

Communauté urbaine de Bordeaux



Rocade 2030

Etude exploratoire

a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Rapport d'étude

12/2012

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



Équipe projet

Direction Scientifique
Camille Uri

Chef de projet
Nicolas Drouin

Équipe projet
Jean-Baptiste Soulard
Céline Castellan

Avec la collaboration de
Guillaume Rabany
Jérôme Fuseau
Joëlle Martineau



Sommaire

Introduction

Chantier 1 : La topographie de la rocade

Chantier 2 : La rocade et la nature dans la métropole

Chantier 3 : La rocade dans le système urbain métropolitain

Chantier 4 : La rocade et le tour de Ville : « le lien qui ne fait pas lieu »

Chantier 5 : Phénomènes de coupure et de porosité

Chantier 6 : Le foncier

Chantier 7 : Les réglementations, contraintes, et nuisances

Chantier 8 : Sites de projets et réflexions en cours

Chantier 9 : Les références

Note de synthèse



La rocade peut être considérée comme un lien mais non comme un lieu, dans le sens où elle rapproche des territoires éloignés mais met à distance ceux situés à proximité. Au fil de sa construction, sur près de 30 ans, l'infrastructure a ainsi façonné un double effet de coupure : en plan, de par son emprise (de 30 à 50 m) ; en fonctionnement urbain avec en moyenne un franchissement tous les kilomètres. Espace d'exception dans ses usages (interdite aux modes doux et accidentogène, sorte « d'ailleurs » de la ville), et pourtant complètement intégrée à l'aire urbaine, la rocade est aujourd'hui questionnée dans le système global des déplacements. Les enquêtes montrent à quel point ses fonctions circulatoires sont principalement locales et redistributives. Les espaces vierges contigus, dépendants ou non de l'infrastructure et à faible valeur ajoutée pour la ville en contact, doivent être questionnés à l'heure où la question de l'économie et la gestion des ressources est soulevée dans le débat public.

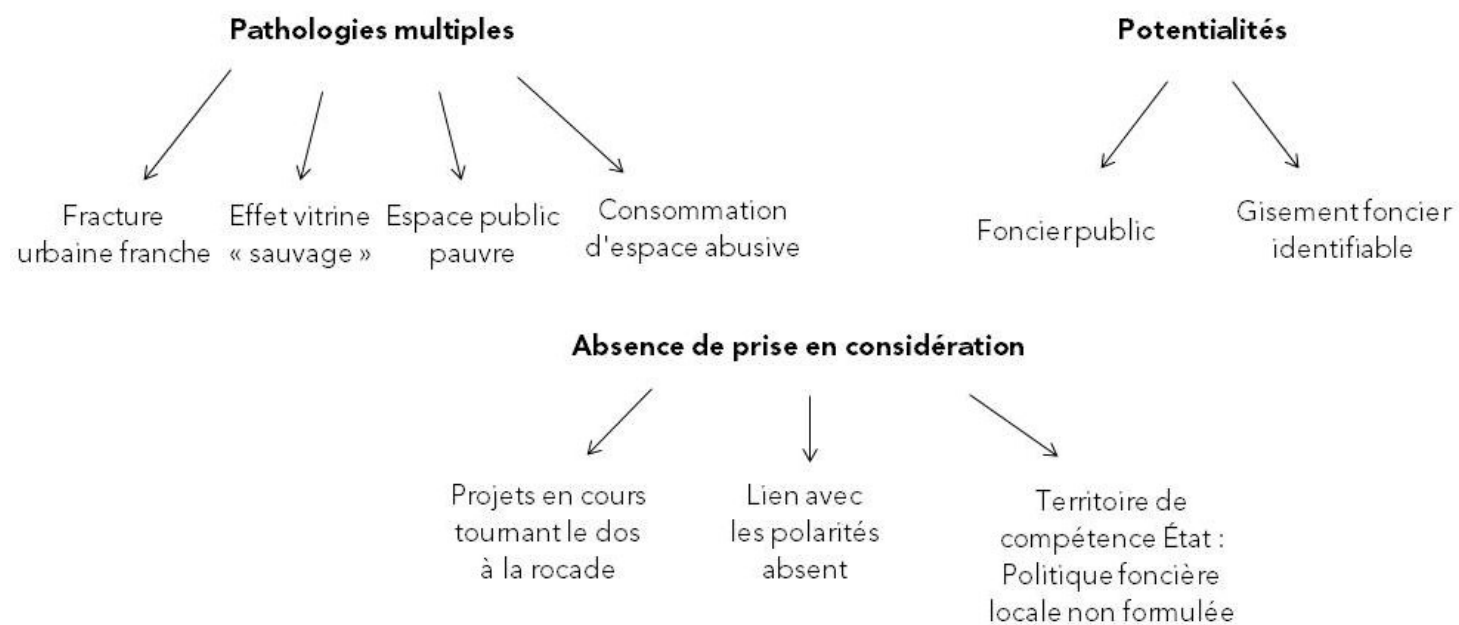
Un nouveau regard doit donc être porté sur ce territoire métropolitain et 9 chantiers ont été engagés à cette fin : la topographie de la rocade et les situations urbaines créées

par cette infrastructure, la nature aux abords de la rocade, les systèmes urbains (armature viaire et urbaine à laquelle se connecte la rocade), le « tour de ville » depuis la rocade dans toutes ses formes (ce qui est donné à voir de la métropole), les phénomènes de coupures ou de porosités, les potentialités foncières de la rocade et de ses espaces contigus, la réglementation et les contraintes qui pèsent sur elle, les territoires de projet adossés, et enfin un référentiel de réappropriation urbaine de voies rapides en France et ailleurs...

L'agence prévoit d'affiner cette première étape par un travail de séquençage fin de la rocade pour mettre en lumière des potentialités d'intervention urbaine et paysagère afin d'en faire une voie qualifiante de la ville contemporaine renouvelée.



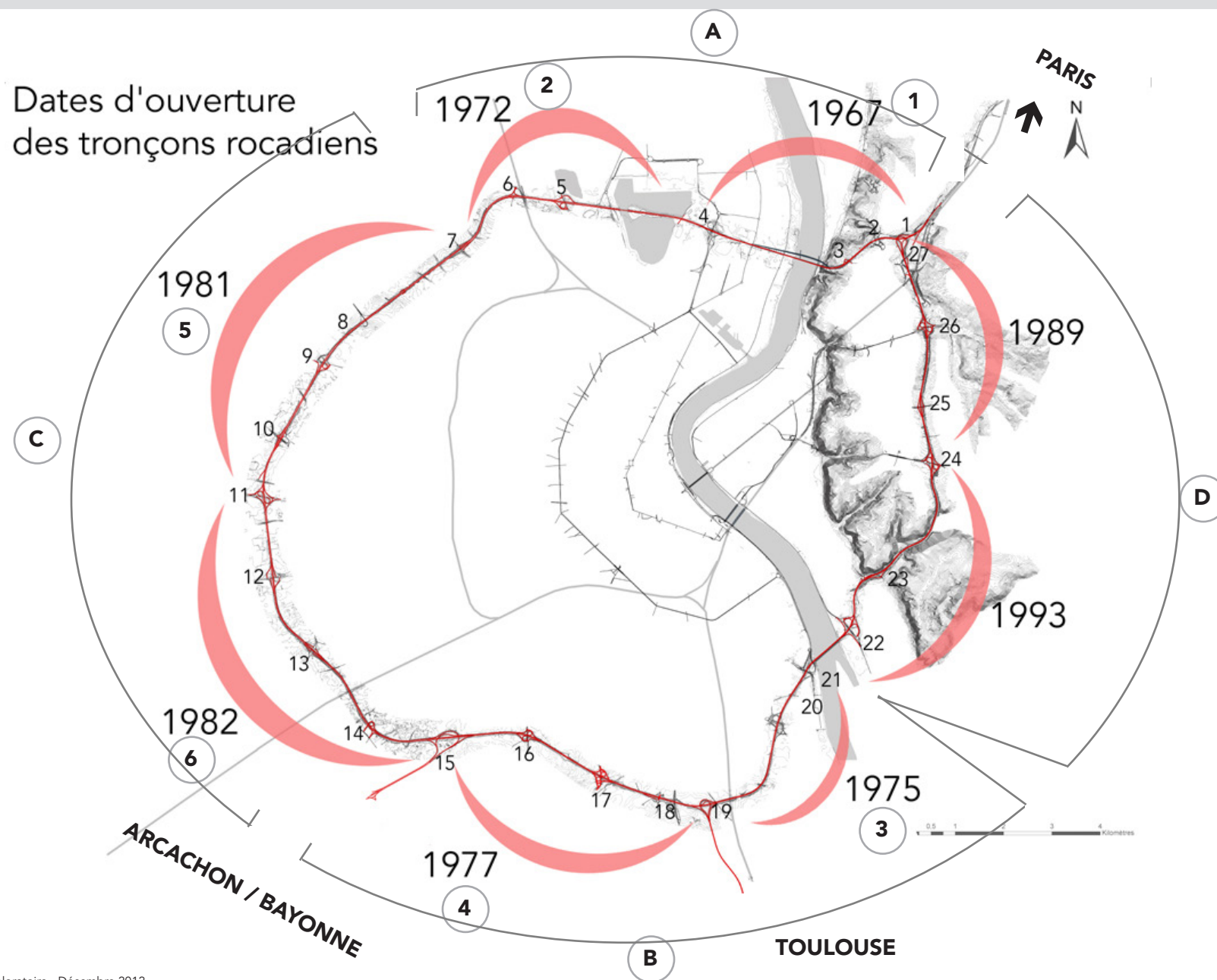
Synthèse





Introduction

Historique de la rocade : Un bouclage long : 26 ans



Introduction

La rocade bordelaise a été mise en service progressivement par tronçons entre 1967 et 1993.

Le périphérique que nous connaissons aujourd'hui a été initialement conçu comme un axe de transit, contournant la ville centre de Bordeaux, reliant les grands équipements d'agglomération, et devant structurer le développement du « Grand Bordeaux » de Jacques Chaban-Delmas.

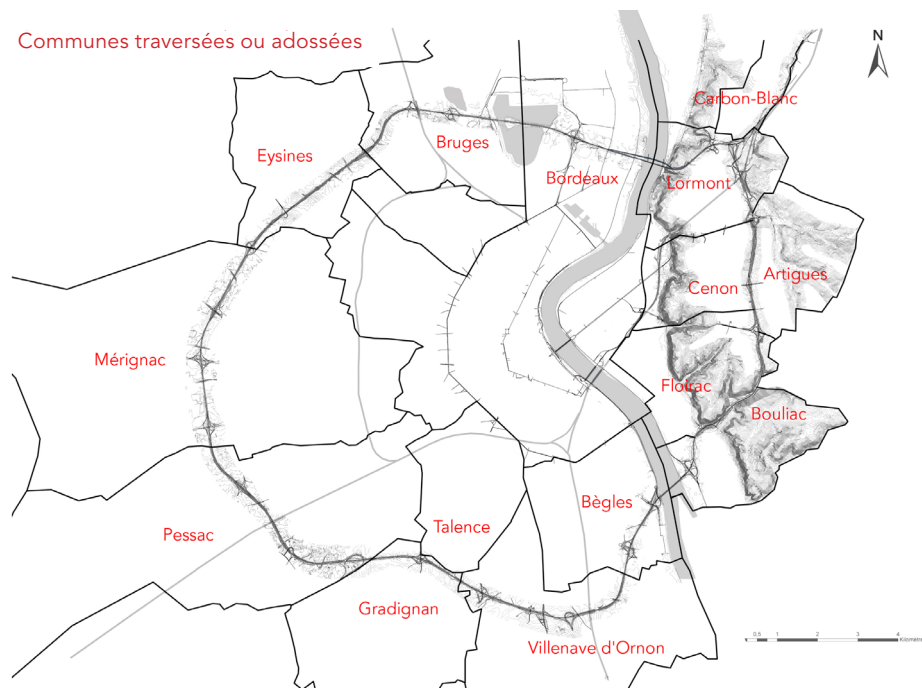
Cette ceinture autoroutière participait à un projet de déplacement plus global. En effet, si la rocade avait pour objectif de capter les flux de transit, une autre ceinture, entre les boulevards et la rocade, devait, quant à elle, assurer le trafic de desserte locale intercommunal (la voie des mairies). C'est ce qui explique en partie que la rocade bordelaise soit très éloignée de son centre-ville (jusqu'à 8 km) et qu'elle constitue ainsi le plus grand périphérique de France (45 km).

