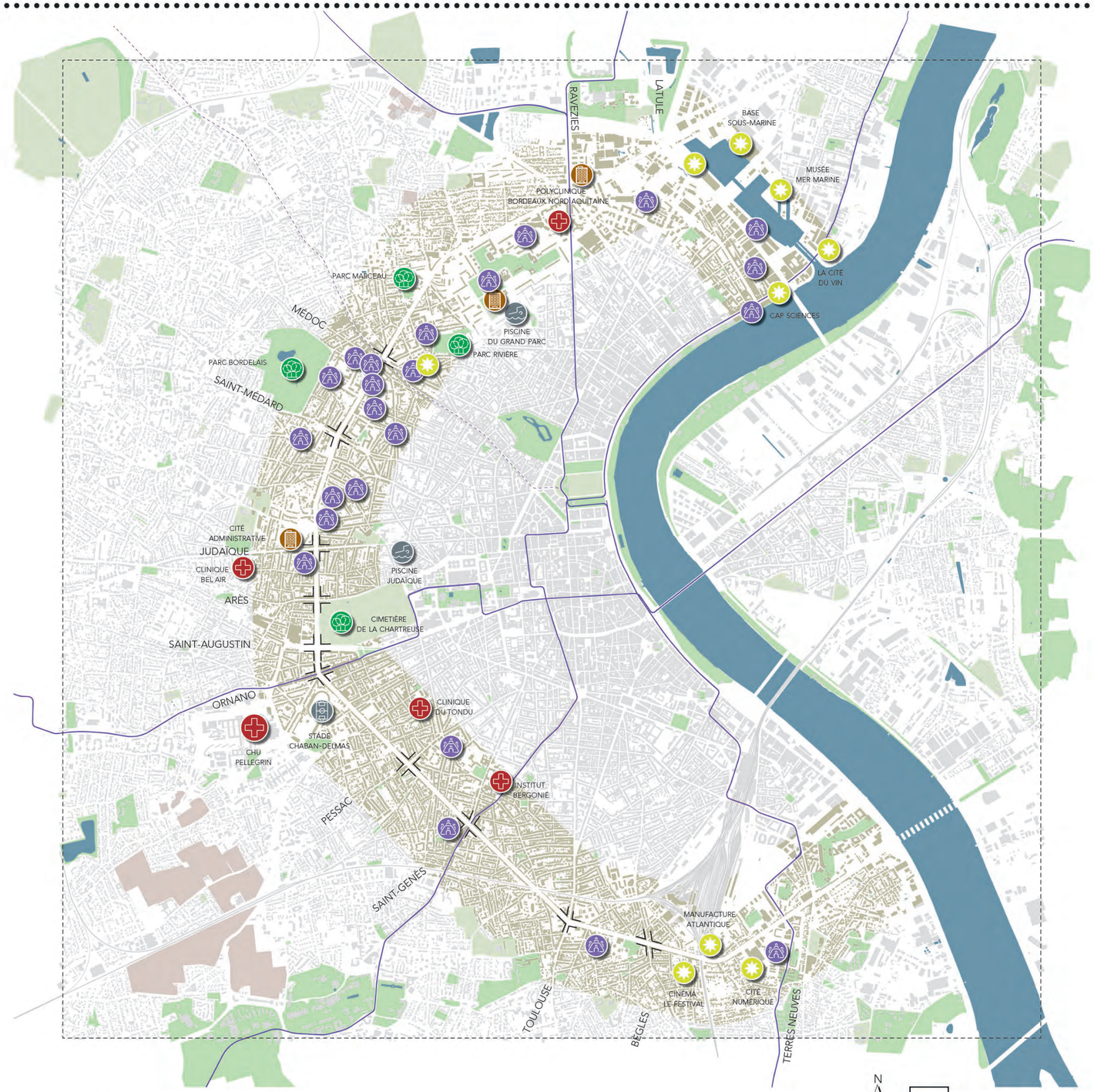
L'axe des boulevards est par ailleurs un marché immobilier économique dynamique : 70 000 m² de transactions de location ou de vente de bureaux ont été enregistrés entre 2010 et 2014 soit 15 % des transactions du marché sur l'ensemble de Bordeaux Métropole et 37 % des transactions de la ville de Bordeaux.

