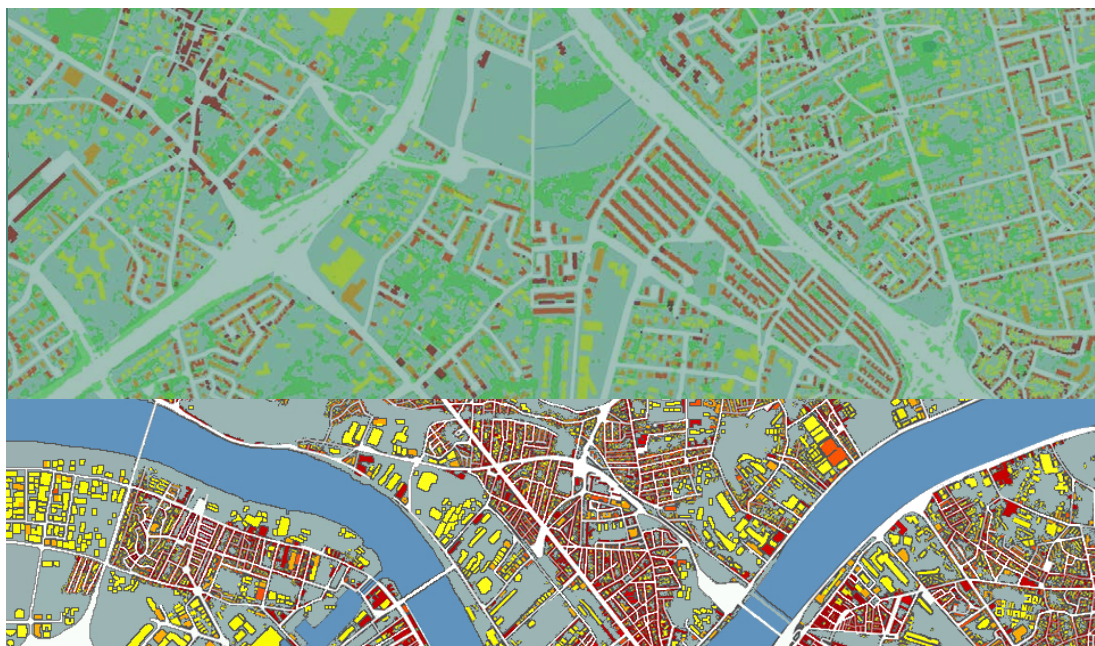




# Recueil de cartes des espaces publics ordinaires de Bordeaux Métropole

Les voies de la ville : singularités, enjeux, potentialités d'actions

**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine

Rapport d'étude

**01/2015**

provisoire

étape

**définitif**

Hangar G2 Bassin à flot n°1  
Tél. : 33 (0)5 56 99 86 33

quai Armand Lalande  
Fax : 33 (0)5 56 99 89 22

BP 71 F-33041 Bordeaux Cedex  
e-mail [contact@aurba.org](mailto:contact@aurba.org)

## Objet de l'étude

L'agglomération bordelaise est identifiée à ses places historiques et ses quais requalifiés à l'occasion de l'arrivée du tramway. Mais, il existe localement une exigence de réaménagement qualitatif des espaces publics qui ne se limite pas qu'aux axes du tramway et qu'à ses espaces publics emblématiques. A sa manière, la démarche d'actualisation du guide de préconisation des espaces publics communautaires témoigne de cette envie de produire partout un espace de qualité. Au même moment, les services communautaires ont engagé une refonte du schéma de hiérarchisation des voies. Cette refonte va se traduire par la proposition d'un schéma communautaire multimodal des déplacements confirmant la fonction circulatoire dominante de chaque voie (voie de déplacement, voie locale, perméabilité verte et douce).

C'est dans ce contexte qu'il est proposé de décrire les leviers de valorisation ainsi que les caractéristiques physiques des espaces publics ordinaires de Bordeaux Métropole afin d'en identifier toutes les potentialités de requalification, potentialités utiles à un futur guide comme à une future confirmation de la vocation urbaine de chacune des voies.

## Équipe projet

Chef de projet  
Jean-Christophe Chadanson

Équipe projet  
Arthur Duhamel

Avec la collaboration de  
Christine Dubart (PAO)

## Ricochet

*Le plus large des fleuves  
Cachait dans sa courbe lunaire  
L'origine des voies  
L'arc reproduit d'un ricochet fossilisé  
D'une pierre autrefois lancée  
Perdu, l'urbaniste en cherchait à la fois  
Et la matière et le lieu afin d'en tracer  
Les hypothétiques perspectives*

## Composition de l'étude

L'étude est organisée en trois parties :

- la caractérisation des potentiels de valorisation du domaine public communautaire au regard de la configuration des espaces publics mais également de différents facteurs de valorisation (la présence d'un tramway, la présence de la nature, la présence d'équipements ...);
- le croisement des différentes analyses territoire par territoire afin de dégager des enjeux, des forces et des faiblesses ;
- la proposition de quatre différentes stratégies potentielles de reconquête des espaces publics ordinaires de Bordeaux Métropole.

## Sommaire

|                                                                                                        |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Introduction</b>                                                                                    | <b>5</b>  |
| <b>1   Les espaces publics de qualité identifiés à partir de leur configuration physique</b>           | <b>11</b> |
| 1.1 La densité d'espace public                                                                         | 12        |
| 1.2 Les formes constituées et singulières (placettes, délaissés, places ...)                           | 24        |
| 1.3 Le paysage bâti en alignement sur la voie le long des principales voies                            | 25        |
| 1.4 Le paysage bâti en alignement sur la voie le long de l'ensemble des voies                          | 32        |
| 1.5 Les voies en impasse                                                                               | 37        |
| 1.6 Les nœuds (points de rencontre entre les différentes voies)                                        | 41        |
| <b>2   Les espaces publics de qualité identifiés à partir d'éléments valorisant</b>                    | <b>47</b> |
| 2.1 L'espace public des centralités                                                                    | 49        |
| 2.2 L'espace public commercial                                                                         | 53        |
| 2.3 L'espace public du savoir : les équipements liés à l'enseignement                                  | 58        |
| 2.4 L'espace public culturel : les équipements liés à la culture                                       | 62        |
| 2.5 L'espace public du sport et des loisirs                                                            | 63        |
| 2.6 L'espace public de la santé                                                                        | 67        |
| 2.7 L'espace public religieux                                                                          | 70        |
| 2.8 L'espace public proche d'un parc public ou de la présence de l'eau                                 | 71        |
| 2.9 L'espace public des transports collectifs performants                                              | 76        |
| 2.10 L'espace public cyclable                                                                          | 81        |
| <b>3   Les enjeux territoriaux : qualités, forces et faiblesses des espaces publics par territoire</b> | <b>85</b> |
| 3.1 Intra-cours                                                                                        | 86        |
| 3.2 Entre cours et boulevards                                                                          | 88        |

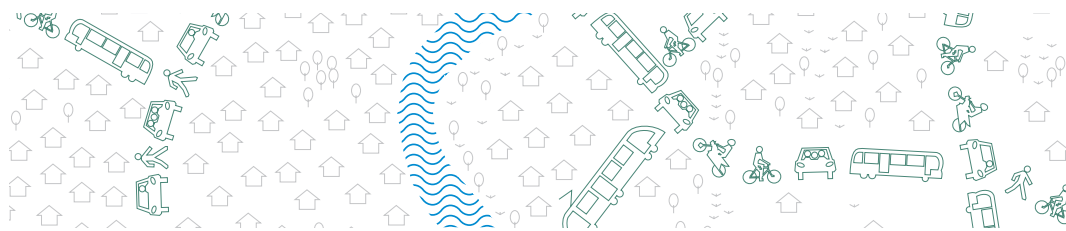
|                                                                         |    |
|-------------------------------------------------------------------------|----|
| 3.3 Entre cours et boulevards : réseau primaire de voies et centralités | 90 |
| 3.4 Entre cours et boulevards : réseau secondaire de voies et quartiers | 92 |
| 3.5 Rcade                                                               | 93 |
| 3.6 Extra-rocade : réseau primaire de voies et centralités              | 94 |
| 3.7 Extra-rocade : réseau de voies secondaires et quartiers             | 95 |

|                                                                                                                                                                                                                   |            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>4   Quelles stratégies potentielles de reconquête des espaces publics imaginer ?</b>                                                                                                                           | <b>103</b> |
| 4.1 Quelles orientations thématiques identifier au préalable ?                                                                                                                                                    | 104        |
| 4.2 Quelles stratégies proposer ?                                                                                                                                                                                 | 125        |
| 4.3 Les leviers opérationnels à mobiliser                                                                                                                                                                         | 130        |
| 4.4 Incidences des différents scénarios stratégiques de valorisation des espaces publics sur la fonction des voies et sur leur classement dans le cadre du futur schéma multimodal communautaire des déplacements | 131        |





## Introduction



## Objectifs :

L'agglomération bordelaise est identifiée à ses places historiques et ses quais requalifiés à l'occasion de l'arrivée du tramway. Mais, il existe localement une exigence de réaménagement qualitatif des espaces publics qui ne se limite pas qu'aux axes du tramway et qu'à ses espaces publics emblématiques.

A sa manière, l'existence d'un guide de conception préconisation montre cette envie de produire partout un espace public de qualité. Son actualisation en cours permettra de préciser des références d'aménagements reproductibles. Au même moment, les services communautaires ont engagé une refonte du schéma de hiérarchisation des voies. Cette refonte va se traduire par la proposition d'un schéma communautaire multimodal des déplacements confirmant la fonction circulatoire dominante de chaque voie (voie de déplacement, voie locale, perméabilité verte et douce) ainsi que les modes de déplacements privilégiés (transports collectifs, automobile, vélo, marche à pied).

Pourtant, la simple description physique de la forme que prennent les espaces publics ordinaires fait défaut à la plupart de ces documents. Il manque également une identification des lieux qui bénéficient d'un levier de valorisation potentiel, autrement dit, d'éléments susceptibles de leur donner une valeur, une qualité, en somme une raison d'engager un réaménagement des espaces publics.

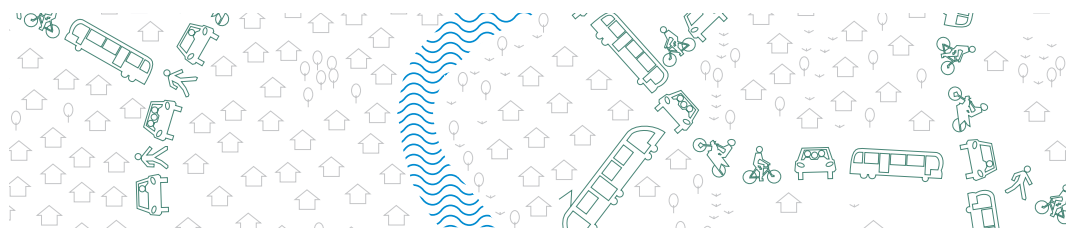
Différents leviers de valorisation existent, comme l'existence d'une configuration physique singulière (de type placette, délaissé de voirie), la proximité d'un équipement attractif, d'un parc public ou d'un arrêt de tramway, l'existence d'un alignement des bâtiments qui bordent la voie et forment une architecture et un paysage cohérent.

Il est donc proposé de faire la description de ces leviers de valorisation comme des caractéristiques physiques des espaces publics afin d'identifier toutes les potentialités de requalification, potentialités utiles à un futur guide comme à une future confirmation de la vocation de chacune des voies.

## Le contenu

Les espaces publics de la Cub sont considérés ici du point de vue des limites du domaine public communautaire routier. Ce dernier désigne l'ensemble des espaces non construits ne pouvant faire l'objet de droits de propriété. Il s'agit en d'autres termes des espaces libres situés entre les limites de propriétés privées, qui sont utilisées à la circulation des personnes.

Ce domaine public communautaire routier est caractérisé de différentes manières :



Plusieurs entrées sont mobilisées :

### **Les caractéristiques physiques du domaine public**

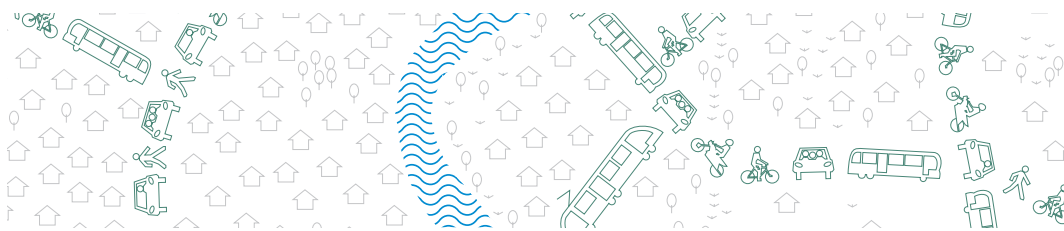
Ces caractéristiques sont envisagées à partir des paramètres suivants :

- identification du domaine public présentant des formes plus ou moins constituées (placettes, délaissés, place) qui sortent de l'ordinaire, qui présentent une singularité ;
- identification du domaine public bénéficiant d'un paysage bâti « constitué » sur la base d'une urbanisation en faible recul par rapport à la voie et présentant des formes urbaines continues.

### **Les leviers de valorisation du domaine public**

- Ces caractéristiques sont envisagées à partir des paramètres suivants :
  - Proximité d'un équipement ou d'une centralité ;
  - Proximité d'un parc public ou d'une présence de l'eau ;
  - Proximité d'une ligne ou d'un arrêt de tramway ;
  - Proximité d'un équipement du réseau cyclable.
  - Lieu / nœud de rencontre (intersection) entre deux voies de fonctions différentes ;

Dans un second temps, l'ensemble de ces éléments font l'objet d'analyses croisées afin de qualifier, territoire par territoire ou/et type de voie par type de voie les grandes caractéristiques et potentialités récurrentes des quartiers ou / et de leurs voies.



## **Quelques différentes manières de définir les espaces publics**

### **Typologie « délimitables – non délimitables »**

Il existe de très nombreuses manières de qualifier les espaces publics. Il est possible par exemple de distinguer ce qui est habituellement identifié comme un espace public (une voie, une place) et ce qui l'est beaucoup moins, comme un espace vide de centre commercial, un nœud autoroutier, voir ce qui échappe à une échelle territoriale locale, celle d'un itinéraire de balade.

#### **Les espaces publics «classiques » délimitables**

- les voies : les perméabilités vertes et douces / les voies à vocation relationnelle et de proximité / les voiries à vocation dominante des déplacements ;
- les voies accueillant un tramway ou tout autre transport collectif en site propre ;
- places et parvis ;
- squares, parcs, jardins, cimetières ;
- espace collectif des grands ensembles et des lotissements.

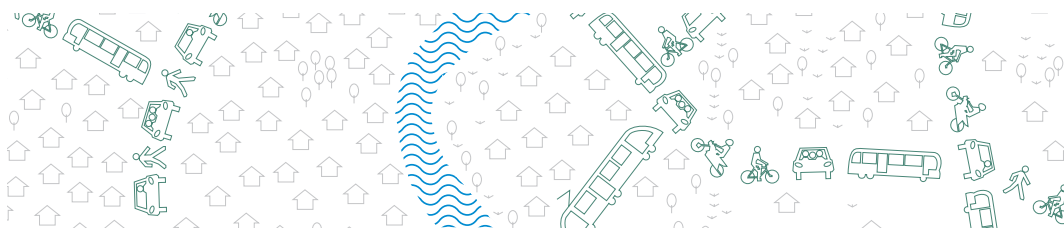
#### **Les espaces publics « non-conventionnels » (non perçu en tant que tel comme des espaces publics mais faisant l'objet d'espaces délimités et de pratiques collectives)**

- zones économiques et d'activités (grands parkings) ;
- voies ferrées désaffectées, terrains en friches ;
- nœuds autoroutiers ;
- parcs relais, intermodaux, covoiturage ;
- parvis équipements non-centraux.

#### **Les espaces publics « matriciels » (non perçu en tant que tel comme des espaces publics et faisant l'objet d'espaces souvent indélimités (ou de grande échelle) mais connaissant des pratiques collectives**

- grands espaces naturels identitaires (fleuve (rives), coteaux, forêt landaise, Entre-deux-Mers) ;
- stades, terrains de sport, halte nautique, belvédère ;
- grands itinéraires de promenade ;
- boucle verte de la Cub ;
- itinéraires de randonnée et promenade CG ;
- chemins de Saint Jacques de Compostelle ;
- réseau structurant express vélo de la Cub.





## **Typologie « lieux – nœuds »**

Une autre manière de procéder consiste à classer les espaces publics entre ceux qui s'approchent des lieux, autrement dit, d'espaces délimités physiquement dans lesquels la durée et la distance est considérée comme nulle par l'utilisateur jusqu'aux nœuds, c'est-à-dire des espaces qui sont en fait l'entrée physique vers un réseau de déplacement qui échappe à une pratique continue de l'espace. C'est l'exemple de l'arrêt de tramway qui permet de rentrer dans un réseau qui emprisonne l'utilisateur jusqu'au prochain arrêt, seul moment où il peut retrouver un contact, une possibilité de pratiquer l'espace physique constitué de la rue urbaine.

### **Les lieux : espaces délimités dans lesquels la durée et la distance est considérée comme nulle par l'utilisateur**

- espaces publics historiques : rues et places historiques / patrimoniales ;
- espaces publics emblématiques : grandes places / grandes voies (voies avec alignement d'arbre) / grandes rues aménagées ;
- espaces publics ordinaires : petites places / petites voies / petites rues aménagées ;
- espaces publics relictuels (sentes, épaisseurs de voies) / (délaissés de lotissements).

### **Les parcs et jardins**

- parcs et jardins existants / pratiqués : squares, parcs, jardins, cimetières, espaces naturels et agricoles de lisière ;
- parcs et jardins potentiels : voies ferrées désaffectées, terrains en friches.

### **Les équipements : espaces publics en façade des équipements (parvis)**

- espaces publics en front d'équipements scolaires, sportifs, culturels, santé, de cultes.

### **Les centralités : espaces, lieux ou non lieux, marqués par une diversité d'usages liés à une diversité d'offres, de services, d'équipements reconnus**

- centre ville, centre de quartier, centre commercial, linéaires commerciaux, parkings.

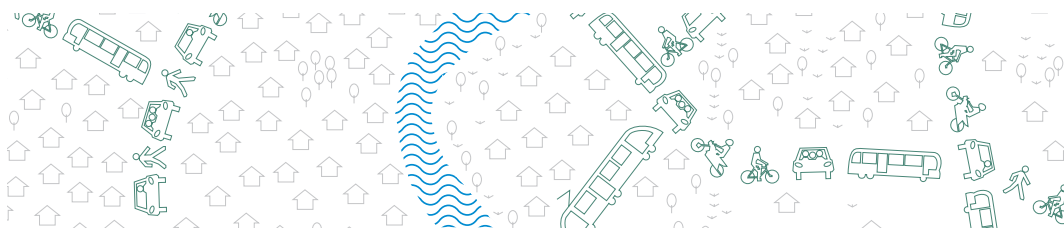
### **Les nœuds : points de contact, de rencontre, entre différents réseaux de déplacements**

- échangeurs, barrières, carrefours principaux ;
- parcs relais, parcs intermodaux, parcs de rabattement, lieu de covoiturage ;
- les points d'entrées vers les réseaux : arrêts de tramway, de bus ...





## 1 | Les espaces publics de qualité identifiés à partir de leur configuration physique



## 1.1 | La densité d'espace public

### Évaluation de la densité d'espaces publics

La part du domaine public rapportée au territoire de l'agglomération découpé en carrés de 500 mètres de côté (soit 25 ha) donne une indication de la répartition spatiale des espaces publics en fonction de leur densité d'espaces publics. Cette part varie en fonction des caractéristiques historiques et morphologiques des tissus urbains. La fonction de la voie (son caractère plus ou moins routier) peut également compter.

Au-delà de 15 %, la part des espaces publics est importante. Dans cinq territoires différents, cette part peut dépasser les 15 % :

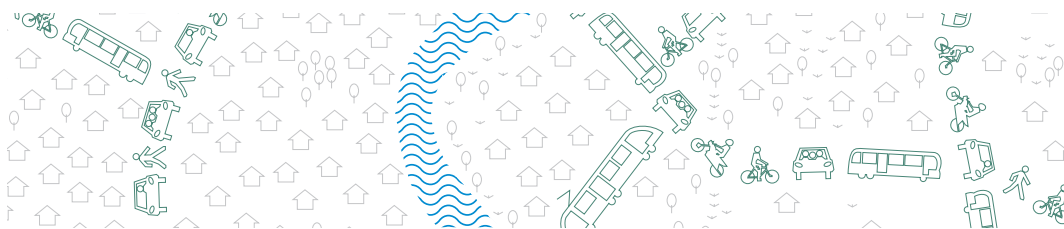
- le centre d'agglomération ;
- le reste des territoires situés à l'intérieur de la rocade ;
- la ville moderne des hauts de Garonne ;
- la rocade et ses abords ;
- les territoires périurbains de l'extérieur de la rocade.

### Le centre d'agglomération

Cet ensemble territorial comprend différentes parties dont le centre historique délimité par les cours mais également les boulevards et les quartiers situés entre les cours et les boulevards. Rive droite, les quartiers anciens de la plaine de Garonne lui sont également associés.

### Secteurs et quartiers à très forte densité d'espaces publics (> à 20 %)

- **les quartiers centraux historique de Bordeaux** : les quartiers centraux de l'intracours montrent dans l'agglomération une forte densité de places et de grands tracés urbains, produit de l'histoire urbaine bordelaise. C'est à partir du tracé des cours (ancienne emprise des fortifications de la ville médiévale) que s'organisent et s'articulent tout un ensemble de places et de grands tracés.
- **Les barrières des boulevards** : les barrières se sont formées à l'intersection des boulevards (constitués au XIX<sup>e</sup>) et des principales voies radiales (datant d'avant le XVII<sup>e</sup>). A certaines de ces barrières, notamment lorsque les boulevards traversent ou bordent des occupations peu densément urbanisées (comme le domaine maritime aux bassins à flots), il existe alors des surlargeurs de voies, parfois des places, parfois des espaces non construits de transition qui tous à leur manière favorisent une forte densité quantitative d'espaces publics :
  - bassin à flots sud Lucien Faure ;
  - bassins à flots nord Lucien Faure ;



- places Mareilhac et René Maran à Bacalan ;
  - avenue Laroque aux Aubiers ;
  - place Ravezies ;
  - boulevards Godard – Pierre 1er ;
  - Barrière du Médoc ;
  - Barrière d’Ornano ;
  - la place et le quartier Nansouty jusqu’aux boulevards ;
  - le débouché fluvial du Boulevard JJ Bosc.
- **quartiers de la Bastide - plaine de Garonne** : les quartiers de la plaine de Garonne font aussi preuve d’une certaine densité d’espaces publics, notamment en raison de la largeur de l’avenue Thiers (créée après 1 820 en lien avec la création du pont de Pierre), mais aussi de la présence de l’avenue de la Benauge (ancienne route royale qui existait bien avant le pont de Pierre), du boulevard Joliot Curie et de la proximité des quais.

### **Espaces à assez forte densité (> à 15 %)**

A part l’emprise du faisceau ferroviaire de la gare Saint-Jean, l’ensemble des quartiers situés entre les boulevards et les cours connaissent une densité élevée d’espaces publics en raison de l’existence de grands tracés qui lorsqu’ils rencontrent les boulevards ou d’autres grands tracés forment des places ou des pseudo places. Le cours de la Somme, de l’Yser et de la rue Malbec en sont un exemple comme également le cours de l’Argonne dont la rencontre avec les boulevards donne naissance à la barrière Saint-Genès. Au sud, le quartier des hôpitaux (CHU, tripode) dispose de grands axes largement dimensionnés.

Plus au nord, les secteurs de densité concernent l’ensemble des quartiers d’échoppes.

### **Le reste des territoires situés à l’intérieur de la rocade**

#### **Espaces à assez forte densité (> à 15 %)**

**Quartiers entre boulevard et rocade** : dans ces quartiers les secteurs à forte densité d’espaces publics émergent en fonction de différents critères. Il s’agit parfois de l’existence d’un maillage serré de voies constituant une centralité comme dans le cas du centre ville du Bouscat, ou révélant un quartier comme à Mérignac (quartier Bourranville). D’autres fois, un axe donné ou une place comme dans le cas de l’avenue de Mérignac (à la limite de Mérignac et de Bordeaux) expliquent la forte densité d’espaces publics (exemple de la place Mondésir). Il peut également s’agir de quartiers à dominante pavillonnaire mais traversés et maillés par des rues composées et généreuses comme dans le cas du Nord de Lormont et des quartiers bordant la rue René Cassagne.

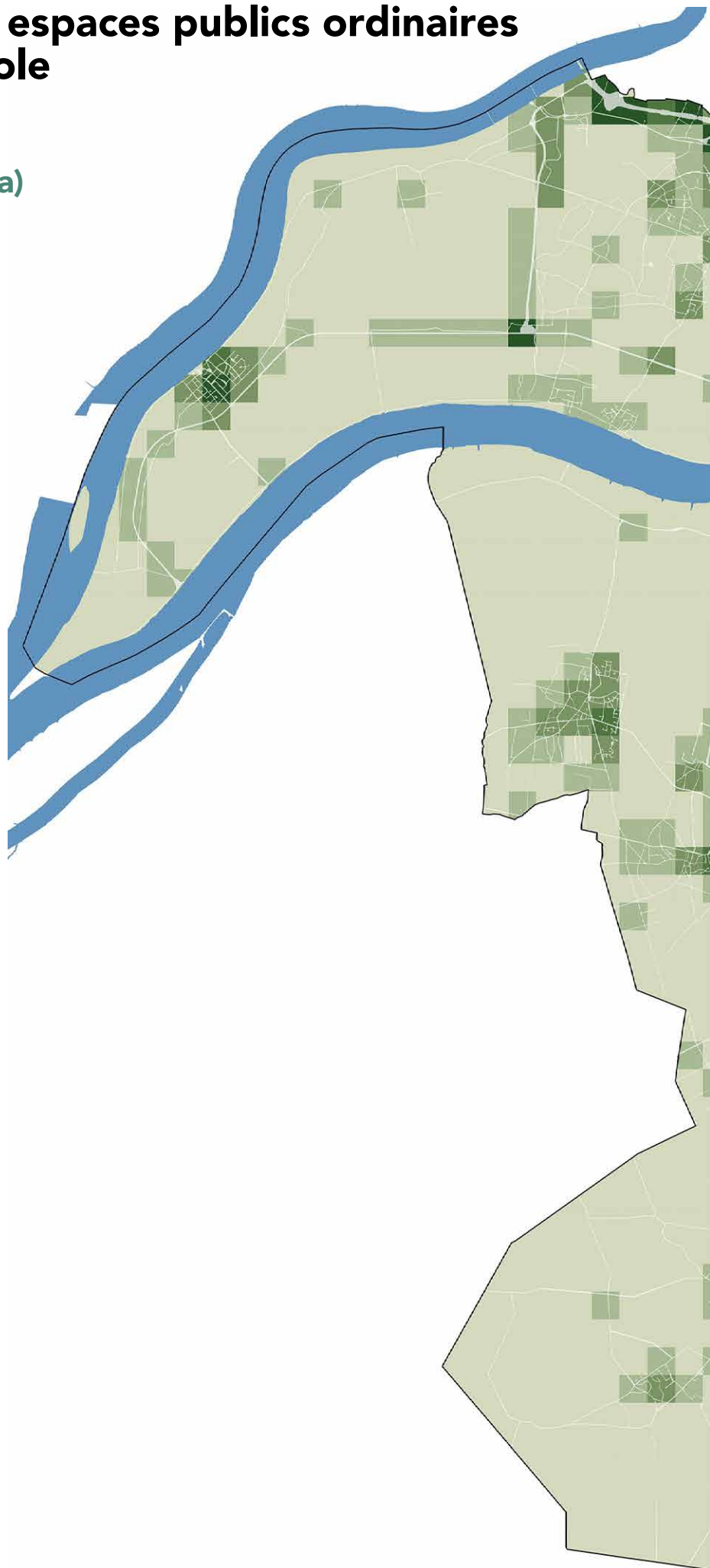
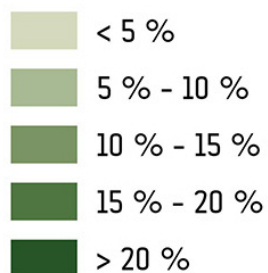


# Recueil de cartes des espaces publics ordinaires de Bordeaux Métropole

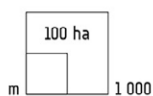
Densité d'espaces publics  
(carroyage de 500 m - 25 ha)

## Légende

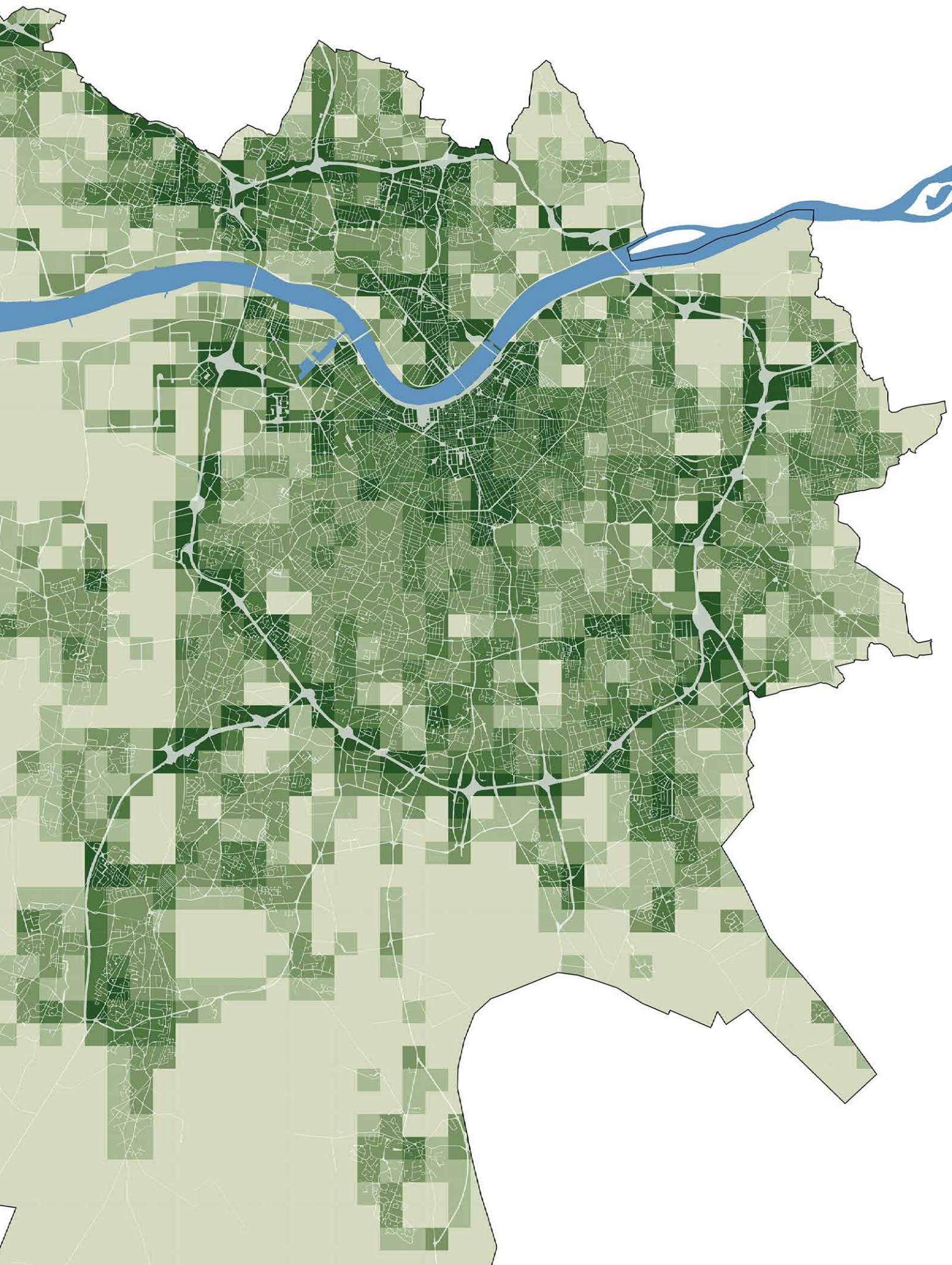
Densité d'espaces publics



**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine



sources : communauté urbaine de Bordeaux  
traitement a'urba © - octobre 2014





# Recueil de cartes des espaces publics ordinaires de Bordeaux Métropole

## Densité d'espaces publics (carroyage de 500 m - 25 ha)

### Légende

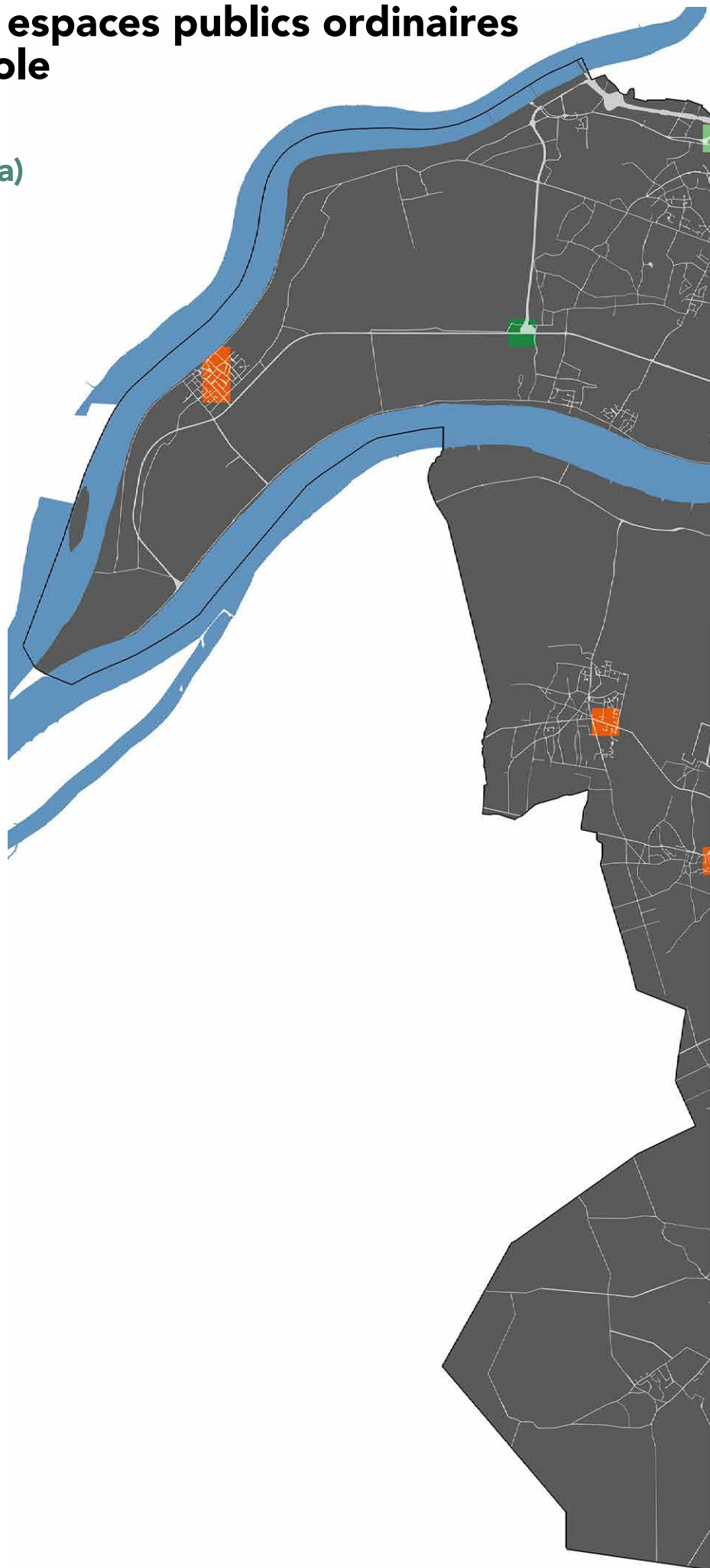
#### Typologies

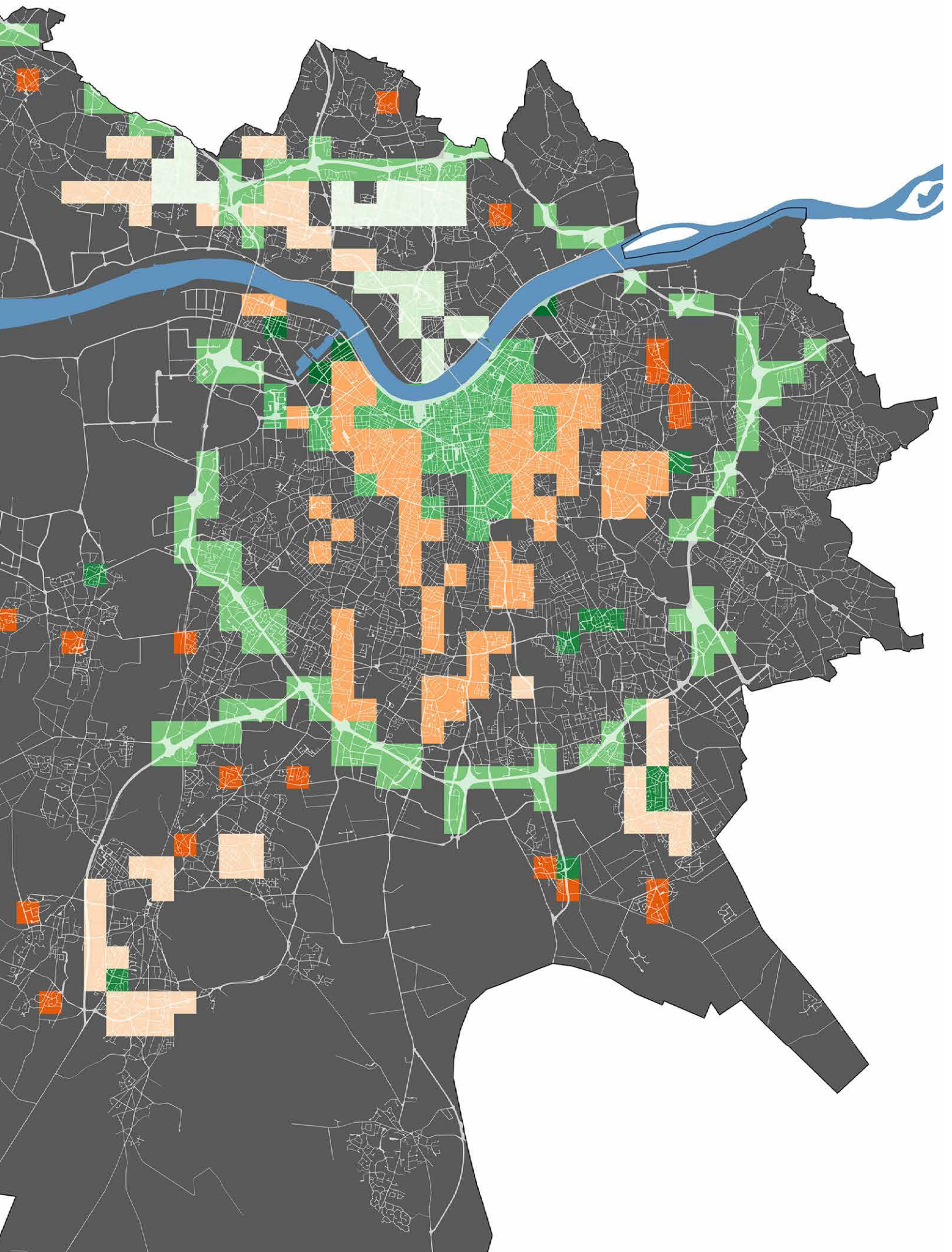
Très forte densité

- Barrières des boulevards
- Centralités de l'intra-rocade et centres-bourgs
- Places, cours et centre historique
- Portes et échangeurs de voies autoroutières
- Tracés historiques de la plaine rive droite
- Trame de la ville moderne des hauts de Garonne

Forte densité

- Centres-bourgs
- Quartiers d'échoppes intra-rocade
- Quartiers résidentiels ou faubourgeois







## Secteurs et quartiers à très forte densité d'espaces publics

## Les portes et échangeurs des voiries autoroutières urbaines

Échangeur 4 - Bordeaux-Nord



Part d'espaces publics : 22,5 %  
Couverture végétale : 13,4 %  
Nombre de logements\* : 859  
Densité de logements : 3,8 log/ha

Échangeurs 5 à 6 - Bruges ZA



Part d'espaces publics : 17,7 %  
Couverture végétale : 14,5 %  
Nombre de logements\* : 1 426  
Densité de logements : 6,3 log/ha

Quartiers Eysinois bordés par la rocade



Part d'espaces publics : 20 %  
Couverture végétale : 17,6 %  
Nombre de logements\* : 3 429  
Densité de logements : 15,2 log/ha

Échangeurs 8 à 9 - Eysines - Le Haillan - ...