Mais cette voie des mairies n'a jamais vu le jour. La rocade est alors devenue le seul axe de contournement regroupant tous les trafics, que ce soit de transit ou de desserte. La multiplication des diffuseurs, en plus des échangeurs autoroutiers, ont transformé la rocade en un boulevard d'agglomération autoroutier, à vocation distributive tant pour la ville centre que pour les territoires riverains de part et d'autre.

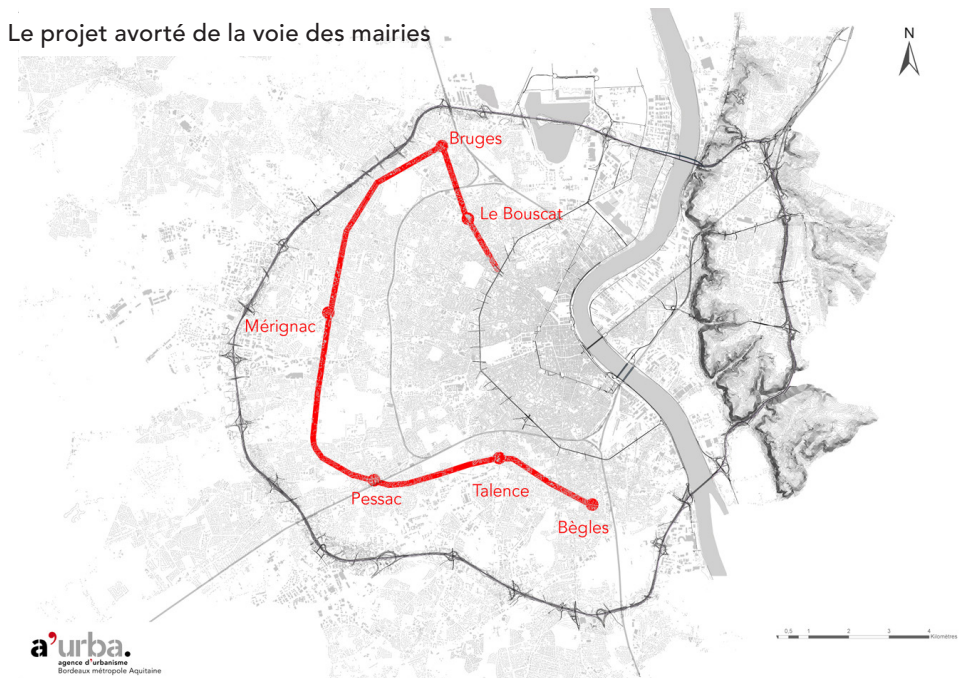
La rocade ne traverse plus aujourd'hui les espaces vierges d'autrefois. En effet, hormis la préservation de quelques respirations comme la coulée verte du Peugue ou la traversée des coteaux, la rocade a largement conditionné le processus d'expansion urbaine durant les 40 dernières années.

Si l'effet structurant de la rocade sur l'agglomération bordelaise n'est pas clairement perceptible lors la mise en service des premiers tronçons, on observe a posteriori un effet d'anticipation de la ville : les centres commerciaux s'installent par exemple à proximité des futurs échangeurs bien avant que ces derniers ne soient mis en service. On observe désormais une « ville travaillée », entre les zones commerciales et industrielles, mais aussi une « ville habitée » faite de cités d'habitat de la deuxième moitié du XXe siècle et de tissus pavillonnaires.

Trop souvent perçue comme une artère de contournement et de transit, les fonctions de la rocade sont en réalité très diversifiées; les moments et segments d'intensité circulaire témoignent en effet du rôle redistributif dans l'aire urbaine qu'elle a fini par acquérir, concomitamment à l'expansion des territoires habités (confer étude a-urba, La rocade Bordelaise-cahier thématique, Exploitation des enquêtes transports 2009-2010).



Le projet avorté de la voie des mairies



Introduction

Angle d'approche de l'étude

Cette étape exploratoire doit permettre à terme d'identifier les potentialités qu'offrent l'infrastructure et ses territoires mitoyens pour faire projet, mais sans nier le rôle majeur de cette voie urbaine de ceinture dans le système des déplacements urbains de l'agglomération.

Aujourd'hui, la rocade est une infrastructure omniprésente, considérée de différentes manières : au pire c'est une fracture dans le paysage et une rupture dans les tissus urbains, au mieux c'est un vecteur d'effet vitrine pour certaines zones d'activités.

Elle fait l'objet de tous les mécontentements par une saturation quotidienne du trafic. Par conséquent, elle est aujourd'hui uniquement perçue comme un outil fonctionnel de déplacement, un tuyau qu'il faudrait agrandir. Sa mise à deux fois trois voies sur l'intégralité de la ceinture renforce d'ailleurs cette perception unique, et l'absence de politique foncière particulière aux abords de l'infrastructure traduit cet unique point de vue fonctionnel.

Cette approche fonctionnelle rend également l'infrastructure omniprésente du fait de la coupure qu'elle a façonné dans le paysage. En effet, au fil de sa constitution, cet effet de coupure s'est traduit de différentes manières :

- En plan d'une part, en raison de l'emprise routière de l'ordre de 30 m de large pour ses fonctionnalités propres, et d'environ 50 m de large si l'on compte l'ensemble de l'emprise gelée (délaissés routiers) ;

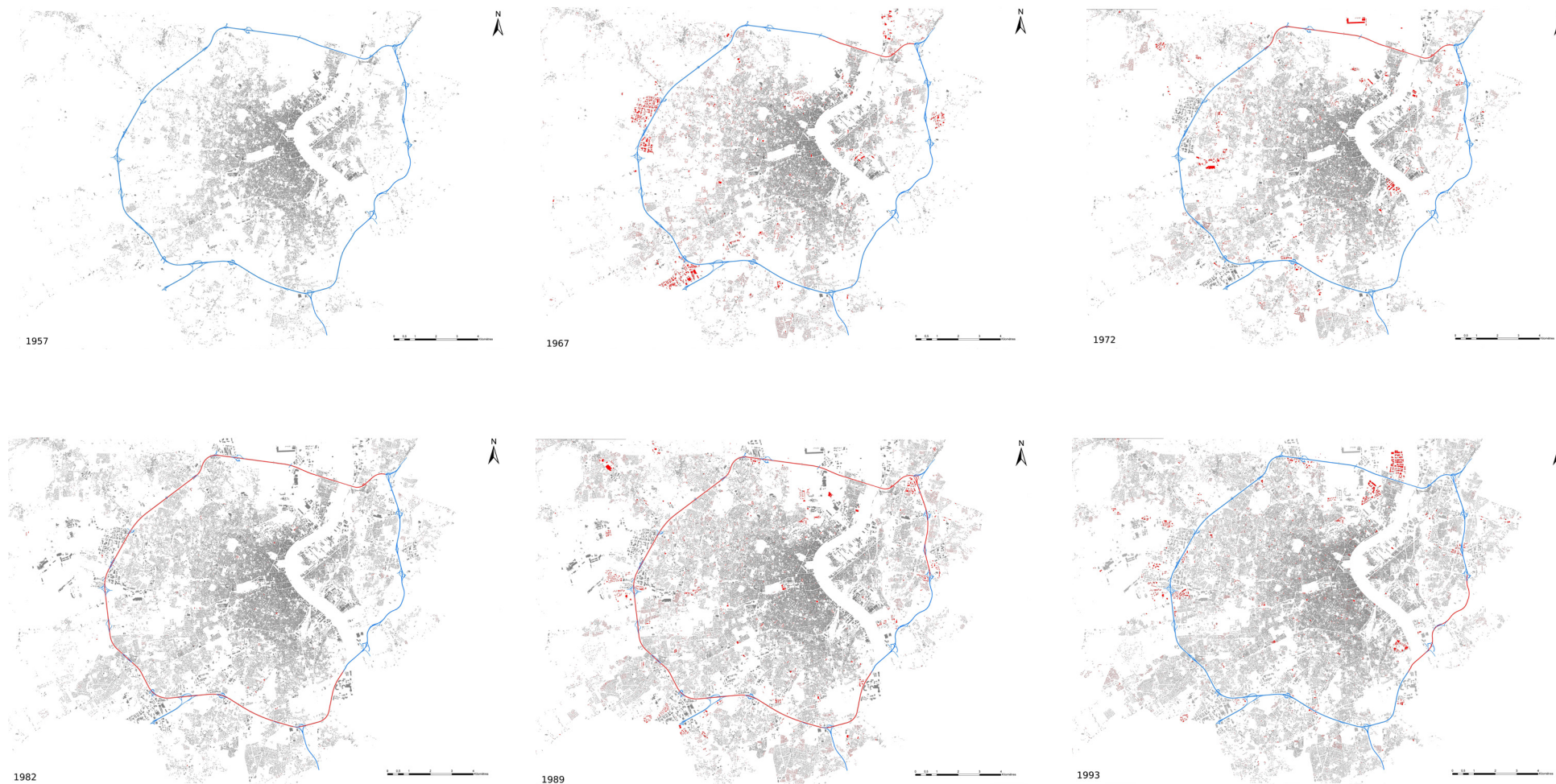
- En fonctionnement d'autre part, du fait des 50 franchissements sur les 45 km de la ceinture, soit un franchissement tous les 900 m en moyenne. De plus, la moitié de ces franchissements constituent des points névralgiques qui concentrent à la fois franchissements et fonctions d'échanges, limitant d'autant plus les connections aisées entre territoires riverains.

Par conséquent, la rocade peut être considérée comme un lien entre les territoires mais pas comme un **lieu** à proprement parler, dans le sens **où elle rapproche des territoires éloignés tout en éloignant ceux situés à proximité.**

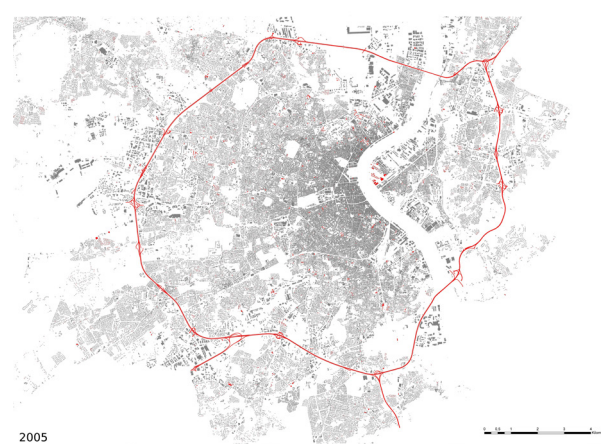
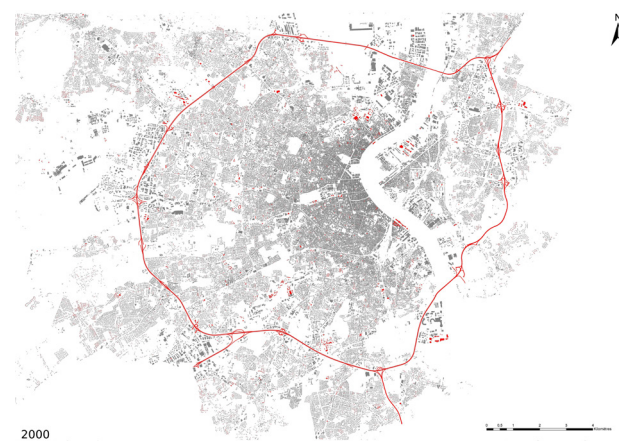
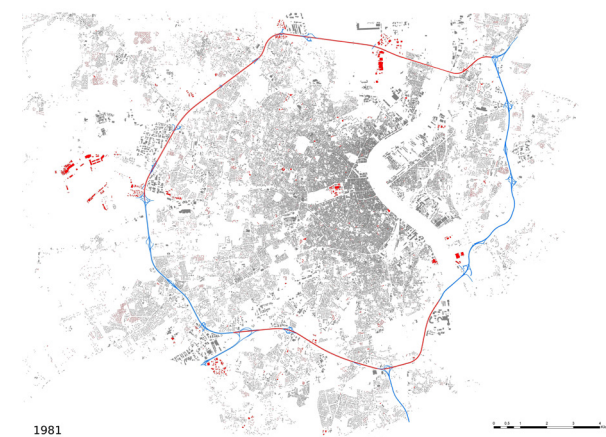
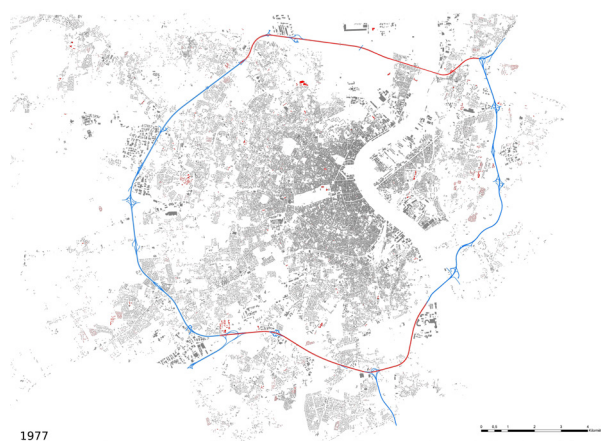
Toutefois, avec la réduction de la vitesse amorcée sur la rocade (de 110 km/h à 90 km/h en 2006), il devient possible d'entreprendre la réalisation d'aménagements de voirie plus urbains, et d'envisager également un développement de programmes en rives au contact même de l'infrastructure (en particulier, le foncier support des échangeurs actuels peuvent être reconfigurés à la baisse du fait de la diminution de la vitesse). Les considérations liées à la rocade seraient alors double : en plus de l'enjeu lié aux déplacements, c'est également ceux liés au foncier et à la mise en projet dont il sera question.

