Carnet des ateliers

Projet métropolitain des barrières et des boulevards

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

Les études boulevards

1 — 2 — 3 — 4 — 5 — 6 — 7

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

synthèse

10 / 2020

Sommaire

Préambule : objectifs, méthodologie et calendrier des ateliers **p. 3**

1ER CYCLE: QUATRE ATELIERS THÉMATIQUES p. 5
PHASE PRÉPARATOIRE

PARTIE 1 I Des évocations & des définitions : ambitions & imaginaires **p. 6**
1 Définitions p. 7
2 Les boulevards, c'est quoi ? C'est où ? p. 8
3 Des boulevards, pour qui ? p. 9

PARTIE 2 I Les grandes convergences : les invariants pour un futur projet **p. 10**
A. LES GRANDS OBJECTIFS GÉNÉRIQUES **p. 11**
1 Un projet d'aménagement urbain avant tout : pas qu'une infrastructure ! p. 12
2 Une ambition forte pour un projet durable p. 13
B. LES GRANDS OBJECTIFS FONCTIONNELS **p. 15**
1 Vers des boulevards plus multimodaux : réduire fortement la place de l'automobile p. 16
2 Pas de projet boulevards sans des projets pour les barrières p. 18
3 Une intensification de la mixité le long des boulevards p. 20
C. LES CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE **p. 22**
1 Une stratégie foncière à inventer : renouvellement des méthodes p. 23
2 Un acteur public pour définir et piloter une cohérence programmatique p. 24

PARTIE 3 I Les divergences ou les questionnements : les éléments à débattre (ou à mettre en débat) **p. 25**
A. LES GRANDS OBJECTIFS GÉNÉRIQUES **p. 26**
1 Des périmètres aux multiples délimitations et un séquençage complexe p. 27
B. LES GRANDS OBJECTIFS FONCTIONNELS **p. 30**
1 Définir le niveau de mixité urbaine : quoi ? où ? comment ? en s'adaptant aux usages souhaités p. 31
2 Définir le niveau de multimodalité p. 32
3 Comment nommer les barrières ? p. 34
C. LES CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE **p. 35**
1 Les modes de faire p. 36

2E CYCLE : UN ATELIER TRANSVERSAL p. 37
PHASE TECHNIQUE

Déroulé de l'atelier **p. 38**

1 Synthèses des quatre ateliers thématiques p 39
2 Réactions des grands témoins et premiers débats p. 40
3 World Café 1 : Tracé et territoire de projet p. 41
4 World Café 2 : Programmations p. 43
5 World Café 3 : Barrières et lieux d'intensité p. 45
6 Les grands témoins s'expriment p. 47

Conclusion **p. 49**
Et après ? **p. 50**

a'urba agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine

Préambule

OBJECTIFS & MÉTHODOLOGIE

- **Fédérer** un groupe/parvenir à associer les techniciens à la démarche/créer des habitudes de travail.

- **Partager** les grands objectifs, tisser les enjeux et s'accorder sur des orientations d'aménagement pour la transformation des boulevards.

- **Identifier** les sujets qui font débat et constituent des enjeux et les façons d'entrer dans le sujet.

- **Alimenter** techniquement le pré-cahier des charges (pré-programme d'aménagement).

- **Nourrir** les ateliers de concertation de Bordeaux Métropole.

- **Affiner** le processus de projet et la méthodologie de travail pour les suites.

CALENDRIER

atelier 1 PAYSAGES-CADRES DE VIES - 26 NOVEMBRE 2019
Grand témoin : Franck Poirier (Base paysagistes)
>>> nature, eau, développement durable, patrimoine, cadre bâti, qualité de vie, habitat, pollution, propreté, santé.

atelier 2 MOBILITÉS – 17 DÉCEMBRE 2019
Grand témoin : Philippe Gasser (Citec, mobilités)
>>> déplacements tous modes, signalétique, stationnement, sécurité.

atelier 3 ATTRACTIVITÉS - 21 JANVIER 2020
Grand témoin : François Meunier (Attitudes urbaines, programmation)
>>> économie, santé, commerces, artisanat, loisirs, sports, éducation, culture, tourisme, habitat, démographie.

atelier 4 PROJETS - 4 FÉVRIER 2020
Grand témoin : Bruno Fortier (architecte-urbaniste)
>>> foncier, sites stratégiques, secteurs de projets, phasage, évolutivité, processus.

atelier 5 TRANSVERSAL - 11 SEPTEMBRE 2020
En présence des 4 Grands témoins
>>> regards croisés.