Part d'espaces publics : 20,2 %  
Couverture végétale : 16 %  
Nombre de logements\* : 1 850  
Densité de logements : 6,2 log/ha

Échangeurs 9 à 10 - Mérignac



Part d'espaces publics : 17,7 %  
Couverture végétale : 11,2 %  
Nombre de logements\* : 2 395  
Densité de logements : 10,6 log/ha

Échangeurs 11a - 11b - Mérignac



Part d'espaces publics : 18 %  
Couverture végétale : 12,1 %  
Nombre de logements\* : 220  
Densité de logements : 1 log/ha

Échangeur 12 - Mérignac



Part d'espaces publics : 16,6 %  
Couverture végétale : 25,5 %  
Nombre de logements\* : 765  
Densité de logements : 3,4 log/ha

Échangeur 13 - Pessac



Part d'espaces publics : 20,8 %  
Couverture végétale : 19,5 %  
Nombre de logements\* : 3 280  
Densité de logements : 14,5 log/ha

Échangeur 16 - Gradignan



Part d'espaces publics : 17,1 %  
Couverture végétale : 32,4 %  
Nombre de logements\* : 5 640  
Densité de logements : 25 log/ha

Échangeur 17 - Gradignan



Part d'espaces publics : 19,4 %  
Couverture végétale : 26 %  
Nombre de logements\* : 2 790  
Densité de logements : 12,4 log/ha



## Secteurs et quartiers à très forte densité d'espaces publics

## Les portes et échangeurs des voiries autoroutières urbaines

Échangeur 19 – Villenave d'Ornon



Part d'espaces publics : 19,7 %  
Couverture végétale : 24,2 %  
Nombre de logements\* : 1 070  
Densité de logements : 4,7 log/ha

Échangeur 20 – Bègles



Part d'espaces publics : 13,9 %  
Couverture végétale : 11,7 %  
Nombre de logements\* : 534  
Densité de logements : 2,4 log/ha

Échangeur 21 – Bègles



Part d'espaces publics : 14 %  
Couverture végétale : 15,8 %  
Nombre de logements\* : 1 460  
Densité de logements : 6,5 log/ha

Échangeurs 22 à 23 – Bouliac



Part d'espaces publics : 17,3 %  
Couverture végétale : 13,2 %  
Nombre de logements\* : 410  
Densité de logements : 1,8 log/ha

Échangeur 24 – Floirac – Artigues



Part d'espaces publics : 25,2 %  
Couverture végétale : 24 %  
Nombre de logements\* : 3 030  
Densité de logements : 13,5 log/ha

Échangeur 26 – Lormont – Cenon – Artigues



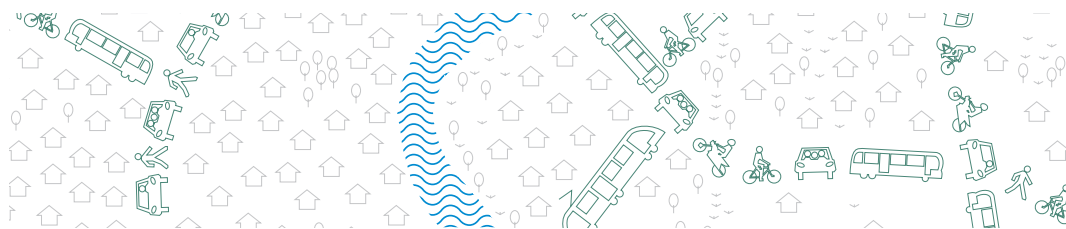
Part d'espaces publics : 21 %  
Couverture végétale : 23,8 %  
Nombre de logements\* : 3 110  
Densité de logements : 13,8 log/ha

Échangeurs 1 à 2 – Lormont



Part d'espaces publics : 25,2 %  
Couverture végétale : 26,8 %  
Nombre de logements\* : 1 890  
Densité de logements : 8,4 log/ha





## **La ville moderne des hauts de Garonne**

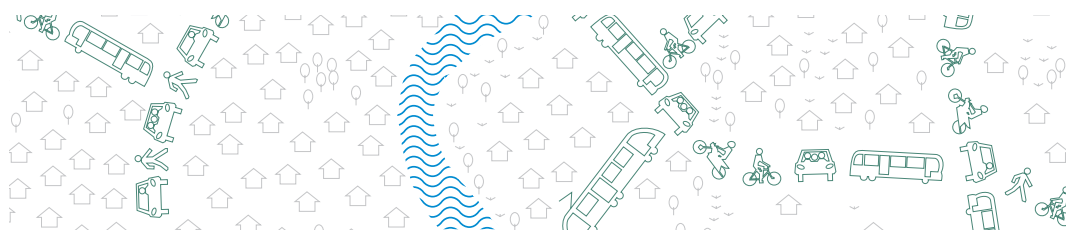
### **Secteurs et quartiers à très forte densité d'espaces publics (> à 20 %)**

Construits après la Seconde Guerre Mondiale, les quartiers modernes de la reconstruction se mettent en place en offrant une disposition physique généreuse du point de vue des espaces non construits tant en ce qui concerne les espaces libres accolés aux tours et aux barres qu'en ce qui concerne le maillage de grandes et larges voies (avenue René Cassagne, avenue de Paris) et ceci, en accord avec les principes du mouvement moderne.

### **La rocade et ses abords**

**Les portes / échangeurs des voiries autoroutières urbaines :** l'édification progressive de la rocade des années 1960 à 1990 s'est accompagnée du gel de très vastes emprises publiques non construites permettant de développer des systèmes d'échangeurs autoroutiers souvent disproportionnés. Ces derniers représentent autant d'espaces non construits à reconquérir. Le nombre de secteurs à forte densité d'espace public est considérable puisqu'il est possible de dénombrer environ une vingtaine de secteurs à forte densité urbaine dont ...

- l'échangeur 4 Bordeaux Nord ;
- le secteur Bruges ZA des échangeurs 5 à 6 ;
- l'ensemble des quartiers eysinais bordés par la rocade ;
- le secteur des échangeurs 8 à 9 Eysines - Le Haillan - Mérignac ;
- Mérignac rocade des échangeurs 9 à 10 ;
- Mérignac rocade échangeurs 11a et 11b ;
- Mérignac rocade échangeur 12 ;
- Pessac échangeur 13 ;
- Gradignan échangeur 16 ;
- Gradignan échangeur 17 ;
- Villenave d'Ornon échangeur 19 ;
- Bègles échangeur 20 ;
- Bègles échangeur 21 ;
- Bouliac Floirac échangeur 22 et 23 ;
- Floirac Artigues échangeur 24 ;
- Lormont Cenon Artigues échangeur 26 ;
- Lormont échangeur 1 à 2.



## **Les territoires périurbains de l'extérieur de la rocade**

### **Secteurs et quartiers à très forte densité d'espaces publics (> à 20 %)**

Il existe quelques poches de très forte densité d'espaces publics dans les territoires extra rocade. Ces poches correspondent soit à des centralités urbaines, soit à de grands quartiers pavillonnaires comme à Blanquefort, le long du pôle commercial la Renney, au centre de Saint-Médard-en-Jalles, au sud du quartier de Beutre à Pessac, à Pessac avenue de la Californie.

### **Secteurs et quartiers à forte densité d'espaces publics (> à 15 %)**

**Quartiers extra rocade :** là encore la diversité des morphologies et des fonctions est à noter. Les secteurs à forte densité d'espaces publics sont parfois des centralités de quartier :

- centre-ville d'Ambés ;
- centre-ville de Parempuyre ;
- centre-bourg de Caychac à Blanquefort ;
- centre-bourg du Vigean à Eysines ;
- centre-ville du Haillan ,
- centralité de Gajac à Saint-Médard-en-Jalles ;
- centre-ville de Martignas ;
- centre-ville de Gradignan (route de Canéjan et RD 1010),

Il peut également s'agir uniquement de quartiers résidentiels :

- quartiers de Saint-Médard situés à proximité de la route de Feydit ;
- le très grand quartier Cap de Bosse de Pessac est traversé par des voiries particulièrement marges et par de nombreux parcs ou places qui constituent une offre conséquente ;
- centre-ville de Villenave d'Ornon organisé autour de la route de Léognan.

Parfois, ce sont simplement des voiries de grande taille qui expliquent cette augmentation de la densité :

- la D 211 à Saint-Médard (avenue Léon Blum) ;
- l'entrée sud vers le quartier de Beutre (depuis la déviation).

Certains grands équipements s'accompagnent d'une densité d'espaces publics potentiels (souvent des parkings) :

- l'Aéroport Bordeaux-Mérignac jusqu'à l'échangeur 11a.

# Recueil de cartes des espaces publics ordinaires de Bordeaux Métropole

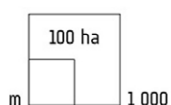
## Les formes singulières d'espaces publics

### Légende

-  Boulevards
-  Cours
-  Esplanades
-  Parvis
-  Places
-  Quais
-  Squares
-  Autres formes constituées et singulières

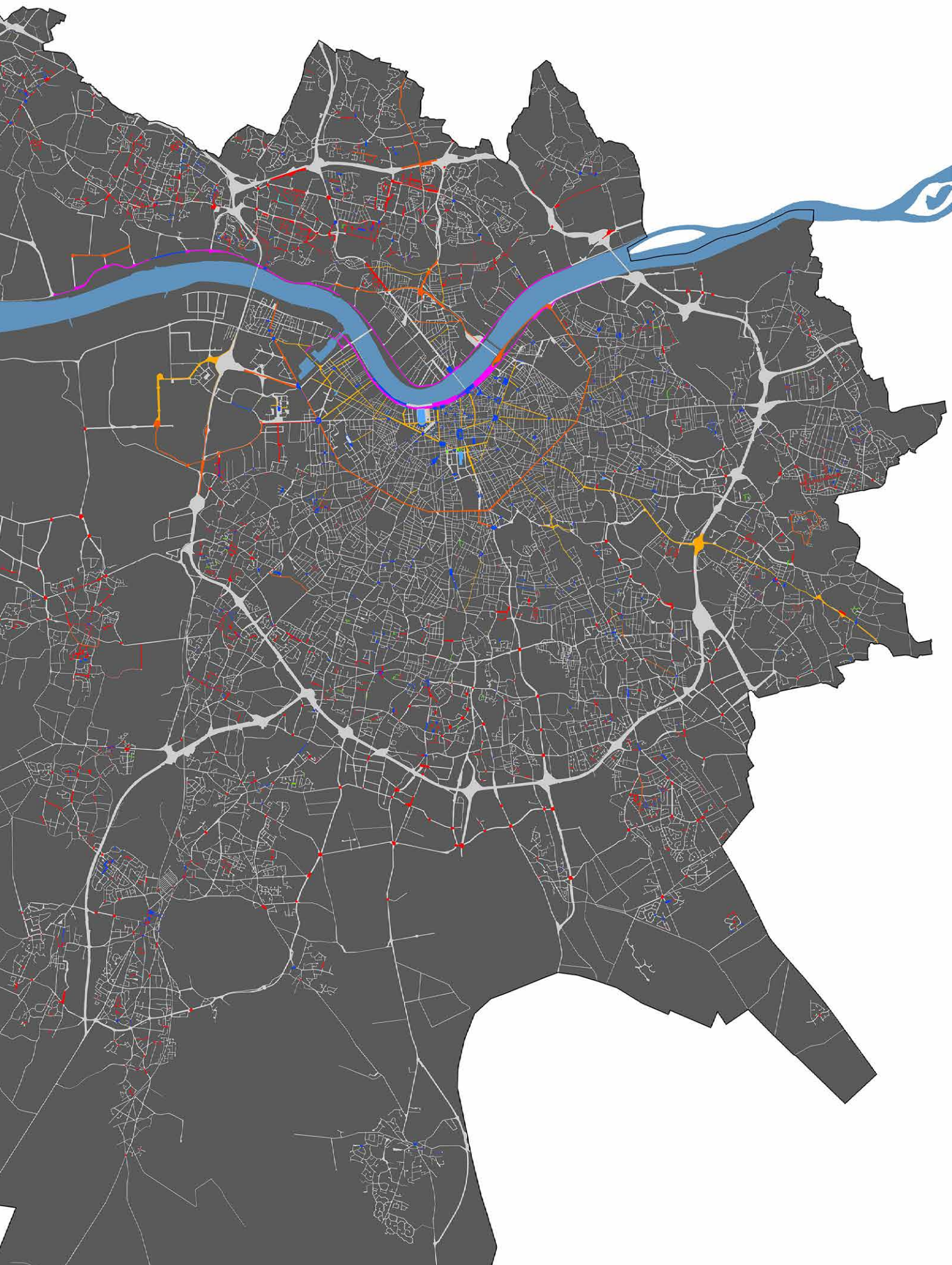


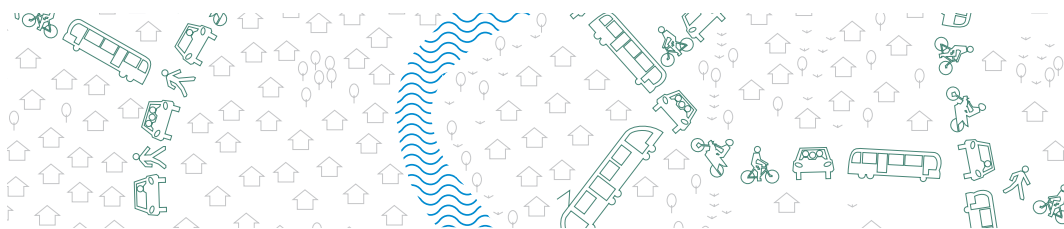
**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine



sources : communauté urbaine de Bordeaux  
traitement a'urba © - octobre 2014



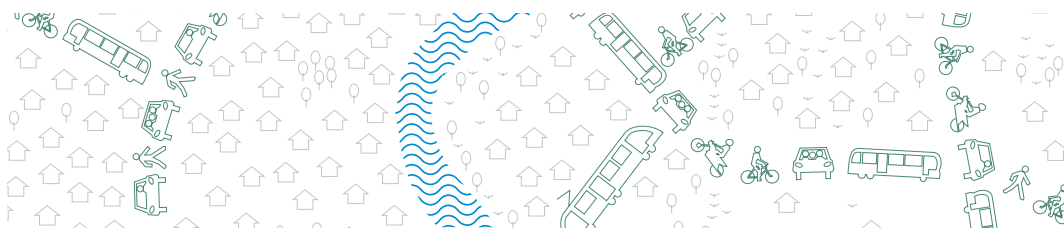




## **1.2 | Les formes constituées et singulières (placettes, délaissés, places...**

Giratoires, ronds points, placettes, décalages des alignements, délaissés et surlageurs de voirie, de nombreuses singularités marquent le domaine public. Elles sont autant de potentialités d'espaces à réaménager ou pouvant faire l'objet de pratiques nouvelles (repos, discussion, jeu ...). Une identification subjective de ces éléments montre que tous les territoires comportent des formes constituées et singulières d'espaces publics. Ces formes sont avant tout :

- des nœuds primaires et secondaires autrement dit des intersections de voies qui font l'objet de dégagements non construits présentant autant de potentialités de réaménagements ;
- des placettes ou diverses irrégularités dans le maillage parcellaire ou le maillage viaire, notamment à proximité des centres-bourgs, des centres de quartiers, en somme à proximité des formes les plus anciennes d'occupation du territoire ;
- enfin sur les Hauts de Garonne, il existe également au sein de la trame bâtie discontinu des grands ensembles collectif, de vastes espaces libres privés ou publics très souvent occupés par une prolifération automobile mais qui sont autant d'espaces libres non construits à fort potentiel de réaménagement.



### 1.3 | Le paysage bâti en alignement sur la voie le long des principales voies

Les voies principales du réseau viaire traversent des quartiers diversifiés du point de vue de la morphologie urbaine. Le long de ces voies, la description du niveau de continuité des alignements et de recul des formes bâties offre la possibilité d'identifier des secteurs dans lesquels l'espace public bénéficie d'une délimitation claire et composée. L'analyse d'une partie des voies principales permet de dégager deux types d'espaces publics :

#### **Des polarités – centralités d'espaces publics composés (dans le sens où ils sont bordés d'un bâti continu)**

Il peut s'agir de centralités diverses comme des centres villes, des centres bourgs, des centres de quartiers mais également de courts linéaires commerciaux ;

- centre-bourg de Blanquefort caychac ;
- centre-bourg de Blanquefort, avenue du Général de Gaulle ;
- centre-bourg du Taillan Médoc ;
- Le Bouscat – route du Médoc ;
- Eysines le Vigeon ;
- Eysines Avenue du Taillan Médoc ;
- centre-bourg du Taillan Médoc ;
- centre-bourg de Gajac à Saint-Médard-en-Jalles ;
- centre-bourg de Saint-Médard-en-Jalles ;
- centre-bourg d'Hastignan à Saint-Médard-en-Jalles ;
- centre-bourg de Mérignac Capeyron ;
- centre-ville de Mérignac ;
- Mérignac centre commercial ;
- centre de quartier de Mérignac Beutre ;
- Pessac avenue P. Mendés France ;
- centre de Pessac ;
- centre de Gradignan ;
- Bas Lormont.



# Recueil de cartes des espaces publics ordinaires de Bordeaux Métropole

## Le paysage bâti en alignement sur la voie le long des principales voies

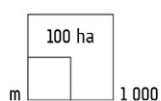
### Légende

Distance du bâti par rapport à l'espace public

-  < 2 m
-  > 2 m et < 5 m
-  > 5 m et < 10 m
-  > 10 m
-  Couverture végétale
-  Parcs publics

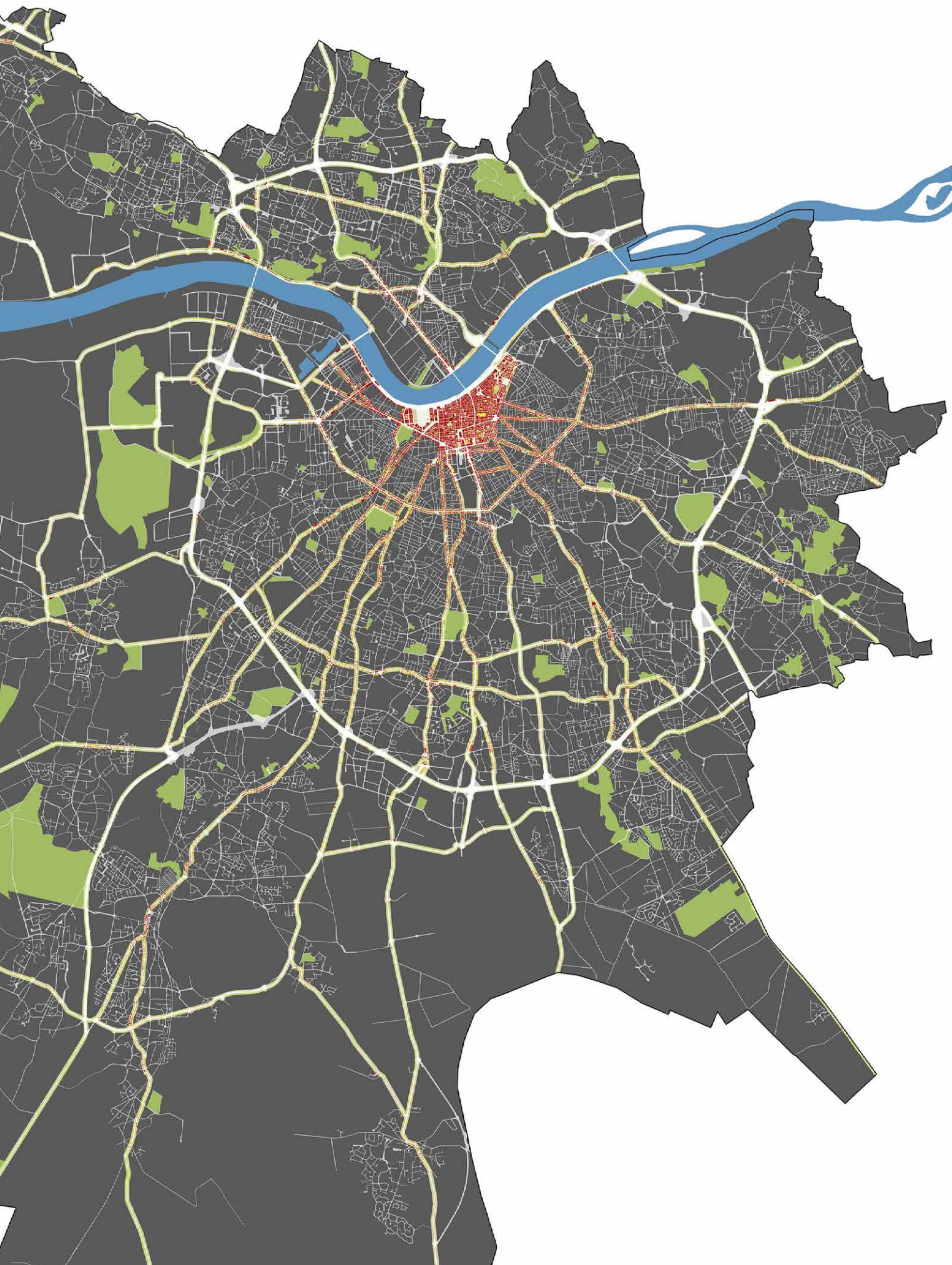


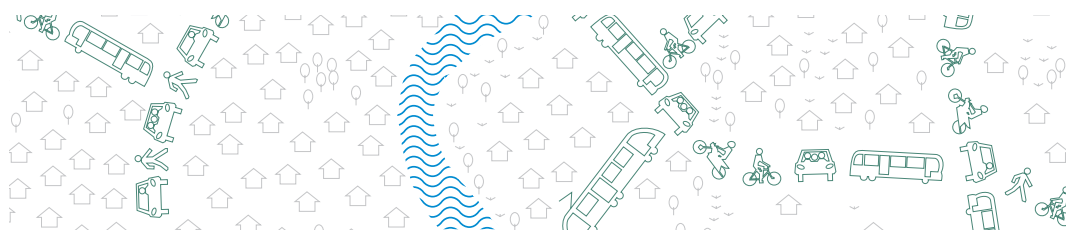
**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine



sources : communauté urbaine de Bordeaux  
traitement a'urba © - octobre 2014







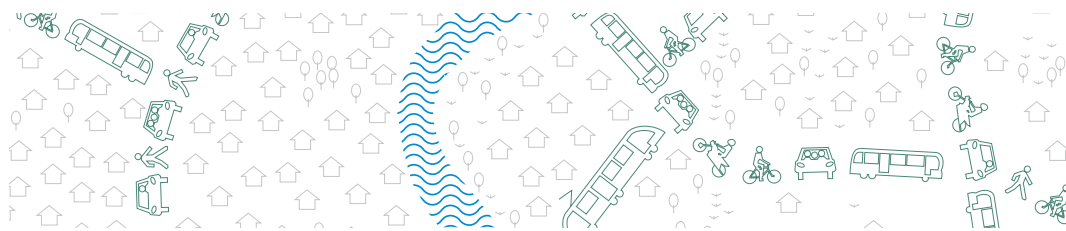
### **Des continuités de voies disposant d'espaces publics composés qui se répartissent en quatre types d'axes**

- les grands axes urbains situés en intra-rocade ainsi qu'une partie de la ceinture des boulevards ;
- l'axe historique de l'avenue Thiers en rive droite ;
- la route de Toulouse qui représente la seule voirie de l'agglomération qui des boulevards jusqu'à la rocade connaît une quasi-continuité urbanisée avec un faible recul des bâtiments ;
- neuf axes radiaux historiques reliés aux différentes barrières des boulevards.

### **Les grands axes urbains situés en intra-rocade ainsi qu'une partie de la ceinture des boulevards**

L'intra-cours, secteur historique concentre une grande partie des places et grands voies composées. A cela s'ajoute les boulevards et quelques grands axes reliant les cours aux boulevards :

- quai de Bacalan
- avenue Emile Counord ;
- cours Balguerie Stuttenberg ;
- cours Portal – cours Saint-Louis ;
- cours du Médoc ;
- rue David Johnston ;
- rue Fondaudège ;
- rue de la Croix Blanche – rue Capdeville ;
- rue Judaïque ;
- rue Georges Bonnac ;
- cours Maréchal Juin ;
- rue de Pessac ;
- rue Saint-Genès ;
- cours de l'Argonne ;
- cours de la Somme.



## **Les neufs axes radiaux historiques reliées aux différentes barrières des boulevards**

Les barrières servaient jusqu'en 1990 à gérer le péage urbain de l'époque, l'octroi. Ces barrières ont été composées à l'intersection entre les boulevards, constitués entre 1853 et 1902 et des voies radiales beaucoup plus anciennes, qui constituaient les routes d'Eysines, du Taillan, de Saint Médard en Jale, d'Arlac, de Saint Genés. Ces voies sont déjà mentionnées dans la carte de Cassini en 1760.

Ces voies radiales ouest présentent toutes des espaces publics composés par l'alignement des bâtiments. Une particularité de ces voies est également liée au fait que la section présentant un alignement bâti et composé est assez bien identifiable dans le début comme dans la fin des différentes voies. Si la fin des voies, les barrières est connue de tous, le début de ces voies est méconnu mais clairement identifiable.

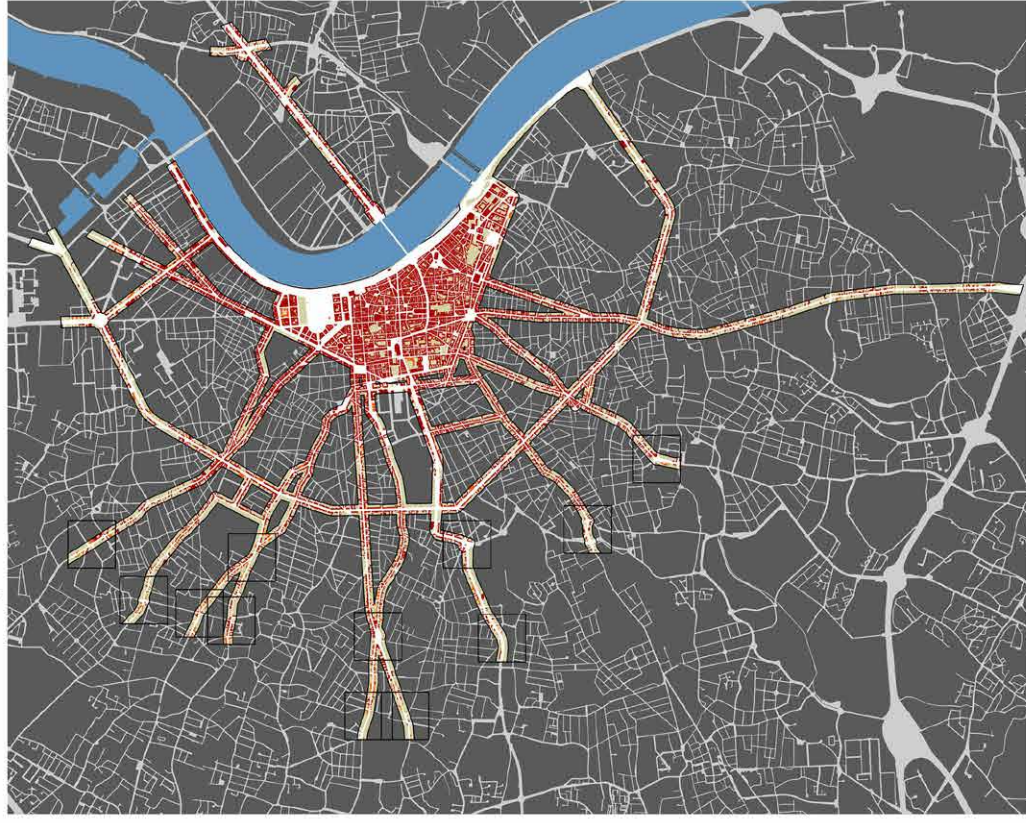
Ce début prend la forme soit d'une place ou d'une intersection pas toujours aménagée ou d'un centre commercial, parfois d'un délaissé, parfois d'un changement d'orientation de la voie. Cette situation assez originale révèle l'existence de formes ponctuelles (placette ou autres formes) en somme de lieux de transition dans l'organisation des espaces publics et dans le passage d'une morphologie urbaine à une autre.

- avenue de la libération – intersection rue R. Lavigne et avenue de la Libération : concessionnaires automobiles ;
- avenue d'Eysines – intersection avec la rue de Caudéran : pseudo place, station essence et petits commerces ;
- avenue du Général Leclerc – intersection avec l'avenue de Saint Armand ;
- intersection entre l'avenue du Général Leclerc et l'avenue Louis Barthou ;
- avenue Louis Barthou – place de la mairie de Caudéran et prolongement d'un axe composé (avenue de Saint Armand) ;
- avenue de la République – intersection entre le parc, le réseau ferroviaire et cette avenue ;
- avenue d'Arès – intersection entre le parc, le réseau ferroviaire et cette avenue ;
- intersection avenue de la République et avenue d'Arès – place Mondésir ;
- rue de la Pelouse de Douet – rue qui se courbe et change alors d'orientation ;
- cours du Maréchal Galliéni – place de la Médoquine ;
- cours Gambetta – rond point Gambetta – cours de la libération.



# Les axes radiaux historiques reliés aux différentes barrières des boulevards

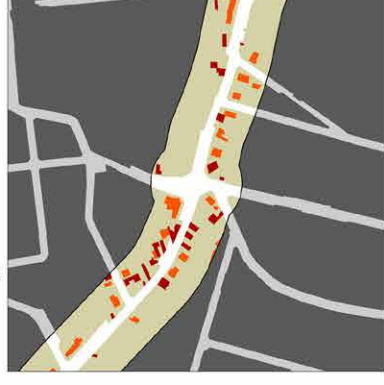
Les axes radiaux historiques



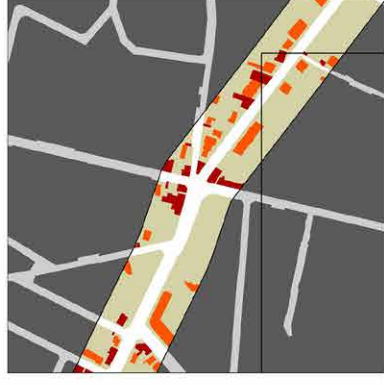
Avenue de la libération



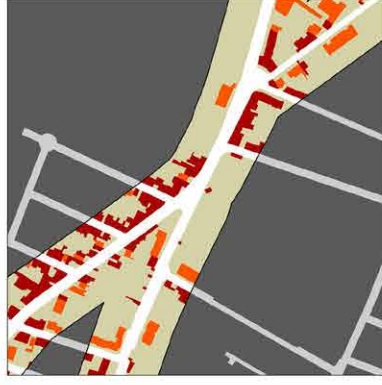
Avenue d'Eysines



Avenue du G Leclerc



Avenue du G Leclerc et avenue Louis



Avenue Louis Barthou



Avenue de la République



## Les axes radiaux historiques reliés aux différentes barrières des boulevards

Avenue d'Arès



Avenue de la République et avenue d'Arès



Place Amélie Raba Léon



Rue de la Pelouse de Douet



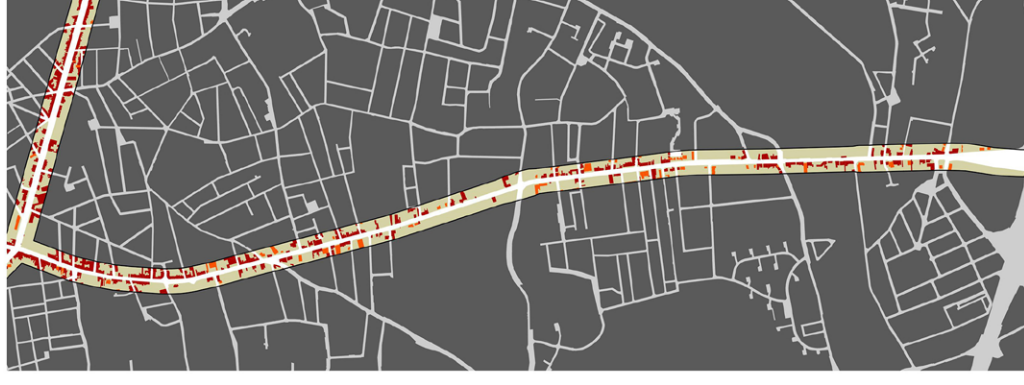
Cours du Maréchal Galliéni – place de la



Cours Gambetta

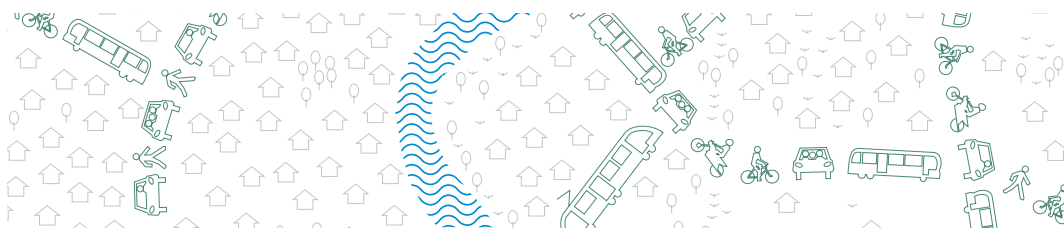


Avenue de Toulouse



Avenue Thiers





## 1.4 | Le paysage bâti en alignement sur la voie le long de l'ensemble des voies

Appliquée à l'ensemble des voies de la Communauté urbaine de Bordeaux, la carte des niveaux de recul des bâtiments permet d'identifier tout un ensemble de centralités et de quartiers supplémentaires qui n'apparaissent pas à proximité immédiate d'une voirie principale.