Historique de la rocade : Les effets de la rocade sur le développement urbain

Corrélation entre la mise en service des différents tronçons rocadiers et l'évolution de la tâche urbaine



Historique de la rocade : Les effets de la rocade sur le développement urbain



Historique de la rocade : Les effets de la rocade sur le développement urbain - Exemples

Implantation anticipée des zones d'activités industrielles et mixtes



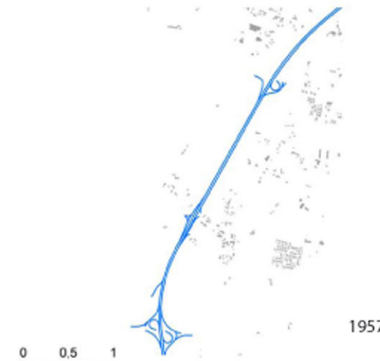
1- Diffuseur 25 (mise en service : 1989)



2- Diffuseur 14 (mise en service : 1982)



3- Diffuseur 9 et 10 (mise en service : 1981)



Introduction

Du « lien qui ne fait pas lieu » au « lien des possibles » : 9 chantiers ouverts

Une première partie d'étude propose **une inversion de la perception de l'objet rocade**. Il s'agit de retourner la vision négative, notamment due à la saturation et à la perception trop autoroutière de cette ceinture, en une vision positive, par la présence d'espaces à enjeux métropolitains qui méritent aujourd'hui d'être reconsidérés.

Redonner cette perception positive passe par une interrogation des espaces oubliés aux abords de l'infrastructure, notamment en révélant leurs potentialités urbaines : les espaces produits par la rocade deviennent alors des espaces où de multiples projets peuvent être envisageables.

C'est également un objectif de mise en tension des territoires aux abords de la rocade qui peut être recherché à terme. Ainsi le devenir des espaces délaissés, mal consommés, ou sous consommés, pourrait alors être interrogé sous l'angle d'un rapprochement des villes habitées autour d'une véritable figure urbaine de référence.

Outre le bénéfice de la présence de cette ceinture entre ces lieux de potentialités multiples, c'est également la manière dont le lien peut être fait entre ces dernières qu'il faut appréhender. On passerait ainsi du « lien qui ne fait pas lieu », à un « lien entre les possibles », vecteurs de qualité urbaine tout au long de son passage.

L'objectif de cette première étape exploratoire est donc d'une part d'identifier les pathologies des espaces rocades, puis

de révéler les potentialités de ces lieux, pour ainsi spatialiser plusieurs secteurs à enjeux.

A cette fin, il est proposé de partager cette phase exploratoire de l'étude en neuf chantiers.

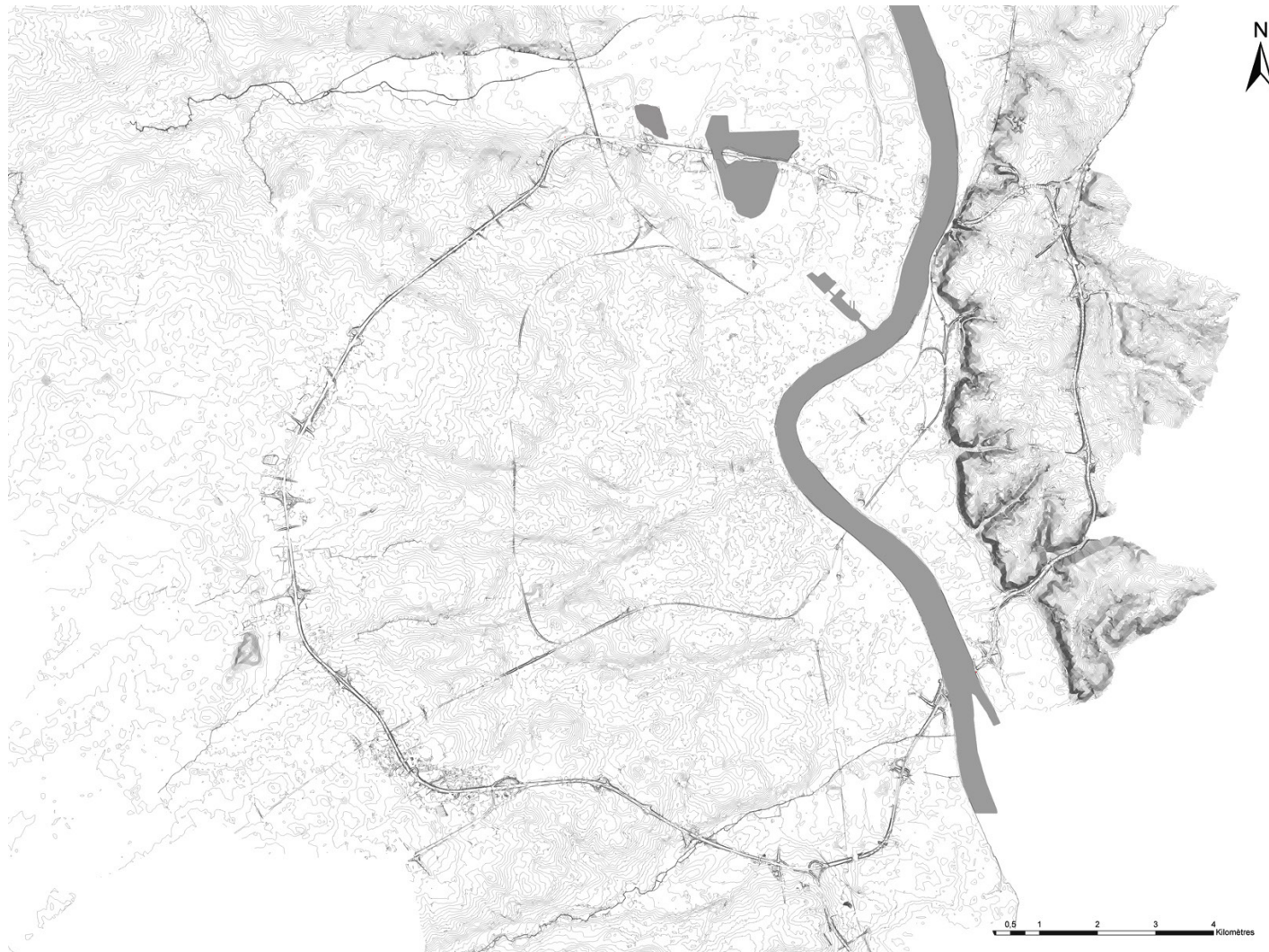
Le travail se poursuivra en 2013 sur un séquençage fin de la rocade pour mettre en lumière des secteurs de projets urbains stratégiques et d'intensité d'usage.

Il sera notamment recherché une analogie entre rocade et Garonne : les éléments de bruit, de sécurité, d'environnement, de paysage, d'horizon dégagé, de spectacle, de mouvement incessant, de vitrine de la ville contemporaine seront particulièrement étudiés.



Chantier 1 : La topographie

Topographie rocadienne - Lecture en plan



Chantier 1 : La topographie

Comment la rocade a-t-elle été intégrée au terrain naturel ? Quels sont les marges de manœuvres laissées par ce nivellement ? Quels sont les bénéfices et/ou les contraintes pour les territoires vécus aux abords ? Comment peut-on en tirer bénéfice en terme de projet ?

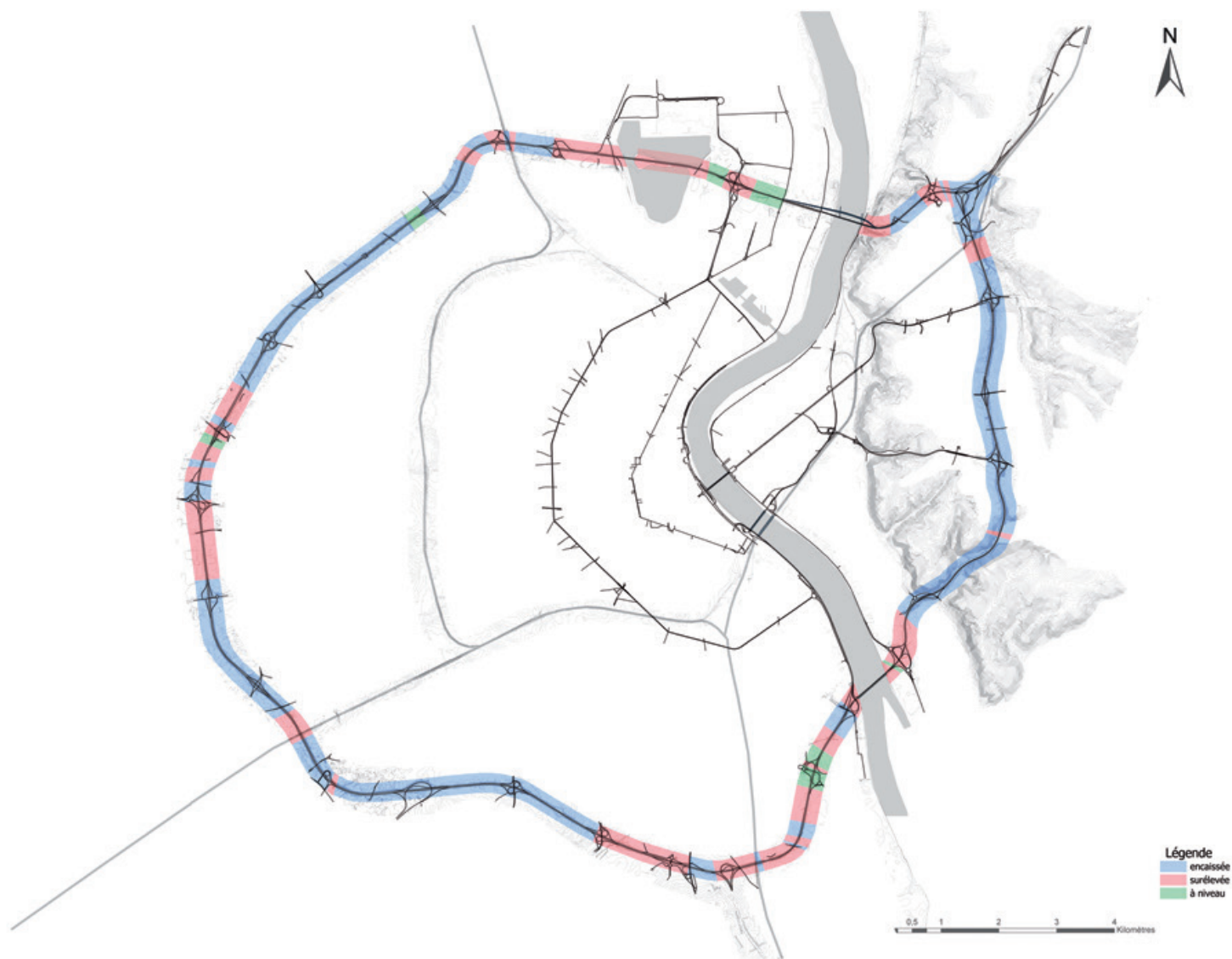
Un déroulé cinétique de la rocade et de son intégration topographique a été ébauché, permettant d'observer les différents types d'insertions topographiques de l'infrastructure.