L'analyse de l'évolution des propriétaires sur les boulevards montre une spécialisation économique progressive des boulevards (17 % en 2015, soit + 40 % par rapport à 2001), même si les propriétaires particuliers sont toujours largement majoritaires (60 % en 2015, - 13 % par rapport à 2001), avec une hausse naturelle des copropriétés (transformation de grosses maisons en petits immeubles collectifs : + 40 % depuis 2001, soit 8 % en 2015).

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

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

Des boulevards bien équipés



ÉQUIPEMENTS ATTRACTEURS

- Enseignement secondaire et supérieur
- Santé
- Culture
- Sportif
- Parc
- Administration

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

- Une vingtaine de parcs, squares et jardins.
- Une ceinture d'hôpitaux et de cliniques autour des boulevards.
- Une concentration d'établissements d'enseignement secondaire et supérieur (plus de 20 établissements).
- Des polarités culturelles au nord et au sud des boulevards.

N

0 9 ha 300 m

BDTOPO © 2017_ © IGN
SIG_Bordeaux métropole 2017
traitement © a'urba, octobre 2018

ENJEUX

DES ATTRACTEURS RAYONNANTS

Les boulevards concentrent des équipements dont l'aire d'attractivité est métropolitaine : le CHU Pellegrin, tête de proue d'une ceinture d'hôpitaux et de cliniques, le stade Chaban-Delmas, la Cité administrative, le pôle culturel de Bègles (cinéma Le Festival, Cité numérique etc.), une vingtaine d'établissements d'enseignement secondaire ou supérieur (notamment entre les barrières de Médoc et Judaïque et autour du CHU-Carreire) et quelques équipements de sécurité entre Ornano et Saint-Genès, sans oublier la Base sous-marine, le futur Musée de la mer et de la marine au nord des bassins et la Cité du Vin au pied du pont Jacques-Chaban-Delmas.

La rue Lucien-Faure accueille aujourd'hui quelques établissements d'enseignement supérieur attirant de nombreux étudiants. D'autres projets en cours viendront encore compléter cette offre d'équipements et de services.

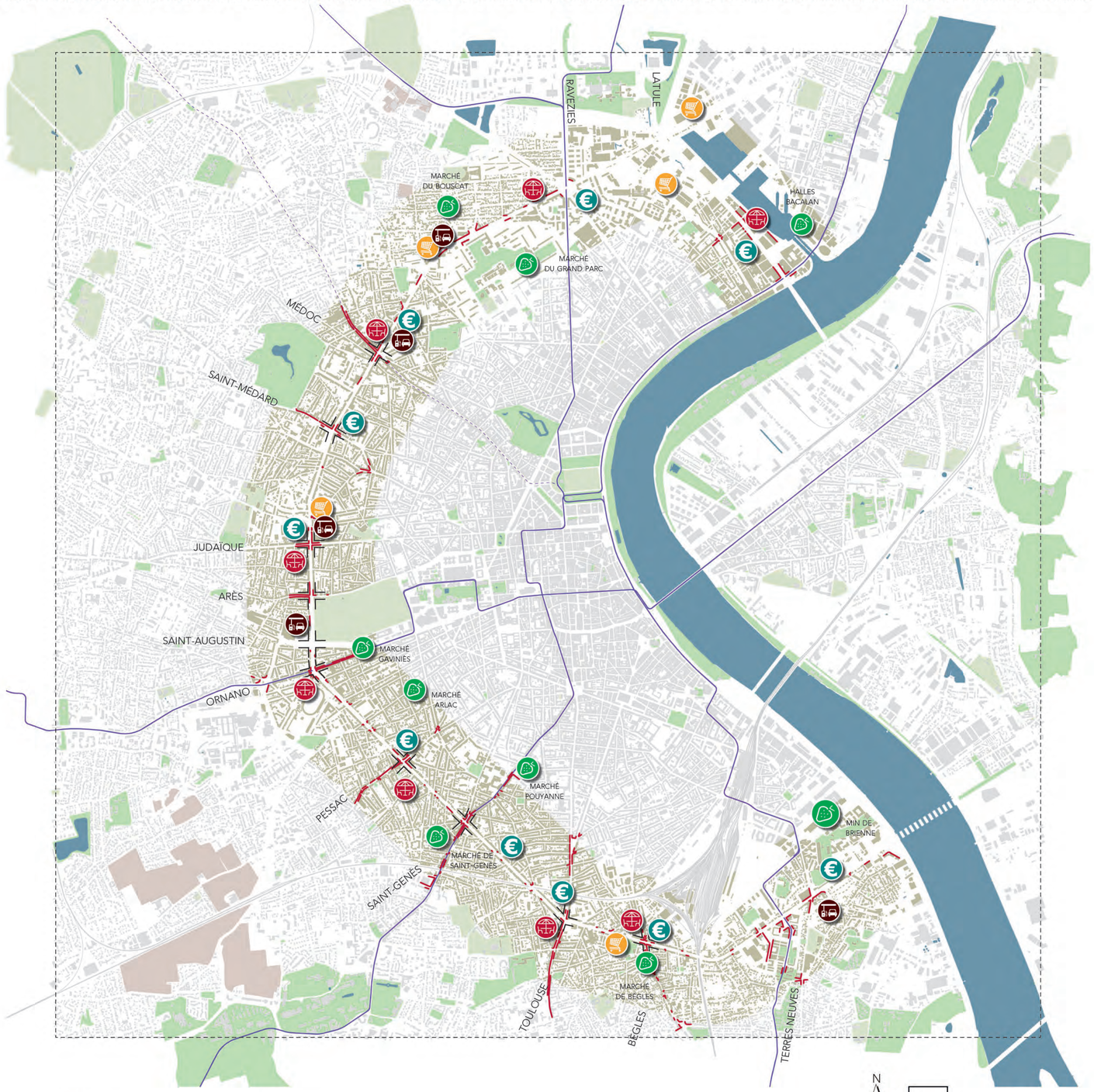
Le territoire des boulevards est donc un espace profondément métropolitain, **attirant de nombreux usagers, venant parfois de loin, pour y travailler (48 000 actifs) mais aussi pour s'y divertir, s'y cultiver, s'y soigner et y suivre des études.**