Il s'agit souvent d'anciennes **centralités rurales** qui se sont progressivement étendues et ont accueilli des commerces, et des équipements au fil du temps.

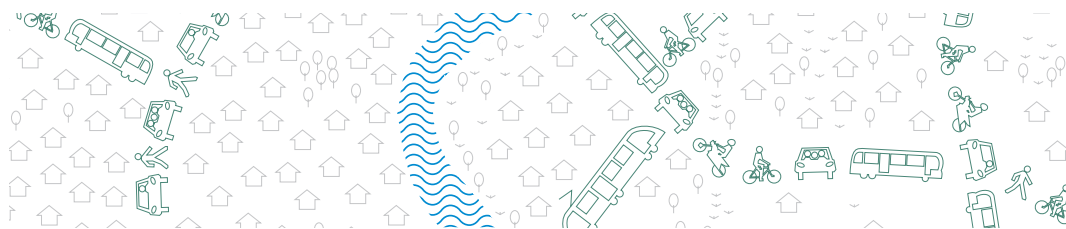
- centre-bourg de Parempuyre ;
- centre-bourg de Saint-Aubin-de-Médoc ;
- Le Taillan-Médoc, chemin du chai ;
- centre ancien de Villenave d'Ornon ;
- Le Vieux Lormont ;
- Bruges centre ;
- Bassens centre ;
- Carbon-Blanc centre ;
- Ambarès la Grave centre ;
- Saint-Louis-de-Montferrand centre ;
- Ambès centre.

La cartographie de l'ensemble des voies modifie le regard par rapport à la carte précédente dans le cas de certains centres-bourgs comme ceux d'Eysines, de Blanquefort de Caychac-Blanquefort et de Villenave d'Ornon car ces derniers font preuve d'une étendue assez importante.

Plus étonnant, cette approche fait également émerger des **quartiers pavillonnaires dont les formes urbaines sont celles de maisons proches et en alignement sur la voie**. Ces quartiers pavillonnaires présentent une densité construite beaucoup plus élevée que la majorité des lotissements et des divers autres quartiers pavillonnaires. Cette densité donne aux espaces publics une délimitation plus assurée en somme une configuration et une identité spécifique.

- quartier pavillonnaire rue des Pays Bas à Blanquefort ;
- quartier pavillonnaire le Gendron à Saint-Médard en Jalles ;
- quartier pavillonnaire de Magonty à Pessac ;
- quartier de Malartic à Gradignan ;
- quartier de Gambetta entre Floirac et Cenon ;
- quartier pavillonnaire le long de la rue Cassagne à Lormont.





Par ailleurs, un quartier urbain apparaît, celui de **Bacalan**. Il dispose **d'une configuration de quartier urbain composé**.

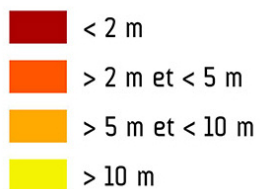
Enfin, sur les Hauts de Garonne, le critère retenu, celui de l'alignement et du faible recul des bâtiments fait même apparaître **un quartier de grands ensembles** (alors que les formes modernes de ce type de quartiers sont habituellement marquées par une absence d'alignement et de proximité de la voie), celui **délimité par les avenues George Clémenceau et Hubert Dubedout**.

# Recueil de cartes des espaces publics ordinaires de Bordeaux Métropole

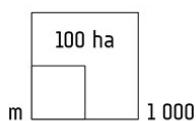
## Distance du bâti par rapport à l'espace public

### Légende

Distance du bâti par rapport à l'espace public

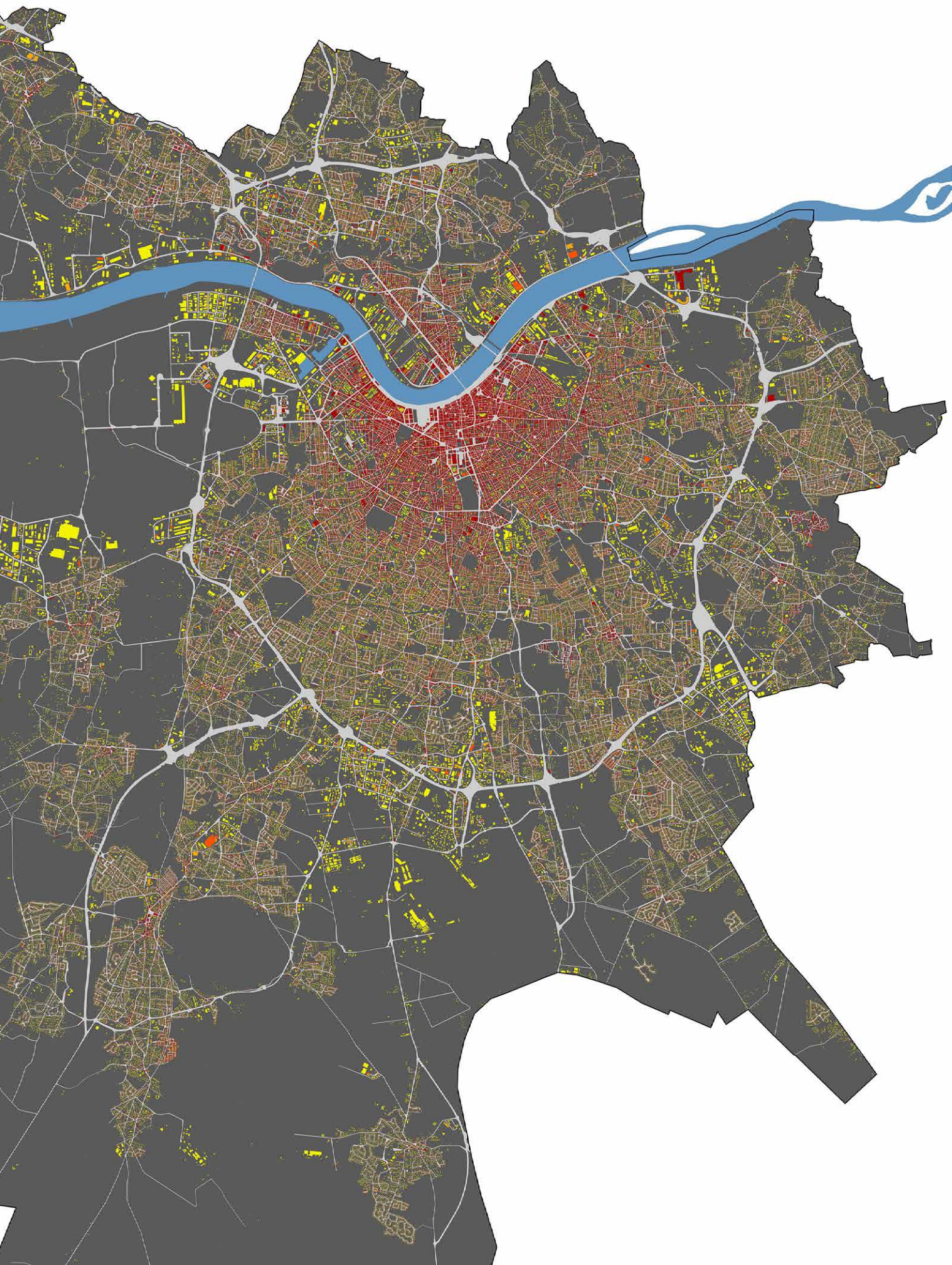


**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine



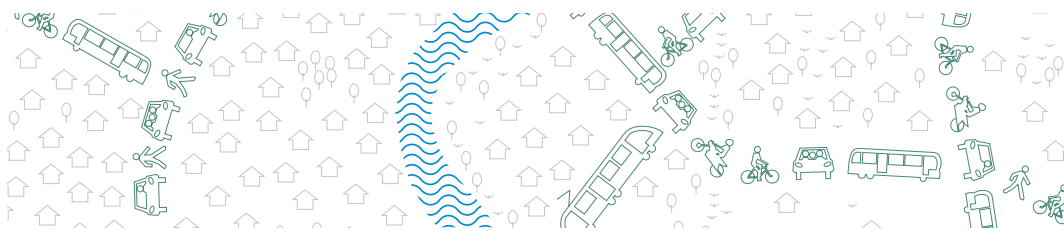
sources : communauté urbaine de Bordeaux  
traitement a'urba © - octobre 2014











## 1.5 | Les voies en impasse

Le nombre et le kilométrage de voies en impasse est important dans l'ensemble des quartiers de la Communauté urbaine de Bordeaux. Elles ne se limitent pas aux quartiers pavillonnaires périphériques des années 60 à 80 même si dans ce type de quartiers, le nombre d'impasse est élevé. En fait, il existe différents types d'impasse. Une première approche révèle au moins quatre logiques différentes :

- **les rues en impasse situées dans le centre d'agglomération** : situées essentiellement à l'intérieur de la rocade ou à proximité des boulevards, ces impasses sont en fait peu nombreuses en comparaison du maillage viaire de ces quartiers. De courtes distances, elles peuvent prendre la forme de cours urbaines ;
- **les rues en impasse générées par la création d'infrastructures de déplacements qui font coupure comme les lignes ferroviaires et les axes autoroutiers, dont la rocade** : le réseau ferroviaire a généré un nombre beaucoup moins élevé d'impasses que la rocade, sans doute parce que cette dernière a été mise en œuvre à une époque où le développement de vastes quartiers pavillonnaires était en cours. Mieux que cela, l'existence de quartiers rendus enclavés par la constitution de cette infrastructure a sans doute motivé l'installation de secteurs pavillonnaires pensés comme un ensemble d'impasses ;
- **les rues en impasse constituées à l'occasion d'ensembles pavillonnaires plus ou moins vastes** : l'intégralité des communes situées à l'extérieur de la rocade (et situées à l'intérieur de la rocade) disposent d'une quantité importante d'impasses. Dans certaines communes, les impasses se trouvent principalement sur les franges extérieures de leur tissu urbanisé (Le Taillan Médoc, Saint-Aubin-de-Médoc, Blanquefort) alors que pour d'autres, elles concernent l'ensemble des quartiers (Ambarès-la-Grave, Artigues, Martignas). A noter : les quartiers extra-rocade de la commune d'Eysines disposent de relativement peu d'impasses.
- **les rues en impasse proches des espaces de nature et des espaces agricoles** : il s'agit soit de chemins forestiers qui se transforment progressivement en chemins communaux puis en voirie, soit de chemins agricoles notamment liés au maraîchage ou à la vigne.

# Recueil de cartes des espaces publics ordinaires de Bordeaux Métropole

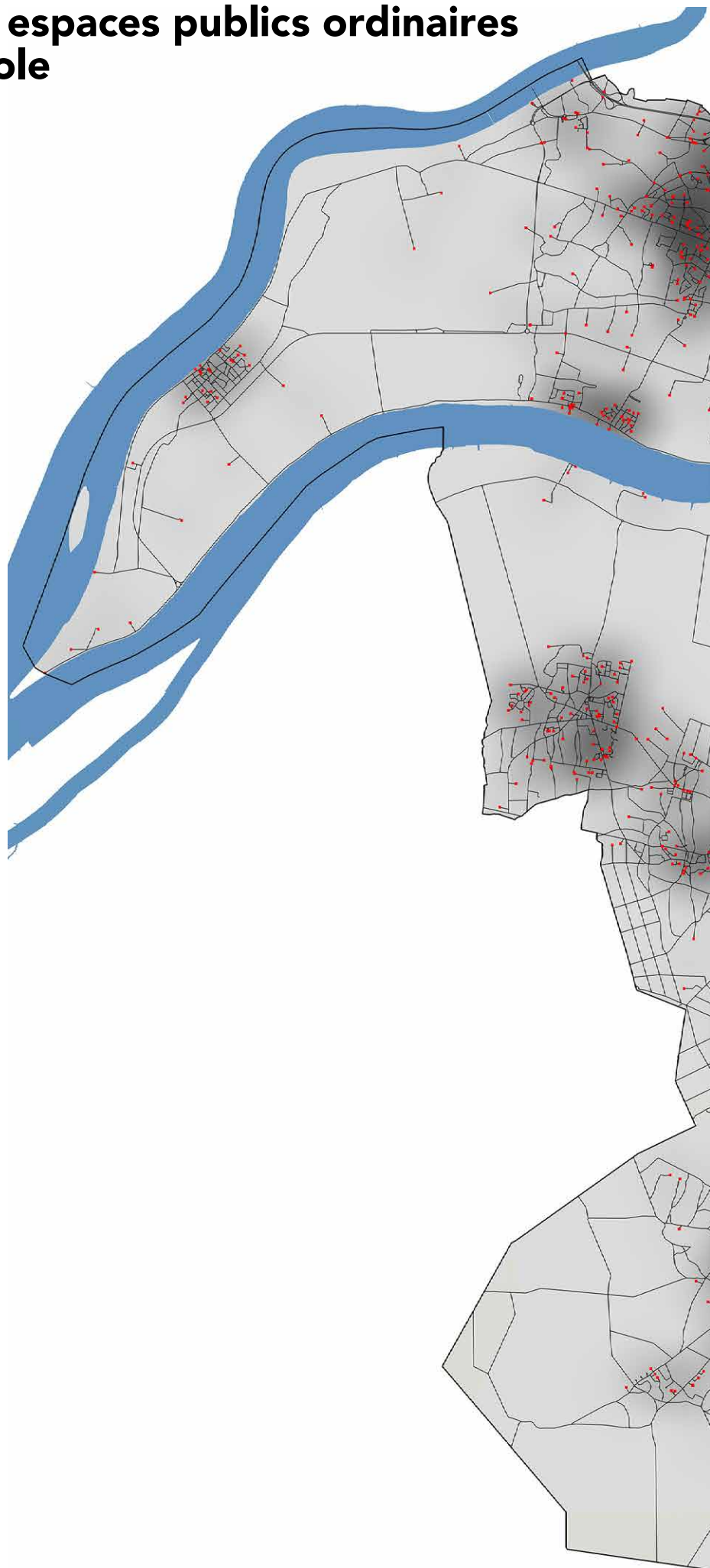
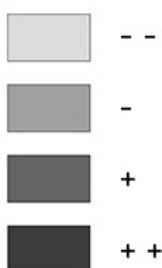
## Les impasses

### Légende

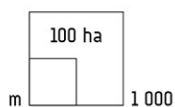
Densité d'impasses dans la CUB

■ Impasse

Densité d'impasses

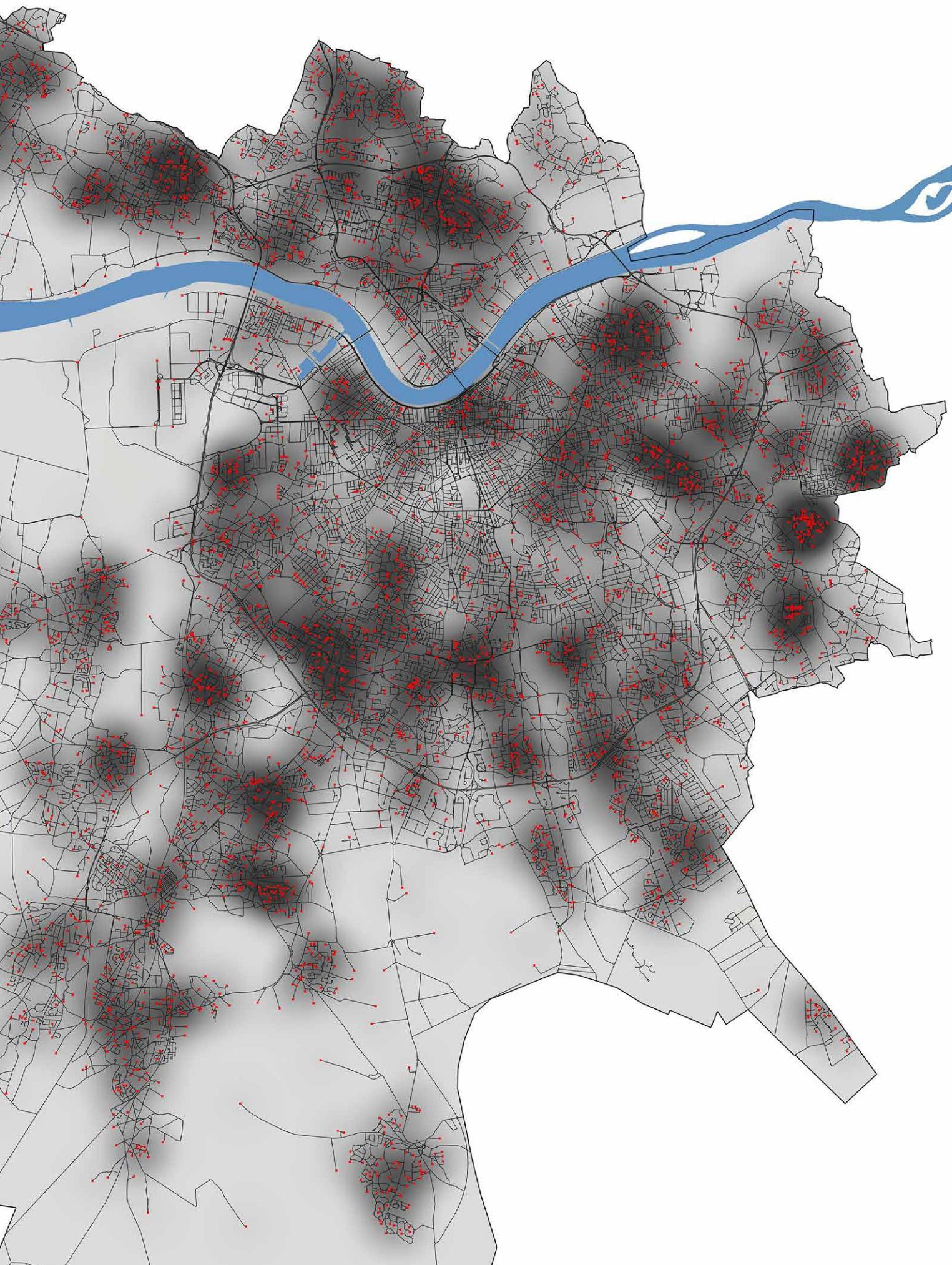


**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine

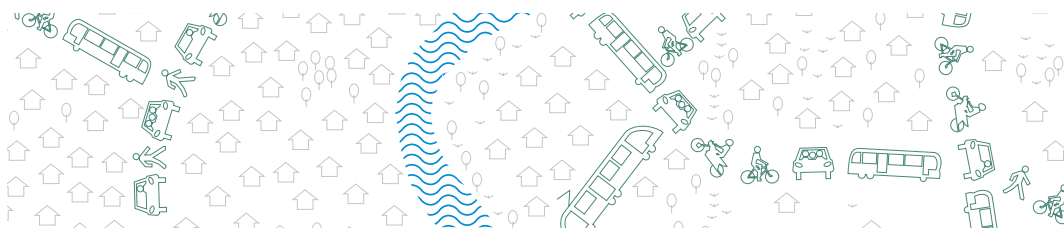


sources : communauté urbaine de Bordeaux  
traitement a'urba © - octobre 2014









## 1.6 | Les nœuds (points de rencontre entre les différentes voies)

Les nœuds : lorsque l'on considère l'ensemble des intersections entre toutes les voies communautaires, il est possible de classer ces intersections en deux grandes familles, les intersections du réseau primaire de voirie (entre les grandes voies d'agglomération de catégorie 1, les itinéraires intercommunaux de catégorie 2) et les intersections du réseau secondaire de voirie (entre les voies structurantes locales de catégorie 3 et les voies de catégorie 1 et 2). Dans le premier cas, celui des intersections du réseau primaire de voirie, cette cartographie permet d'identifier les grandes intersections d'un réseau principal de voirie dont la vocation circulatoire est dominante mais qui joue également un rôle dans l'affirmation de l'identité d'une voirie communautaire.

Outre les échangeurs autoroutiers, cette représentation décrit un certain nombre de lieux dont l'aménagement peut / doit contribuer à la construction d'une identité communautaire : il s'agit des barrières des boulevards bordelais, mais également des intersections entre les voies rapides de contournement et le réseau du réseau de déplacement et enfin de nombreuses intersections localisées le long des grandes voiries circulantes urbaines.

Dans le second cas, celui des intersections du réseau secondaire, la cartographie montre une intensité de lieux sur lesquels se joue la transition entre un réseau à dominante de déplacement et un réseau d'accès aux voies locales de quartiers, en somme aux futurs quartiers à apaiser. La mise en place d'une stratégie différente d'aménagement de ces intersections (par rapport aux intersections primaires) pourrait présenter un intérêt, celui de renforcer la lisibilité du réseau de déplacement.



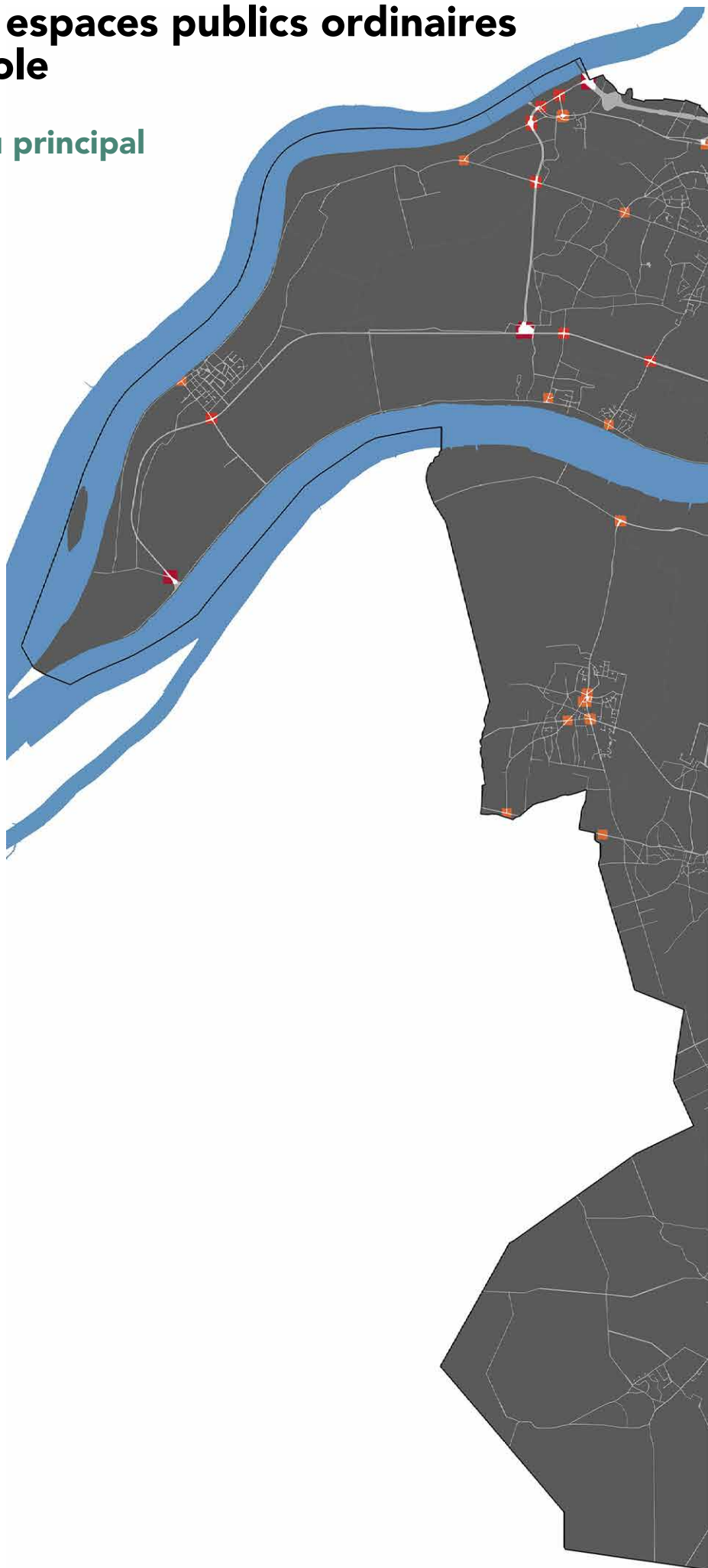
# Recueil de cartes des espaces publics ordinaires de Bordeaux Métropole

## Les intersections du réseau principal de voirie

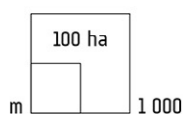
### Légende

Intersections du réseau principal de voirie

-  Intersection CAT 1 - CAT 1
-  Intersection CAT 1 - CAT 2
-  Intersection CAT 2 - CAT 2



**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine



sources : communauté urbaine de Bordeaux  
traitement a'urba © - octobre 2014





# Recueil de cartes des espaces publics ordinaires de Bordeaux Métropole

## Les intersections du réseau secondaire de voirie

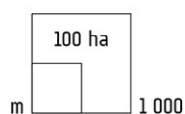
### Légende

Intersections du réseau secondaire de voirie

-  Intersection CAT 3 - CAT 1
-  Intersection CAT 3 - CAT 2
-  Intersection CAT 3 - CAT 3



**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine



sources : communauté urbaine de Bordeaux  
traitement a'urba © - octobre 2014





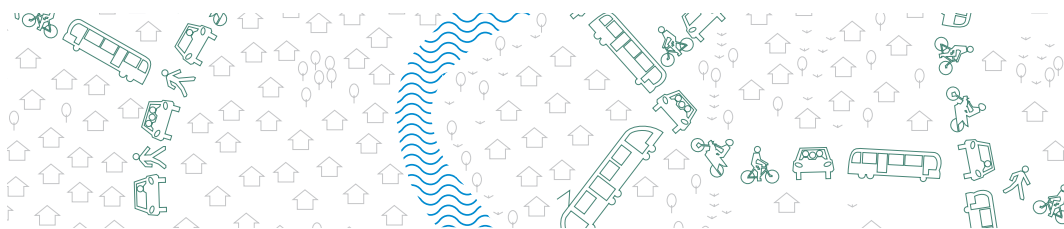




## 2 | Les espaces publics de qualité identifiés à partir d'éléments valorisants







## 2.1 | L'espace public des centralités

Dans le cadre de la démarche de révision du Plan Local d'Urbanisme, des centralités sont identifiées. Ces dernières correspondent à la fois à des centres-bourgs ou à des centres de quartiers ou encore des lieux disposant d'équipements ou de commerces, en somme à des territoires marqués soit par une pratique de l'espace public, soit par une identité reconnue de tous. Il est à noter que les barrières des boulevards relèvent de cette catégorie.

Cependant, il est certain que des lieux de pratique ou de concentration d'équipements ont pu être oubliés (comme par exemple à Bacalan) montrant la non exhaustivité de cette carte.

Il est à noter que la majorité des centralités se localisent sur des axes de catégorie 2 autrement dit sur des axes à dominante de circulation. Ceci montre que ces axes se doivent très souvent de gérer la traversées de centres-bourgs, centres de quartiers, en somme de diverses centralités dans lesquels leur objectif de service (assurer une dominante de déplacement) est en partie remise en question par rapport à la fonction locale que jouent également ces centralités.

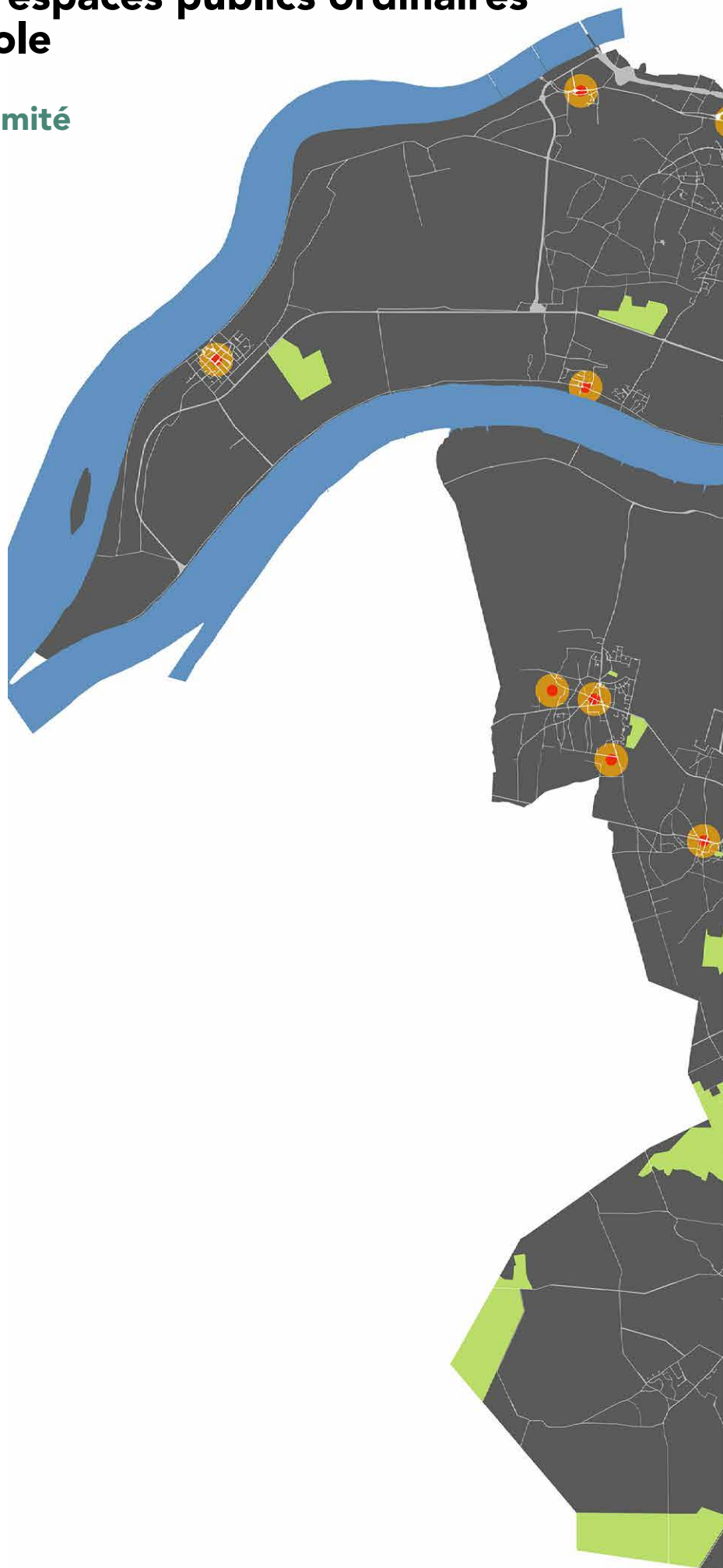
# Recueil de cartes des espaces publics ordinaires de Bordeaux Métropole

## Les espaces publics à proximité des centralités

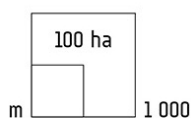
### Légende

Les centralités

-  L'espace public proche d'une centralité (100m)
-  L'espace public proche d'une centralité (300m)

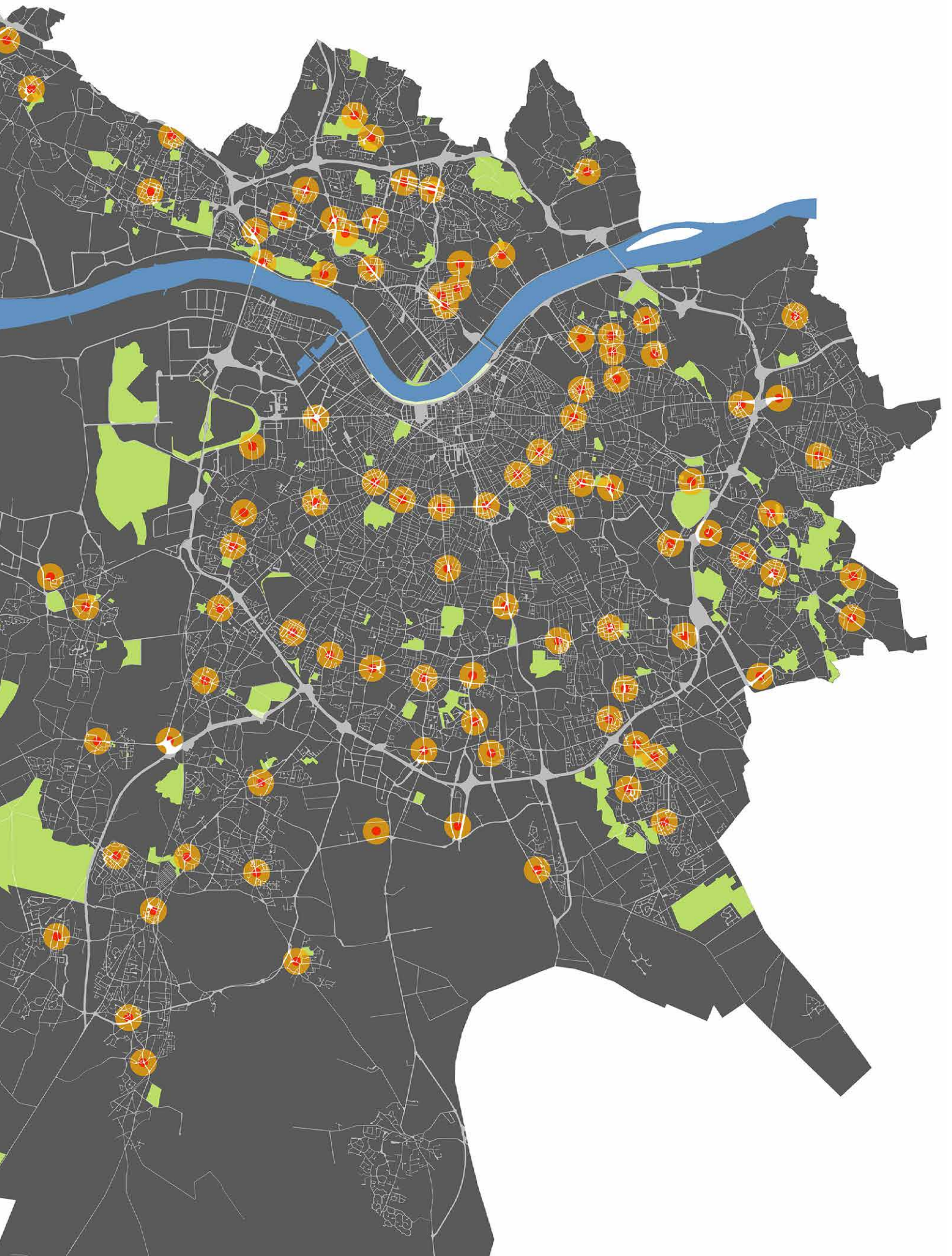


**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine

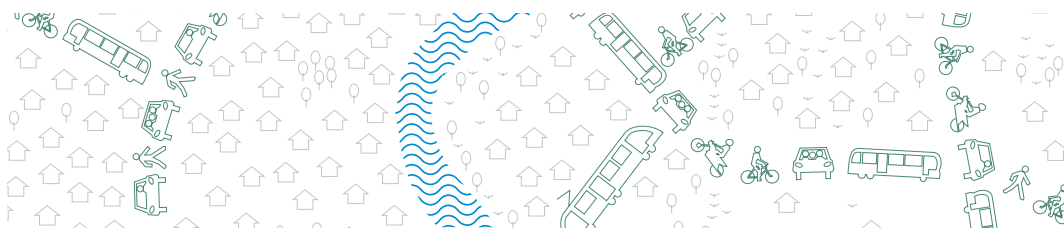


sources : communauté urbaine de Bordeaux  
traitement a'urba © - octobre 2014









## 2.2 | L'espace public commercial

Nos lieux de pratique commerciale dessinent un espace public foisonnant, complexe puisque composé de multiples territoires de regroupement commercial qui prennent parfois la forme de centralités et très fréquemment celle de très longs linéaires de voies. L'espace public commercial de l'agglomération bordelais semble composé de la manière suivante :

### **Un grand centre commercial d'agglomération, celui de l'ensemble des voies des quartiers de l'intra-boulevards**

Il est d'ailleurs à noter l'épaisseur de cette offre commerciale qui ne se limite pas au secteur central à contrôle d'accès de l'intra-cours et à ses linéaires commerciaux continus bien identifiés de tous. Ainsi, au-delà des cours, il existe une offre sans doute plus discontinue de services et d'équipements commerciaux mais qui constitue un potentiel de recomposition ou / et de revalorisation des espaces publics. Pour donner un exemple, à Bordeaux, l'avenue du Général de Larminat présente une qualité assez médiocre de traitement de ses trottoirs sur certaines sections, alors que des activités commerciales sont présentes.