Cette étape doit permettre d'évaluer les niveaux de faisabilité d'intervention sur les abords de la rocade, mais également de comprendre l'impact d'une telle topographie sur les ruptures, les aménagements et les occupations des parcelles privées (fond de parcelle, effet vitrine, etc.). La topographie représente, avec la surface consommée par le tapis routier, l'un des facteurs les plus impactants de la fracture urbaine créée par la rocade.

Ce travail est également une base de données exploitable pour plusieurs autres chantiers, comme par exemple la question du paysage perçu par l'usager de la rocade ou encore celle de la réduction des nuisances sonores et visuelles.

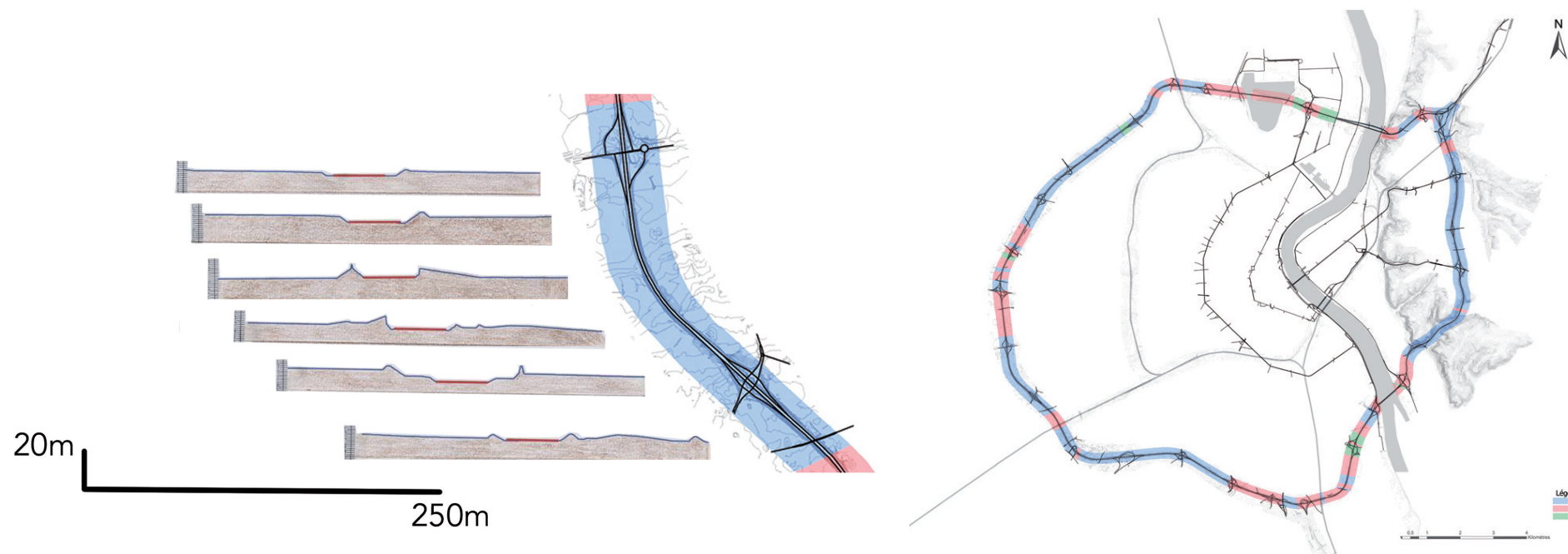
Ce travail a été effectué en chambre et devra naturellement être complété par une analyse de terrain.

Topographie rocadienne - Lecture en plan*



* Résultats : Altitude du tapis - moyenne des altitudes des abords routiers = degré d'intégration

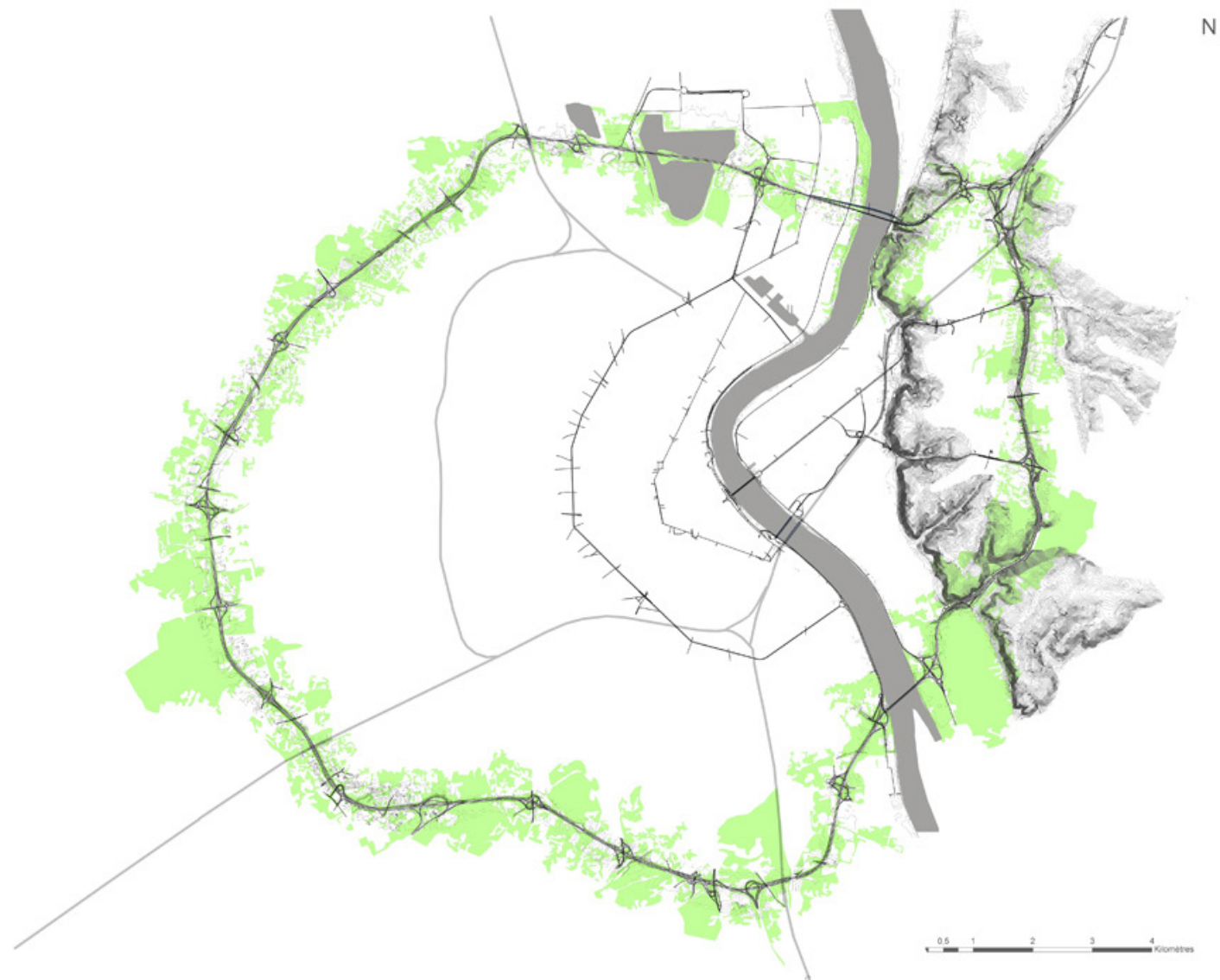
Topographie rocadienne - Lecture en coupe - Exemples d'exploitation des données





Chantier 2 : La rocade et la nature dans la métropole

Mettre à profit les abords de la rocade inoccupés pour participer au maillage naturel de la métropole



Chantier 2 - La rocade et la nature dans la métropole

Une première identification des espaces verts aux abords de la rocade a été menée. Une nouvelle étape doit permettre de qualifier ces espaces de nature à proximité de la rocade. Il s'agit de mettre en évidence les linéaires rocadiens où les abords de l'infrastructure permettent de connecter certains espaces naturels de la métropole.

Ce travail a pour objectif de modérer le postulat qui réduit les délaissés de voirie à un simple foncier inutile et disponible, voire constructible.

L'ambition est d'arriver à un schéma d'orientations et/ou de propositions concernant les espaces et liaisons à renforcer/à entretenir/à faire muter. Il doit aboutir à une hiérarchisation des continuités vertes à préserver.

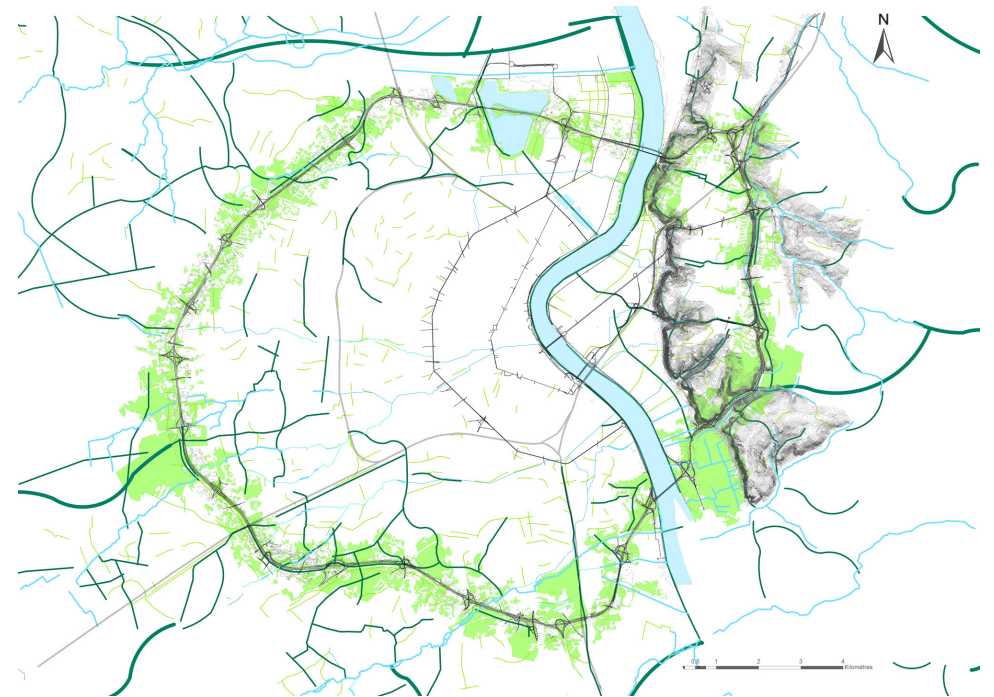
Plusieurs enjeux sont dès à présent soulignés :

- accès aux grands espaces de nature de la métropole ;
- corridor écologique le long de la rocade ;
- des séquences vertes comme une des vitrines de l'agglomération du 50/50 ville/nature ;
- la qualité de ces espaces, leurs vocations pour prioriser les secteurs à « enjeu nature ».