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

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

BORDEAUX MÉTROPOLE

Des boulevards aussi pour la vie de tous les jours



BDTOPO ® 2017_ © IGN
SIG_Bordeaux métropole 2017
traitement © a'urba, octobre 2018

COMMERCES 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.

ENJEUX

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.

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

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

BORDEAUX MÉTROPOLE

réalité des usages

CE QUE NOUS RACONTENT LES USAGERS ...

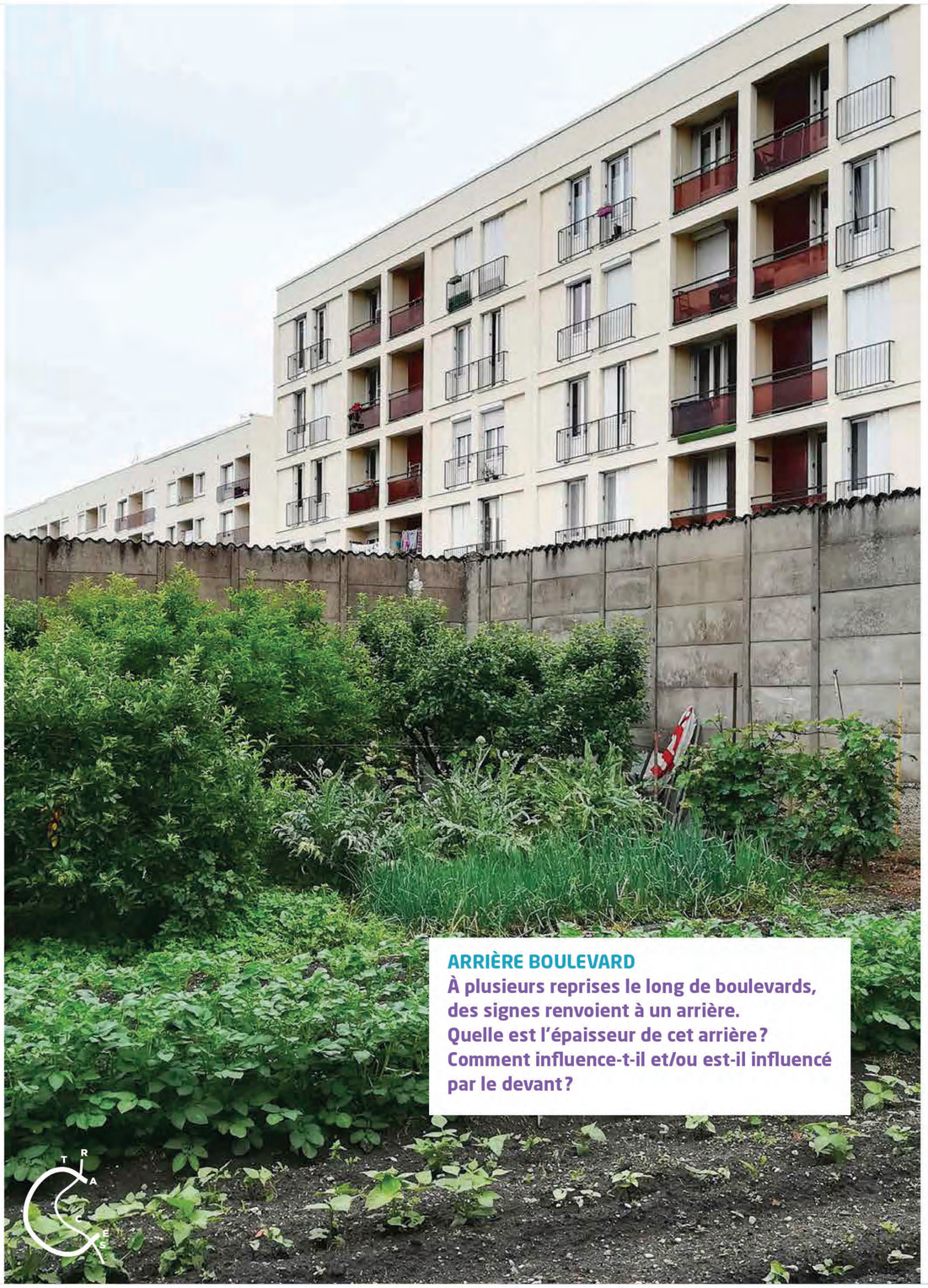
Extraits de l'exposition BM 2050 [nov-déc 2018]
« Mieux connaître les boulevards pour mieux les réaménager demain »