### **Des voies radiales historiques articulées aux boulevards et notamment aux barrières**

Ces voies sont le support d'une offre commerciale importante, continue et linéaire. L'intensité des équipements présents ne cesse qu'à proximité de la ceinture ferroviaire même si la continuité commerciale de ces axes radiaux recommence au delà de la ceinture ferroviaire. En d'autre termes, le commerce est un levier important d'animation des rues dans l'ensemble des faubourgs bordelais de la rive gauche.

Ce sont essentiellement des voies du réseau primaire de voirie qui accueillent ces activités commerciales. Dans ces conditions, ces voies doivent répondre à des attentes circulatoires souvent antagonistes, celle d'une fluidité rapide au service d'un accès à son emploi et celle d'une fluidité lente, au service d'un accès aux activités quotidiennes et de proximité (dont font partie les achats).

En rive droite, c'est sur les voies historiques de l'avenue de Thiers et de la Benaugue que se structurent une partie de l'offre commerciale.



# Recueil de cartes des espaces publics ordinaires de Bordeaux Métropole

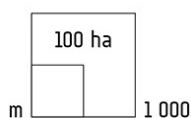
## L'espace public commercial

### Légende

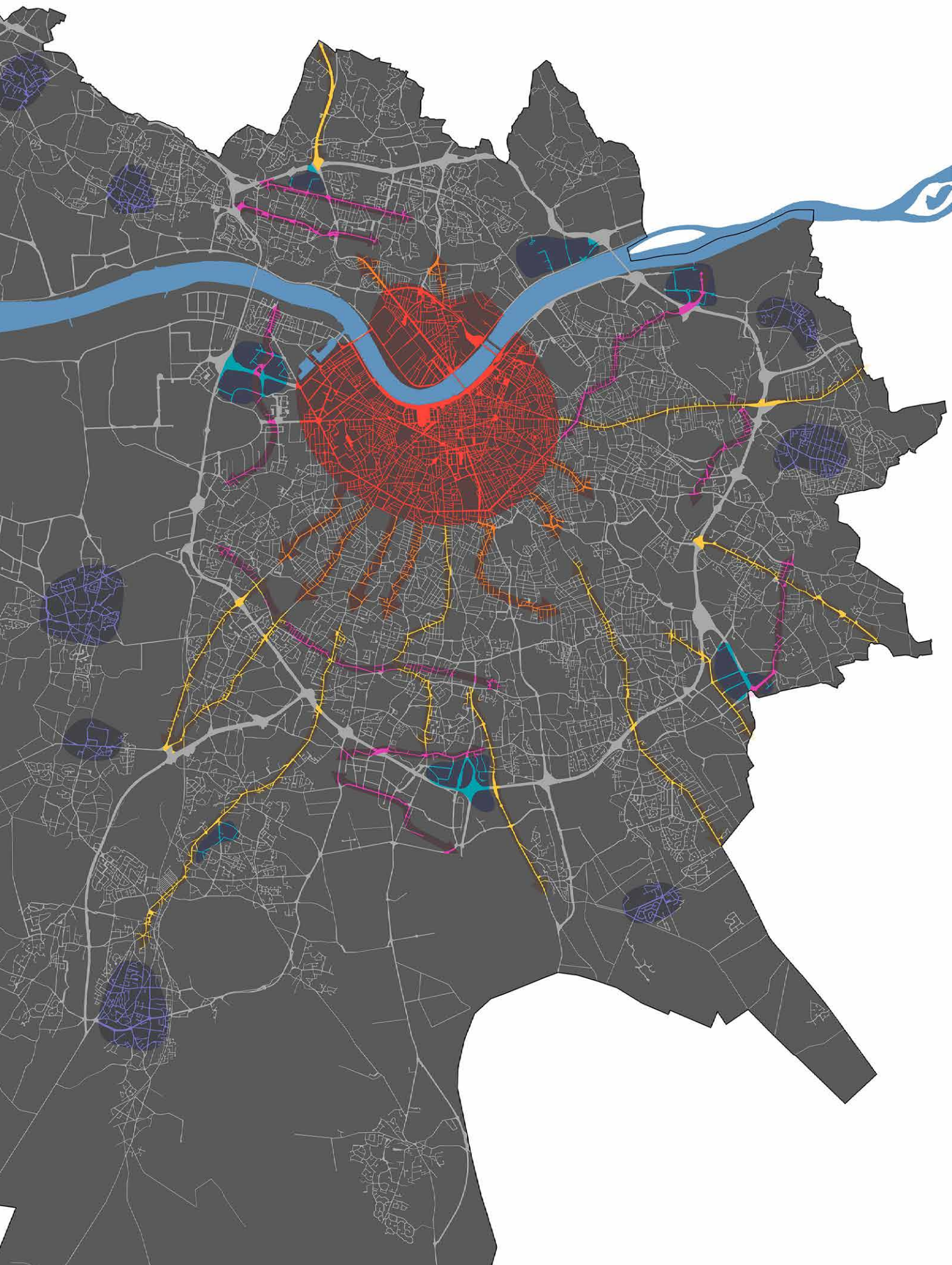
-  Grand centre commercial d'agglomération
-  Voies radiales historiques / extrarocade
-  Axes transversaux
-  Centralités commerciales
-  Grandes polarités commerciales

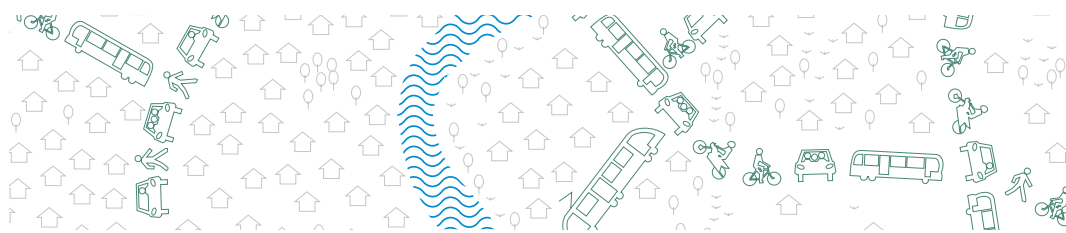


**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine



sources : communauté urbaine de Bordeaux  
traitement a'urba © - octobre 2014





### **Intra rocade : des axes transversaux d'importance**

Même s'ils ne sont pas toujours perceptibles. Il existe environ 9 axes commerciaux transversaux d'autant plus importants que l'agglomération dispose de très peu de dispositifs transversaux d'organisation des espaces publics. Autrement dit, ces dispositifs offrent un potentiel de structuration du territoire, et d'amélioration de son accessibilité et de sa lisibilité générale. Ces axes sont les suivants :

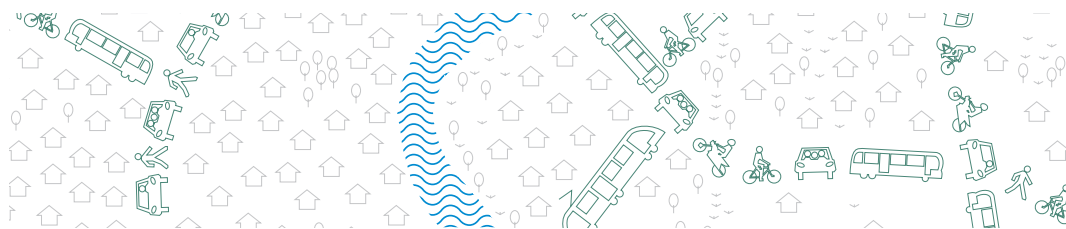
- entre Bordeaux-Lac et Bacalan, il existe via le centre commercial d'Auchan Lac une continuité d'enseignes et d'équipements commerciaux qui dessine un axe transversal ouest-est de Bruges le Tasta (depuis l'avenue J Jaurès) aux Aubiers (avenue de Laroque) à l'échangeur de Nontraste à la Place René Maran et au boulevard Albert Brandenburg à Bacalan ;
- la voie des mairies est également identifiable par la présence d'équipements commerciaux de Bruges centre à Mérignac centre et Mérignac-Arlac ;
- dans la zone commerciale de Mérignac – Le Haillan, deux axes nord-sud reliés situés entre eux, de part et d'autre de la rocade sont marqués par des continuités d'équipement commercial et forment un quadrillage de voies avec au sud, l'avenue J.F Kennedy, à l'est, l'avenue Henri Vignau, au nord, l'avenue de Magudas et à l'ouest, l'avenue de la Grange Noire ;
- entre la ZA Pessac Bersol et la ZA de Gradignan, l'axe est-ouest composé de la rue de la Tuileranne jusqu'à la rue de la Maugette ;
- au sud, entre Talence et Villenave d'Ornon, un axe ouest émerge composé des rues ? de ... à ...
- au sud encore, un axe émerge, à Bègles : il relie la section Boulevard Albert 1<sup>er</sup> des boulevards aux rives d'Arcins, en passant par le cours Victor Hugo à Bègles, l'avenue Lucien Lerousseau, la rue Calixte Carmelle (à vérifier) ;
- rive droite, ce sont les grands axes orientés nord-sud des ensembles modernes des hauts de Garonne qui structurent les quartiers autour des avenue de Paris et de la libération.

### **Des voies radiales historiques qui se prolongent jusqu'à la rocade et bien au-delà**

Nombreuses sont les voies radiales historiques structurées par une offre commerciale qui se prolongent jusqu'à la rocade et bien au-delà :

- l'axe nord-ouest avenue de la Libération – avenue du Médoc (Le Bouscat – Eysines le Vigean jusqu'à Cantinole) ;
- l'axe nord-ouest avenue d'Eysines – avenue du Taillan-Médoc (Le Bouscat – Eysines jusqu'à Cantinole) ;
- le très long axe ouest avenue de Saint-Médard – avenue Pasteur (Le Bouscat – Mérignac – Le Haillan – Saint-Médard-en-Jalles jusqu'à son centre-ville) ;
- l'axe ouest avenue de Verdun – avenue de l'Yser (Bordeaux – Mérignac centre jusqu'à l'échangeur n°10) ;

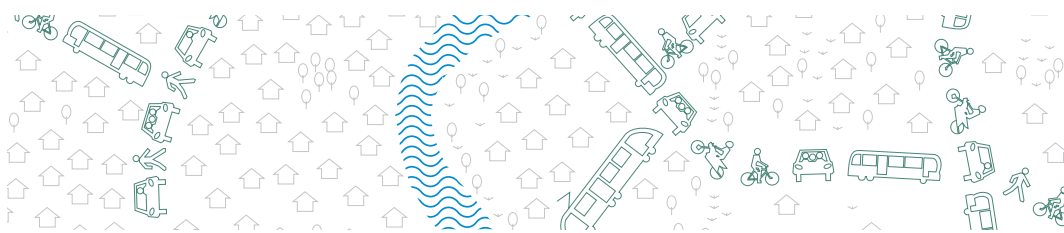




- l'axe ouest extra-rocade de l'avenue de l'Argonne (Mérignac Beutre) ;
- le très long axe sud ouest avenue Jean Jaurès – avenue Pasteur (de Bordeaux barrière de Pessac à Pessac triangle des échoppes, Pessac centre, Pessac-Alouette et vers Toctoucau) ;
- l'axe sud-ouest av. de Saige – rue Gustave Eiffel (de Pessac Université à Pessac Saige jusqu'à Pessac ZA extra rocade) ;
- l'axe sud cours de la Libération – avenue du Général de Gaulle (de Talence à Gradignan centre) ;
- le très long axe sud route de Toulouse – avenue des Pyrénées (de Bordeaux à Villenave d'Ornon) ;
- l'axe autoroutier est de la RN 89 (Artigues).

### **Des centralités commerciales**

Enfin, il existe tout un ensemble de centralités dans lesquelles les commerces sont présents, contribuant à leur attractivité. Il s'agit des centralités de Parempuyre, de Blanquefort, du Taillan Médoc, de Saint-Médard Hastignan, de Pessac Magonty, de Pessac le Burck, de Villenave d'Ornon route de Léognan, de Villenave d'Ornon centre, de Bassens centre, d'Ambarès et de Lagrave centre.



## 2.3 | L'espace public du savoir : les équipements liés à l'enseignement

Crèches, maternelles, écoles primaires, collèges et lycées sont autant d'équipements qui s'animent chaque jour de la semaine. Les lieux qui les accueillent reçoivent des marcheurs, des cyclistes et des automobilistes qui les traversent quotidiennement ou qui les investissent le temps d'attendre ses enfants, le temps de parler avec d'autres adultes, le temps de s'amuser avec ses amis collégiens. Lieux de rencontre pour les uns, lieux transactionnels pour adolescents ou lieux de passages, les espaces publics du savoir ont tous à un moment donné de notre vie marqué notre mémoire.

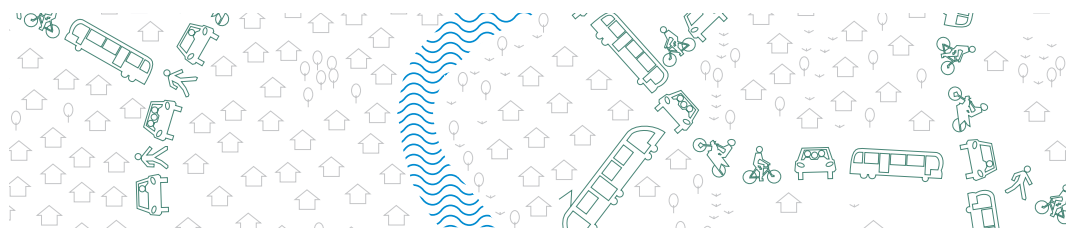
### Les crèches et les écoles primaires sont des équipements de proximité

Les nombreuses écoles primaires et crèches sont réparties de manière plutôt homogène entre les quartiers. Leurs modalités d'implantation sont diverses. Certains se situent le long de voies primaires de circulation alors que d'autres privilégient les voies secondaires et les voies de quartier. Tous ces équipements sont les supports d'une revalorisation d'espaces publics de proximité.

### Moins nombreux, les collèges et des lycées connaissent plusieurs logiques de localisation.

Ces logiques sont diversifiées mais pourtant bien identifiables.

- **les pôles collégiens et lycéens** : la ville de Blanquefort (avenue du Général de Gaulle), les Hauts de Garonne à Lormont, la section Président Wilson des boulevards (entre la barrière judaïque et la barrière du Médoc), Talence centre, l'intra-boulevards et la plaine de Garonne représentent six pôles de concentration des collèges et des lycées. Au sein de ces « patates », il existe autant de rhizomes, autrement dit de places et de rues reliées entre elles par la proximité de ces équipements et dont les rues « battent au pouls » de leurs élèves ;
- **les collèges et les lycées au service des centralités urbaines** : de nombreuses centralités urbaines (centres-bourgs, centres de quartiers) disposent d'un collège ou d'un lycée qui vient renforcer l'attractivité de cette centralité. Ils s'ajoutent aux commerces ou aux formes singulières d'espaces publics (places, parcs) qui marquent l'identité de la centralité considérée. Les polarités concernées par ce phénomène sont Parempuyre, Saint-Médard d'Astignan, Saint-Médard Gajac, Eysines centre, Le Haillan centre, Mérignac Capeyron, Mérignac centre, Pessac Alouette, Pessac centre, Gradignan Centre, Villenave d'Ornon Pont de la Maye (éch.18), Bègles sud (stade Moga), Floirac Dravemont, Cenon Jean Zay, Cenon boulevard Entre-deux-Mers, Bassens centre, Ambarès et Lagrave centre, Bacalan ;
- **les collèges et les lycées « routiers »** : dans les territoires de l'extra-rocade, une forme plus récente de collège et de lycées existe. Elle est basée sur un mode d'implantation qui n'a privilégié que l'accès routier et la proximité des infrastructures de déplacements sans prendre en compte le potentiel de confortation d'un centre



urbain (en somme à la manière des premières implantations d'hypermarchés). Il s'agit par exemple du Lycée Sud Médoc de Saint-Aubin-de-Médoc, du Lycée professionnel Charles Peguy à Eysines mais aussi des lycées et collèges situés au sud des communes de Gradignan (lycées des Graves) et de Villenave d'Ornon (collège Chambéry) ;

- **la bande d'implantation des collèges et lycées dans les faubourgs de Bordeaux : les repères.** En rive gauche, dans les tissus faubourgeois extérieurs aux boulevards, Il semble existe des bandes d'implantation des collèges et des lycées. Ces derniers s'implantent à distance importante mais surtout constante par rapport à la ceinture des boulevards. Produit de l'histoire, localisation à la limite entre la morphologie urbaine faubourgeoise et la morphologie urbaine plus pavillonnaire ? Si les tentatives d'explication sont nombreuses, cette constance interpelle : les collèges et les lycées ne seraient ils pas des équipements qui jouent un rôle important dans l'organisation des territoires faubourgeois en rive gauche, constituant des sortes de repères ?

### **L'enseignement supérieur**

La géographie de l'enseignement supérieure est singulière à Bordeaux. Elle se base sur cinq territoires de regroupement des équipements de l'enseignement supérieur, celle du campus universitaire Pessac - Talence, celle du centre hospitalier universitaire de Bordeaux, celle de la partie ouest des boulevards, celle du cœur d'agglomération (comprenant l'intra cours et les quais mais également une partie nord ouest et sud des quartiers entre cours et boulevards) et enfin celle de la plaine de Garonne.



# Recueil de cartes des espaces publics ordinaires de Bordeaux Métropole

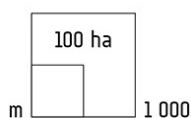
## L'espace public de l'enseignement

### Légende

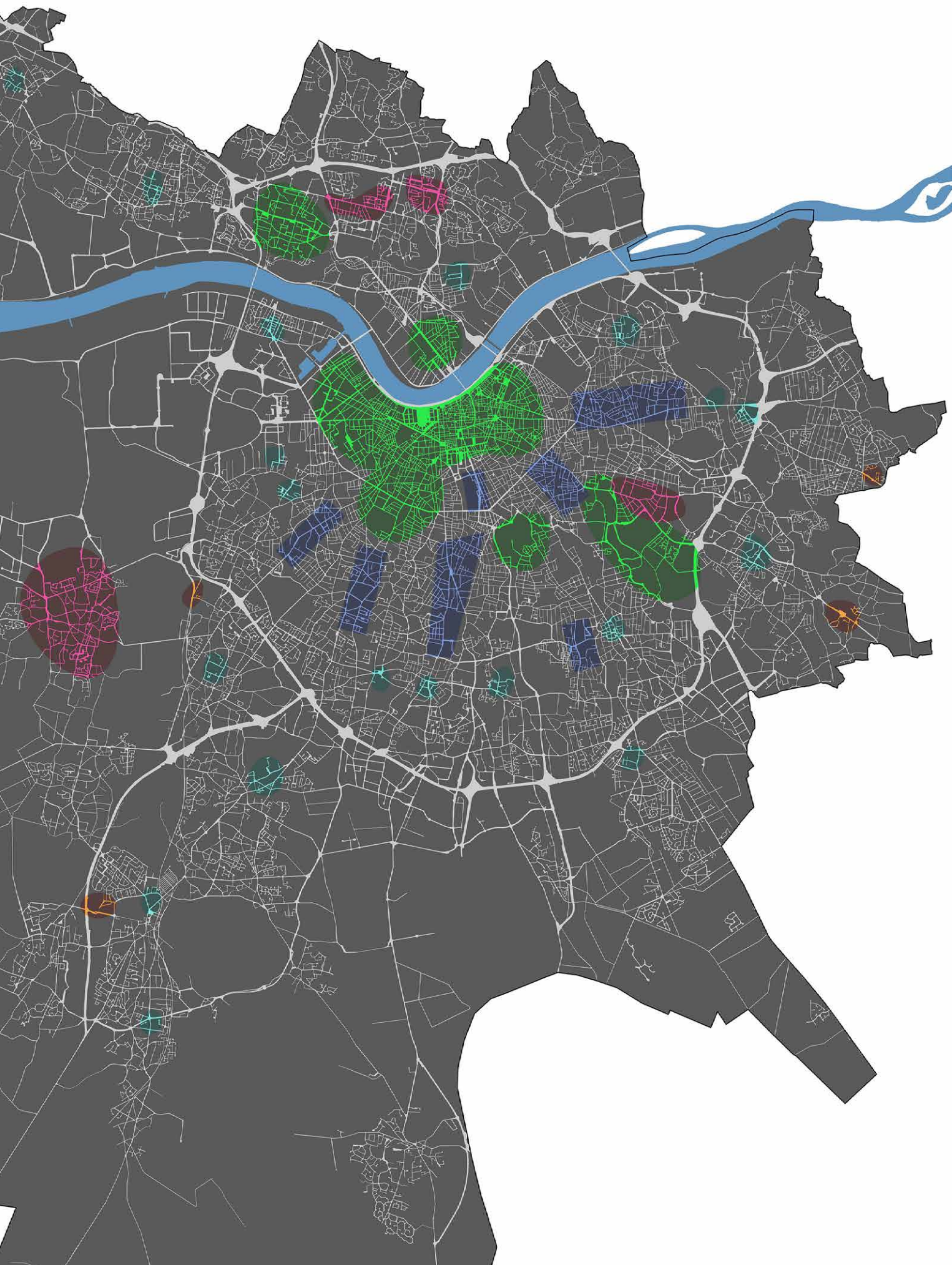
-  Polarités de l'enseignement supérieur
-  Les collèges et les lycées repères
-  Les collèges et lycées au service des centralités urbaines
-  Les collèges et les lycées routiers
-  Les pôles collégiens et lycéens

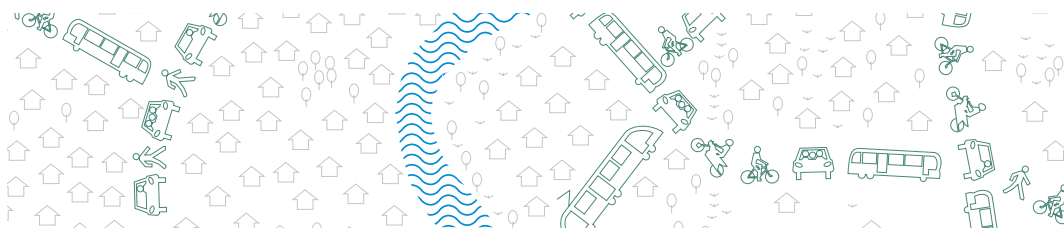


**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine



sources : communauté urbaine de Bordeaux  
traitement a'urba © - octobre 2014





## 2.4 | L'espace public culturel : les équipements liés à la culture

Si les musées et les salles d'exposition se situent presque tous dans l'intra-cours bordelais confirmant ainsi la dimension muséographique (plutôt habituelle) du cœur d'agglomération, les autres équipements culturels tels que les bibliothèques et les salles de spectacle semblent généralement répartis de manière homogène dans le territoire bordelais. Ces équipements se localisent de manière privilégiée dans les centres-bourgs, centres-villes et centres de quartiers, constituant ainsi des équipements qui en confortent l'attractivité, l'animation et l'image.





| 63 |

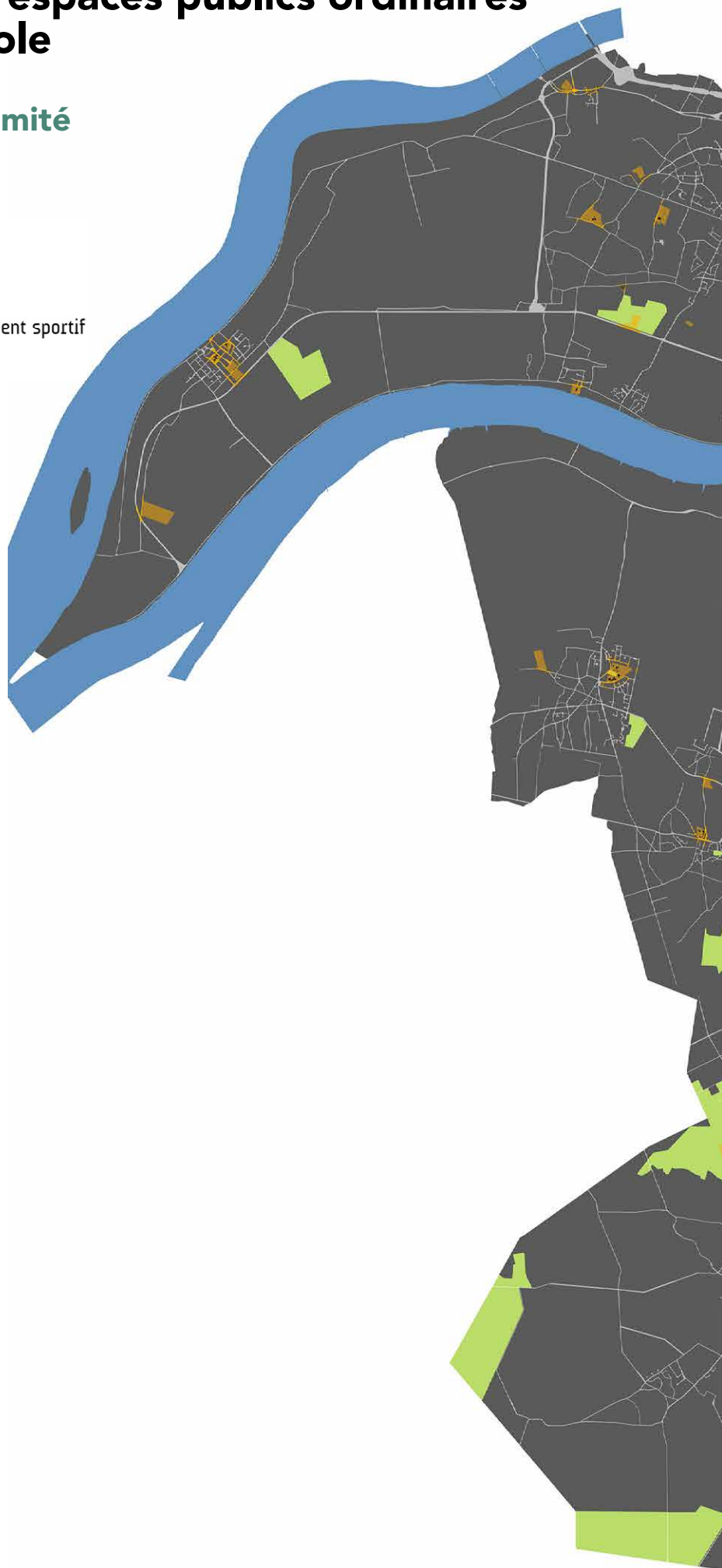
# Recueil de cartes des espaces publics ordinaires de Bordeaux Métropole

## Les espaces publics à proximité des équipements sportifs

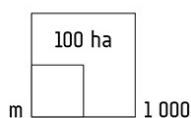
### Légende

Les équipements sportifs

-  Espace public à moins de 100 m d'un équipement sportif
-  Équipement sportif



**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine

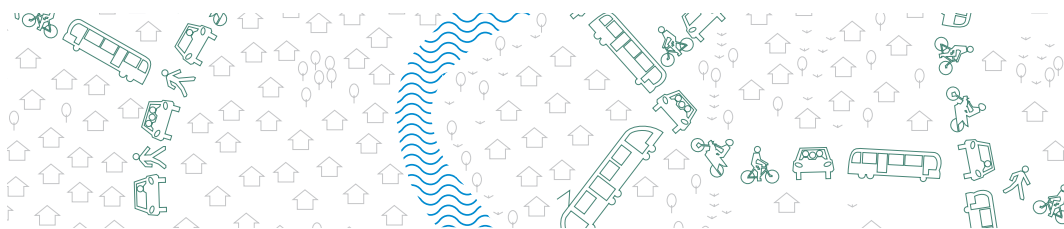


sources : communauté urbaine de Bordeaux  
traitement a'urba © - octobre 2014









## 2.6 | L'espace public de la santé

Les équipements de santé comme les cliniques et les hôpitaux se sont implantés en fonction de plusieurs logiques :

### Les équipements de santé « routiers »

A proximité de la rocade ou de grandes infrastructures de déplacements comme les boulevards, il est possible d'identifier toute une série d'équipements de santé. Il s'agit sans doute des établissements les plus récents qui ont profité de la qualité d'accessibilité offerte et des disponibilités foncières au moment de la réalisation de la rocade bordelaise. Ces équipements hospitaliers sont organisés, localisés en fonction d'un objectif d'accessibilité routière, en somme, de la même manière que les développements commerciaux.

### Les pôles santé

Le centre hospitalier universitaire, les quartiers sud entre cours et boulevards, la proximité des sections nord ouest des boulevards et les hauts de Garonne dessinent cinq pôles de concentration d'établissements de santé. Dans ces quartiers, l'identité des espaces publics est avant tout liée au soin apporté aux espaces publics situés aux abords de ces équipements hospitaliers, étant donné l'importance de leurs emprises.

### L'arc santé des faubourgs

Dans le reste des territoires situés entre boulevards et rocade les équipements de santé se sont implantés de manière discontinue mais en formant une sorte d'arc, sans qu'il soit possible d'en expliquer la raison. Disponibilités de grandes emprises foncières nécessaires à ce type d'établissement et nécessité de servir des bassins de santé différents sont peut-être à l'origine de ces localisations.

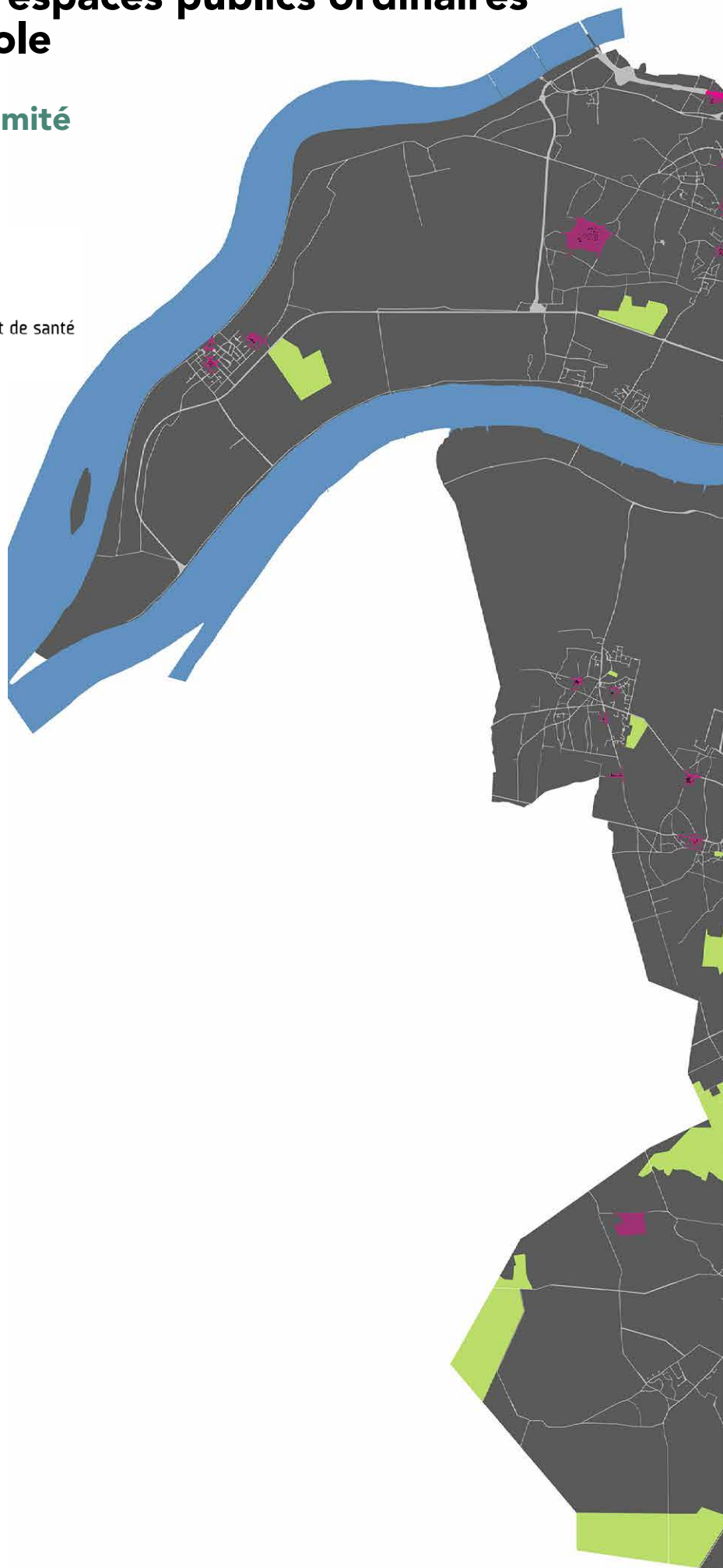
# Recueil de cartes des espaces publics ordinaires de Bordeaux Métropole

## Les espaces publics à proximité des équipements de santé

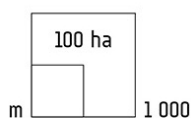
### Légende

Les équipements de santé

-  Espace public à moins de 100 m d'un équipement de santé
-  Équipement de santé

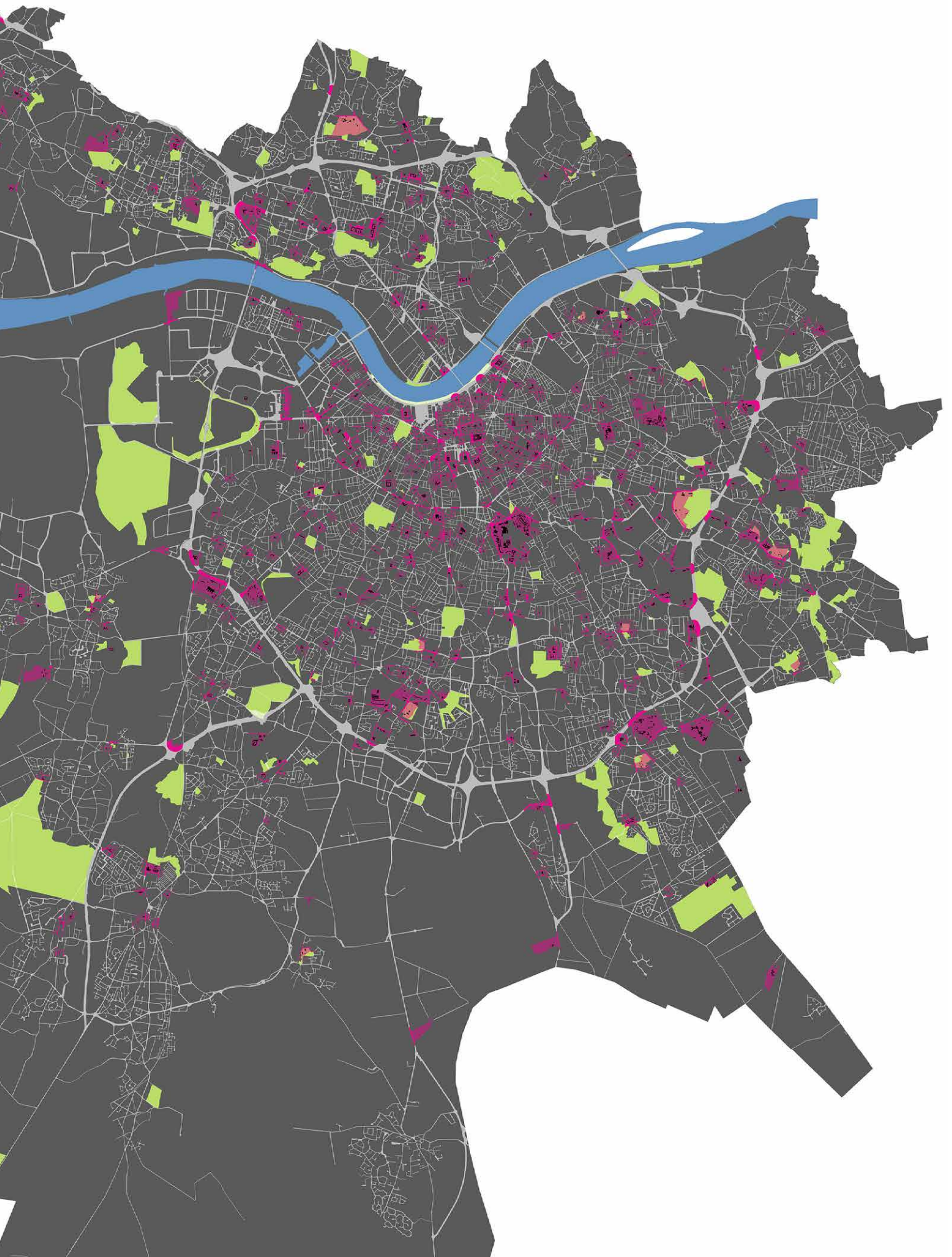


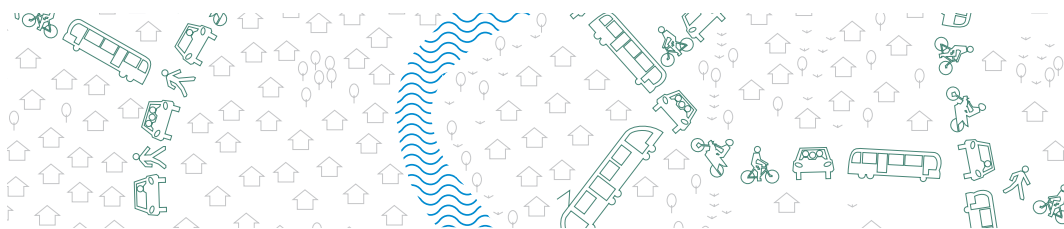
**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine



sources : communauté urbaine de Bordeaux  
traitement a'urba © - octobre 2014

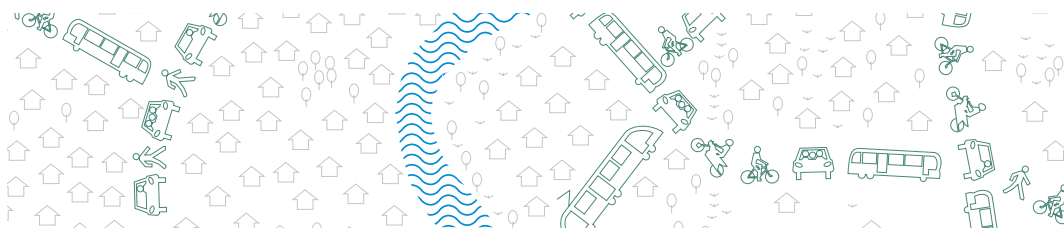






## 2.7 | L'espace public religieux

L'espace public du sacré se confond avec celui des polarités urbaines. Il est logique que la place longtemps prépondérante du sacré et notamment des églises soit confondue avec les lieux historiques de développement urbain et de structuration de l'espace public. Là où les implantations humaines sont les plus anciennes, à savoir le centre d'agglomération (l'intra-boulevards et également l'intra-cours correspondant aux dernières limites des fortifications de la ville médiévale), les lieux de cultes sont les plus nombreux. Ces équipements ont organisé l'espace public, constituant souvent des places et toutes formes d'espaces publics plus ou moins constitués. Aujourd'hui, l'essoufflement des pratiques religieuses explique toutefois la fonction plus symbolique que pratique de beaucoup de ces lieux.