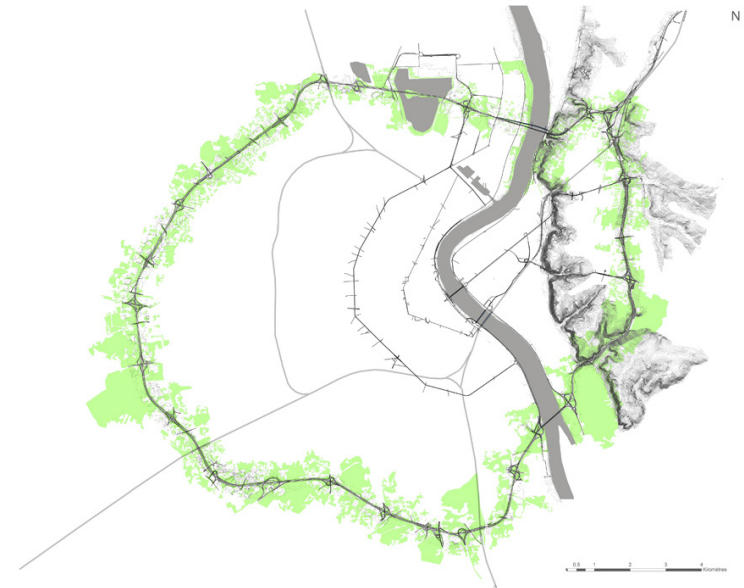
Suite à donner :

Analyse fine de la qualité de ces espaces dans l'idée de nourrir un futur séquençage des problématiques : travail de l'agence en 2013.

Lecture à l'échelle du tour de rocade : le degré de participation aux continuités écologiques



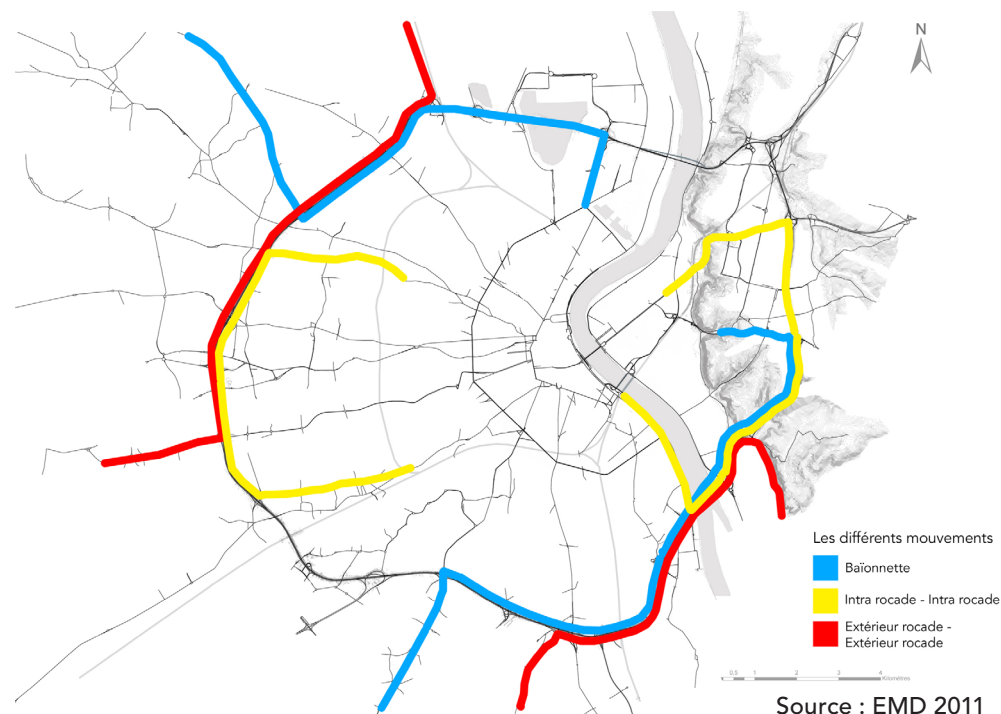
Lecture à l'échelle des abords « verts » : quel niveau de qualité de ces délaissés ? quelles potentialités d'usage ou de fonctionnalité ?





Chantier 3 : La rocade dans le système métropolitain

S'appuyer à la fois sur l'armature urbaine majeure (franchissement, radiale, etc...), mais également sur les axes principaux de déplacements empruntant la rocade



Chantier 3 : La rocade dans le système métropolitain

Observer la rocade dans sa fonction de redistribution locale et non plus uniquement en tant que contournement.

Cette phase doit permettre d'identifier les systèmes urbains pénétrants ou adossés à la rocade.

Il s'agit de repérer les situations où la rocade participe à une dynamique urbaine radiale « périphérie-centre », mais aussi celles où elle participe à une dynamique en « baïonnette ». Ce sont également les dynamiques moins évidentes « de périphérie à périphérie » qui doivent être pointées.

Enfin, il s'agit d'observer les phénomènes tangentiels à la rocade : les systèmes qu'elle irrigue mais sans continuité spatiale lisible.

Ce travail s'appuiera sur l'identification des polarités à proximité de la rocade : lesquelles fonctionnent en priorité avec la rocade ? (secteurs d'emplois, centralités, pôles de transport, secteurs d'intensité urbaine, etc.).

Ce sont également les dysfonctionnements locaux liés aux systèmes d'entrées/sorties de la rocade qui seront mis à jour.

Les franchissements de la rocade par le tramway seront également analysés : comment peuvent-ils opérer un rapprochement des territoires de part et d'autre de la rocade ?

Suite à donner :

Analyse du fonctionnement des voiries secondaires jouant le rôle entre périphéries intra rocade et extra rocade. On s'appuiera sur les travaux menés par les étudiants de l'Ecole d'Architecture en 2013.

Croisement de l'étude avec les réflexions menées sur les pôles d'interconnexion par l'agence en 2012-2013.

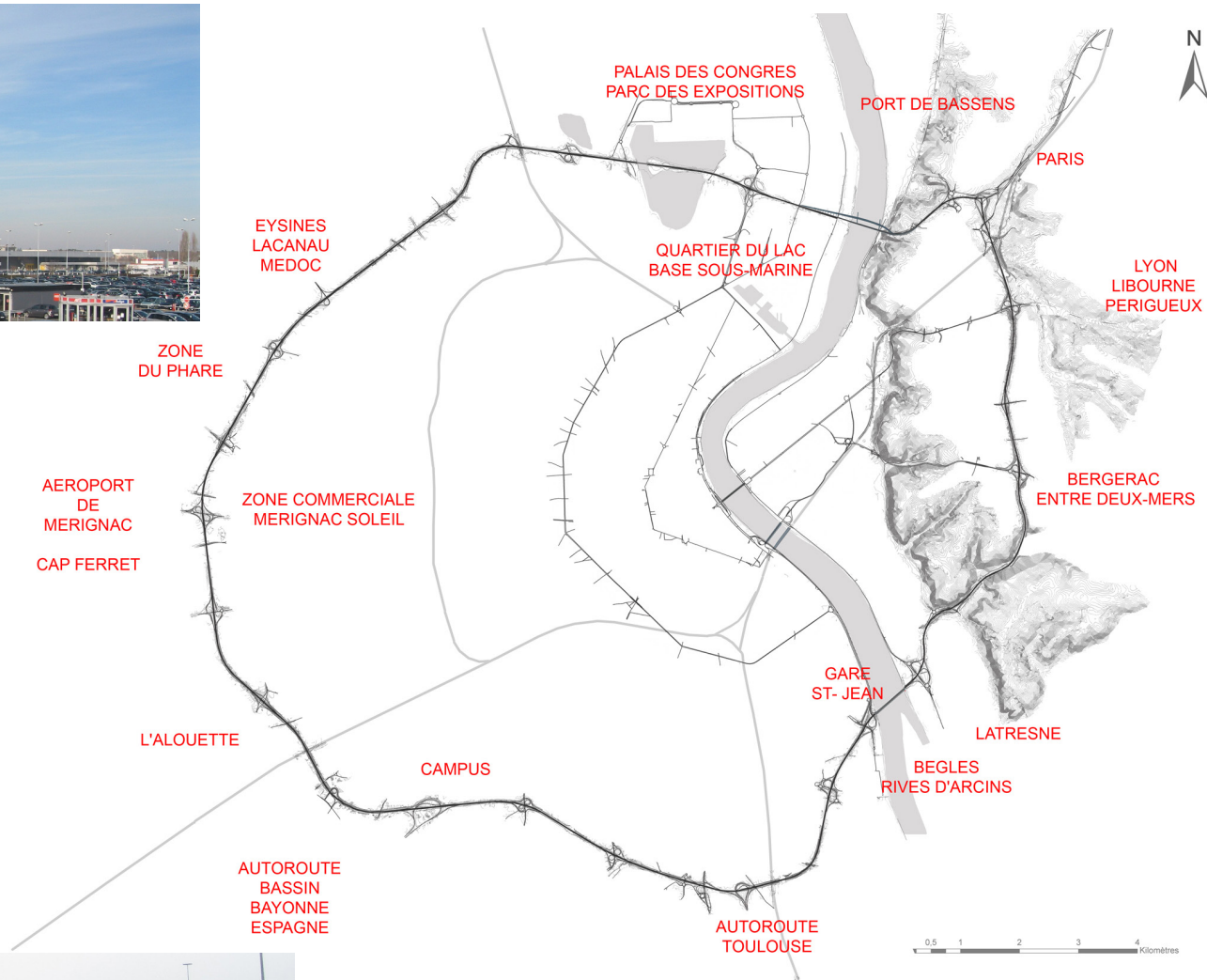
Articulation aux grandes figures métropolitaines : territoires, pénétrantes et figures emblématiques





Chantier 4 : La rocade et le tour de ville : « le lien qui ne fait pas lieu »

Notoriétés des lieux



Chantier 4 : La rocade et le tour de ville : « le lien qui ne fait pas lieu »

Pour que le lien fasse lieu tout en donnant à voir la métropole dans toutes ses composantes (le paysage et la ville)

Ce travail de qualification des espaces traversés par la rocade est fait sous l'angle de la perception de l'utilisateur : reconnecter les automobilistes à leur environnement immédiat.

Il s'agit d'identifier les éléments de la Métropole qui sont présents pour l'utilisateur de la rocade, et les éléments caractéristiques de la Métropole qui ne sont pas perçus depuis la rocade malgré leur proximité.

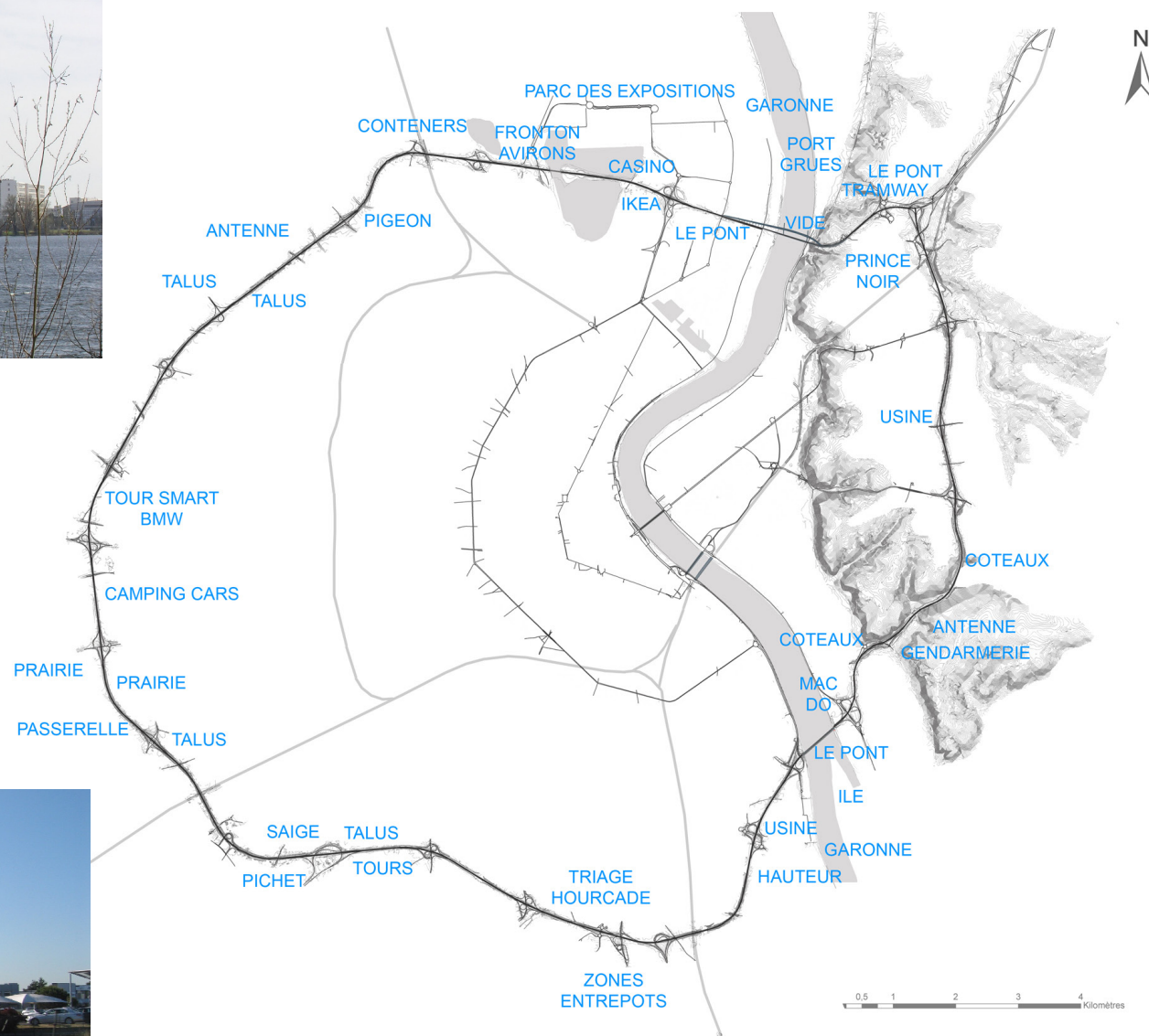
Il s'agit aussi d'avoir une lecture des phénomènes qui valorisent ou dévalorisent le parcours de l'utilisateur et le tour de ville.

