

LES BOULEVARDS 2025-2044

LE NOUVEL ESPACE PUBLIC MÉTROPOLITAIN



Avertissement |

L'a-urba a pour principale mission d'« éclairer la décision publique ». Le présent travail répond à cette ambition, en suggérant que les boulevards bordelais soient un territoire de projet métropolitain majeur et que des aménagements innovants y soient développés, tant en termes d'espace public que de mobilité.

Cette étude ne constitue donc pas une réponse à un cahier des charges précis. Elle formalise des propositions, à la fois globales et précises, à débattre politiquement et à approfondir techniquement. Elle vise à ouvrir l'éventail des problèmes et des solutions, pour permettre aux décideurs publics d'accroître leur capacité d'action.



Introduction

Les boulevards occupent une position névralgique dans l'organisation des déplacements de l'agglomération bordelaise. Environ 30 000 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. Et il existe peu d'itinéraires alternatifs probants permettant d'assurer cette fonction majeure. De plus, les boulevards ne sont pas seulement un axe de circulation important. Ils sont ponctués de 10 barrières, dont 4 qui font office de frontière intercommunale (Bordeaux/Bègles-Talence-le Bouscat), situées au carrefour des principales voies pénétrantes, qui polarisent des commerces et des services. Ils sont enfin un véritable lieu de vie, avec environ 80 000 habitants sur 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) ; et 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 donc une approche pluridisciplinaire pour donner à ce lieu de vie important de l'agglomération toutes les qualités urbaines qu'il mérite, tout en développant ses fonctions de mobilité. Car, au-delà d'assurer une efficacité des flux tous modes, les boulevards doivent être attractifs jusque dans les quartiers qu'ils organisent, et leurs différentes séquences (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) doivent être valorisées.

Le périmètre de l'étude retenu est celui des boulevards de la rive gauche de la Garonne, du boulevard Jean-Jacques-Bosc au sud à la rue Lucien Faure au nord, soit 12,5 kilomètres. En effet, d'une part les boulevards de la rive droite, outre leur morphologie urbaine très différente, ont déjà été étudiés et sont impactés par de nombreux projets déjà en route. D'autre part, la rue Lucien Faure est la colonne vertébrale du projet des Bassins à flot sud, qui l'intègre dans la dynamique globale des boulevards avec le TCSP de pont à pont qui l'emprunte.

Ce travail s'inscrit plus largement dans les réflexions menées par l'agence depuis plusieurs années pour une meilleure articulation entre politiques de mobilités et conception des espaces publics, comme *Rocade 2050*, *objet métropolitain*, ou les *Grandes Allées Métropolitaines* (Charte des mobilités).

Pourquoi les boulevards ?