## 2.8 | L'espace public proche d'un parc public ou de la présence de l'eau

L'agglomération bordelaise est marquée par la présence et la proximité des espaces nature. Plusieurs types de territoires existent :

Dans l'intra-cours et la plaine de Garonne, les quartiers disposent de quelques grands parcs publics composés. Dans ces quartiers, c'est toutefois la présence du fleuve qui organise l'ensemble des espaces publics comme l'orientation des voies et du parcellaire.

Dans le secteur des boulevards et des tissus faubourgeois qui s'étendent jusqu'aux limites de la ceinture ferroviaire, il existe un déficit d'espaces publics de nature.

A l'inverse, entre la rocade et la ceinture ferroviaire (plus les Hauts de Garonne), mais également dans l'ensemble des territoires extra-rocade, la nature est omniprésente soit sous la forme d'emprises de très grande taille, qu'il s'agisse de parcs publics ou pas. Dans ces territoires, l'identité des espaces publics et des quartiers est très largement définie par leur rapport à la nature.

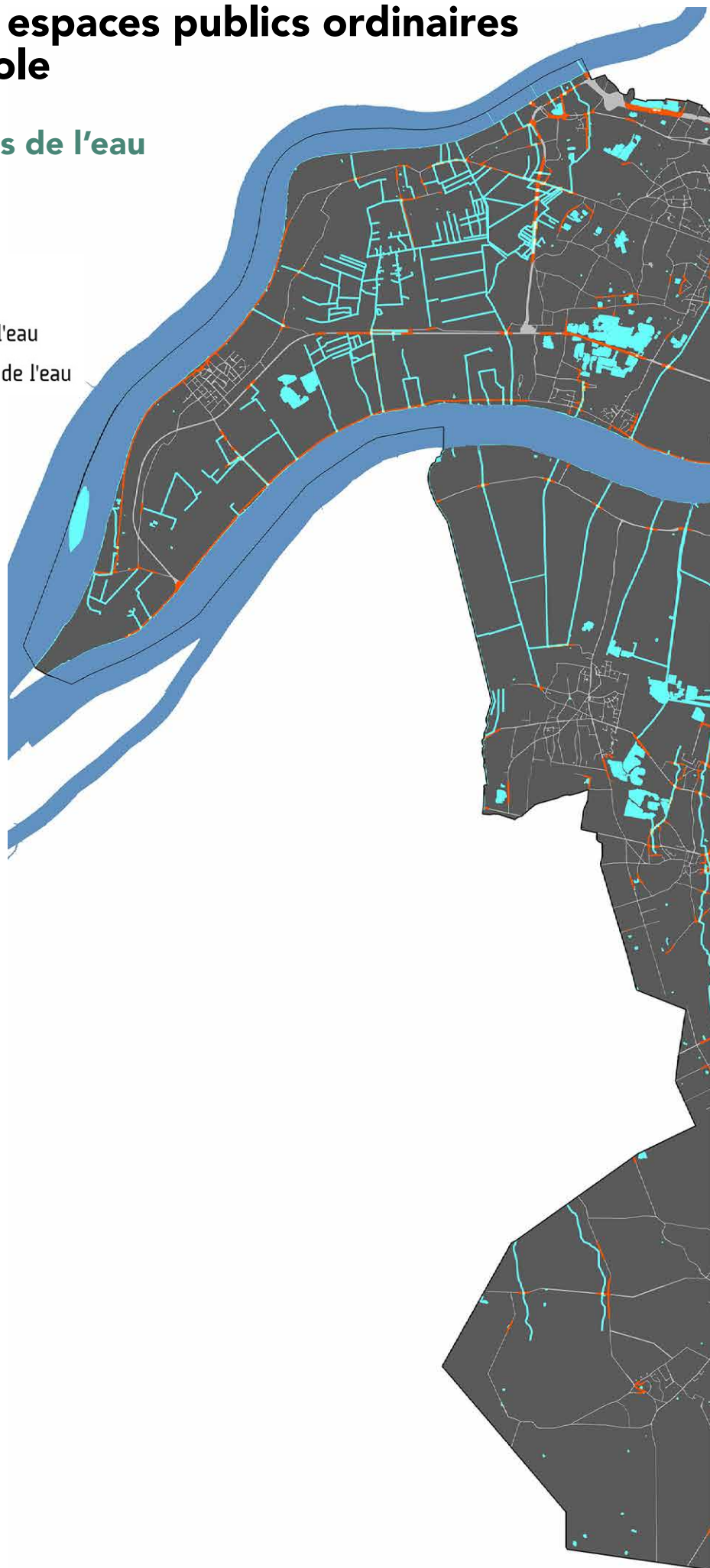


# Recueil de cartes des espaces publics ordinaires de Bordeaux Métropole

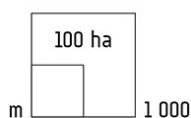
## Les espaces publics proches de l'eau

### Légende

-  Espace public en contact direct avec l'eau
-  Espace public situé à moins de 100 m de l'eau

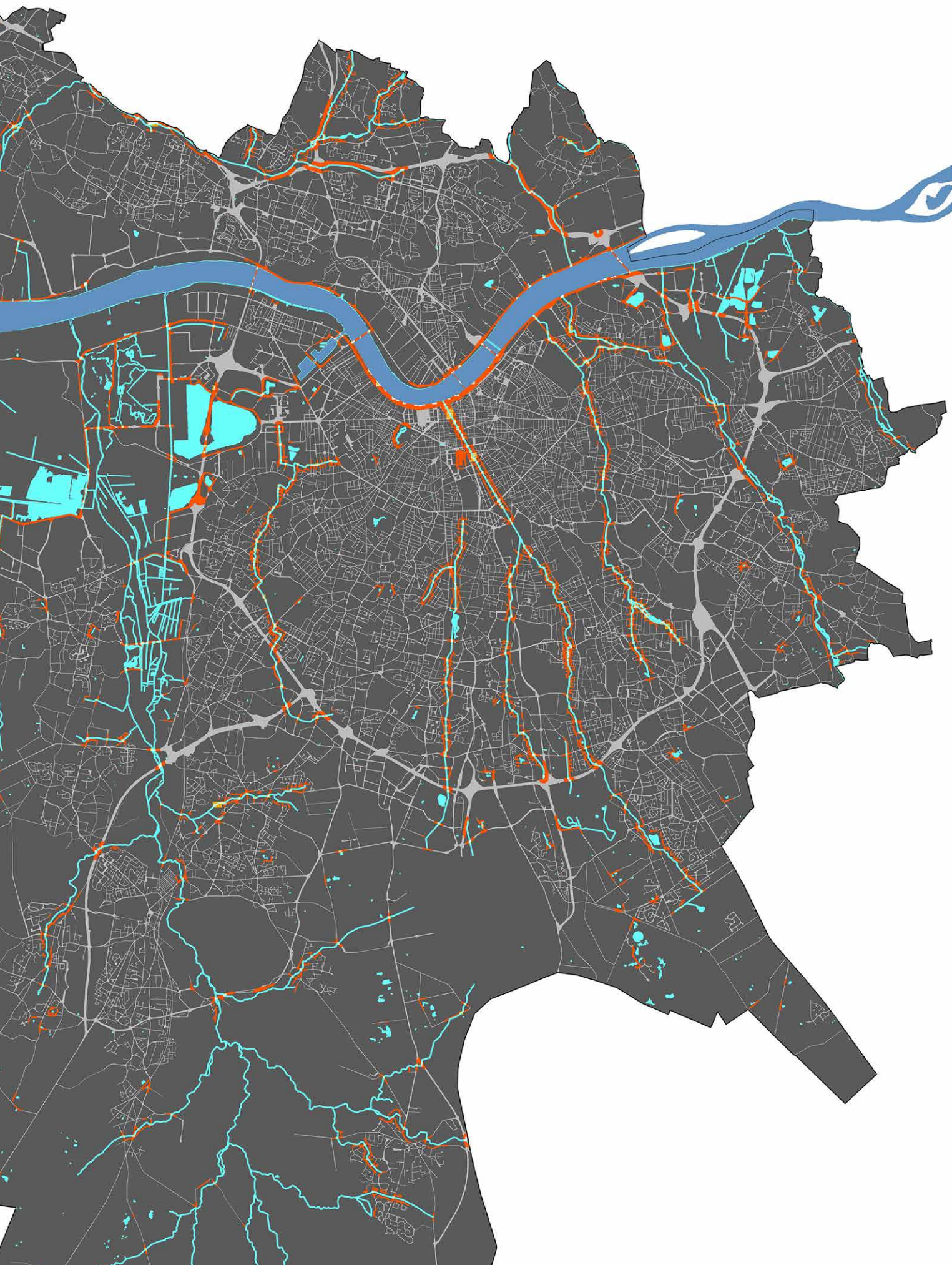


**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine



sources : communauté urbaine de Bordeaux  
traitement a'urba © - octobre 2014





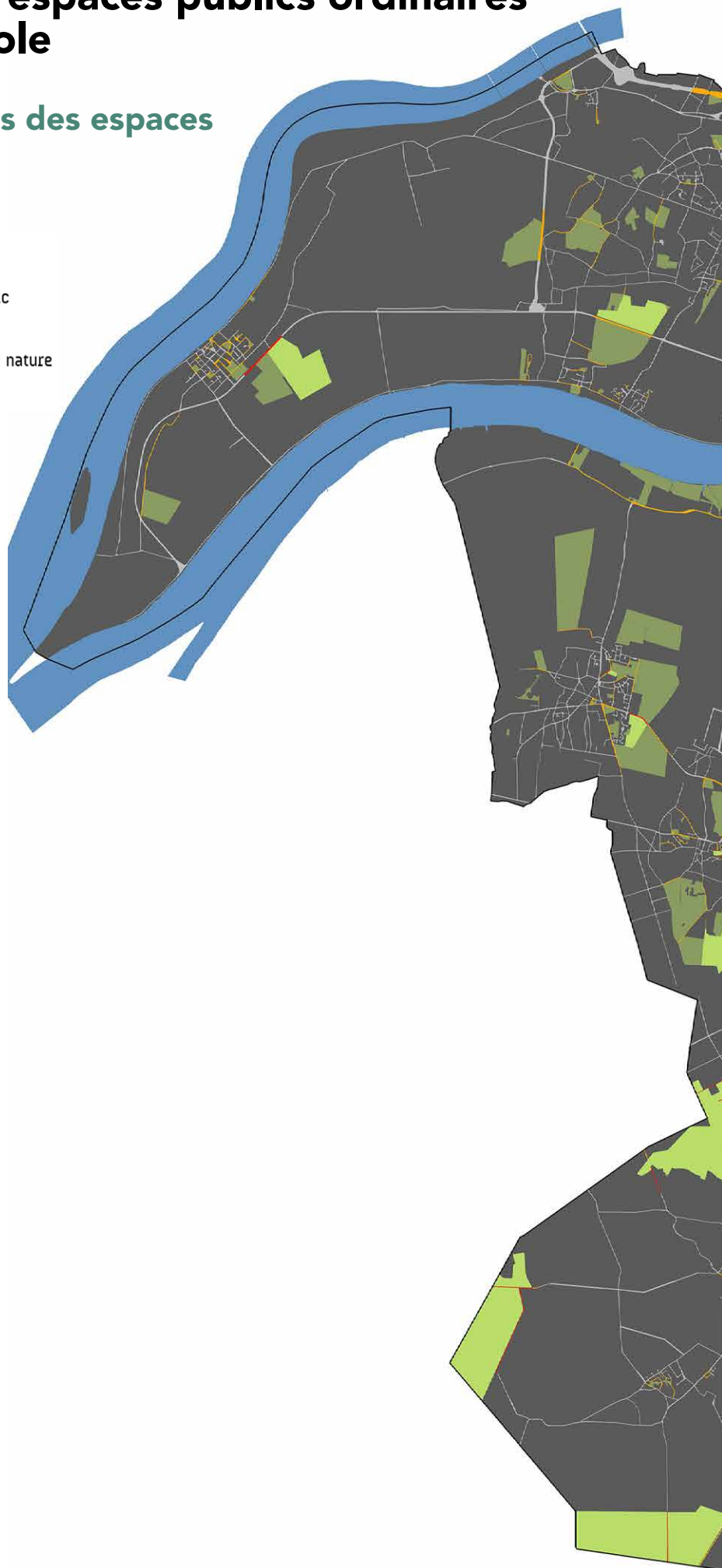


# Recueil de cartes des espaces publics ordinaires de Bordeaux Métropole

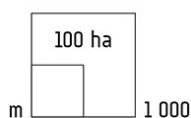
## Les espaces publics proches des espaces de nature

### Légende

-  Espace public en contact direct avec un parc public
-  Parc public
-  Espace public en contact direct avec un espace de nature
-  Espace de nature



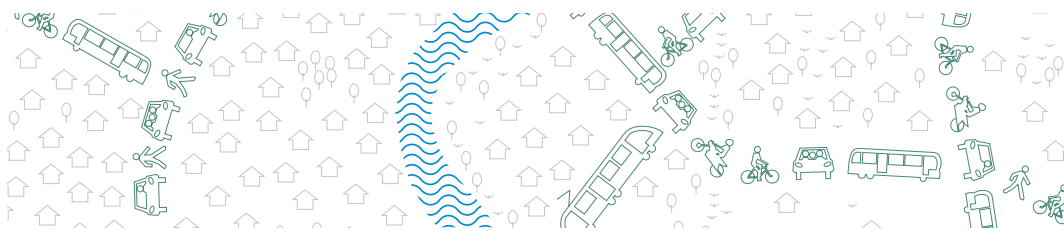
**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine



sources : communauté urbaine de Bordeaux  
traitement a'urba © - octobre 2014





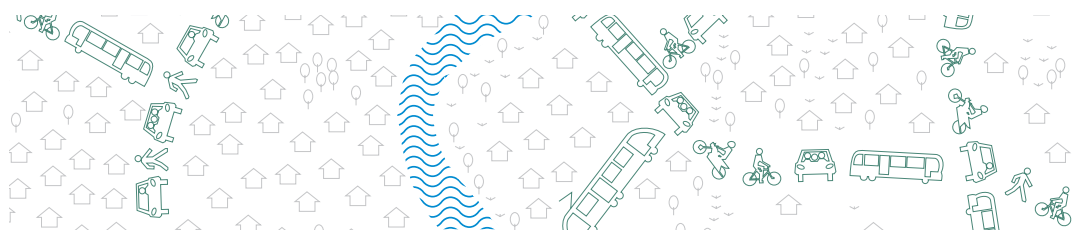


## 2.9 | L'espace public des transports collectifs performants

L'équipement des territoires en lignes de tramway a entraîné un réaménagement de l'espace public de l'ensemble des voies accueillant ces lignes, contribuant à la constitution d'espaces publics composés sur un linéaire considérable de voies. En raison de la configuration actuelle du réseau de TCSP et du réseau programmé à moyen terme, le réseau est caractérisé par une organisation en toile d'araignée constitué de 9 voies radiales convergeant vers le cœur d'agglomération :

- axe Nord Est / ligne B Berges de la Garonne - Quinconces ;
- axe Nord / ligne C Parc des expositions - Quinconces ;
- axe Nord Nord-Ouest / ligne C Blanquefort gare - Quinconces (en cours) ;
- axe Nord-Ouest / ligne D Eysines Cantinole - Quinconces (en cours) ;
- axe Ouest / ligne A Mérignac échangeur n°9 - Pey Berland ;
- axe Sud Ouest / ligne B Pessac Alouette - Quinconces ;
- axe Sud / ligne C Villenave d'Ornon Pont de la Maye - Quinconces ;
- axe Est Est / ligne A Floirac Dravemont - Pey-Berland ;
- axe Est Nord / ligne A Bassens Carbon Blanc - Pey-Berland ;

La superposition entre cette carte et celle des nœuds c'est-à-dire des intersections de voies rencontrées montre que dans les axes Nord, Nord Nord-Ouest et Nord-Ouest, les lignes de transports collectifs en site propre rencontrent des intersections entre voies secondaires, autrement dit, elles suivent des voies qui ne sont pas confirmées dans un rôle d'axe circulant majeur. Dans tous les autres cas, les axes tramways sont ou seront aménagés sur des voies accueillent fréquemment des intersections entre des voies essentielles de l'agglomération (du point de vue circulaire).



| Axes TCSP                                                              | Présence importante de nœuds primaires | Présence importante de nœuds secondaires |
|------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|------------------------------------------|
| Axe Nord Est / ligne B Berges de la Garonne – Quinconces               | X                                      | X                                        |
| Axe Nord / ligne C Parc des expositions - Quinconces                   |                                        | X                                        |
| Axe Nord Nord-Ouest / ligne C Blanquefort gare - Quinconces (en cours) |                                        | X                                        |
| Axe Nord-Ouest / ligne D Eysines Cantinole - Quinconces (en cours)     |                                        | X                                        |
| Axe Ouest / ligne A Mérignac échangeur n°9 - Pey Berland               | X                                      | X                                        |
| Axe Sud Ouest / ligne B Pessac Alouette - Quinconces                   | X                                      | X                                        |
| Axe Sud / ligne C Villenave d'Ornon Pont de la Maye - Quinconces       | X                                      | X                                        |
| Axe Est Est / ligne A Floirac Dravemont - Pey Berland                  | X                                      | X                                        |
| Axe Est Nord / ligne A Bassens Carbon Blanc - Pey Berland              | X                                      | X                                        |

Enfin, il convient de noter que l'organisation en toile d'araignée du réseau de tramway présente des similitudes avec celui du réseau hydrographique. La plupart des jalles et des esteys suivent la même orientation, celle d'un cheminement vers le fleuve.



# Recueil de cartes des espaces publics ordinaires de Bordeaux Métropole

## Les axes du tramway et les transports collectifs en sites propres, supports de valorisation

### Légende

Réseau cyclable

Accessibilité au tramway

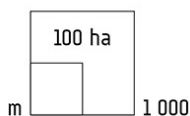
■ à 100 m

■ à 200 m

— Axe du tramway



**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine

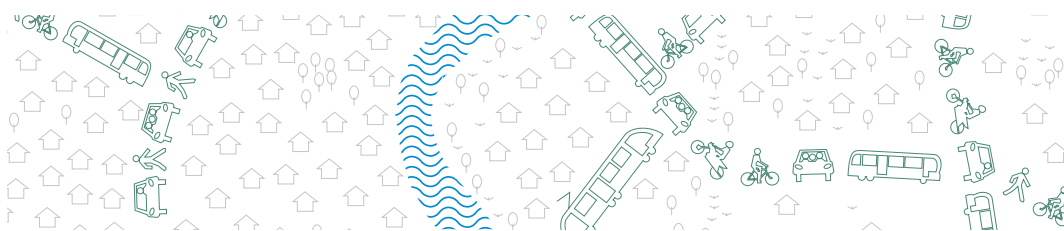


sources : communauté urbaine de Bordeaux  
traitement a'urba © - octobre 2014









## 2.10 | L'espace public cyclable

La cartographie des espaces publics concernés soit par une piste cyclable, soit par une bande cyclable, soit par un couloir de bus (utilisable par les cycles) fait apparaître un réseau presque parfaitement maillé de continuité d'espaces publics avec une diversité d'axes radioconcentriques convergeant vers le centre d'agglomération rive gauche et vers l'avenue Thiers rive droite. A ces radiales s'ajoutent quelques transversales d'importance :

- rive droite ;
- la continuité des quais rive droite ;
- la continuité des quais rive gauche ;
- les cours ;
- la ceinture des boulevards ;
- la ceinture des mairies.

Au passage, il faut noter que deux transversales cyclables, à savoir les quais rive gauche et les boulevards jouent également un rôle fondamental dans l'organisation et la lisibilité globale du réseau de voirie et du réseau d'espaces publics composés. Dans ces conditions, il faut reconnaître que les grands espaces publics emblématiques de la Cub sont également des liaisons cyclables.

Cette cartographie est bien différente de celle de la description des espaces publics concernés par l'accueil d'un réseau de tramway actuellement ou à moyen terme. En effet, la représentation des axes de tramways et de TCSP à réaliser à moyen terme révèle un réseau d'espaces publics uniquement radio concentriques.

Toutefois le réseau cyclable connaît quelques rares secteurs d'interruption dans sa continuité notamment :

- sur les liaisons transversales Blanquefort ↔ Saint-Médard-en-Jalles ;
- entre les boulevards et la ceinture des mairies (nécessité de valoriser un axe transversal intermédiaire utilisant par exemple l'emprise du réseau ferroviaire) ;
- sur la liaison transversale Le Haillan ↔ Mérignac aéroport ;
- il manque également une liaison Nord-Sud au sud de l'agglomération (au niveau de la route de Toulouse).

De manière générale, les itinéraires du réseau cyclable rencontrent fréquemment des nœuds primaires et secondaires, autrement dit de nombreuses intersections de réseau primaire et secondaire. (dans ces conditions, il convient d'être attentif dans la manière d'aménager ces intersections pour qu'elles garantissent la continuité des itinéraires cyclables).

*A comparer avec les centralités desservies.*

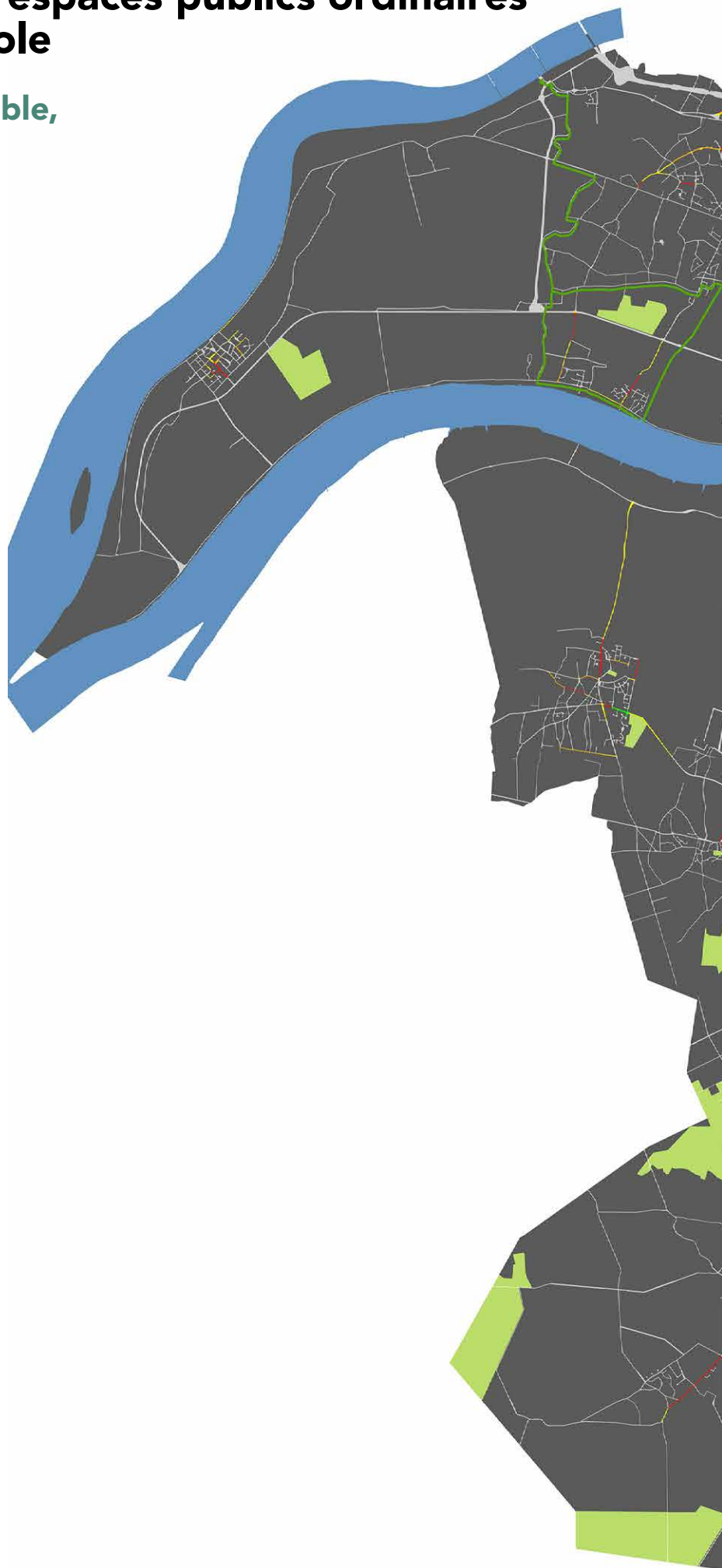
# Recueil de cartes des espaces publics ordinaires de Bordeaux Métropole

## Le réseau structurant cyclable, support de valorisation

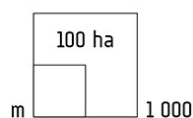
### Légende

#### Réseau cyclable

-  Piste cyclable
-  Bande cyclable
-  Couloir de bus
-  Raccord
-  Voie verte
-  Boucle verte

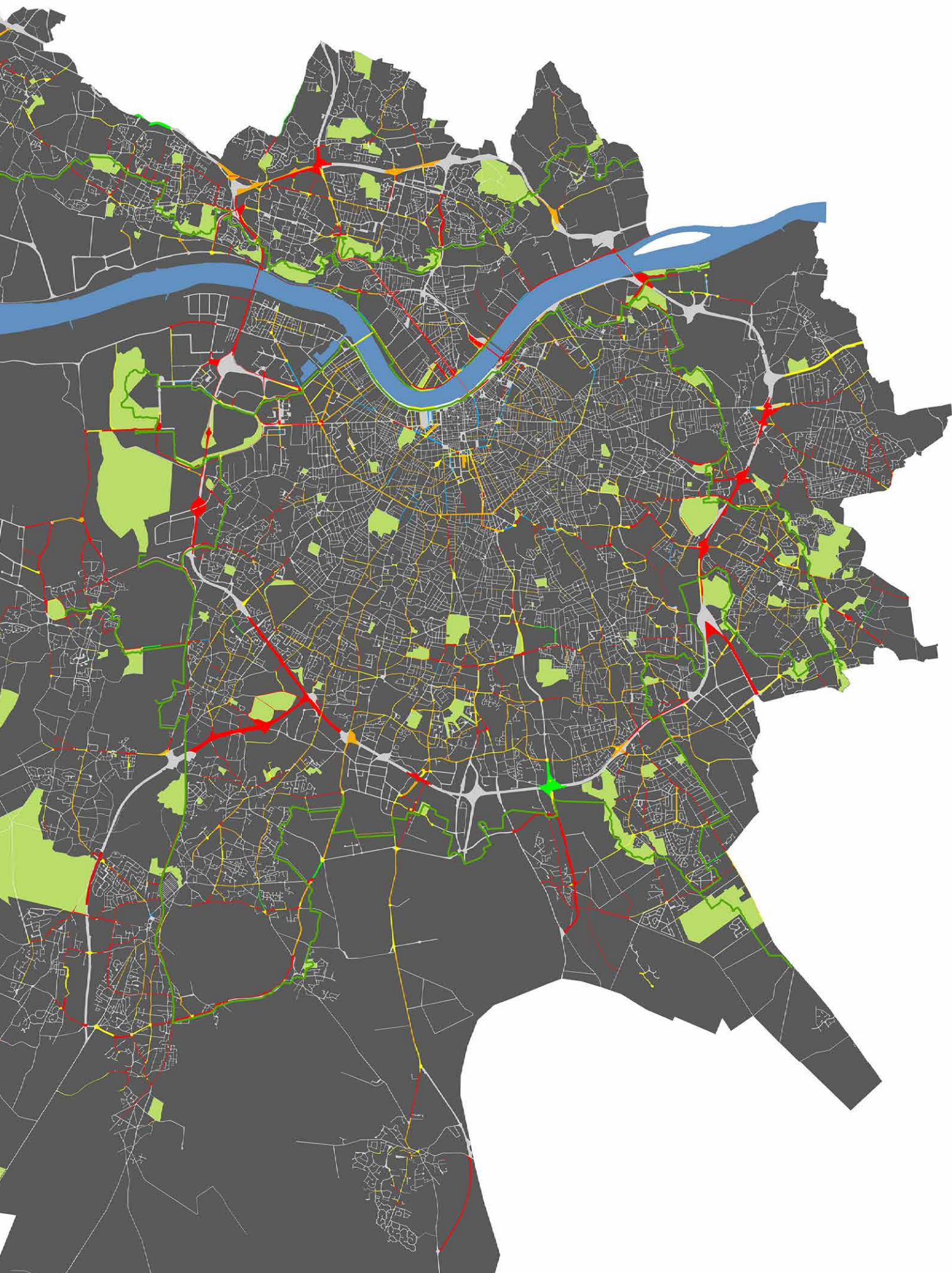


**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine



sources : communauté urbaine de Bordeaux  
traitement a'urba © - octobre 2014



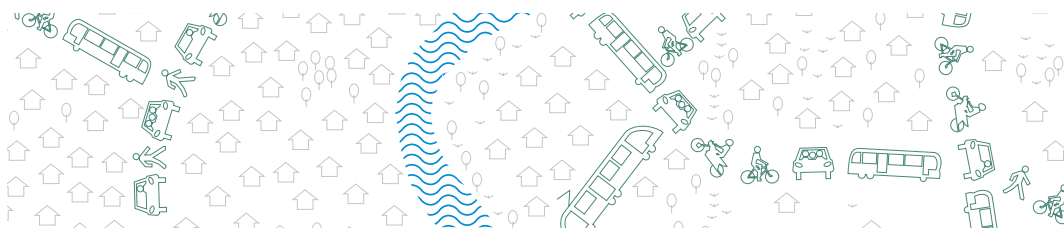








### 3 | Les enjeux territoriaux : qualités, forces et faiblesses des espaces publics par territoire



### 3.1 | Intra-cours

#### **Forces / aux configurations urbaines**

Une identité architecturale et paysagère évidente :

- places composées et grands tracés historiques forment un rhizome dense d'espaces publics identifiables (emblématiques) ;
- nombreuses voies à l'architecture et au paysage composé (alignement, constance des formes urbaines) ;
- forte présence du fleuve qui oriente le sens des voies et du parcellaire ;
- quelques voies en impasse.

#### **Forces / aux éléments valorisants**

Des espaces publics vivants (pratiqués et multifonctionnels) :

- une multitude de services et de commerces qui forment un vaste espace public commercial ;
- un pôle collégien et lycéen : une concentration d'équipement qui fait de ce territoire un espace public du savoir ;
- une concentration d'équipements universitaires qui conforte ce territoire en espace public du savoir.

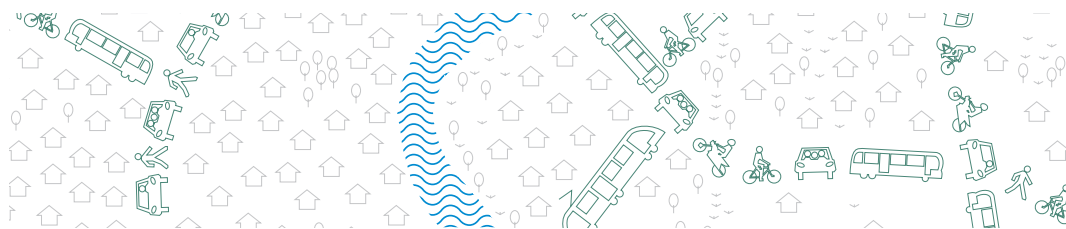
#### **Des espaces publics à dimension symbolique forte (culture et cultes) :**

- une concentration de musées et de salles d'exposition : un espace public culturel ;
- de nombreux lieux de cultes : un espace public spirituel.

Un territoire accessible à tous et à partir de tous les modes de déplacements (automobiles, tramways, vélos) :

- une convergence des lignes de tramway dont la rencontre des trois lignes composent un chapelets de places et de pôles intermodaux, en somme de points de connexion superposition d'espaces publics et d'entrées vers les réseaux de déplacements ;
- la présence de deux très grands axes transversaux dédiés à la pratique cyclable (les quais et dans une moindre mesure les boulevards) qui relie et maillent le réseau cyclable ;
- de multiples intersections entre voies primaires et voies secondaires.





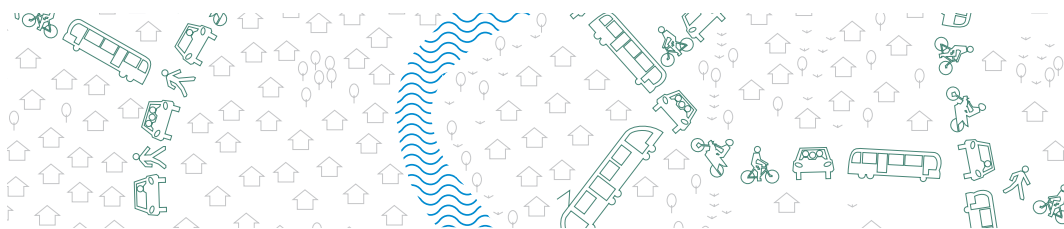
### **Faiblesses / aux éléments valorisants**

Un territoire sur-sollicité en termes de pratiques diverses dont de déplacements ce qui rend difficile (impossible) de répondre à toutes les attentes.

### **Enjeux synthétiques**

Un territoire saturé d'équipements valorisants, de rues à l'architecture et au paysage composé et articulé avec des places également composées, qui peuvent toutes justifier un aménagement qualitatif de leur espace public. Dès lors, étant donné l'ampleur des rues potentiellement aménageables, la question est peut être de choisir entre ...

- la nécessité de composer un « tapis » urbain homogène et qualitatif mais pas trop couteux (en extension du secteur à contrôle d'accès) ;
- ou la nécessité d'étendre et identifier de nouvelles rues piétonnes (en accord avec les propositions du futur plan piéton) ;
- ou l'habitude de réaménager des places emblématiques au gré des projets urbains, immobiliers ou des redéploiements des lignes et réseaux de transports collectifs (voire cyclables) ?



## 3.2 | Entre cours et boulevards

### Forces / aux configurations urbaines

Une identité architecturale et paysagère évidente :

- un certain nombre de voies à l'architecture et au paysage composé (alignement, constance des formes urbaines) qui marquent l'identité de ce territoire ;
- une ceinture des boulevards au paysage et à l'architecture clairement affirmée ;
- quelques voies en impasse.

### Faiblesses / aux configurations urbaines

Des intersections entre les voies principales qui sont rarement aménagées ;

- des pseudo places pas toujours aménagées à la rencontre entre les voies principales ;
- des barrières sur la ceinture des boulevards qui ne sont pas identifiées et aménagées de manière claire.