Étant donnée la forte corrélation entre le passage d'une infrastructure routière rapide et l'implantation de zones d'activités, ce travail sera aussi consacré à la qualification de la ville active profitant de l'effet vitrine: valorise-t-elle le tour de ville pour autant ?

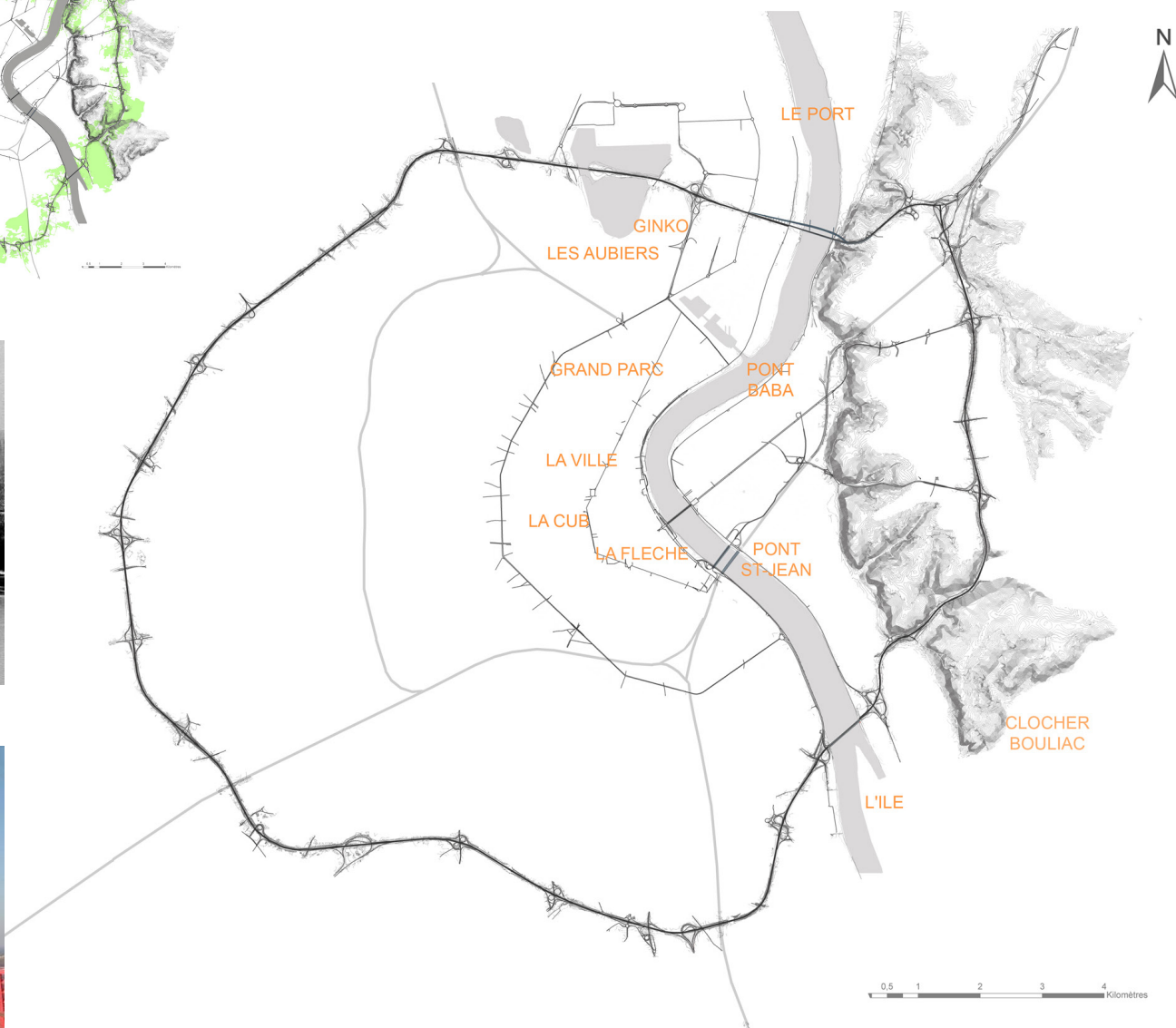
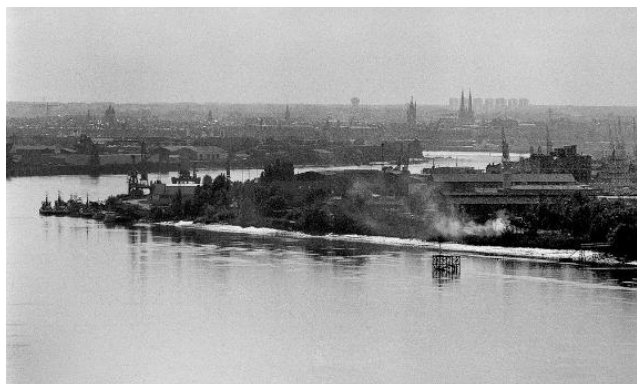
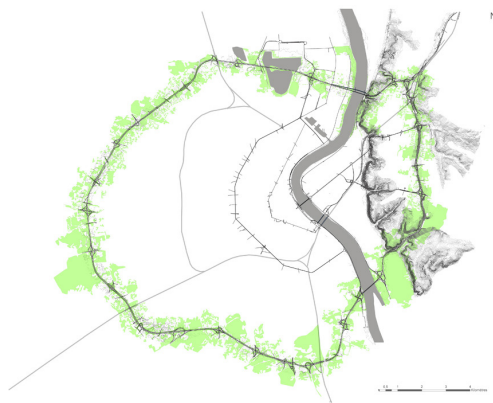
Ce chantier mobilise des informations mises à jour précédemment : la nature faisant partie des éléments remarquables métropolitains, ce chantier est à corréler avec le chantier 2.

La base de données concernant la topographie participe également à ce chantier (cône de vue, paysage caché, etc.).

Orientations et repères



La silhouette urbaine vue depuis la rocade

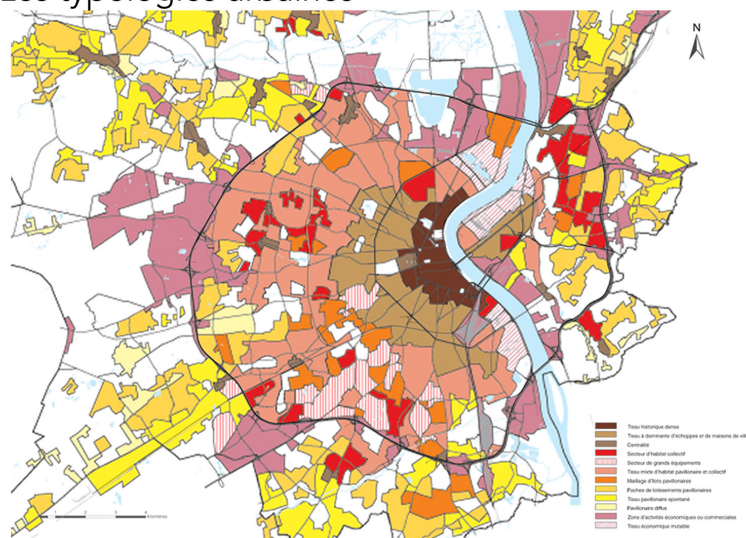




Chantier 5 : Phénomènes de coupure et de porosité

Identification des tissus traversés et des pathologies urbaines, à l'échelle de la ceinture, mais également à l'échelle des quartiers traversés

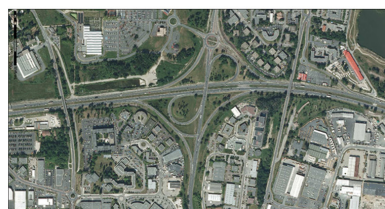
Les typologies urbaines



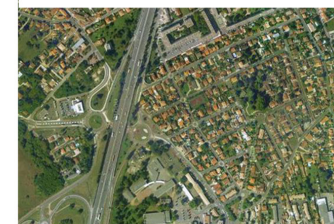
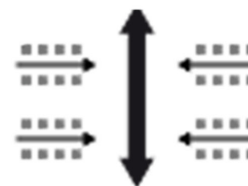
Les emprises bâties



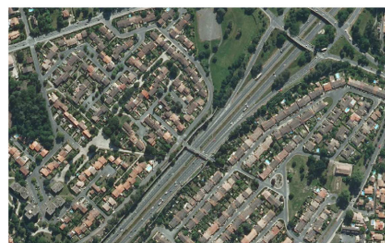
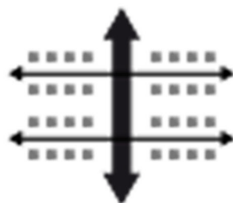
Effet vitrine



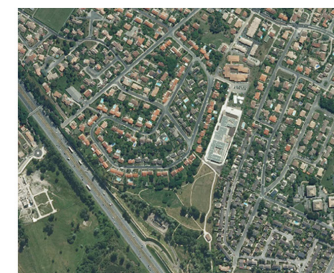
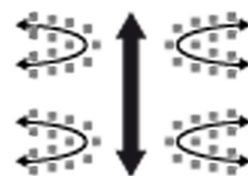
Effet coupure



Effet poreux



Effet rupture



Chantier 5 : Phénomènes de coupure et de porosité

Redonner une valeur urbaine aux « espaces rocades »

Il s'agit de caractériser les situations entre la rocade et les secteurs limitrophes : situation subie/situation choisie (laquelle génère des arrières de tissus vus de la rocade). Il s'agirait de montrer ainsi les non lieux et de spatialiser des zones de requalification potentielles.

On pourra procéder par analyse de cas types, illustrant ces phénomènes et situations de coupure et porosité. Les modes d'occupation des sols aux abords seront mis à jour : quelles ressources ? Dans quelles typologies de formes et d'activités urbaines ? L'objectif est de pouvoir envisager une optimisation foncière ainsi qu'une valorisation des vides.

Ce travail sera alimenté par les différents diagnostics menés dans les travaux préalables à la révision du PLU (ville intime) et corrélé au chantier suivant : le foncier.