PETITS ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS
Sans l'annoncer explicitement, les petits équipements métropolitains sont d'ores et déjà dans la dimension vécue et perçue de l'expérience des gens qui fréquentent ces lieux à l'articulation entre différentes échelles, soient-elles métropolitaines, régionales et/ou nationales.

TENDANCES TEMPORELLES
Les pratiques et les usages quotidiens s'inscrivent le long des boulevards à différents moments de la journée ou de la semaine et suivant les conditions météorologiques. D'un secteur à l'autre, des tendances temporelles dominantes peuvent se dessiner jusqu'à charger de sens certains moments spécifiques de leur « fonctionnement ».

DÉTOURNEMENTS

Détourner des objets ou des lieux relève de petites tactiques quotidiennes nécessaires pour vivre et/ou survivre en ville, et à la fois saisir des opportunités et faire face aux obstacles et aux contraintes imposées par le contexte.



ARRIÈRE BOULEVARD

À plusieurs reprises le long de boulevards, des signes renvoient à un arrière. Quelle est l'épaisseur de cet arrière ? Comment influence-t-il et/ou est-il influencé par le devant ?

PERSISTANCES

Nombreux sont les projets en cours, ou à l'horizon le long des boulevards, surtout à ses extrêmes septentrional et méridional. Face à cette dynamique urbaine, des traces presque invisibles des pratiques d'autrefois persistent, malgré les pressions, dans l'attente que les boulevards se transforment.

ÉVITEMENTS

Les boulevards émergent souvent tant dans les discours que dans les pratiques comme un lieu à éviter, à contourner, d'où s'éloigner le plus vite possible, et cela que l'on soit à pied, à vélo et aussi en voiture.

PETITE ROCADE ?
La présence dominante de l'automobile sur les boulevards s'accompagne de la présence d'un ensemble de situations et de signes qui renvoient à l'esthétique des équipements routiers (les panneaux publicitaires, les stations-service, l'autopont, etc.) renforçant la perception des boulevards en tant que paysage autoroutier.

BOULEVARD-RELAIS
Nombreuses sont les situations qui relèvent d'une utilisation des boulevards comme espace fonctionnel, caractérisé par des petits équipements et/ou des automates de distribution sous forme de take-away, pick-up, self-service : des lieux où l'on vient pour chercher quelque chose et repartir.

Laboratoire architecture anthropologie, LAA-LAVUE, UMR 7218 CNRS, ENSA PARIS La Villette, sous la coordination d'Alessia de Biase ; Commande de la direction de l'urbanisme du patrimoine et des paysages, Anne-Laure Moniot & Sylvain Schoonbaert, architecture et patrimoine urbain en projet, Bordeaux Métropole.

Photographies laboratoire architecture anthropologie, LAA-LAVUE, UMR 7218 CNRS, ENSA PARIS La Villette © 2018.