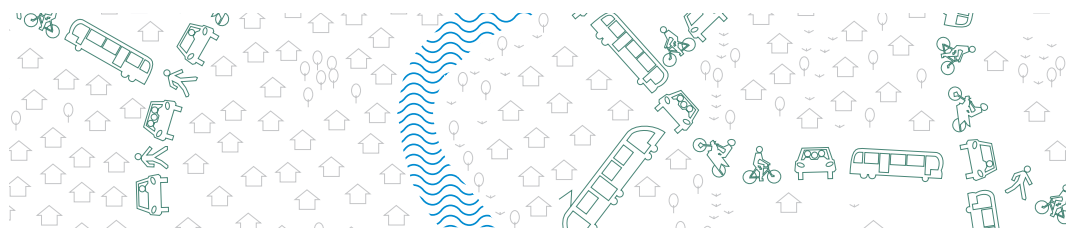
### Forces / aux éléments valorisants

Idem constats de l'intra boulevards +

- De nombreux équipements hospitaliers formant un pôle : un espace public de la santé.

### Faiblesses / aux éléments valorisants

- des grandes voies radiales sur sollicitées qui présentent souvent à la fois des fonctions commerciales, symboliques, scolaires (collèges, lycées) tout en jouant un rôle central d'accès automobile vers le centre d'agglomération : des fonctions urbaines et circulatoires difficiles à concilier.

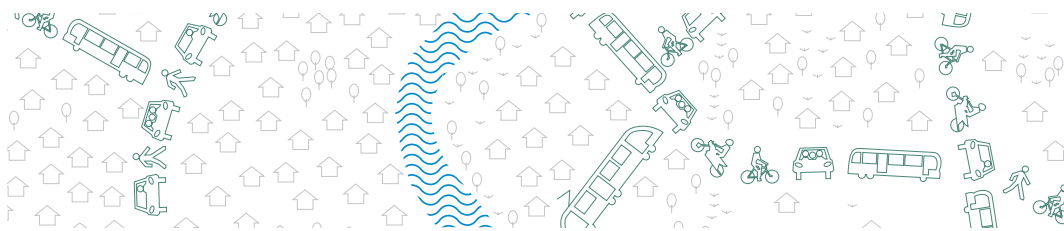


## Enjeux synthétiques

Un territoire également saturé d'équipements valorisants comme de rues à l'architecture et au paysage composé, qui peuvent toutes justifier un aménagement qualitatif de leur espace public. Toutefois, deux de ces faiblesses que sont à la fois un certain déficit en places composées et l'existence de grandes voies d'accès au centre d'agglomération sur lesquelles s'agrègent des équipements, des linéaires commerciaux et surtout des flux circulatoires élevés expliquent l'existence des enjeux suivants :

- le besoin d'arriver à mieux concilier la fonction locale riveraine et la fonction circulatoire de transit des voies historiques d'accès au centre d'agglomération en faisant la promotion d'une fluidité des déplacements ?
- l'intérêt de changer le regard sur certaines intersections de voies comme les barrières des boulevards mais aussi des pseudo places ou délaissés formés par le rencontre de trois voies pour constituer un réseau de places composées de référence ou de sections piétonnes de références à ce territoire ?
- l'opportunité de « tirer » de nouvelles rues piétonnes provenant du secteur intracours (en accord avec les propositions du futur plan piéton) ;
- face aux besoins de développement des modes alternatifs à la voiture, ne faut-il pas considérer l'intérêt de composer un « tapis » urbain homogène et qualitatif (mais pas trop coûteux) en changeant simplement le statut des voies d'échoppe et en affirmant leur vocation de voies et quartiers apaisés (en marquant plus clairement les entrées et la vocation apaisée de ces rues) ?





### 3.3 | Entre cours et boulevards : réseau primaire de voies et centralités

#### Forces / aux configurations urbaines

Une identité architecturale et paysagère très hétérogène dans ses formes :

- quelques centralités à forte densité d'espace public (le Bouscat, quartiers Bourranville à Mérignac, Hauts de Garonne) ;
- deux grands axes urbains composés (présentant un alignement bâti continu) reliant l'intra cours à la rocade (l'avenue de Toulouse au Sud et l'avenue Thiers Gallin rive droite) ;
- 9 axes radiaux historiques articulés au système des boulevards (au niveau des barrières) ;
- un système d'impasses produit par la fracture que constitue les infrastructures ferroviaires d'une part et la rocade d'autre part.

#### Faiblesses / aux configurations urbaines

Des intersections entre les voies principales qui sont rarement aménagées

- les 9 axes radiaux historiques articulés au système des boulevards « prennent naissance à l'ouest » à partir d'événements singuliers jamais mis en valeur (la place Mondésir sur un axe, un carrefour routier sur un autre, un délaissé de voirie sur un troisième axe ...).

#### Forces / aux éléments valorisants

Des équipements qui présentent parfois des logiques originales d'implantation mais peu mises en valeur :

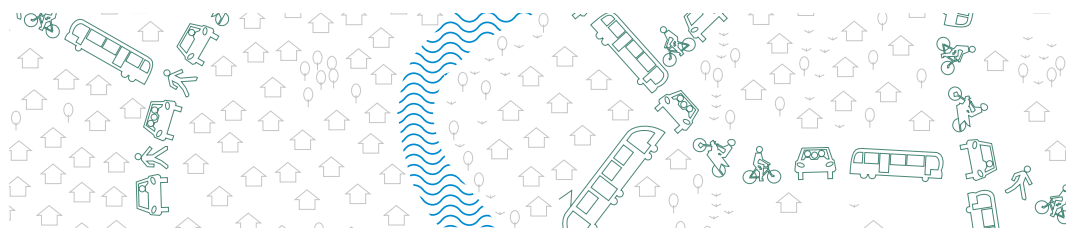
- une localisation des équipements de santé qui forme une sorte d'arc concentrique ;
- une localisation des collèges qui forme également une sorte d'arc concentrique éloigné et parallèle à la rocade en rive gauche.

De nombreuses voies radiales qui présentent une continuité commerciale et qui constituent les accès automobiles dominants

Des centralités (centres bourgs, centres de quartiers) traversés, desservis par les voiries primaires

#### Faiblesses / aux éléments valorisants

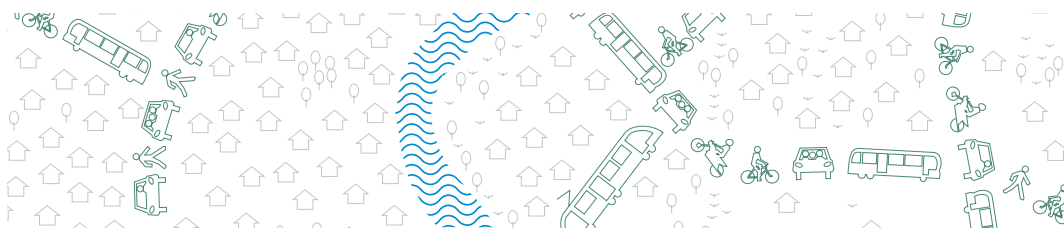
- des grandes voies radiales sur sollicitées qui présentent souvent à la fois des fonctions commerciales tout en jouant un rôle central d'accès automobile vers le centre d'agglomération : des fonctions urbaines et circulatoires difficiles à concilier.



## Enjeux synthétiques

Un vaste territoire contenant soit des quartiers modernes de grands ensembles, soit des faubourgs aux tissus urbains hétérogènes allant des maisons de ville à toutes les formes de secteurs pavillonnaires mais en intégrant également des centralités urbaines historiques, de très grands équipements d'agglomération et des zones commerciales et d'activité. Au-delà de son hétérogénéité, l'espace public entre boulevards et rocade est marqué globalement par le manque de lieux repères, de figures fortes mais également par l'absence d'une structuration lisible et tramée des espaces publics. Les faubourgs de la rive gauche semblent tous dépendant d'une orientation radioconcentrique des voies historiques qui les composent, comme si ce territoire n'avait qu'un statut de périphérie urbaine ne regardant que vers le fleuve et son centre d'agglomération.

- retrouver des éléments de lisibilité des lieux en mobilisant les équipements majeurs présents, les centralités, les équipements, les points de connexion ordinaires (trams, bus, ...), les continuités commerciales, les itinéraires cyclables... en sommes tous les vecteurs d'animation d'une trame d'espaces publics ?
- proposer des modalités d'aménagement des grandes voies radiales radioconcentriques qui assurent une fluidité du trafic, une invitation de plus en plus forte à se reporter vers des modes de déplacements alternatifs à la voiture à mesure que l'on se rapproche du centre d'agglomération tout en permettant d'assurer un accès aux fonctions riveraines ? En d'autres termes, il s'agit plus que jamais de réfléchir aux modalités de réalisation de Grandes allées métropolitaines (GAM) conformément à la Charte des mobilités de la Cub et à sa démarche initiatrice, celle du Grenelles des mobilités.



### 3.4 | Entre cours et boulevards : réseau secondaire de voies et quartiers

#### Forces / aux éléments valorisants

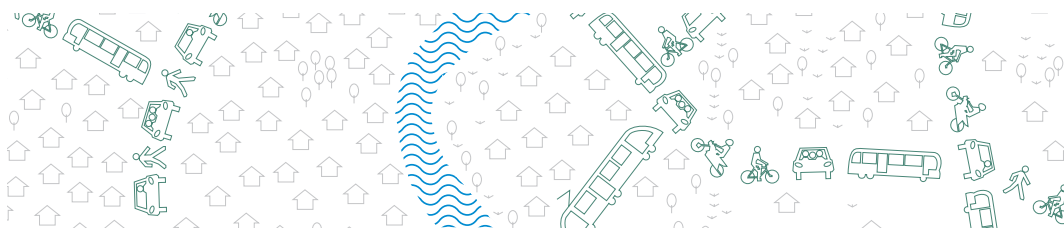
Des quartiers résidentiels aux formes multiples en termes de densité comme d'enclavement.

#### Enjeux synthétiques

Un vaste territoire contenant soit des quartiers modernes de grands ensembles, soit des faubourgs aux tissus urbains hétérogènes allant des maisons de ville à toutes les formes de secteurs pavillonnaires mais en intégrant également des centralités urbaines historiques, de très grands équipements d'agglomération et des zones commerciales et d'activité. Au-delà de son hétérogénéité, l'espace public entre boulevards et rocade est marqué globalement par le manque de lieux repères, de figures fortes mais également par l'absence d'une structuration lisible et tramée des espaces publics. Les faubourgs de la rive gauche semblent tous dépendant d'une orientation radioconcentrique des voies historiques qui les composent, comme si ce territoire n'avait qu'un statut de périphérie urbaine ne regardant que vers le fleuve et son centre d'agglomération.

- retrouver des éléments de lisibilité des lieux en mobilisant les équipements majeurs présents, les centralités, les équipements, les points de connexion ordinaires (trams, bus, ...), les continuités commerciales, les itinéraires cyclables... en sommes tous les vecteurs d'animation d'une trame d'espaces publics ?
- proposer des modalités d'aménagement des grandes voies radiales radioconcentriques qui assurent une fluidité du trafic, une invitation de plus en plus forte à se reporter vers des modes de déplacements alternatifs à la voiture à mesure que l'on se rapproche du centre d'agglomération tout en permettant d'assurer un accès aux fonctions riveraines ? En d'autres termes, il s'agit plus que jamais de réfléchir aux modalités de réalisation de Grandes allées métropolitaines (GAM) conformément à la Charte des mobilités de la Cub et à sa démarche initiatrice, celle du Grenelles des mobilités.
- étant donné l'impressionnant kilométrage de voies résidentielles, il sera opportun de favoriser des vitesses et plus généralement des pratiques de l'espace public qui soient adaptées à ces contextes. L'apaisement, autrement la tentative de réduction de l'excès de vitesse et de l'excès de trafic concernent particulièrement ces quartiers.





## 3.5 | Rocade

### Faiblesses / aux configurations urbaines

Une voie décontextualisée au vocabulaire autoroutier.

Des systèmes d'échangeurs décontextualisés au vocabulaire autoroutier et donc marqué par un surdimensionnement même pas justifié par la nécessité par ailleurs d'une efficacité de ces systèmes circulatoires.

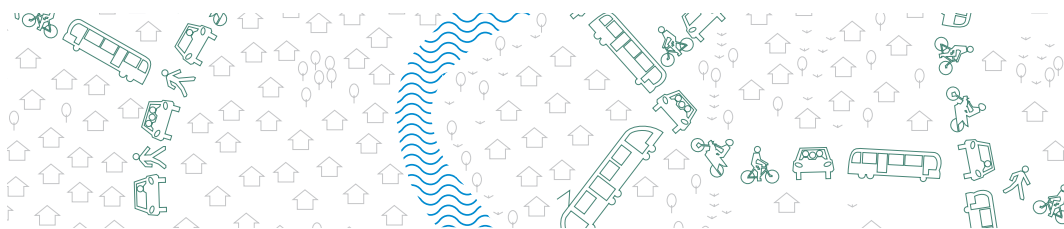
### Forces / aux éléments valorisants

Un nombre considérable d'emplois comme de zones d'activités considérables qui valorisent la façade comme les abords des échangeurs autoroutiers.

### Enjeux synthétiques

La rocade, unique voie annulaire de l'agglomération a un rôle prédominant de voie urbaine majeur (de magistrale) permettant aux habitants de l'agglomération de la traversée avec plus ou moins de facilité. Les échangeurs jouent également un rôle important, celui de déterminer les flux qui seront les plus favorisés (ceux qui se rendent sur la rocade ou ceux qui ne font que la traversée). Ils représentent également des lieux coupures qui empêchent la diffusion de pratiques piétonnes et cyclables dans les territoires extra rocade.

- dès lors, ne faut-il pas qualifier et composer ces nœuds de déplacements en autant de lieux urbains, de portes d'entrées de l'agglomération, permettant ainsi de structurer, densifier, relier des territoires résidentiels discontinus mais également des zones d'activités et des quartiers résidentiels qui « s'ignorent » en termes de composition urbaine ?



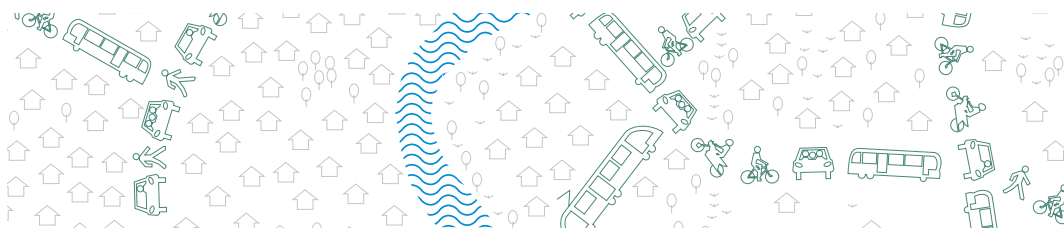
### 3.6 | Extra-rocade : réseau primaire de voies et centralités

#### Forces / aux éléments valorisants

Les grandes voiries radiales concentrant commerces et flux de déplacements sont également les voies qui traversent la majorité des centralités urbaines.

#### Faiblesses / aux éléments valorisants

L'objectif d'apaisement de la circulation (du trafic et des vitesses) semble assez difficile à atteindre car les voiries principales sont également les voies les plus équipées en commerces et services. Dans ces conditions, elles doivent assurer à la fois un rôle d'accès rapide et fluide aux territoires d'emplois (traversée rapide de l'agglomération) et un accès aux fonctions commerciales et résidentielles riveraines.



### 3.7 | Extra-rocade : réseau de voies secondaires et quartiers

#### Forces / aux éléments valorisants

La nature et les parcs sont si nombreux dans les territoires de l'extra rocade que l'espace public constitue le lien qui les relie.

#### Faiblesses / aux éléments valorisants

Quelques quartiers pavillonnaires présentent une telle densité urbanisée et de tels alignements sur les voies qu'ils constituent des enclaves présentant de facto des espaces publics bien délimités et facilement valorisables..

#### Enjeux synthétiques

Un territoire contenant une majorité de secteurs pavillonnaires peu denses mais également des centralités urbaines historiques. L'espace public entre extra-rocade est marqué par l'omniprésence de la nature, des forêts, de la vigne et des prairies.

- retrouver des éléments de lisibilité des lieux en mobilisant les quelques éléments centripètes tels que les centralités historiques, quelques équipements publics ?
- retrouver un lien avec la trames des espaces verts et bleus qui structurent l'espace de ces territoires peu denses ?



Tableau récapitulatif des caractéristiques des espaces publics en fonction des territoires

| Intra-cours                                                                             | Entre cours et boulevards                                                                                                      | Entre boulevards et rocade : réseau primaire de voies et centralités                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Entre boulevards et rocade : réseau secondaire de voies et quartiers                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Rocade                                                                                                                     | Extra rocade : réseau primaire de voies et centralités                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Extra rocade : réseau de voies secondaires et quartiers                                                                                                                                           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Places et grands tracés historiques forment le support identitaire des espaces publics. | Les barrières (des boulevards) et les grandes voies (notamment lorsqu'elles se rencontrent) sont autant de lieux mobilisables. | Le centre ville du Bouscat, le quartier Bourranville de Mérignac, présentent une densité d'espaces publics valorisable. Les grands ensembles des Hauts de Garonne offrent des espaces généreux à reconquérir.                                                                                                                                                                                                                      | Les quartiers situés le long des voies reliant la place Mondésir, et les quartiers Nord de Lormond (rue Cassagne) présentent une densité d'espaces publics valorisable.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | La vingtaine d'échangeurs de la rocade mobilise des espaces publics non construits disproportionnés largement utilisables. | Certaines grandes voies sont le support d'une densité d'espace public comme la route de Canéjan et la RD 1010 (centre de Gradignan) mais également de la D 211 à Saint Médard (avenue Léon Blum) et de l'entrée sud vers le quartier de Beutre (depuis la déviation), et enfin des deux voies d'accès à L'Aéroport Bordeaux-Mérignac depuis les échangeurs 11a et 11b.<br><br>Certains centres-bourgs émergent : centre-ville d'Ambès, de Parempuyre, de Blanquefort, du Haillan, de Martignas, Saint-Médard-en-Jalles, centre de quartier de Caychac à Blanquefort, du Vigan à Eysines, de Gajac à Saint-Médard-en-Jalles. | Certains quartiers pavillonnaires émergent : quartiers de Saint-Médard situés à proximité de la route de Feydit, de Cap de Bosse de Pessac de Beutre à Pessac, de Pessac avenue de la Californie. |
| <b>La densité d'espace public</b>                                                       |                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Les formes constituées et singulières (placettes, délaissés...)</b>                  |                                                                                                                                | Des nœuds primaires et secondaires autrement dit des intersections de voies font l'objet de dégagements non construits et présentent autant de potentialités de réaménagements.<br><br>Des placettes ou diverses irrégularités dans le maillage parcellaire ou le maillage viaire, notamment à proximité des centres-bourgs, des centres quartiers, en somme à proximité des formes les plus anciennes d'occupation du territoire. | Des nœuds primaires et secondaires autrement dit des intersections de voies font l'objet de dégagements non construits et présentent autant de potentialités de réaménagements ;<br><br>Des placettes ou diverses irrégularités dans le maillage parcellaire ou le maillage viaire, notamment à proximité des centres-bourgs, des centres quartiers, en somme à proximité des formes les plus anciennes d'occupation du territoire.<br><br>Enfin sur les Hauts de Garonne, il existe également au sein de la trame bâtie discontinu des grands ensembles collectif, de vastes espaces libres privés ou publics très souvent occupés par une prolifération automobile mais qui sont autant d'espaces libres non construits à fort potentiel de réaménagement. |                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                   |

| Intra-cours                                                                  |  | Entre<br>cours et<br>boulevards                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Entre boulevards et rocade :<br>réseau primaire de voies et<br>centralités                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Entre boulevards<br>et rocade : réseau<br>secondaire de voies<br>et quartiers                                                                                                                        | Rocade                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Extra rocade : réseau<br>primaire de voies et<br>centralités                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Extra rocade :<br>réseau de voies<br>secondaires<br>et quartiers                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------------|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Le paysage<br/>bâti en<br/>alignement<br/>des voies<br/>principales</b>   |  | L'intra-cours, secteur historique concentre une grande partie des places et grands voies composées. A cela s'ajoute les boulevards et quelques grands axes reliant les cours aux boulevards : quai de Bacalan, avenue Emile Counord, cours Balguerie Stutzenberg, cours Portal – cours Saint-Louis, cours du Médoc, rue David Johnston, rue Fondaudège, rue de la Croix Blanche – rue Capdeville, rue Judaïque, rue Georges Bonnac, cours Maréchal Juin, rue de Pessac, rue Saint Genès, cours de l'Argonne, cours de la Somme. | En plus de la ceinture des boulevards, axe majeur de composition, deux grands axes urbains composés émergent, l'axe historique de l'avenue Thiers, en rive droite et la route de Toulouse, au sud, unique voirie de l'agglomération qui des boulevards jusqu'à la rocade connaît une quasi continuité urbanisée avec un faible recul des bâtiments.<br>Par ailleurs, 9 axes radiaux historiques reliés aux différentes barrières des boulevards sont à noter : Avenue de la libération, Avenue d'Eysines, Avenue du G Leclerc , Avenue Louis Barthou, Avenue de la République, Avenue d'Arès, Rue de la Pelouse de Douet, Cours du Maréchal Gallieni, Cours Gambetta. | Le quartier urbain de Bacalan. Il dispose d'une configuration construite marquée par l'alignement des bâtiments sur al voie. Les quartiers de la Plaine de garonne présentent la même trame urbaine. | De nombreuses centralités notamment rurales apparaissent à partir de ce critère. Il s'agit des centres suivants : centre bourg d'Eysines, de Blanquefort, de Villenave d'Ornon de Saint-Aubin-de- Médoc, de Villenave d'Ornon, Bruges centre, Le Vieux Lormont, Bassens centre, Carbon Blanc centre, Saint-Louis-de-Montferrand centre, Ambès centre, Ambarés la Grave centre, le Taillan Médoc, chemin du chai. | Diverses centralités (centres-bourgs, centres de quartiers) mais également de court linéaires commerciaux émergent : centre-bourg de Blanquefort Caychac, de Blanquefort, avenue du Général de Gaulle, du Taillan Médoc, Le Bouscat – route du Médoc, Eysines le Vigeau, Eysines Avenue du Taillan Médoc, centre bourg du Taillan Médoc, de Gajac à Saint Médard en Jalles , de Saint-Médard-en-Jalles, d'Hastignan à Saint-Médard-en-Jalles, de Mérignac Capeyron, de Mérignac, Mérignac centre commercial, centre de quartier de Mérignac Beutre, Pessac avenue P. Mendés France, centre de Pessac, centre de Gradignan, Bas Lormont. | Cette approche fait également émerger des quartiers pavillonnaires dont les formes urbaines sont celles de maisons proches et en alignement sur la voie : le Gendron à Saint-Médard-en- Jalles, Magonty à Pessac, Malartic à Gradignan, quartier Gambetta entre Floirac et Cenon, le long de la rue Cassagne à Lormont. Enfin, sur les Hauts de Garonne, le quartier de grands ensembles délimité par les avenues George Clémenceau et Hubert Dubedout émerge aussi. |
|                                                                              |  | Jusqu'aux boulevards et dans les quartiers qui les bordent, la trame viaire historique s'accompagne d'un paysage urbain composé, marqué par l'alignement des formes construites, l'existence de places classiques et de grands tracés urbains.                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Le paysage<br/>bâti en<br/>alignement<br/>de l'ensemble<br/>des voies</b> |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

|                                                 | Intra-cours                                                                                                                                    | Entre cours et boulevards | Entre boulevards et rocade : réseau primaire de voies et centralités                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Entre boulevards et rocade : réseau secondaire de voies et quartiers                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Rocade | Extra rocade : réseau primaire de voies et centralités                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Extra rocade : réseau de voies secondaires et quartiers                                                                         |
|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Les voies en impasse                            | Les rues en impasse situées dans le centre d'agglomération : situées essentiellement à l'intérieur de la rocade ou à proximité des boulevards. |                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Les rues en impasse générées par la création d'infrastructures de déplacements qui font coupure comme les lignes ferroviaires et les axes autoroutiers, dont la rocade.                                                                                                                                                                                                                                                                                             |        | Les rues en impasse constituées à l'occasion d'ensembles pavillonnaires plus ou moins vastes : l'intégralité des communes situées à l'extérieur de la rocade comme la plupart des communes proches de la rocade (et situées à l'intérieur de la rocade) disposent d'une quantité importante d'impasses.<br><br>Les rues en impasse proches des espaces de nature et des espaces agricoles. Il s'agit soit de chemins forestiers qui se transforment progressivement en chemins communaux puis en voirie, soit de chemins agricoles notamment liés au maraîchage ou à la vigne. |                                                                                                                                 |
| Les nœuds (points de rencontre entre les voies) |                                                                                                                                                |                           | L'aménagement des nœuds primaires peut contribuer à la construction d'une identité communautaire des espaces publics. Sont concernées, les barrières des boulevards bordelés, les intersections entre les voies rapides de contournement et le réseau de déplacement et enfin de nombreuses intersections localisées le long des grandes voiries circulantes urbaines.                                                                                              | L'aménagement des nœuds secondaires peut contribuer à rendre lisible les composantes de la métropole apaisée (à basse vitesse).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |        | L'aménagement des nœuds primaires peut contribuer à la construction d'une identité communautaire des espaces publics. Sont concernées, les barrières des boulevards bordelés, les intersections entre les voies rapides de contournement et le réseau de déplacement et enfin de nombreuses intersections localisées le long des grandes voiries circulantes urbaines.                                                                                                                                                                                                         | L'aménagement des nœuds secondaires peut contribuer à rendre lisible les composantes de la métropole apaisée (à basse vitesse). |
| L'espace public des centralités                 |                                                                                                                                                |                           | La majorité des centralités se localisent sur des axes de catégorie 2 autrement dit sur des axes à dominante de circulation. Ceci montre que ces axes se doivent très souvent de gérer la traversée de centres-bourgs, centres de quartiers, en somme de diverses centralités dans lesquels leur objectif de service (assurer une dominante de déplacement) est en partie remise en question par rapport à la fonction locale que jouent également ces centralités. | La majorité des centralités se localisent sur des axes de catégorie 2 autrement dit sur des axes à dominante de circulation. Ceci montre que ces axes se doivent très souvent de gérer la traversée de centres-bourgs, centres de quartiers, en somme de diverses centralités dans lesquels leur objectif de service (assurer une dominante de déplacement) est en partie remise en question par rapport à la fonction locale que jouent également ces centralités. |        | La majorité des centralités se localisent sur des axes de catégorie 2 autrement dit sur des axes à dominante de circulation. Ceci montre que ces axes se doivent très souvent de gérer la traversée de centres-bourgs, centres de quartiers, en somme de diverses centralités dans lesquels leur objectif de service (assurer une dominante de déplacement) est en partie remise en question par rapport à la fonction locale que jouent également ces centralités.                                                                                                            |                                                                                                                                 |



| Intra-cours                       | Entre cours et boulevards                                                                                                                            | Entre boulevards et rocade : réseau primaire de voies et centralités                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Entre boulevards et rocade : réseau secondaire de voies et quartiers | Rocade | Extra rocade : réseau primaire de voies et centralités                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>L'espace public commercial</p> | <p>La quasi intégralité des voies de l'intra boulevard connaît un équipement commercial : ce territoire forme un vaste espace public commercial.</p> | <p>Les voies radiales historiques articulées aux boulevards sont le support d'une offre commerciale importante, continue et linéaire, qui anime et structure les faubourgs traversés.</p> <p>Dans ces conditions, ces voies doivent répondre à des attentes circulatoires souvent antagonistes, celle d'une fluidité rapide au service d'un accès à son emploi et celle d'une fluidité lente, au service d'un accès aux activités quotidiennes et de proximité (dont font partie les achats).</p> <p>Dans l'intra-rocade, mêmes s'ils ne sont pas toujours perceptibles. Il existe environ 9 axes commerciaux transversaux d'autant plus important que l'agglomération dispose de très peu de dispositifs transversaux d'organisation des espaces publics. Autrement dit, ces dispositifs offrent un potentiel de structuration du territoire, et d'amélioration de son accessibilité et de sa lisibilité générale. Ces axes sont les suivants :</p> <p>Entre Bordeaux Lac et Bacalan, il existe via le centre commercial d'Auchan Lac une continuité d'enseignes et d'équipements commerciaux qui dessine un axe transversal ouest est de Bruges le Tasta (depuis l'avenue J. Jaurès) aux Aubiers (avenue de Laroque) à l'échangeur de Nontraste à la Place René Maran et au boulevard Albert Brandenburg à Bacalan ;</p> <p>La voie des mairies est également identifiable par la présence d'équipement commerciaux de Bruges centre à Mérignac centre et Mérignac Arlac ;</p> <p>Dans la zone commerciale de Mérignac – le Haillan, deux axes nord- sud reliés situés entre eux, de part et d'autre de la rocade sont marqués par des continuités d'équipement commercial et forment un quadrillage de voies avec au sud, l'avenue J. F. Kennedy, à l'est, l'avenue Henri Vignau, au nord, l'av. de Magudas et à l'ouest, l'avenue de la Grange Noire ;</p> <p>Entre la ZA Pessac Bersol et la ZA de Gradignan, l'axe est-ouest composé de la rue de la Tuileranne jusqu'à la rue de la Maugette ;</p> <p>Au sud, entre Talence et Villenave d'Ornon, un axe ouest émerge composé des rues ? de ... à ...</p> <p>Au sud encore, un axe émerge, à Bègles : il relie la section Bd Albert 1er des boulevards aux rives d'Arcins, en passant par le cours V Hugo à Bègles, l'av. Lucien Lerousseau, la rue Calixte Carmelle (à vérifier) ;</p> <p>Rive droite, ce sont les grands axes orientés nord sud des ensembles modernes des hauts de Garonne qui structurent les quartiers autour des avenue de Paris et de la libération.</p> |                                                                      |        | <p>Au-delà de la rocade, de nombreuses voies radiales historiques structurées par une offre commerciale structurent les territoires traversés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'axe nord ouest av. de la Libération – av. du Médoc (Le Bouscat - Eysines le Vigeon jusqu'à Cantine) ;</li> <li>- L'axe nord ouest av. d'Eysines – av. du Taillan Médoc (Le Bouscat - Eysines jusqu'à Cantine) ;</li> <li>- Le très long axe ouest av. de Saint Médard – av. Pasteur (Le Bouscat - Mérignac - Le Haillan - Saint Médard en Jalles jusqu'à son centre ville) ;</li> <li>- L'axe ouest av. de Verdun - av. de l'Yser (Bordeaux - Mérignac centre jusqu'à l'échangeur n°10) ;</li> <li>- L'axe ouest extra rocade de l'av. de l'Argonne (Mérignac Beutre) ;</li> <li>- Le très long axe sud ouest av. Jean Jaurès - av. Pasteur (de Bordeaux barrière de Pessac à Pessac triangle des échoppes, Pessac centre, Pessac Alouette et vers Toctoucau) ;</li> <li>- L'axe sud ouest av. de Saige – rue Gustave Eiffel (de Pessac Université à Pessac Saige jusqu'à Pessac ZA extra rocade) ;</li> <li>- L'axe sud cours de la Libération – av. du Général de Gaulle (de Talence à Gradignan centre) ;</li> <li>- Le très long axes sud route de Toulouse – ave. des Pyrénées (de Bordeaux à Villenave d'Ornon) ;</li> <li>- L'axe autoroutier est de la RN89 (Artigues).</li> </ul> <p>Enfin, il existe tout un ensemble de centralités urbaines dans lesquelles les commerces sont présents, contribuant à leur attractivité. Il s'agit des centralités de Parempuyre, de Blanquefort, du Taillan Médoc, de Saint Médard Hastignan, de Pessac Magonty, de Pessac le Burck, de Villenave d'Ornon route de Léognan, de Villenave d'Ornon centre, de Bassens centre et d'Ambarès et Lagrave centre.</p> |



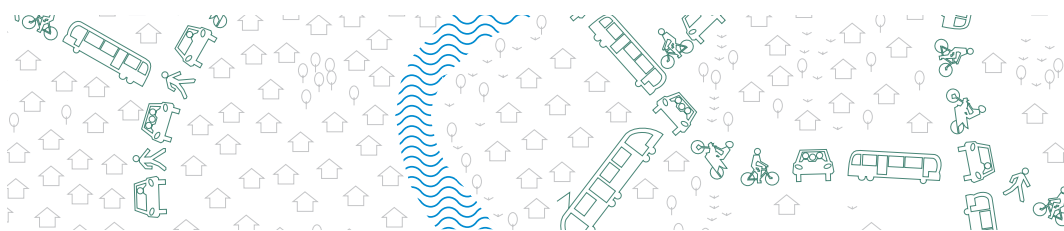
|                                                              | Intra-cours                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Entre cours et boulevards                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Entre boulevards et rocade : réseau primaire de voies et centralités | Entre boulevards et rocade : réseau secondaire de voies et quartiers | Rocade                                                          | Extra rocade : réseau primaire de voies et centralités | Extra rocade : réseau de voies secondaires et quartiers                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|--------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| L'espace public du savoir : l'enseignement supérieur         | L'enseignement supérieur<br>Six territoires de regroupement des équipements de l'enseignement supérieur sont à noter : celui du campus universitaire Pessac – Talence, celle du centre hospitalier universitaire de Bordeaux, celle de la partie ouest des boulevards, celle du cœur d'agglomération (comprenant l'intra cours et les quais mais également une partie nord-ouest et sud des quartiers entre cours et boulevards) et enfin celle de la plaine de Garonne.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                      |                                                                      |                                                                 |                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| L'espace public culturel : les équipements liés à la culture | Les musées et les salles d'exposition se situent presque tous dans l'intra cours bordelais confirmant ainsi la dimension muséographique (plutôt habituelle) du cœur d'agglomération                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Les autres équipements culturels tels que les bibliothèques et les salles de spectacle semblent généralement répartis de manière homogène dans le territoire bordelais. Ces équipements se localisent de manière privilégiée dans les centres bourgs, centres villes et centres de quartiers, constituant ainsi des équipements qui en confortent l'attractivité, l'animation et l'image |                                                                      |                                                                      |                                                                 |                                                        | Les autres équipements culturels tels que les bibliothèques et les salles de spectacle semblent généralement répartis de manière homogène dans le territoire bordelais. Ces équipements se localisent de manière privilégiée dans les centres bourgs, centres villes et centres de quartiers, constituant ainsi des équipements qui en confortent l'attractivité, l'animation et l'image. |
| L'espace public de la santé                                  | Les pôles santé<br>Le centre hospitalier universitaire, les quartiers sud entre cours et boulevards, la proximité des sections nord ouest des boulevards et les hauts de Garonne dessinent cinq pôles de concentration d'établissements de santé. Dans ces quartiers, l'identité des espaces publics est avant tout lié au soin apporté aux espaces publics situés aux abords de ces équipements hospitaliers, étant donné l'importance de leurs emprises.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | L'arc santé des faubourgs<br>les équipements de santé se sont également implantés de manière discontinues mais en formant une sorte d'arc.                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                      |                                                                      | Les « routiers »<br>A proximité de la rocade ou des boulevards. |                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| L'espace public du sport et des loisirs                      | Si les équipements de loisir orientés vers la nature sont plus nombreux dans les territoires peu denses de l'extra rocade ou à proximité de la rocade, à l'inverse, les équipements polyvalents se situent dans les parties les plus urbanisées (et les plus centrales) de l'agglomération.<br>Les piscines semblent adopter des logiques spécifiques de localisation. Beaucoup d'entre elles se situent en effet à proximité de cours d'eau existants affleurant ou canalisés. Hasard ou force symbolique des lieux, les lieux contemporains d'hédonisme liquide respecteraient t'il les logiques d'implantation des thermes romains ? Dès lors, ne faut-il pas réaffirmer la présence ou la proximité de l'eau et de la nature à l'occasion de la revalorisation des espaces publics des piscines ? |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                      |                                                                      |                                                                 |                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |

| Intra-cours                                           | Entre cours et boulevards                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Entre boulevards et rocade : réseau primaire de voies et centralités | Entre boulevards et rocade : réseau secondaire de voies et quartiers | Rocade | Extra rocade : réseau primaire de voies et centralités                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Extra rocade : réseau de voies secondaires et quartiers |
|-------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| L'espace public religieux                             | L'espace public du sacré se confond avec celui des polarités urbaines. Là où les implantations humaines sont les plus anciennes, à savoir le centre d'agglomération (l'intra-boulevards et également l'intra-cours correspondant aux dernières limites des fortifications de la ville médiévale), les lieux de cultes sont les plus nombreux.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                      |                                                                      |        | L'espace public du sacré se confond avec celui des polarités urbaines. Là où les implantations humaines sont les plus anciennes, à savoir le centre d'agglomération (l'intra boulevards et également l'intra cours correspondant aux dernières limites des fortifications de la ville médiévale), les lieux de cultes sont les plus nombreux. |                                                         |
| L'espace public des transports collectifs performants | Le long des neuf axes de tramway existants ou en travaux d'aménagement, les espaces publics ont fait l'objet de réaménagements qualitatifs qui concernent l'ensemble des territoires. L'organisation de ce réseau est radioconcentrique (9 axes).<br>(Axe Nord Est ligne B Berges de la Garonne ↔ Quinconces / Axe Nord ligne C Parc des expositions ↔ Quinconces / Axe Nord Nord-Ouest ligne C Blanquefort gare ↔ Quinconces / Axe Nord-Ouest ligne D Eysines Cantinole ↔ Quinconces / Axe Ouest ligne A Mérignac échangeur n° 9 ↔ Pey Berland / Axe Sud Ouest ligne B Pessac Alouette ↔ Quinconces / Axe Sud ligne C Villenave d'Ornon Pont de la Maye ↔ Quinconces / Axe Est Est - ligne A Floirac Dravemont ↔ Pey Berland / Axe Est Nord - ligne A Bassens Carbon Blanc - Pey Berland). |                                                                      |                                                                      |        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                         |
| L'espace public cyclable                              | La cartographie des espaces publics concernés soit par une piste cyclable, soit par une bande cyclable, soit par un couloir de bus (utilisable par les cycles) fait apparaître un réseau presque parfaitement maillé de continuité d'espaces publics avec une diversité d'axes radioconcentriques convergeant vers le centre d'agglomération rive gauche et vers l'avenue Thiers rive droite. A ces radiales s'ajoutent des transversales importantes (la continuité des quais rive droite, la continuité des quais rive gauche, les cours, la ceinture des boulevards, la ceinture des mairies).                                                                                                                                                                                           |                                                                      |                                                                      |        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                         |





## 4 | Quelques stratégies potentielles de reconquête des espaces publics imaginer ?



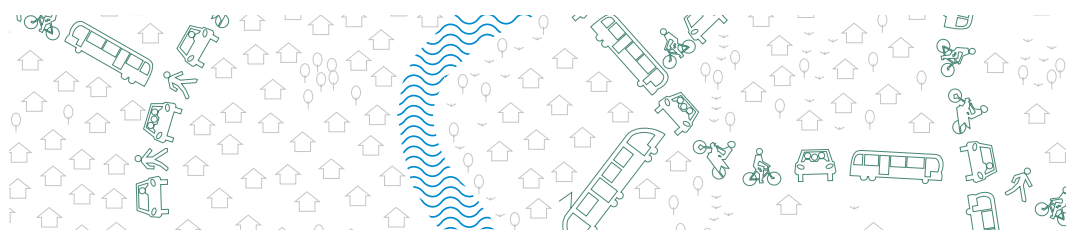
## 4.1 | Quelles orientations thématiques identifier au préalable ?