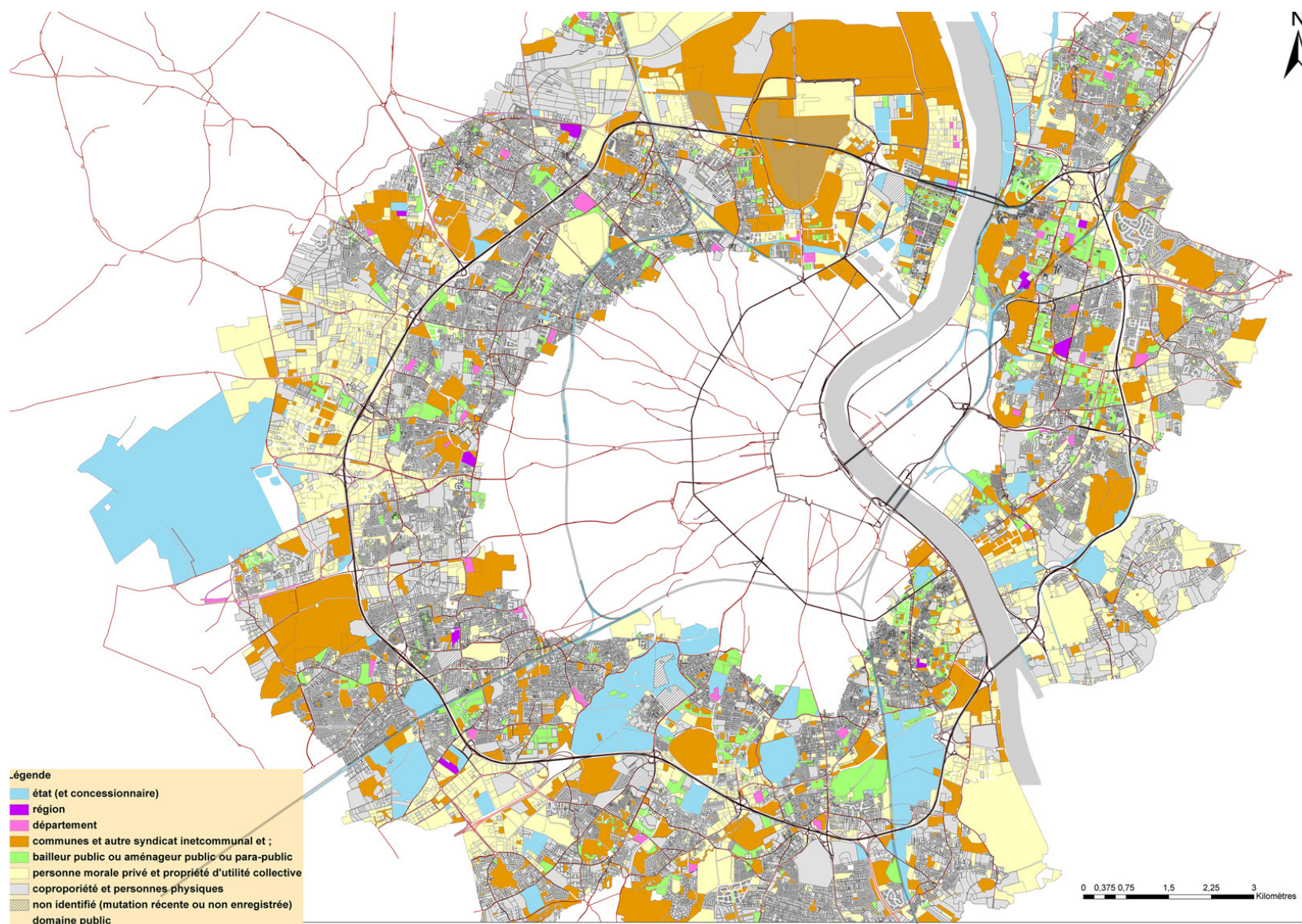
Suite à donner :

Approche plus fine de l'identification des pathologies dans le but d'alimenter un séquençage de la rocade.



Chantier 6 : Le foncier

Identification du foncier privé malléable



Chantier 6 : Le foncier

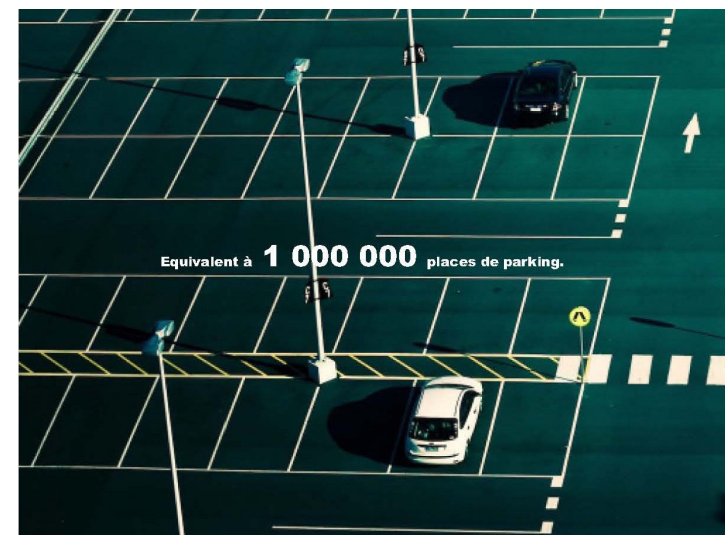
Connaître l'épaisseur des possibles et les marges de manœuvre foncières

Cette étape permet de prendre conscience du foncier lié à l'infrastructure routière. Ce lien peut se décomposer de différentes manières : d'une part, le domaine public sous l'emprise physique de l'infrastructure, et d'autre part, le foncier situé directement aux abords de l'infrastructure, privé ou public et en contiguïté.

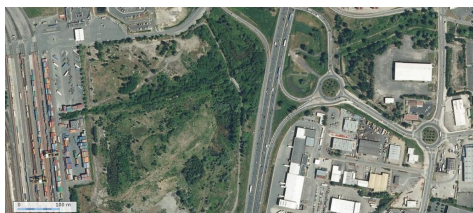
Ce travail permet de montrer les masses et les continuités foncières interrogeables.

Suite à donner :

Evaluer clairement un gisement foncier rocadien mobilisable et malléable et le quantifier.

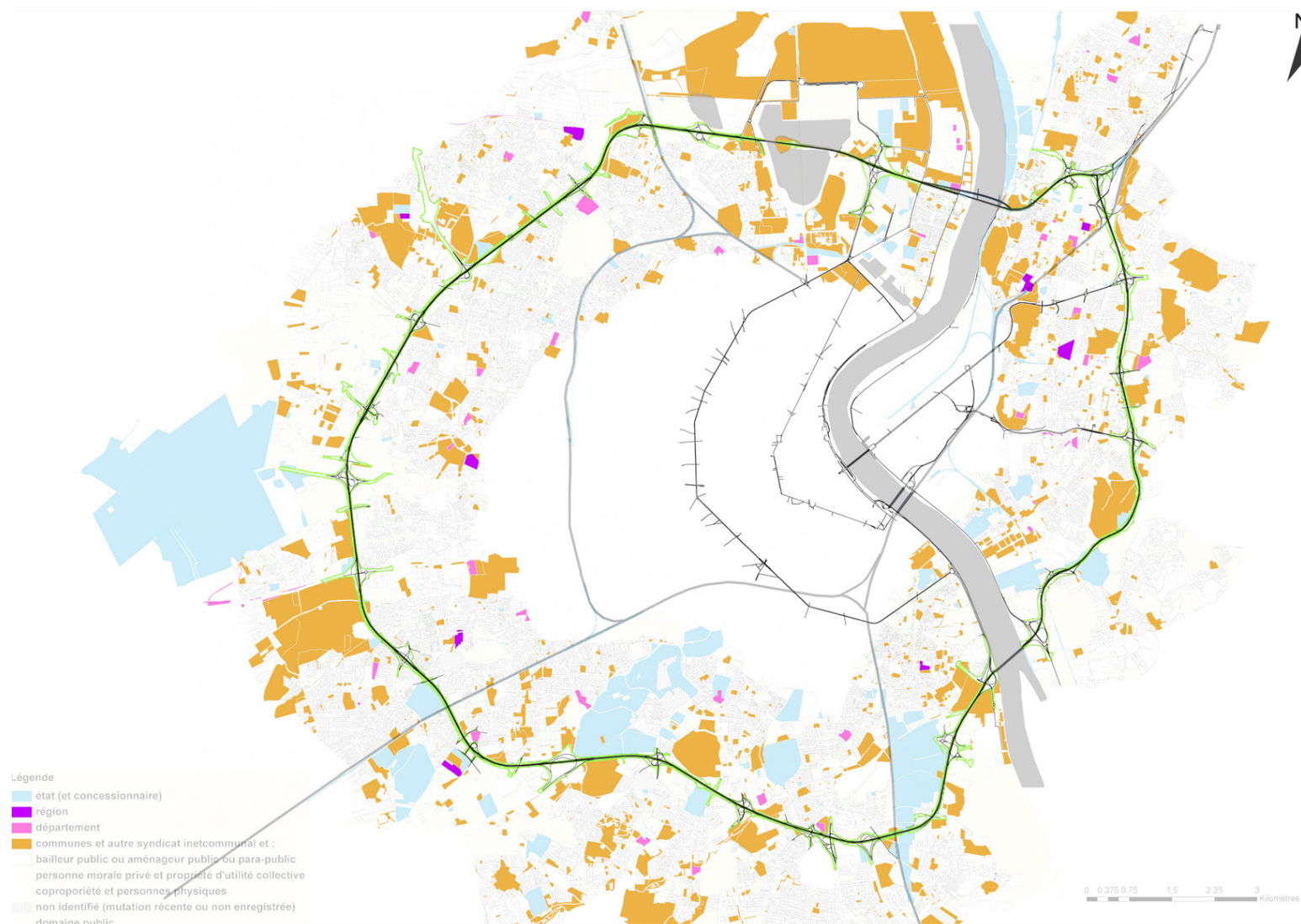


Identification du foncier du domaine public (abords gelés) 467 ha

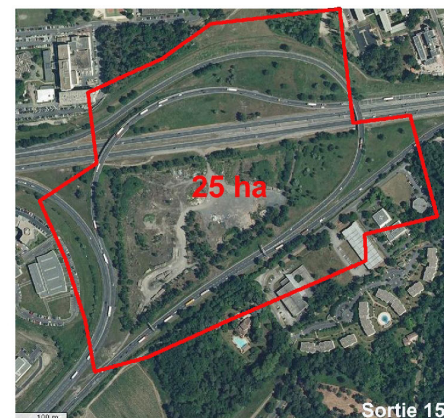
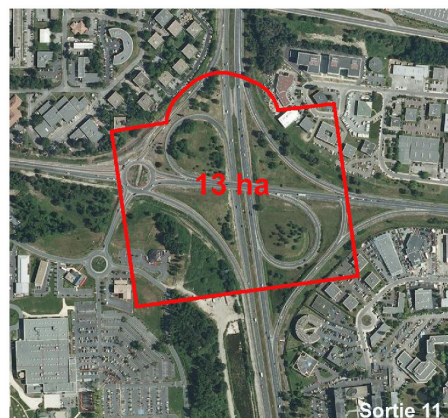


Identification du foncier public

1 757 ha de foncier contigu, mobilisable dans la perspective de projets urbains.



Approche illustrée de la consommation d'espace : l'exemple des diffuseurs et échangeurs

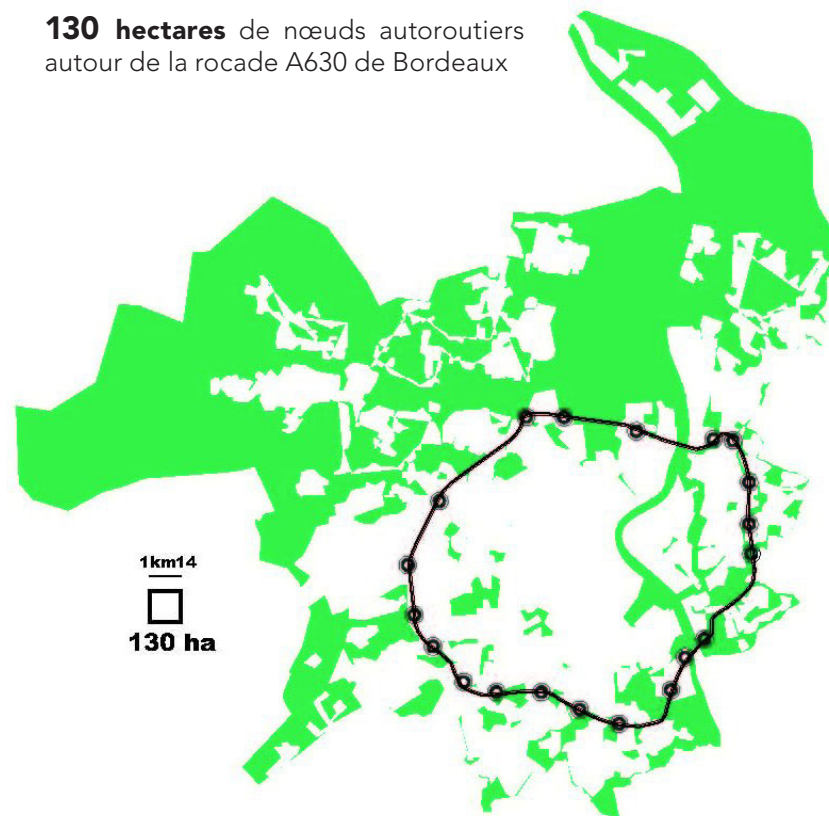


130 hectares d'échangeurs rocade



Equivalent à 325 fois la surface
du centre commercial Auchan Lac

130 hectares de nœuds autoroutiers
autour de la rocade A630 de Bordeaux



Source OMA « 50 000 logements autour du transport collectif »



Chantier 7 : Les réglementations, contraintes et nuisances

Chantier 7 : Les réglementations, contraintes et nuisances

Ce travail doit synthétiser les différentes contraintes réglementaires qui sont susceptibles d'impacter les interventions aux abords de la rocade : Amendement Dupont, PEB, PPRi, Périmètre de protection des sources, servitudes d'utilités publiques (bassin de rétention, ...).