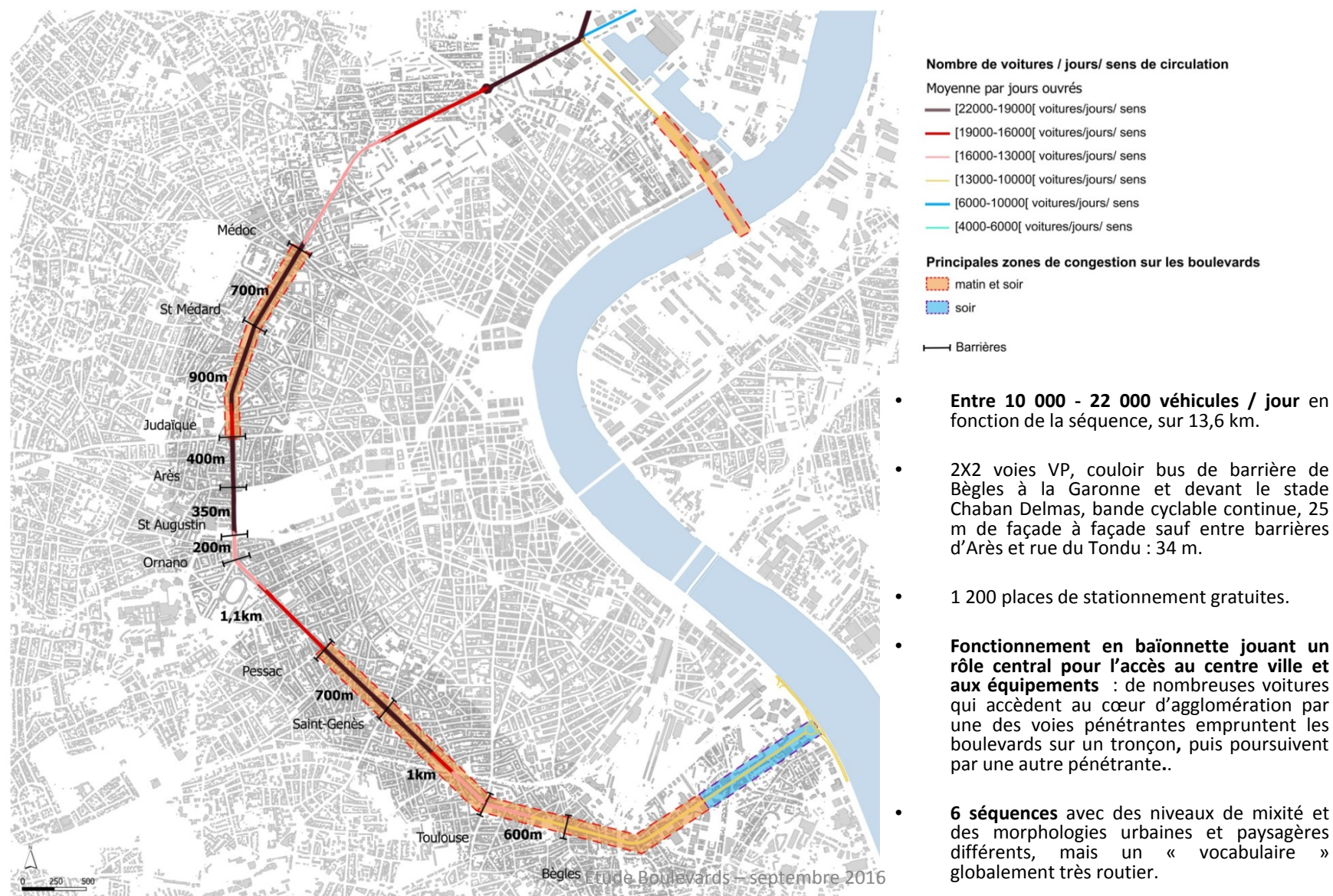
- **Développer le réseau de transport collectif en site propre.** Des liaisons transversales sont nécessaires pour compléter un réseau où les lignes plus performantes sont essentiellement radiales.
- **Poursuivre la reconquête des espaces publics.** Comme dans le centre ancien de Bordeaux, sur les quais et le long des lignes de tramway.
- **Créer un nouvel espace de centralité pour l'agglomération.** Faire des boulevards une centralité au sens où le citoyen pourrait venir profiter des aménités de la ville. Cette ambition signifie étendre le centre de Bordeaux vers l'ouest, après les opérations au nord (bassins à flot), au sud (Euratlantique) et à l'est (rive droite).



Les boulevards bordelais après la suppression de l'octroi (1928) : un lieu de promenade, de culture et de loisirs

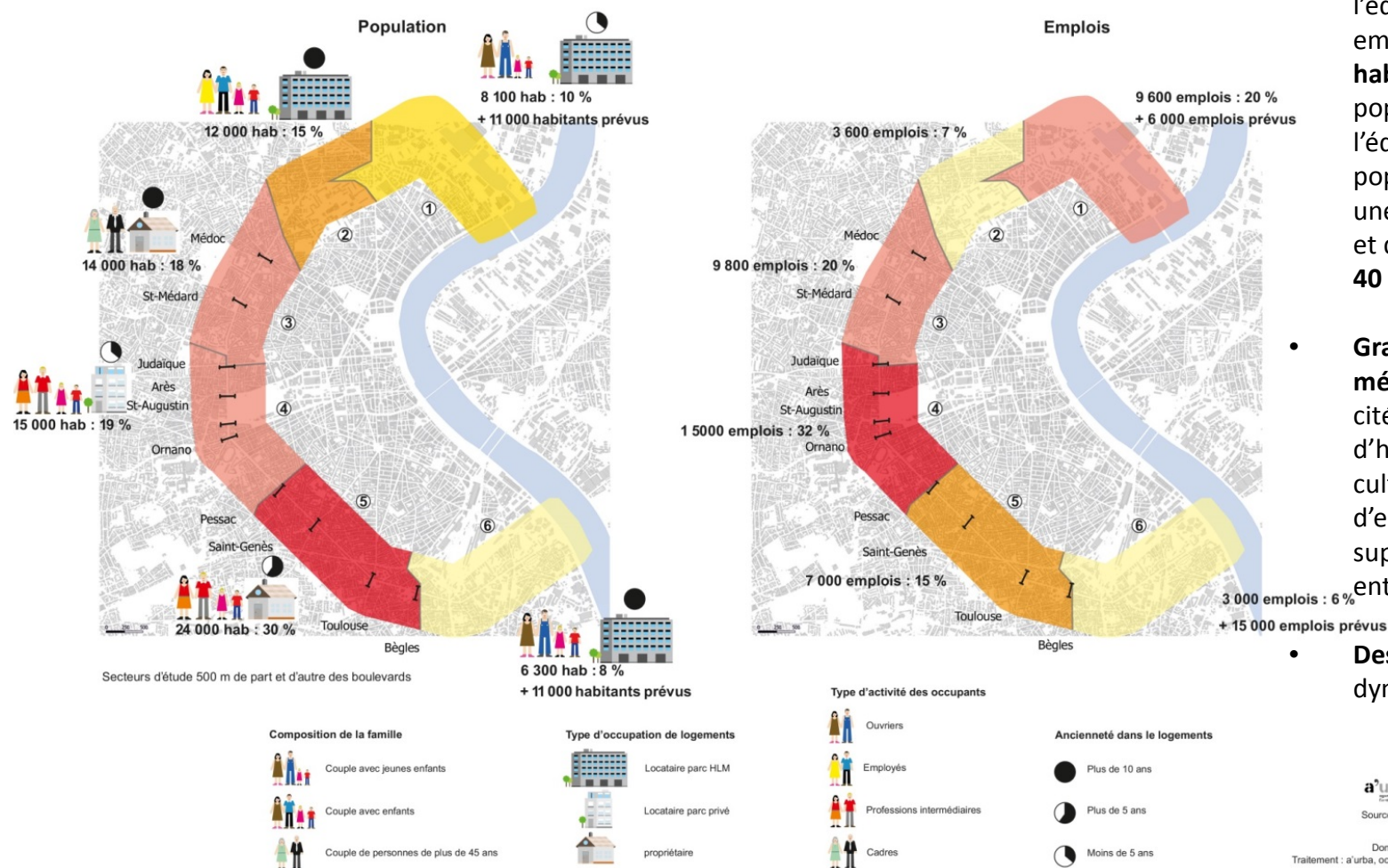
Diagnostic : un axe de circulation métropolitain majeur