L'ensemble des analyses réalisées montre à quel point l'espace public est une notion ouverte dans le sens où elle peut faire l'objet d'une très grande diversité d'interprétation que ce soit du point de vue des pratiques, de ses configurations comme de ses vecteurs de valorisation. Dans ces conditions, le passage par la formulation de différentes stratégies d'actions peut aider à trier, choisir, hiérarchiser les différents enjeux, les risques et les opportunités offertes pour les traduire en différentes actions d'aménagement de ces espaces publics. Mais, au préalable, il convient de préciser les orientations thématiques utilisables dans les différentes stratégies.

Cinq orientations préalables sont identifiables :

|                                                                                                                 |                                                                               |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| Orientation n° 1 / vers une métropole plus lisible de ses espaces publics emblématiques comme ordinaires        | un plan d'armature des espaces publics                                        |
| Orientation n° 2 / vers une métropole fluide                                                                    | un plan régulateur des axes urbains (Plan des Grandes allées métropolitaines) |
| Orientation n° 3 / vers une métropole apaisée et « passante »                                                   | un plan d'apaisement et de maillage des espaces publics                       |
| Orientation n° 4 / vers une métropole piétonne (cf plan piéton RR&A – Alfred Peter – JP Charbonneau consultant) | le plan piéton des espaces publics                                            |
| Orientation n° 5 / vers une métropole nature                                                                    | le plan vert des espaces publics                                              |

Si ces stratégies ne sont pas identiques, elles peuvent être toutefois mixées en fonction des priorités de chaque territoire ou/et de chaque commune.

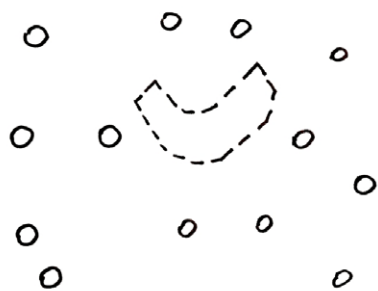
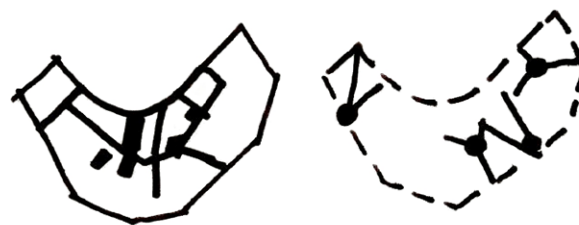


## Orientation n° 1 / vers une métropole plus lisible de ses espaces publics emblématiques comme ordinaires : un plan d'armature des espaces publics

**AXE n° 1 / Réaménager de manière qualitative les espaces publics emblématiques, autrement dit, les espaces publics dont la composition est ancienne, historique et dont la forme renvoie à une architecture de la voie ou / et un paysage de la voie aisément reconnaissable :**

Rendre plus lisible le rhizome d'espaces publics de l'intra-boulevards reliant les places classiques aux quais en passant par les grands tracés historiques mais également par la ceinture des cours.

A ce système d'espaces publics emblématiques s'ajoute presque l'intégralité des voies de l'intra-cours. Ces voies sont bordées d'une urbanisation alignée et continue dans ses formes architecturales (par exemple les quartiers d'échoppe) constituant au final un paysage cohérent, une trame d'espaces publics facilement valorisable.



Enfin, que ce soit dans l'intra-rocade ou à l'extérieur de la rocade, il existe tout un ensemble de centres-bourgs et de centres de quartiers qui disposent de quelques places ou formes constituées anciennes. Là encore, les projets actuels et futurs de valorisation de centres-bourgs sont à prendre en considération.

La ceinture des boulevards représente un grand axe continu et composé qui marque les limites du cœur d'agglomération. Cette ceinture a ponctuellement organisé la rencontre avec ces radiales par des barrières. Elle mérite d'être pensée et valorisée du point de vue de ses fonctions urbaines, paysagères, plastiques et pas uniquement circulatoires.



Il existe dans l'épaisseur des quartiers entre cours et boulevards un ensemble des voies dont l'architecture et le paysage sont bien établis (notamment dans les quartiers d'échoppe). Ces voies sont à valoriser comme une sorte de tapis continu d'espace public

# Recueil de cartes des espaces publics ordinaires de Bordeaux Métropole

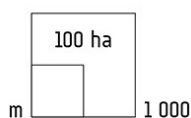
## Orientation n° 1 : vers une métropole plus lisible dans ses espaces publics

### Légende

- Formes constituées et singulières
- Centralité

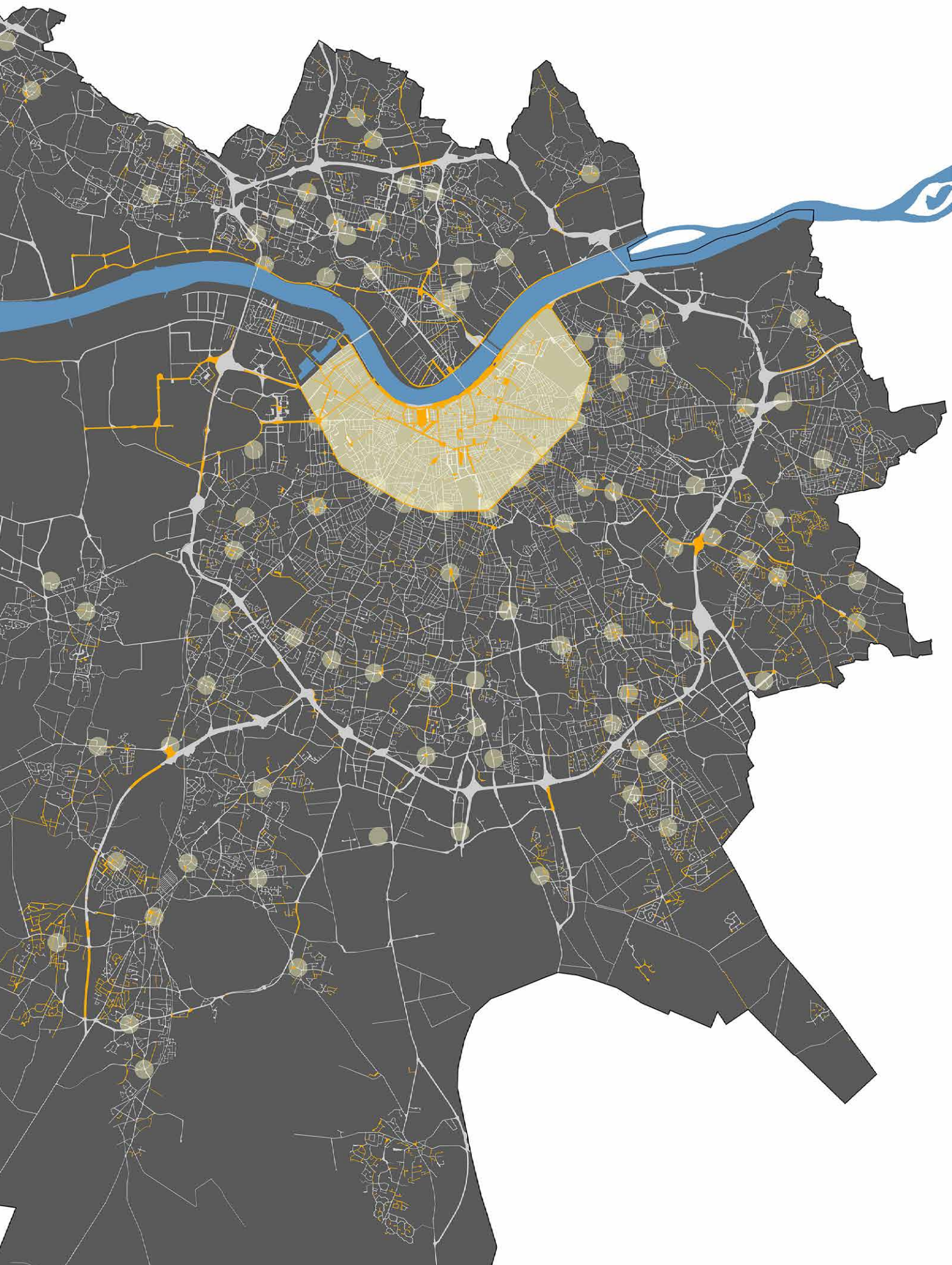


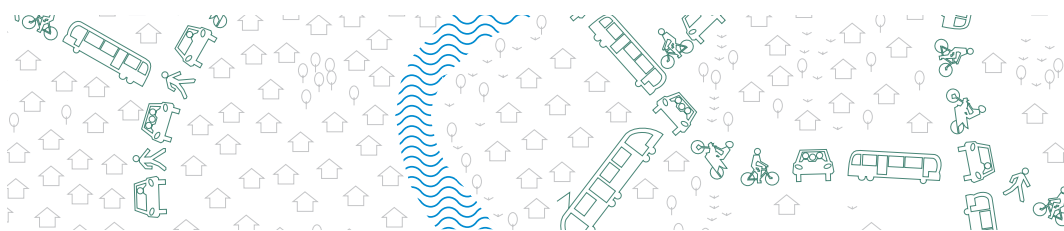
**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine



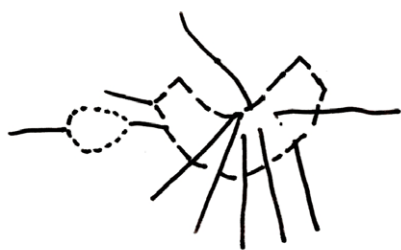
sources : communauté urbaine de Bordeaux  
traitement a'urba © - octobre 2014







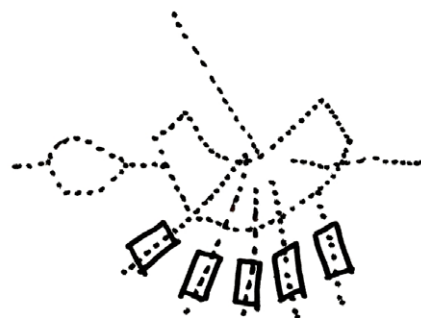
## **AXE n° 2 / Rendre lisible l'armature des espaces publics dans les faubourgs de la rive gauche en :**



Confortant l'identité paysagère et architecturale des grandes voies radiales historiques : antérieures à la ceinture des boulevards, ces voies radiales historiques qui viennent du nord, de l'est, du sud et pour beaucoup de l'ouest marquent le territoire. Certaines ont fait l'objet de réaménagements récents qui les confortent comme les allées de Bouteaux ou l'avenue Thiers Gallins et d'autres

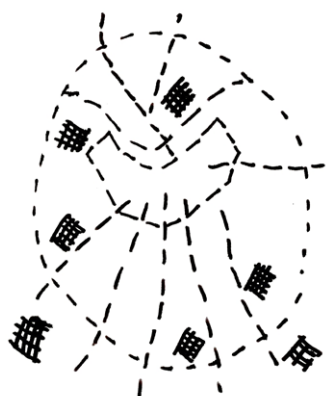
comme la route de Toulouse ou les 9 voies/avenues radiales situées à l'ouest de la rocade restent largement à redécouvrir et à réaménager. Ces voies jouent un rôle essentiel, celui de relier les territoires et les lieux importants du centre d'agglomération et des proches faubourgs. Un soin particulier est à apporter à leur réaménagement.

Aménager les lieux situés au débouché extérieur des grandes voies radiales historiques (lieux clés qui marquent les transitions entre les différents quartiers et les changements de morphologie urbaine (place Mondésir...)).

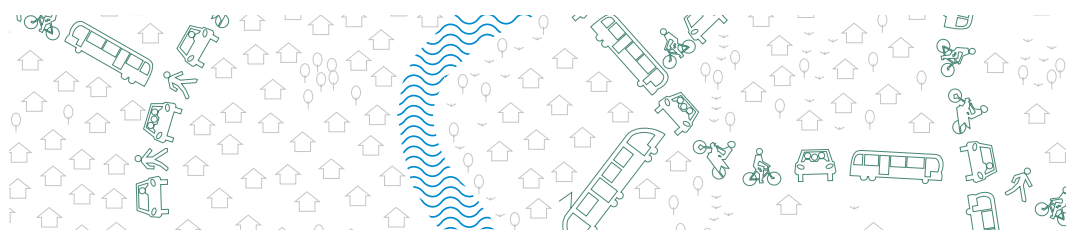


Aménager l'arc des équipements scolaires et de santé (parallèles aux boulevards) qui donnent une identité aux quartiers.

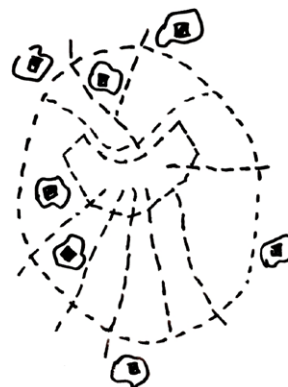
## **AXE n° 3 / Identifier puis valoriser le potentiel des espaces publics plus ordinaires. Il ne faut pas en effet s'arrêter à la seule description des espaces publics emblématiques car il existe une quantité importante et très multiforme d'espaces publics ordinaires mais de qualité qui ne demandent qu'à être regardé avec attention pour prendre une valeur et motiver ainsi une action publique d'aménagement :**



Identifier puis requalifier / réenchanter les espaces publics des quartiers résidentiels denses et des secteurs pavillonnaires denses (quartier bacalan / quartier gambetta / quartier Malartic / ...).



Conforter toutes les centralités urbaines de bourg et de quartier en aménageant notamment l'espace public des principaux équipements qui en font partie (notamment les médiathèques et les collèges).

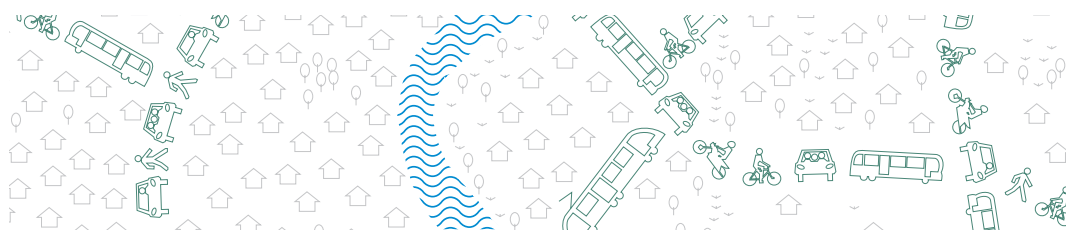


Aménager les polarités scolaires et les polarités de santé en les dotant d'une homogénéité de traitement et d'une identité de leurs espaces publics.



Conforter les axes commerciaux transversaux (par exemple le Lac – Bacalan) afin de mieux tramer l'agglomération en un système d'espaces publics qui ne soient pas uniquement radial.

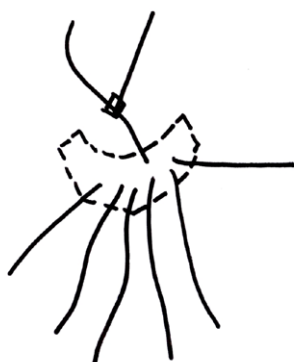




## Orientation n° 2 / vers une métropole fluide : un plan régulateur de recomposition des axes urbains (Plan des Grandes allées métropolitaines)

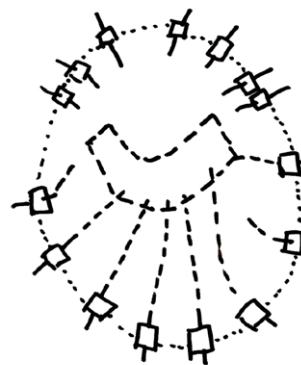
**Réaménager les grandes voiries circulantes de l'agglomération en conciliant un double objectif, celui d'une amélioration de leur fonctionnement circulaire (plus de fluidité lente et rapide à la fois) et celui d'une amélioration de leurs qualités urbaines, architecturales et paysagères**

### Actions prioritaires



Réaménager les principales pénétrantes urbaines sous la forme de Grandes Allées métropolitaines, conciliant fluidité lente (accès aux commerces et aux fonctions riveraines) et fluidité rapide (accès rapides pour les flux de transit). Pour ce faire, il convient sans doute de distinguer les Gam - voies primaires accueillant une vie riveraine et de très nombreux commerces et les Gam - voies primaires n'accueillant pas de commerces et de vie riveraine (dont la fonction circulaire est encore plus dominante).

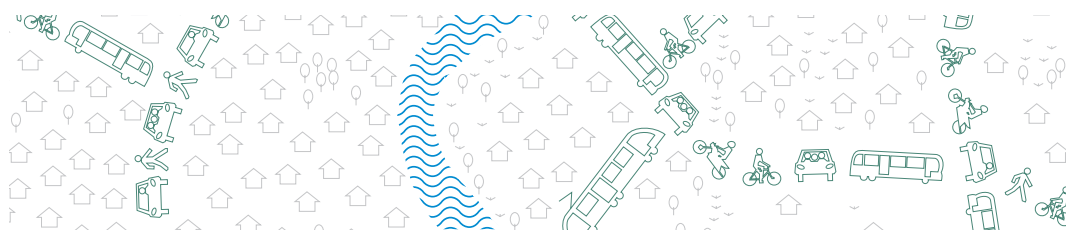
Transformer les échangeurs de la rocade en autant de portes urbaines, sites potentiels à projet urbain (identifier ainsi les espaces publics emblématiques de demain) : la constitution d'une rocade autoroutière s'est accompagnée de la création de systèmes d'échangeurs souvent consommateurs d'espaces mais qui portent en eux un potentiel de reconstitution de nouvelles portes urbaines, formes contemporaines des barrières bordelaises. La lisibilité, l'identité de l'agglomération se joue aussi dans ce type de lieux traversés quotidiennement et qui servent à redistribuer les accès entre le centre et les périphéries, entre les lieux d'emploi et les lieux de résidence.



### Mais aussi ...

Aménager de manière modeste mais systématique l'intégralité des nœuds primaires (les intersections du réseau primaire de voirie entre les grandes voies d'agglomération de catégorie 1, les itinéraires intercommunaux de catégorie 2) pour rendre perceptible la vocation circulaire dominante de ces voies tout en constituant/confortant l'identité de la voirie communautaire (intersections entre les voies rapides de contournement et le réseau du réseau de déplacement, nombreuses intersections localisées le long des grandes voiries circulantes urbaines).





## Orientation n° 3 / vers une métropole apaisée et « passante » : un plan d'apaisement et de maillage des espaces publics)

### AXE n° 1 / Rendre l'armature urbaine plus continue (plus poreuse) et plus lisible :

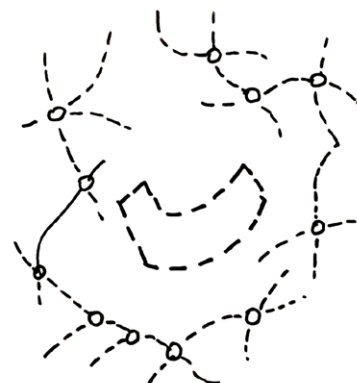
#### Action prioritaire



Aménager de manière homogène l'ensemble des anciennes voies structurantes locales (ancienne catégorie 3) qui jouent un rôle essentiel de transition entre les voies principales circulatoires (et axes de concentration des commerces, des activités et des services) et les voies de quartiers. Ces voies doivent permettre une plus grande continuité et porosité entre les quartiers (ville passante).

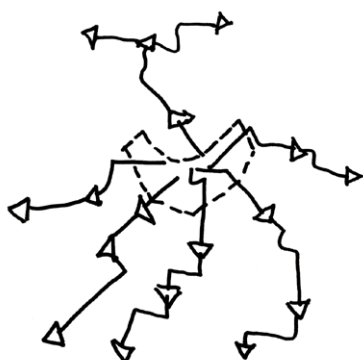
#### Mais aussi ...

Aménager de manière modeste mais systématique l'intégralité des nœuds secondaires (les intersections du réseau secondaire de voirie entre les voies structurantes locales de catégorie 3 et les voies de catégorie 1 et 2). pour rendre perceptibles l'entrée vers chaque voirie de quartier et vers chaque secteur apaisé.



### AXE n° 2 / Rendre la ville plus cyclable, plus piétonne et plus organisée à partir de transports collectifs en rendant les réseaux de transports collectifs, les réseaux cyclables et piétons plus lisibles à l'usager donc plus présents dans l'espace public

#### Actions prioritaires



Conforter ainsi les points de connexions ordinaires : continuer à aménager les stations de tramway mais également de transports collectifs (arrêts de bus à haute fréquence) pour favoriser la valorisation de ces espaces (leur lisibilité pour l'usager) et les logiques de réinvestissement commercial et résidentiel autour de ces stations.

# Recueil de cartes des espaces publics ordinaires de Bordeaux Métropole

## Orientation n°2 : vers une métropole fluide

### Légende

 Nœuds et axes urbains à réaménager

Distance du bâti par rapport à l'espace public

 < 2 m

 > 2 m et < 5 m

 > 5 m et < 10 m

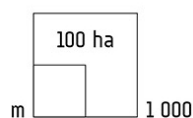
 > 10 m

 Couverture végétale

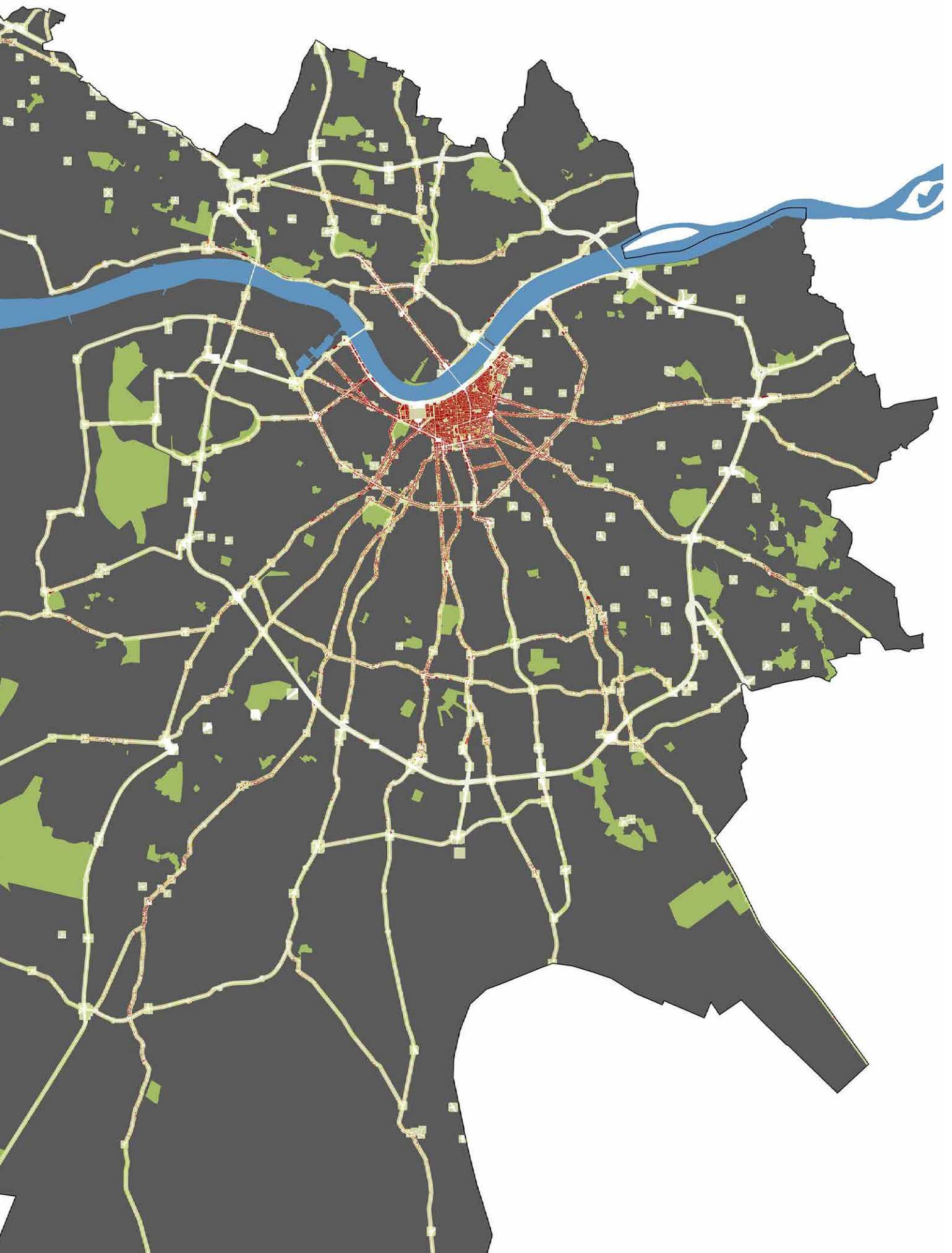
 Parcs publics



**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine



sources : communauté urbaine de Bordeaux  
traitement a'urba © - octobre 2014



# Recueil de cartes des espaces publics ordinaires de Bordeaux Métropole

## Orientation n° 3 : vers une métropole apaisée et passante

### Légende

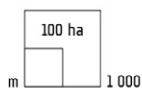
- Tramway - existant et projeté
- Voirie de catégorie 3 ou 4
- Intersection CAT 3 - CAT 1
- Intersection CAT 3 - CAT 2
- Intersection CAT 3 - CAT 3

### Voies cyclables aménagées

- Pistes ou bandes cyclables et voie verte
- Aire piétonne / zone de rencontre

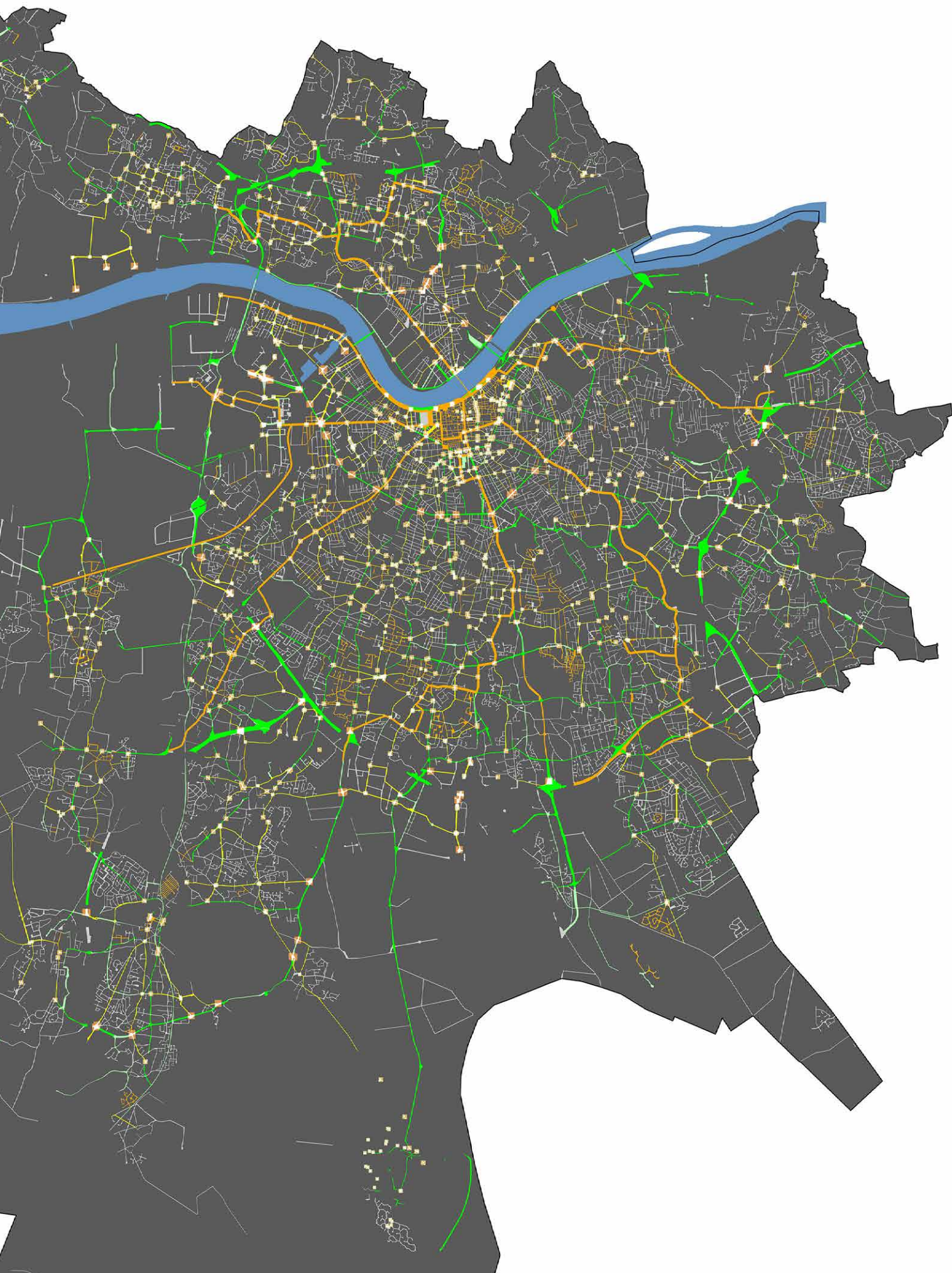


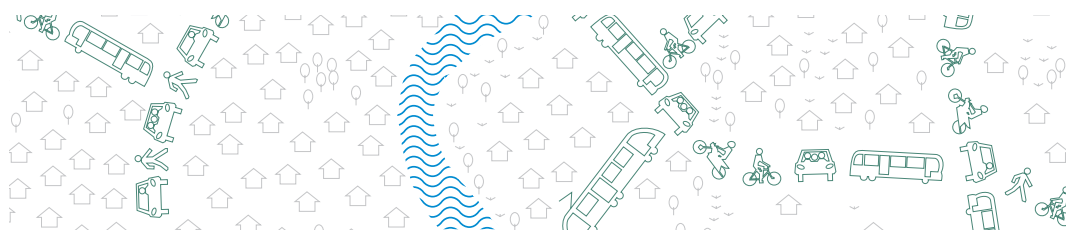
**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine



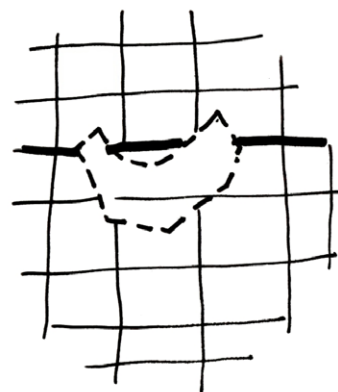
sources : communauté urbaine de Bordeaux  
traitement a'urba © - octobre 2014







Conforter la qualité et la continuité des aménagements transversaux à dimension cyclable afin de mieux tramer les espaces publics entre eux. Le réseau des équipements cyclables (bandes, pistes, sites propres TC utilisables) décrit une géographie unique, celle d'un maillage presque intégral du territoire en itinéraires radiaux mais aussi en un ensemble d'itinéraires transversaux qui donne une lisibilité au territoire : les quais en rive droite, les quais en rive gauche, les boulevards, la ceinture des mairies. Dès lors, ne faut-il pas considérer la constitution du réseau cyclable tant en terme d'aménagement que de signalétique comme un levier intéressant de construction de pratiques et d'une identité métropolitaine qui assure une porosité, une continuité de la trame des espaces publics entre les quartiers, parce qu'elle offre des continuités d'espaces publics transversales ?



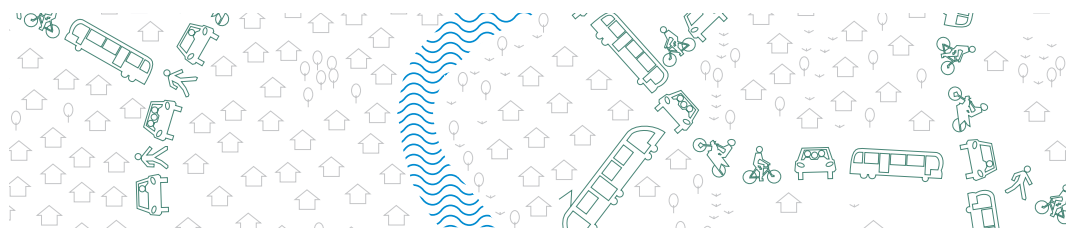
Mais aussi ...



Les franges de la rocade ont vu se multiplier la création de quartiers pavillonnaires venus se lovés dans sa courbe et dont la multitude d'impasses peut également être considérée comme un défi, celui de la transformation d'un objet détesté des urbanistes (l'impasse) mais apprécié des riverains. Ces « havres de paix » pourraient très bien devenir le support de nouvelles pratiques de l'espace public.

Aménager les barrières de la ceinture des boulevards afin de favoriser les traversées piétonnes, cyclables et en transports collectifs des boulevards.

Création de franchissements en ouvrage (rocade, boulevards, fleuves).



## **Orientation n° 4 / vers une métropole piétonne (cf plan piéton RR&A – Alfred Peter – J.P Charbonneau consultant) : le plan piéton des espaces publics**

### **AXE n° 1 / Développer un réseau piéton magistral (grands projets)**

Idée ➡ réaliser un réseau magistral.

### **AXE n° 2 / Développer un réseau piéton « cosmos » (codev des contrats communaux).**

Idée ➡ mettre en avant des itinéraires préférentiels à l'échelle de l'intra-rocade entre les différentes centralités ;

➡ proposer une carte des temps piéton.

### **AXE n° 3 / Développer un réseau « proxy » (minis projets de quartier)**

Idée ➡ prise en compte du piéton à l'échelle locale ;

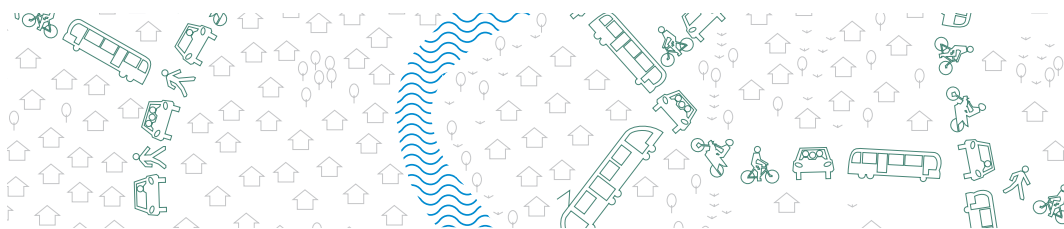
➡ rayon d'1 km autour des centres de toutes les villes.