C'est aussi l'évaluation des nuisances sonores et en termes de qualité de l'air et leur spatialisation qui devra être effectuée.

Suite à donner :

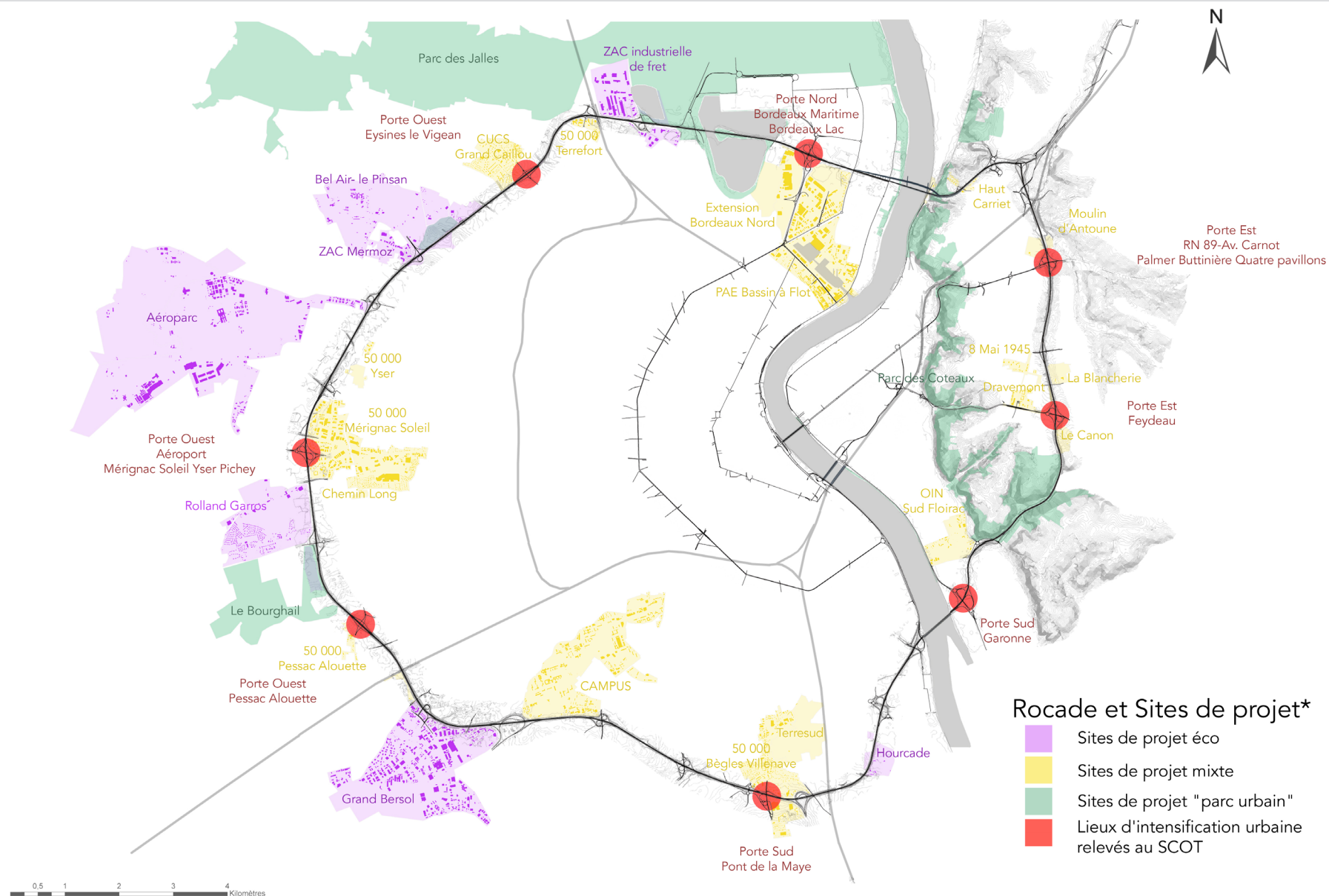
Construire une base de données graphique des contraintes aux abords de la rocade.

Identifier les corrélations entre ces contraintes et le statut de voie rapide, domaine de l'Etat.



Chantier 8 : Sites de projets et réflexions en cours

Lecture à l'échelle métropolitaine



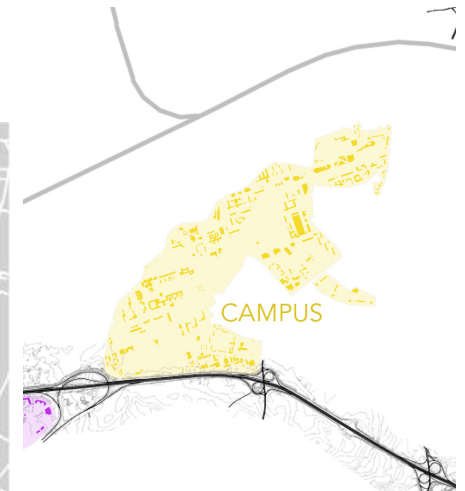
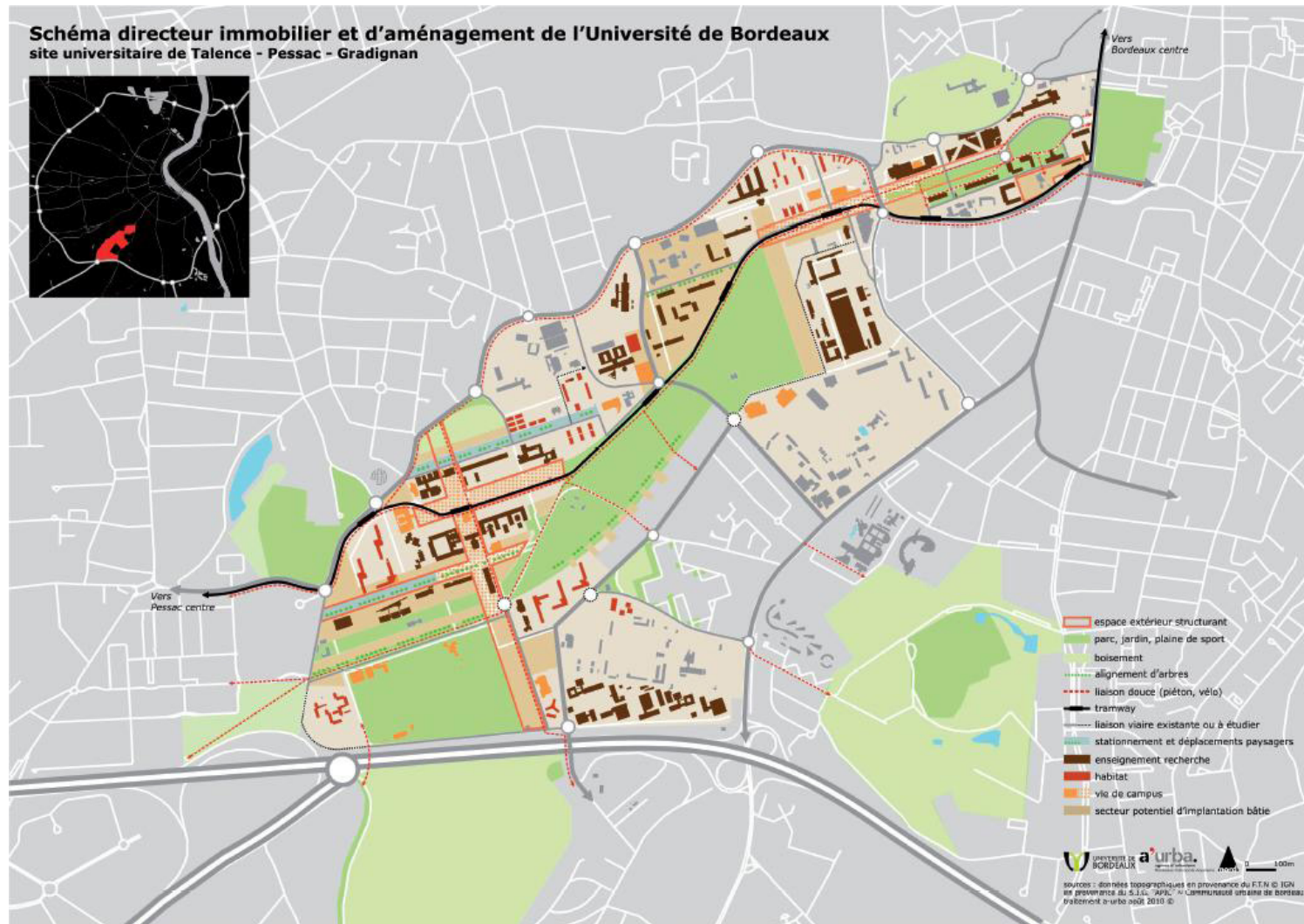
* on entend par "sites de projet", les sites concernés par des PAE, ZAC, plan guide, études pré-opérationnelles, etc., dont la validation n'est pas encore nécessairement faite.

Chantier 8 : Sites de projets et réflexions en cours

Interroger les projets et réflexions en cours. Quelle prise en compte du territoire rocade ?

Il convient d'identifier les sites de projets et réflexions en cours, et de les confronter à la problématique de la rocade. Est-elle appréhendée positivement ?

Lecture à l'échelle des projets : exemple campus, quelle prise en compte de l'effet rocade ?





Chantier 9 : Les références

L'intérêt pour la réappropriation d'une voie de contournement s'est-il manifesté ailleurs ? Quel niveau d'avancement ? Quelle méthode employer ?



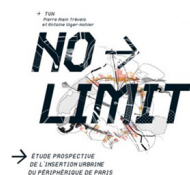
Boulevard Octavia,
San Francisco



Rivière Cheonggyecheon,
Séoul



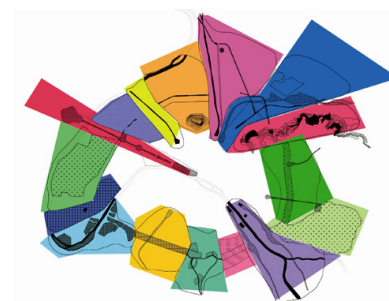
The Big Dig, Boston



Etude NO LIMIT, TVK, PARIS



Étude



Chantier 9 : Les références

L'intérêt pour la réappropriation d'une voie de contournement s'est-il manifesté ailleurs ? Quel niveau d'avancement ? Quelle méthode employée ?

Innovante au sein de la métropole bordelaise, l'idée d'une ré-appropriation des abords d'une infrastructure de type « voie urbaine rapide » a déjà été envisagée et même réalisée dans certaines agglomérations. Les exemples sont d'ailleurs semble-t-il bien plus nombreux à l'étranger qu'au sein de l'hexagone.

Cette étape peut permettre de connaître les méthodes de travail qui ont été mises en place lors des études concernant la ré-appropriation de voie urbaine rapide, mais également de se faire une idée des types de réalisations envisageables dans le contexte bordelais.

C'est donc un glossaire d'exemples et de références qui est à mettre en place, tout en le confrontant au contexte urbain de l'agglomération bordelaise.



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