20 % des véhicules bordelais y circulent tous les jours



Diagnostic : un territoire métropolitain majeur

Un tiers de Bordeaux autour des boulevards



- **50 000 emplois** (soit 13 % des emplois métropolitains et l'équivalent de 29 % des emplois bordelais) **et 80 000 habitants** (soit 11 % de la population métropolitaine et l'équivalent de 33 % de la population bordelaise) dans une bande de 500 m de part et d'autre des boulevards. **40 000 logements.**

- **Grands équipements métropolitains** : CHU, stade, cité administrative, ceinture d'hôpitaux/cliniques, 1 pôle culturel (Bègles) et 1 pôle d'enseignement secondaire et supérieur (20 établissements entre St Médard-Médoc).

- **Des barrières commerciales dynamiques**

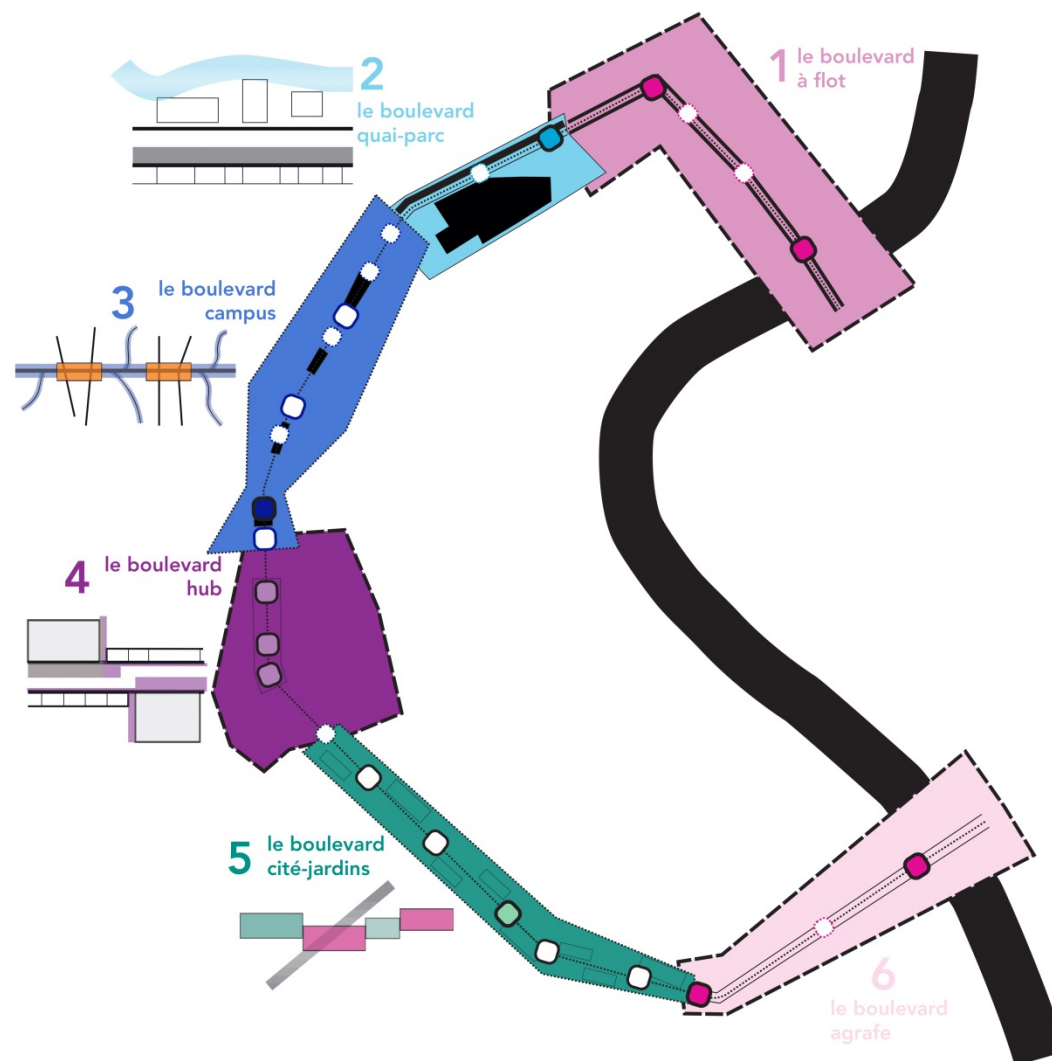
Les quatre orientations stratégiques du projet :