SEPT. 2019 — LES ATELIERS THEMATIQUES — MARS 2020 — L'ATELIER TRANSVERSAL — OCTOBRE 2020 — JANVIER 2021

1ER CYCLE : PHASE PRÉPARATOIRE
RECUEIL/STRUCTURATION DONNÉES
ENTRETIENS
COMPLÉMENTS RIVE DROITE
MISES À JOUR CARTOGRAPHIQUES

2E CYCLE : PHASE TECHNIQUE
APPORTS ÉTUDE SOCIOLOGIQUE + CONCERTATION
PRÉ-CAHIER DES CHARGES

CAHIER DES CHARGES

a'urba agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine

1ER CYCLE : 4 ateliers thématiques

PHASE PRÉPARATOIRE
Ouvrir le champ des possibles

PLANTER LE DÉCOR : amener le sujet des boulevards au cœur du débat & identifier ce qu'il représente.

PARTIE 1 I Des évocations & des définitions : ambitions & imaginaires

Pour vous, c'est quoi les boulevards ?
Comment qualifieriez-vous l'ambiance ou les ambiances sur les boulevards ?
Quels sont tous les mots, les images, les adjectifs, les sentiments qui vous viennent à l'esprit ?

1 Définitions

1 UNE INFRASTRUCTURE FONCTIONNELLE

> que l'on emprunte pour circuler majoritairement en voiture

« C'est un tube routier. »
« Vitesse + insécurité ! »
« On est en vigilance permanente en tant que cycliste ! »
« Je regarde la route, je n'ai pas véritablement de vision des boulevards, ça doit aller vite ! »
« C'est une vision depuis un espace utile, pas un beau paysage... »
« Une petite rocade »
« Le paradis des chauffeurs de taxi ! »

2 UNE LIGNE DE RUPTURE

> une frontière de la ville

« Je sors de Bordeaux quand je sors des boulevards ! »
« Dans le vocabulaire des bordelais, on est à l'intérieur des boulevards et à l'extérieur des boulevards. »
« Des ruptures, des façades aveugles, des grandes séquences où il ne se passe rien en fait ! »
« Une coupure historique (octroi). »

3 UN ESPACE DE NUISANCES

> impressions sensorielles négatives

«Nervosité et agressivité. »
«L'odeur me prend au nez !»
« Bruyant ! »
« Concurrence pour l'espace. »
« C'est stressant en voiture et en vélo ! »
«C'est chaotique et peu lisible. »
« Le stress qui prive de l'appréciation du paysage. »
«Un lieu inconfortable, un peu perdu, dilué, périphérique, sans aménité, bruyant, pas très beau. »

4 DES LIEUX D'ANIMATION

> espaces de vie plus ou moins marqués

« Il y a du monde !»
« C'est une vitrine... mais avec un commerce de second niveau... »
« Les boulevards c'est des activités avec le stade Chaban et la Villa Primerose »
« Des ambiances toutes très différentes. »
« La vie c'est uniquement sur les barrières, entre les barrières il n'y a rien. »

5 UN PAYSAGE À PART

> vision presque poétique, du moins esthétique

« C'est un catalogue d'architectures ! »
« Des variations de couleurs selon les saisons notamment au printemps et à l'automne. »
« On a une longueur de vue, on peut voir le ciel et l'horizon. »
« C'est un paysage très beau, il y a du relief, des perspectives, la vallée du Peugue, c'est superbe le dimanche à 7 h ! »
« On voit le ciel ! »
« Un paysage urbain, avec des ambiances. »

a'urba agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine

2 Les boulevards, c'est quoi ? C'est où ?

1

Dimension emblématique
LES BOULEVARDS-REPÈRE

Valable surtout rive gauche.
La notion de point de repère dans la ville : être à l'intérieur ou à l'extérieur des boulevards / en intra ou en extra-muros. Se repérer par rapport aux barrières également. Effet «vitrine» pour la ville.