## 4.4 - En



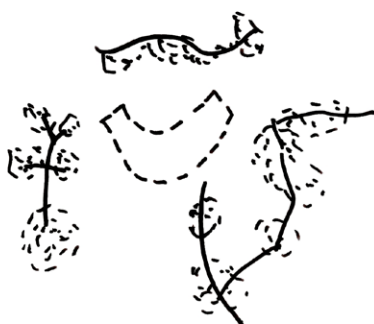
# attente

(cf plan piéton RR&A – Alfred Peter – JP Charbonneau consultant)



## Orientation n° 5 / vers une métropole nature : le plan vert des espaces publics

**AXE n° 1 / Extra ceinture ferroviaire et extra rocade : utiliser l'espace public comme un moyen de mettre en lien et de rendre lisible l'accès aux différents parcs publics, espaces naturels et espaces agricoles :**



Aménager les espaces publics des territoires de l'extra rocade de manière à rendre plus lisible leur fonction de mise en lien des grands espaces naturels, agricoles et parcs urbains. De la ceinture ferroviaire jusqu'aux extrémités du territoire communautaire, étant donné l'omniprésence de la nature, les espaces publics de qualité et les espaces de nature ont tendance à se confondre.

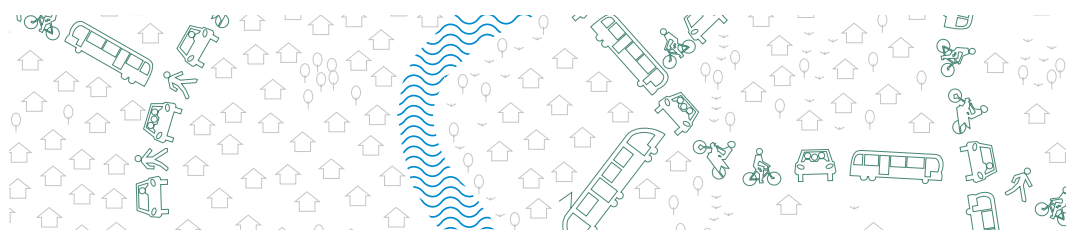
Mais aussi ...

Par ailleurs, il convient de s'interroger sur une manière homogène (communautaire ?) d'aménager les nombreuses impasses issues de la transformation progressive des chemins ruraux et forestiers en voiries. C'est tout un foisonnement de voies éparpillées qui s'offre au regard, représentant autant de leviers de projet même si le projet peut consister en la conservation d'un aménagement très minimal de ces voies, afin d'en conserver la « qualité » naturelle.

**AXE n° 2 / Rendre lisible la dimension hydrographique des réseaux de tramways et les liens qu'ils permettent entre les différents espaces de nature**

L'organisation en toile d'araignée du réseau de tramway présente des similitudes avec celui du réseau hydrographique. La plupart des jalles et des esteys suivent la même orientation, celle d'un cheminement vers le fleuve. Dès lors, ne faut-il admettre qu'il peut exister un lien entre le tramway et les parcs, boisements et autres reliquats de nature en ville qui se distribuent à proximité des réseaux hydrographiques ? Autrement dit, est-ce que l'affirmation de la capacité des lignes de tramway à accéder aux espaces de nature ou à les relier n'est-elle pas à travailler à la fois dans un objectif de renforcement de la pratique du tramway pour accéder aux espaces de nature et au fleuve mais également afin de rendre plus lisible l'inscription de tramways dans les territoires qu'ils traversent ?





### **AXE n° 3 / Tissus faubourgeois : mobiliser les délaissés et espaces publics singuliers pour réintroduire la nature**



Dans le secteur des boulevards et des tissus faubourgeois qui s'étendent jusqu'aux limites de la ceinture ferroviaire (comme dans la plaine de Garonne), il existe un déficit de contact des espaces publics avec les espaces de nature. La mobilisation des délaissés constitués par les infrastructures notamment ferroviaires est à engager. Sur ce territoire, il existe également tout un ensemble d'impasses liées à l'infrastructure ferroviaire qui peuvent être le support de micros projets.

A défaut, il convient sans doute de conforter les quelques pseudo places, intersections et autres formes singulières comme autant d'espaces publics de référence qui font défaut.

### **AXE n° 4 / Centre d'agglomération : marquer la proximité du fleuve même lorsqu'il ne se perçoit pas**

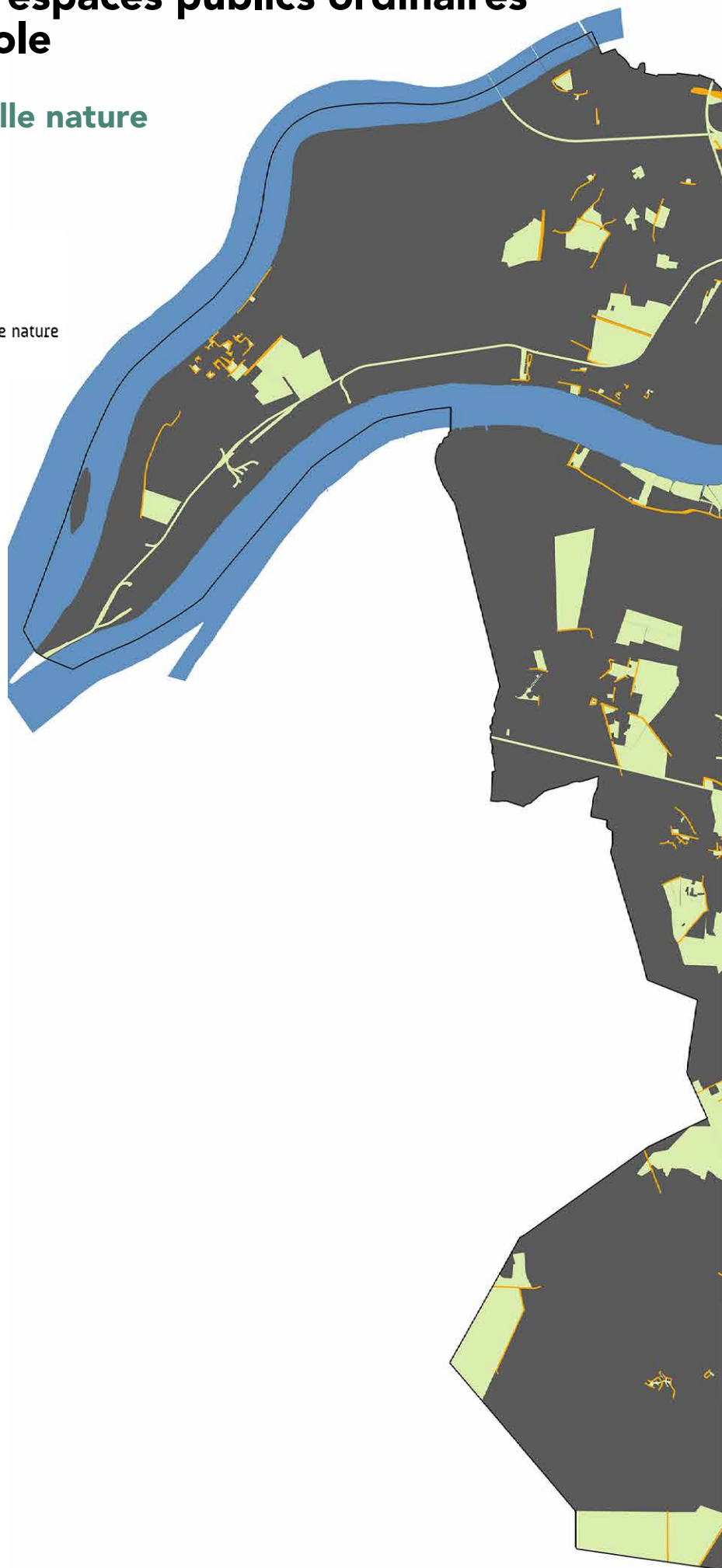
Dans l'intra-cours, en dehors des parcs, la nature est présente via la place prédominante du fleuve. Cette place peut encore être affirmée si les espaces publics de la rive gauche situés à l'intérieur des tissus urbains rappellent et informent avec plus de lisibilité de la proximité du fleuve ?

# Recueil de cartes des espaces publics ordinaires de Bordeaux Métropole

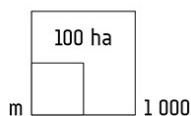
## Orientation n° 5 : vers la ville nature

### Légende

- Tramway - existant et projeté
- Espace public en contact direct avec un espace de nature
- Espace de nature

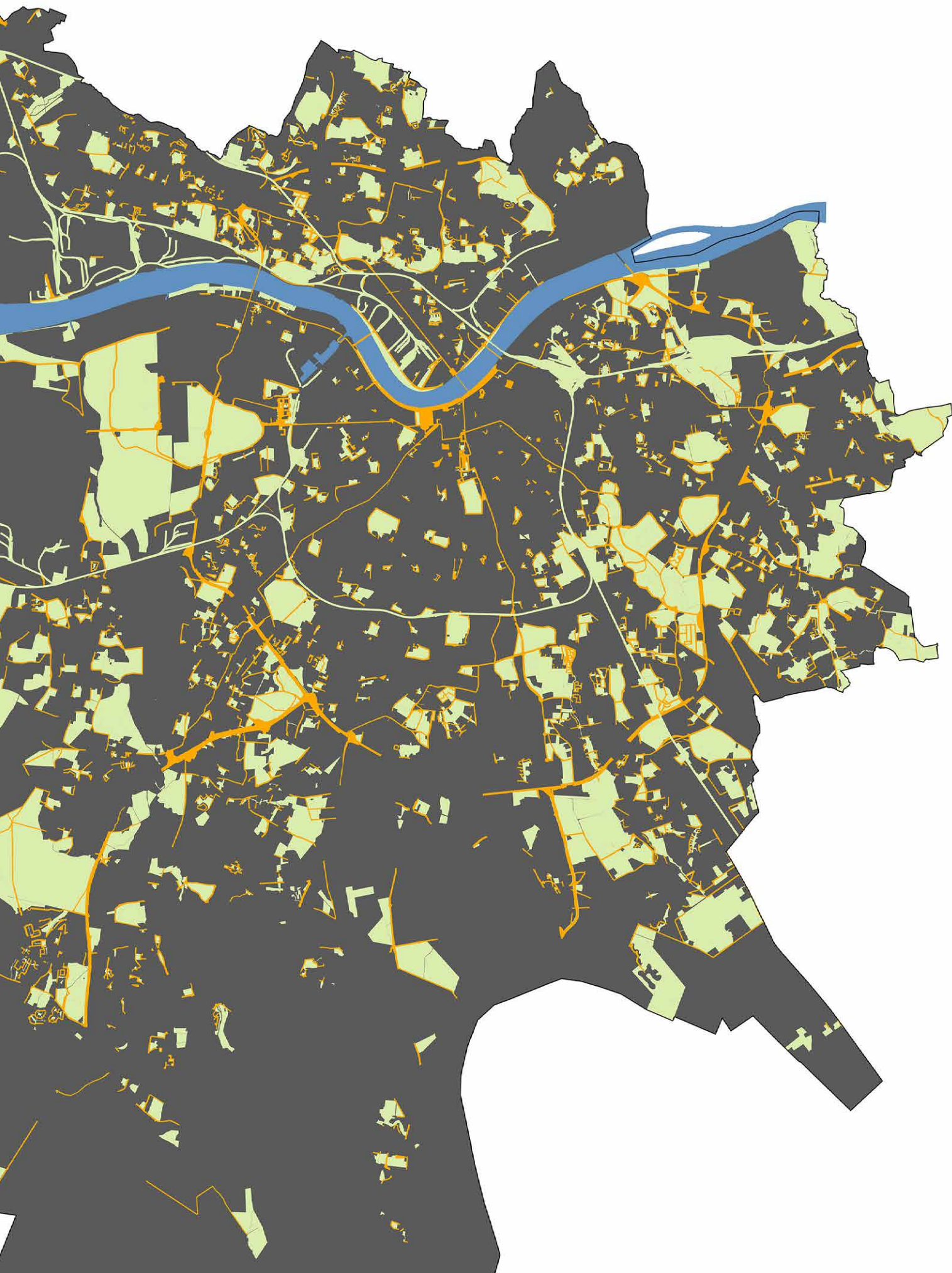


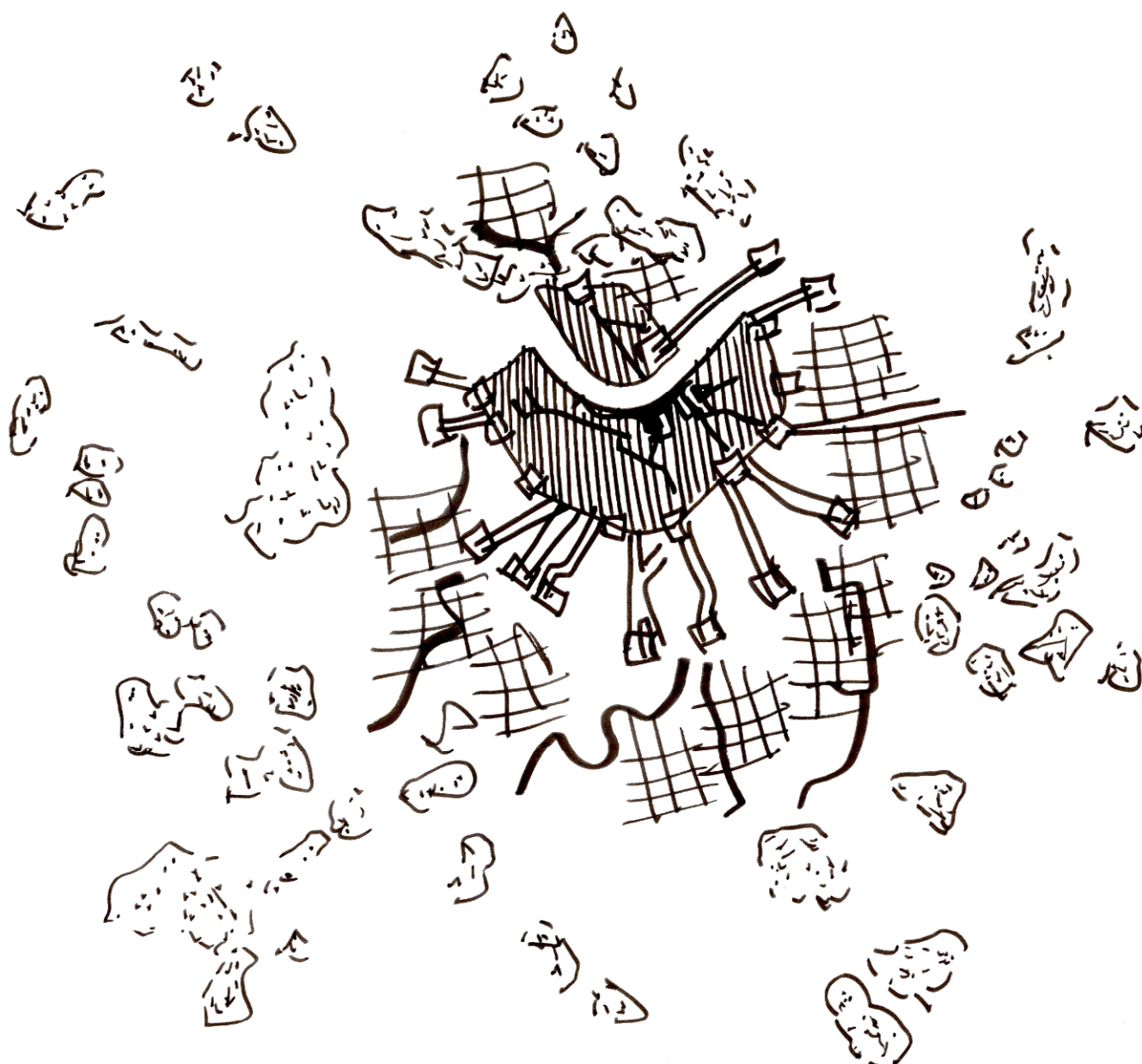
**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine

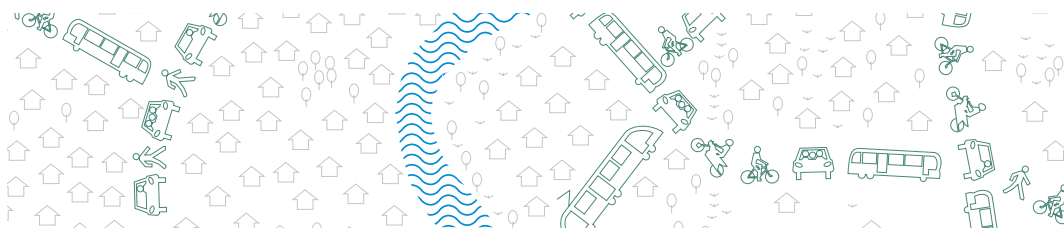


sources : communauté urbaine de Bordeaux  
traitement a'urba © - octobre 2014









## 4.2 | Quelles stratégies proposer ?

L'ensemble des orientations thématiques précédemment décrites doivent être hiérarchisées et territorialisées en fonction des attentes des différents acteurs politiques et techniques décisionnaires. Ces arbitrages peuvent alors contribuer à l'établissement d'une stratégie cohérente de reconquête des espaces publics.

Trois exemples de stratégies sont suggérées ici afin d'engager le débat :

### S1 / Pour des espaces publics singuliers

La stratégie proposée vise à conforter la structurante singulière existante dans chaque territoire communautaire :

#### **Intra boulevards :**

- conforter le rhizome d'espaces publics et de grandes voies historiques existantes ;
- aménager les barrières des boulevards.

#### **Entre boulevards et rocade :**

- aménager les voies radiales historiques (plan régulateur des axes urbains) ;
- constituer un plan d'apaisement et de maillage des espaces publics afin de favoriser la continuité de l'armature urbaine et d'encourager les pratiques piétonnes, cyclables et l'utilisation des transports collectifs.

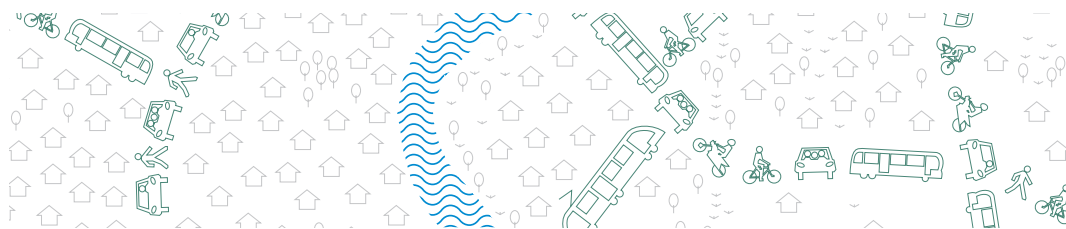
#### **Extra boulevards :**

- réaliser un plan vert des espaces publics, autrement dit, mettre en valeur la capacité des voies à relier les parcs, jardins, espaces agricoles et de nature ;
- aménager les points de rabattement vers les transports collectifs.









## S2 / Pour des espaces publics tramés et multipolaires

La stratégie proposée vise à compléter l'organisation actuelle radioconcentrique et polarisante des espaces publics qui oriente le regard vers le cœur d'agglomération et son fleuve par la valorisation de différents supports de structuration d'espaces publics transversaux et multipolaires :

### **Intra-boulevards :**

- aménager les barrières des boulevards et la ceinture des boulevards en tant que nouvelle centralité urbaine.

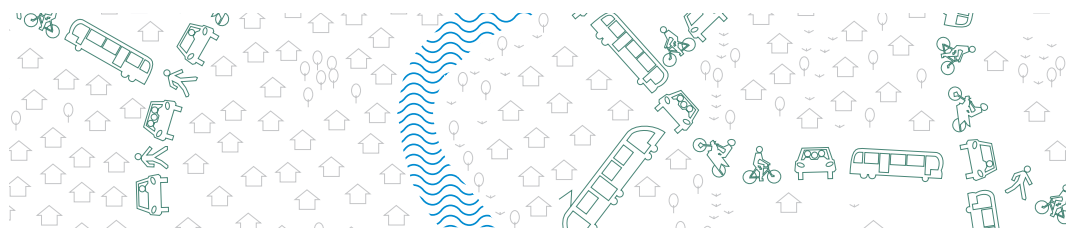
### **Entre boulevards et rocade :**

- aménager les voies radiales historiques (plan régulateur des axes urbains) ;
- aménager les voies transversales (voies des mairies) de manière très qualitative ;
- conforter et aménager l'arc actuel des équipements scolaires, sportifs et hospitaliers afin de faire profiter des espaces publics constitués aux quartiers résidentiels environnants ;
- conforter les axes commerciaux transversaux (par exemple la continuité commerciale Bordeaux Lac – Bacalan).

### **Extra-boulevards :**

- transformer un certain nombre d'échangeurs en portes urbaines, support de projet urbain et de requalification des espaces publics ;
- conforter les voies transversales structurantes ;
- conforter les centralités urbaines existantes ;
- conforter les continuités de parcs, jardins, d'espaces de nature et d'espaces agricoles.





### **S3 / Pour des espaces publics apaisés et durables**

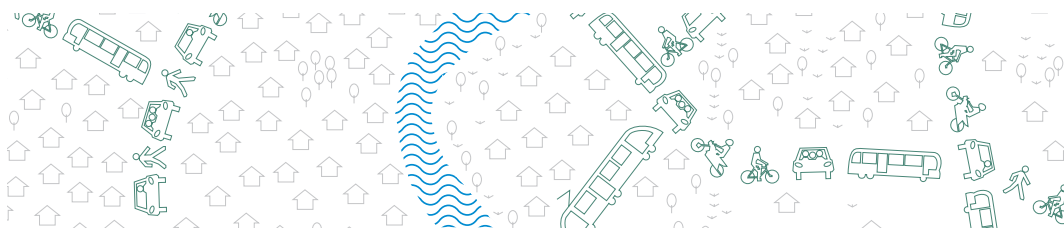
La stratégie proposée vise à investir massivement en faveur de pratiques de déplacements alternatives à la voiture, en faveur de l'utilisation des transports collectifs, de la pratique cyclable et piétonne.

#### **Intra-boulevards + Entre boulevards et rocade :**

- aménager les axes supports de transports collectifs en site propre lourd (tramways + bus à haut niveau de service) et léger (bus en site propre) ;
- conforter la pratique cyclable et piétonne en renforçant la capacité de traversée des quartiers et des axes à forte circulation.

#### **Extra-boulevards :**

- canaliser le trafic automobile en favorisant l'accès et le report vers les parcs de rabattement des différents axes de transports collectifs en site propre.



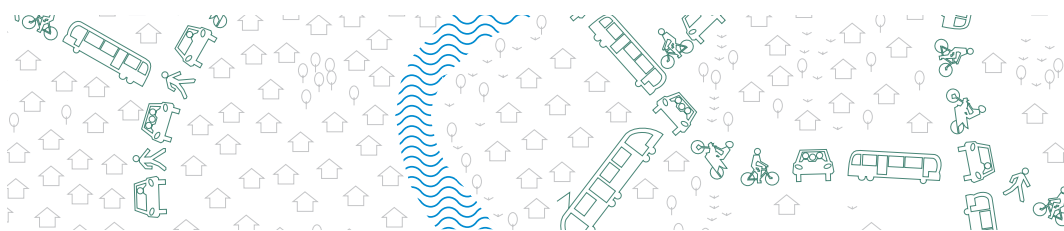
### 4.3 | Les leviers opérationnels à mobiliser

Là où les stratégies d'aménagement retenues devront être mobilisées à partir d'un ensemble de leviers qui sont à identifier. Les éléments suivants sont cités à titre d'exemple :

- sites à projets identifiés en tant qu'opération d'aménagement territoriale inscrite au Plan Local d'urbanisme ;
- sites à projets en cours de programmation ;
- voiries à réaménager inscrites aux contrats de co-développement ;
- axe faisant l'objet d'études diverses (préalables, de programmation ...) au titre de la réalisation d'un futur transport collectif en site propre ;
- programme de concours d'espace public ;
- programme de projet d'équipement à réaliser.



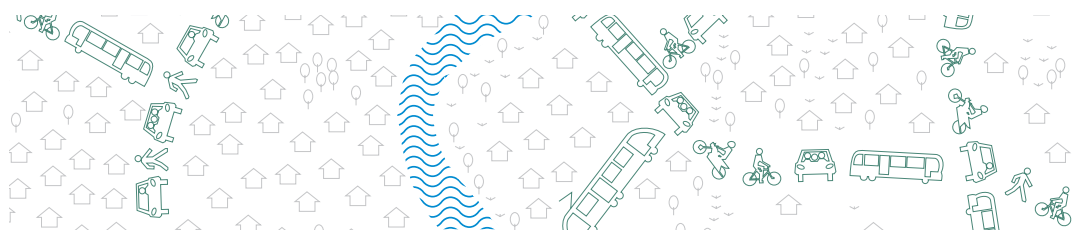




## S1 / Pour des espaces publics singuliers

***La stratégie proposée vise à conforter la structurante singulière existante dans chaque territoire communautaire***

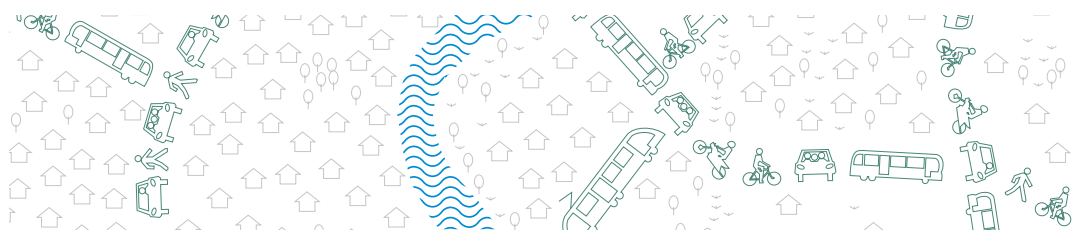
| Principes de valorisation des espaces publics                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Incidences sur la fonction des voies                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Intra-boulevards :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- conforter le rhizome d'espaces publics et de grandes voies historiques existantes ;</li> <li>- aménager les barrières des boulevards.</li> </ul>                                                                                                                                                                                     | <p><b>Intra-boulevards :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- liaisons intercommunales (A2) situées en intra-boulevards : associer à leur fonction mobilité intercommunale une fonction urbaine, celle d'être aménagée de manière très qualitative, continue et cohérente afin d'affirmer l'image du centre d'agglomération.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <p><b>Entre boulevards et rocade :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aménager les voies radiales historiques (plan régulateur des axes urbains) ;</li> <li>- constituer un plan d'apaisement et de maillage des espaces publics afin de favoriser la continuité de l'armature urbaine et d'encourager les pratiques piétonnes, cyclables et l'utilisation des transports collectifs.</li> </ul> | <p><b>Entre boulevards et rocade :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- distinguer deux types de liaisons intercommunales (A2) : celles qui appartiennent à des voies radiales historiques à aménager de manière qualitative, continue et cohérente et les autres voies intercommunales qui peuvent faire l'objet d'une plus grande hétérogénéité de traitement ;</li> <li>- définir un mode homogène et lisible d'aménagement des voies structurantes locales (B1) basée sur une amélioration de leur porosité et de la continuité urbaine et circulaire (la ville passante) ;</li> <li>- traiter de manière homogène et apaisée l'entrée des voies de desserte locale (B2).</li> </ul> |
| <p><b>Extra-boulevards :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- réaliser un plan vert des espaces publics, autrement dit, mettre en valeur la capacité des voies à relier les parcs, jardins, espaces agricoles et de nature ;</li> <li>- aménager les points de rabattement vers les transports collectifs.</li> </ul>                                                                              | <p><b>Extra-boulevards :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- préciser que les liaisons intercommunales (A2) et les voies structurantes locales (B1) doivent intégrer des principes d'aménagement favorisant la relation, la continuité entre les parcs, jardins, espaces agricoles et de nature.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |



## S2 / Pour des espaces publics tramés et multipolaires

***La stratégie proposée vise à compléter l'organisation actuelle radio-concentrique et polarisante des espaces publics qui oriente le regard vers le cœur d'agglomération et son fleuve par la valorisation de différents supports de structuration d'espaces publics transversaux et multipolaires***

| Principes de valorisation des espaces publics                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Incidences sur la fonction des voies                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Intra-boulevards :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aménager les barrières des boulevards et la ceinture des boulevards en tant que nouvelle centralité urbaine.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <p><b>Intra-boulevards :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- identifier les barrières des boulevards au sein de la voie structurante d'agglomération (A1) que constitue la rocade ;</li> <li>- simplifier le classement des voies de l'intra boulevard en supprimant le classement des voies intercommunales (A2) et en déclassant ces voies en voies de desserte locale (B1), signifiant ainsi la réduction de la place de l'automobile (et la banalisation – déhiérarchisation des voiries)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <p><b>Entre boulevards et rocade :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aménager les voies radiales historiques (plan régulateur des axes urbains) ;</li> <li>- aménager les voies transversales (voies des mairies) de manière très qualitative ;</li> <li>- conforter et aménager l'arc actuel des équipements scolaires, sportifs et hospitaliers afin de faire profiter des espaces publics constitués aux quartiers résidentiels environnants ;</li> <li>- conforter les axes commerciaux transversaux (par exemple la continuité commerciale Bordeaux Lac – Bacalan).</li> </ul> | <p><b>Entre boulevards et rocade :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- distinguer deux types de liaisons intercommunales (A2) : celles qui appartiennent à des voies radiales historiques + les voies transversales structurantes (exemple : voie des mairies) à aménager de manière qualitative, continue et cohérente et les autres voies intercommunales qui peuvent faire l'objet d'une plus grande hétérogénéité de traitement ;</li> <li>- identifier les voies bordant les équipements scolaires, sportifs et hospitaliers et les déclasser si nécessaire en voies de desserte locale (B1) ;</li> <li>- identifier les axes commerciaux transversaux et les aménager de manière spécifique en donnant la priorité aux fonctions commerciales (stationnement et transit circulaire à concilier).</li> </ul> |



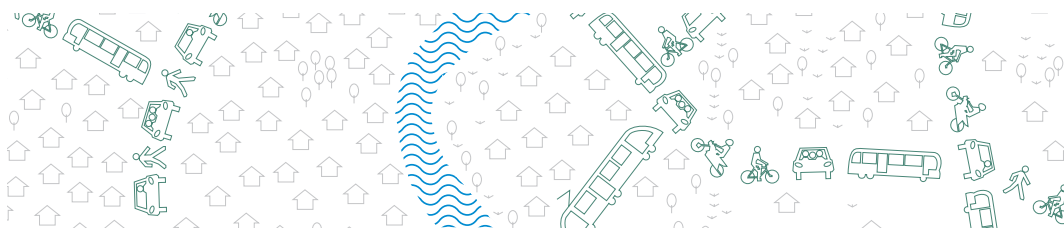
#### Extra-boulevards :

- transformer un certain nombre d'échangeurs en portes urbaines, support de projet urbain et de requalification des espaces publics ;
- conforter les voies transversales structurantes ;
- conforter les centralités urbaines existantes ;
- conforter les continuités de parcs, jardins, d'espaces de nature et d'espaces agricoles.

#### Extra-boulevards :

- distinguer deux types de liaisons intercommunales (A2) : celles qui appartiennent à des voies transversales structurantes à aménager de manière qualitative, continue et cohérente et les autres voies intercommunales qui peuvent faire l'objet d'une plus grande hétérogénéité de traitement.
- préciser que les liaisons intercommunales (A2) et les voies structurantes locales (B1) doivent intégrer des principes d'aménagement favorisant la relation, la continuité entre les parcs, jardins, espaces agricoles et de nature



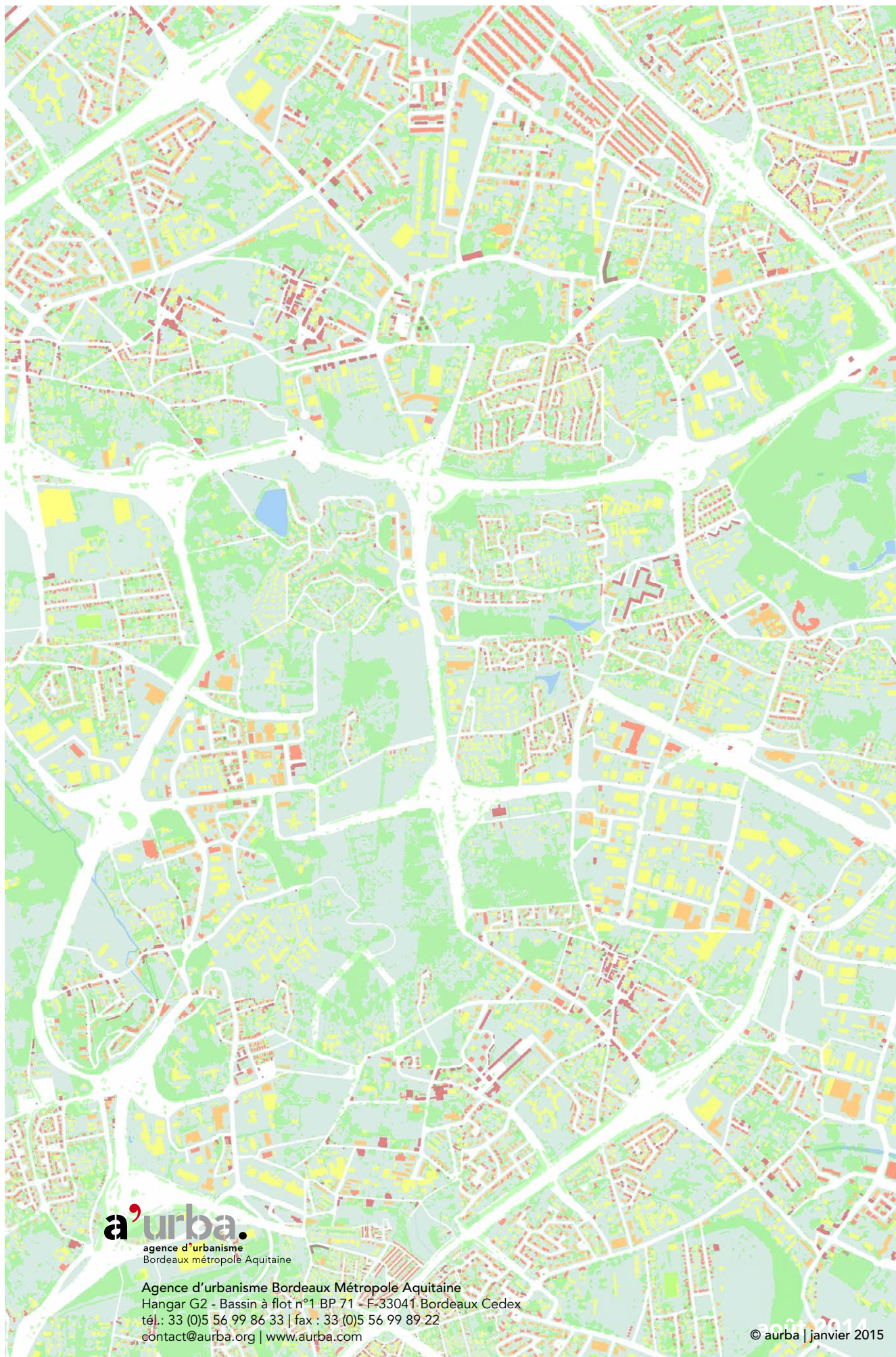


### S3 / Pour des espaces publics apaisés et durables

***La stratégie proposée vise à investir massivement en faveur de pratiques de déplacements alternatives à la voiture, en faveur de l'utilisation des transports collectifs, de la pratique cyclable et piétonne.***

| Principes de valorisation des espaces publics                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Incidences sur la fonction des voies                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Intra-boulevards :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ménager les axes supports de transports collectifs en site propre lourd (tramways + bus à haut niveau de service) et léger (bus en site propre) ;</li> <li>- conforter la pratique cyclable et piétonne en renforçant la capacité de traversée des quartiers et des axes à forte circulation.</li> </ul> | <p><b>Intra-boulevards :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- simplifier le classement des voies de l'intra boulevard en supprimant le classement des voies intercommunales (A2) et déclassant ces voies en voies de desserte locale (B1), signifiant ainsi la réduction de la place de l'automobile (et la banalisation – déhiérarchisation des voiries).</li> </ul> |
| <p><b>Extra-boulevards :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- canaliser le trafic automobile en favorisant l'accès et le report vers les parcs de rabattement des différents axes de transports collectifs en site propre.</li> </ul>                                                                                                                                  | <p><b>Extra-boulevards :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- augmenter de manière très sensible la capacité circulaire des voies structurantes d'agglomération (A1) qui convergent vers des parcs relais et des points de rabattement vers les grands axes en transports collectifs en site propre.</li> </ul>                                                       |





**a'urba.**

agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine

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

© aurba | janvier 2015