1 - Renforcer les identités des séquences et atténuer la linéarité circulatoire

Valoriser l'identité de chaque séquence :
étant donné que chaque séquence des boulevards a un fonctionnement et une « personnalité » différents, les aménagements d'espaces publics proposés doivent aussi être différents.

Tout en transformant partout « l'axe routier » en « boulevards multimodaux » :

- diminuer l'espace dédié à l'automobile ;
- améliorer la circulation des TC ;
- améliorer les conditions de déplacement des modes actifs.



Les quatre orientations stratégiques du projet :

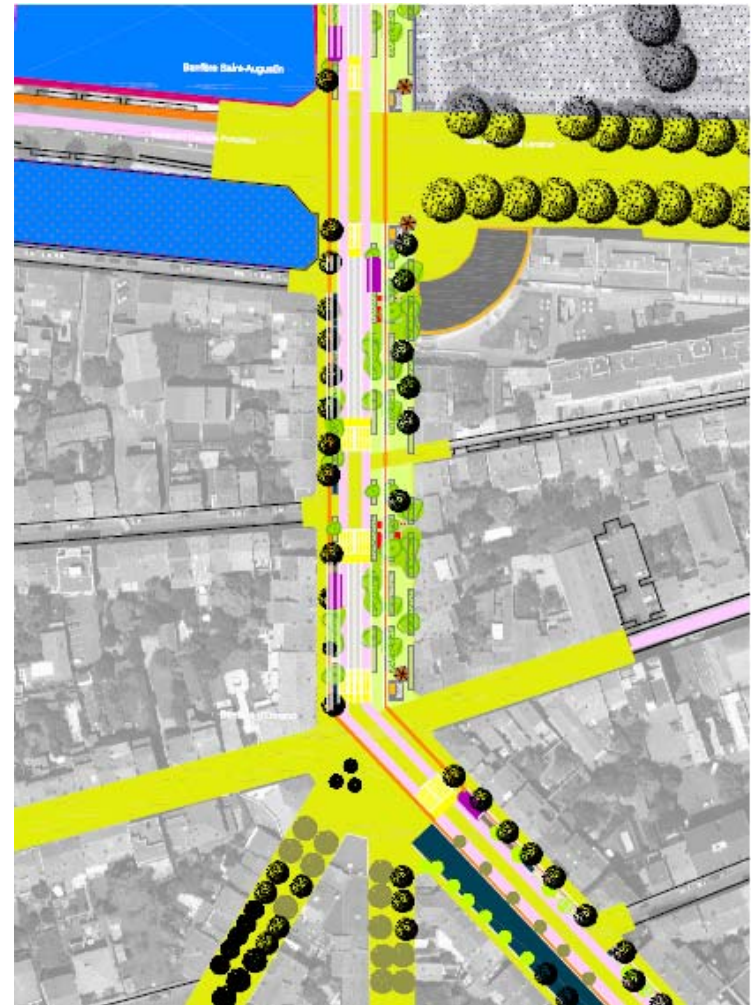
2 - Repenser les boulevards dans leur épaisseur, en connexion avec les quartiers

Penser les aménagements dans l'épaisseur pour répondre aux besoins des habitants et des usagers de cet espace public métropolitain.

Éviter l'effet frontière des boulevards : les boulevards ne doivent pas être la barrière d'un Bordeaux historique « apaisé » en vis-à-vis des quartiers ou communes périphériques encombrés. Pour cela, inscrire les réaménagements des boulevards dans une stratégie plus large qui vise à apaiser également l'intra-boulevards et l'immédiat extra-boulevards.

Aménager dès 2025 quelques grands espaces publics sur les boulevards (espace devant le cimetière et devant le Stade Chaban-Delmas) pour changer la donne.

Les barrières, des lieux singuliers. Les aménagements d'espace public seront variables en fonction du type de barrière, de son caractère, de ses usages à préserver ou renforcer.



Les quatre orientations stratégiques du projet :

3 - « Apaiser » le trafic, intensifier la pratique piétonne

Réduire et homogénéiser les vitesses de circulation sur les boulevards d'ici 2025.

Réduire la largeur des files de circulation, concomitante à la réduction des vitesses.

Réduire de 20 à 30 % le trafic automobile d'ici 2044 sur l'ensemble des boulevards, sans report sur les quartiers adjacents.

Rendre la marche et les déplacements à vélo plus agréables : plantations d'arbres et de végétation, aménagements paysagers, aménagement d'espaces publics...



Proposition de profil - séquence 3

Les quatre orientations stratégiques du projet :

4 - Imaginer des aménagements qualitatifs et peu coûteux

Respecter l'existant et anticiper les aménagements futurs. Les arbres en bonne santé et les fils d'eau seront maintenus si possible ; si des replantations ou des réaménagements de trottoir sont nécessaires, ils seront réalisés en anticipant le scénario à long terme.

Optimiser l'utilisation de la voirie, qui, pour plus d'utilité, devrait pouvoir accueillir des usages variables en fonction du moment de la journée ou de l'année.

Privilégier les outils de gestion « intelligents » face aux investissements en aménagements « durs ».



Pracinha Oscar Freire – Sao paulo

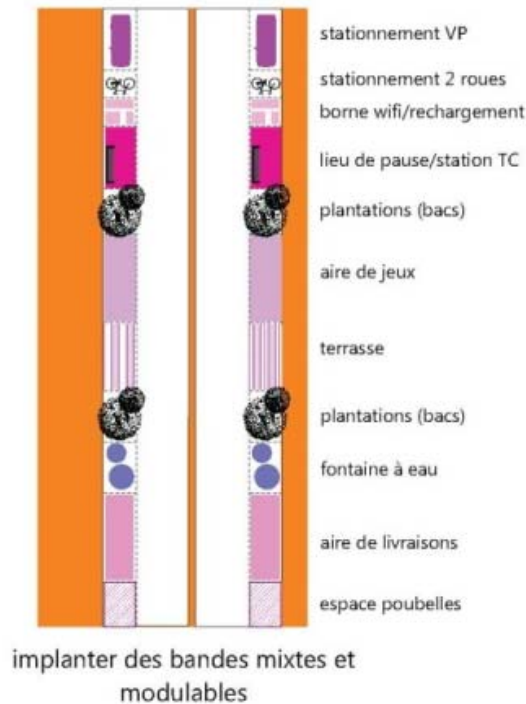


Voies multifonctionnelles à Barcelone, rue Muntaner : livraisons, bus ou stationnement sont autorisés en fonction de l'heure.

Les quatre partis d'aménagement :

1 - Faciliter des usages évolutifs selon les rythmes urbains

- **Créer des voies de circulation à usage variable** : réservée aux TC aux heures de pointe pour des vitesses commerciales et des fréquences élevées, mais mutualisables aux heures creuses et en soirée (pour le stationnement, les arrêts minutes, les livraisons...).
- **Imaginer des espaces publics mixtes et modulables.**



Couloir bus qui change d'usage selon les heures à Collingwood, banlieue de Melbourne, Australie



Couloir bus multifonctionnel à Paris, rue Rivoli : livraisons, taxis, vélos, bus. La multifonctionnalité est rendue possible par la non séparation physique du couloir.

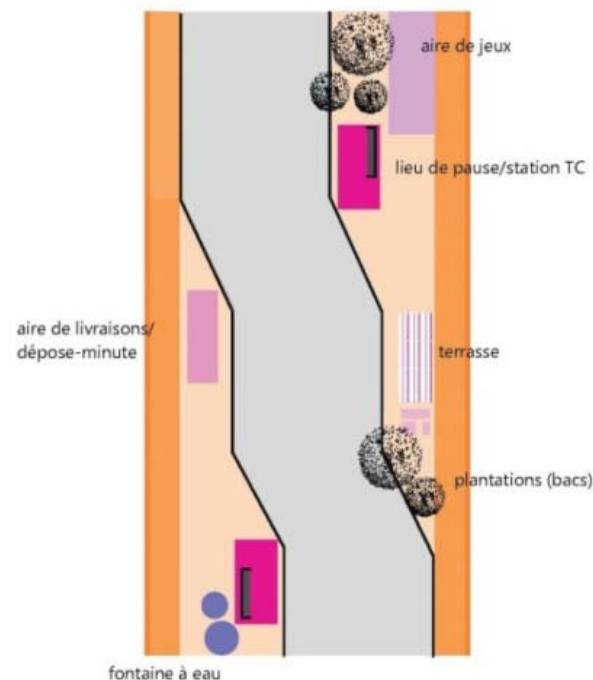
Les quatre partis d'aménagement :

2 – Elargir l'espace public

- Réduire au maximum la largeur des files de circulation.
- Mutualiser les usages grâce à des voies TCSP bilatérales : stationnement, extension terrasse, aires de jeux...
- Imaginer des aménagements asymétriques en fonction des besoins ;
- Réorganiser le stationnement et identifier des « poches » en complément ;
- Repenser le Réseau Express Vélo dans l'épaisseur des quartiers avec mise en place de déviations ponctuelles.



Extension de terrasse sur voirie -
Place Shamrock - Montréal

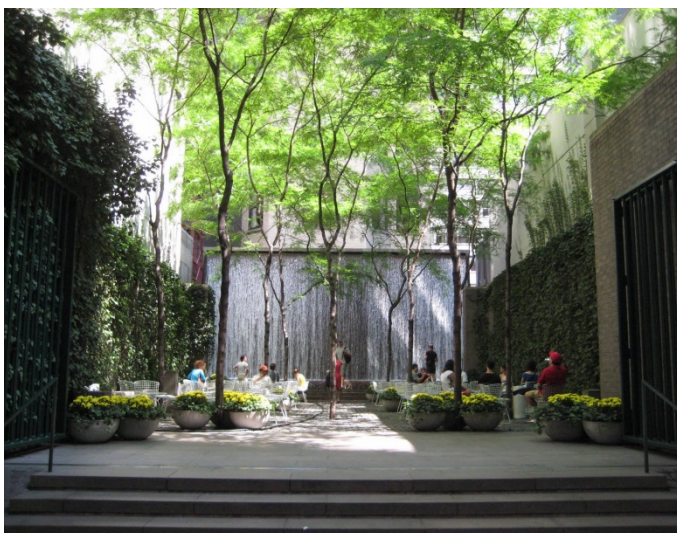


Les quatre partis d'aménagement :

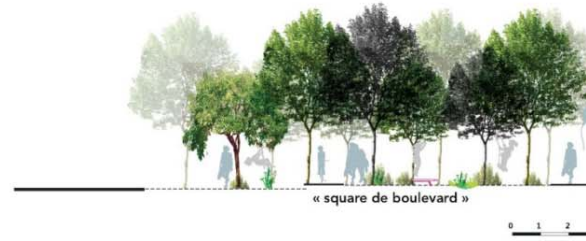
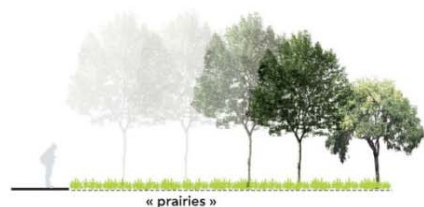
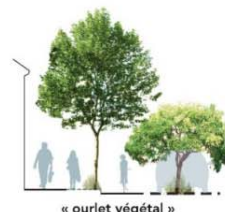
3 – Diversifier le paysage végétal

Focus paysage : 11 stratégies sur les boulevards et les espaces publics adjacents pour + de nature et d'eau et + de lieux de pause.

- > Différents degrés de porosités / perméabilité.
- > Nivellement du sol et effeuillage
- > Végétation stratifiée, évolutive, voire mobile.
- > Diversité d'usages (cheminements/loisirs/repos, etc.)



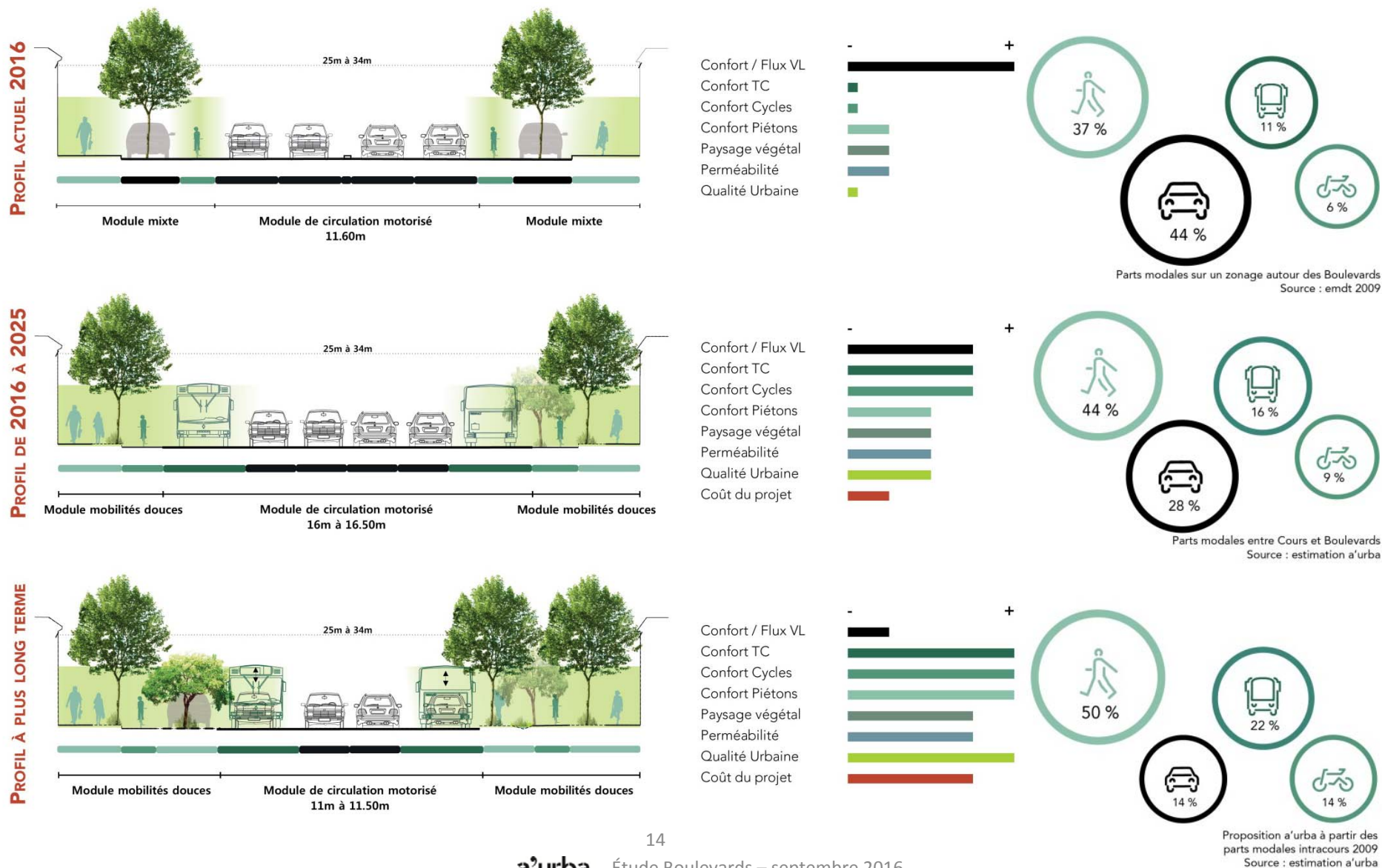
Paley Park – New York



0 1 2 3 m

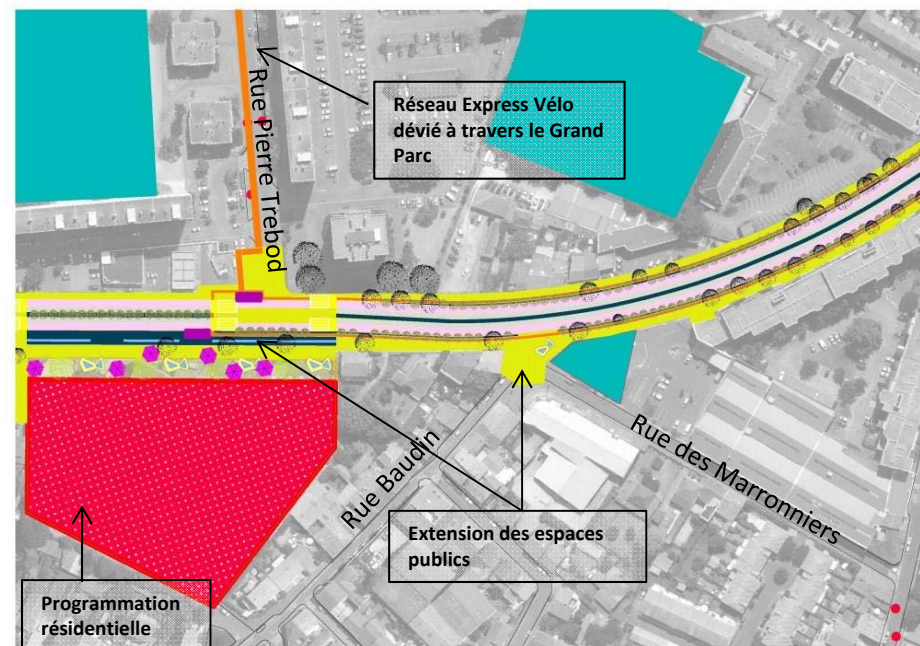
Les quatre partis d'aménagement :

4 - Aménager progressivement, en phase avec l'évolution des parts modales

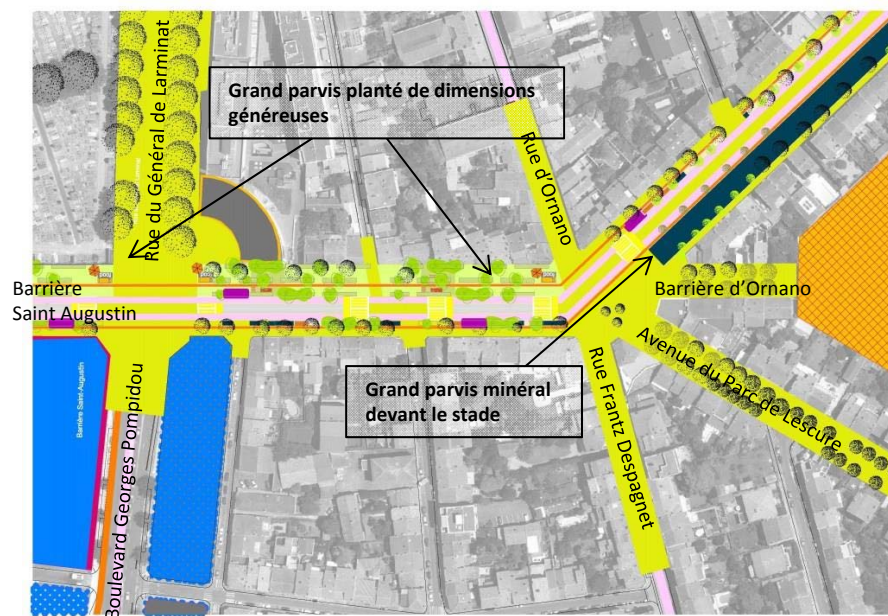


Quelques exemples d'aménagements par séquence :

Séquence 2 – planche 3



Séquence 4 – planche 4





Ce qu'il faut retenir :

Les boulevards centralisent des enjeux majeurs de la métropole bordelaise : axe de circulation capital dans l'organisation des déplacements de l'agglomération, mais aussi territoire autour duquel se concentrent 50 000 emplois, 80 000 habitants et plusieurs grands équipements. Aujourd'hui « à bout de souffle », souffrant des nuisances de l'automobile, d'une mauvaise intégration des TC, des cyclistes et des piétons et d'une ambiance urbaine dégradée, ils représentent un chantier d'avenir pour la métropole. Afin de bâtir une vision des boulevards qui puisse répondre aux objectifs de qualité urbaine et d'efficacité des mobilités, quatre orientations stratégiques et quatre partis d'aménagement ont été retenus.

Orientations stratégiques

- *Atténuer la linéarité circulaire et renforcer les identités des séquences.*
- *Repenser les boulevards dans leur épaisseur, en connexion avec les quartiers et pour divers usages.*
- *Apaiser le trafic, intensifier la pratique piétonne.*
- *Imaginer des aménagements peu coûteux mais qualitatifs.*

Partis d'aménagement

- *Un axe de mobilité évolutif.*
- *Un espace public élargi.*
- *Un paysage végétalisé et diversifié.*
- *Un aménagement progressif en phase avec l'évolution des parts modales.*

Cette approche représente un « changement de modèle » dans la façon d'aménager les axes de mobilité, par la diversité des solutions proposées en fonction du contexte urbain comme par la progressivité temporelle et spatiale de leur mise en œuvre.



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

Contacts a'urba

Antonio Gonzalez Alvarez
 Sophie Bayce
 05.56.99.86.33
a-gonzalez@aurba.org
s-bayce@aurba.org