« C'est structurant. »
« Un patrimoine. »
« Un point, une tâche, une longueur, un trait. »
« Des échelles différentes : proximité et grands déplacements. »
« Un repère fonctionnel plus qu'un site remarquable de Bordeaux... »

2

Dimension usagère
LES BOULEVARDS-RÉPULSIFS/ ATTRACTIFS

Un axe pollué, bruyant, oppressant qui n'attire pas.

« Territoire sacrifié, gâché ! »
« C'est la voiture et tout ce qui va avec : la pollution, le bruit, l'agressivité ! »
« On n'a pas envie d'y aller, c'est anxiogène. »

Mais comment parler de répulsion *« quand tant de gens les empruntent »* ?

« Ce n'est pas parce qu'on ne s'y promène pas que c'est répulsif. »
« Ils sont attracteurs parce qu'on y trouve plein de choses en termes de services et de commerces. »

3

Dimension infrastructurelle
LES BOULEVARDS-LIENS

La notion d'infrastructure / d'interaction entre Bordeaux et le reste du territoire.

« C'est sa première fonction. »
« Faire le tour de Bordeaux ! »
« Un contournement. »
« Un demi-cercle très bordelais et pas girondin... »
« Un élément de liaison efficace ! »
« Des concentrations d'usages et de flux. »
« Entre centre et périphérie, c'est le sens des barrières. »
« C'est un point d'articulation, un rôle charnière très fort dans la ville. »

4

Dimension périmètrique
DES BOULEVARDS-INCOMPLETS

Des boulevards pas toujours identifiés aux mêmes endroits... et pas de bouclage sur la rive droite.

« Incomplets, oui, car il manque un pont ! »
« Ce n'est pas fini. »
« Ça commence barrière du Médoc... au nord, il n'y a plus rien. »
« Rive droite, ils sont moins bien identifiables, n'ont pas la même forme car ils datent 60-70's, ni le même tissu urbain. Ils sont uniquement routiers : pour un piéton ou un cycliste ce n'est pas complet. »

5

Dimension projectuelle
LES BOULEVARDS-OPPORTUNITÉS

Lieu propice aux rencontres, aux jonctions. Potentialités de projets que représentent les boulevards.

« Un enjeu d'aménagement. »
« L'avenir de Bordeaux, le déploiement futur de Bordeaux ! »
« Haut lieu de destinations potentielles et avérées... »
« Des opportunités pour repenser le partage de l'espace. »
« Beaucoup de foncier important et d'implantations à explorer. »

3 Des boulevards, pour qui ?

1

Dimension métropolitaine & environnementale

Un projet métropolitain soucieux de l'avenir
Un projet qui se veut métropolitain voire girondin :
« Pour les Girondins d'aujourd'hui et de demain et pas que pour les Bordelais. »
« Pour les métropolitains. »
«Vitrine de la ville !»
Un projet à valeur environnementale et soucieux du devenir des générations futures :
«Pour le vivant.»
« Pour la ville résiliente.»
« Pour notre planète, nous et nos enfants. » « Pour la métropole et son avenir. »

2

Dimension fonctionnelle & locale

Un projet pour tous
Un projet fonctionnel et adapté à tous :
« Pour ceux qui se déplacent. »
« Aussi pour les PMR et personnes spécifiques. »
Un projet ancré dans le quotidien des habitants proches :
« Pour les habitants des quartiers adjacents et usagers des boulevards. »
« Pour les riverains et les usagers. »

a'urba agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine

CE QUI EST PARTAGÉ : décoder collectivement les principaux enjeux & poser les bases des orientations urbaines d'un futur projet

PARTIE 2 I Les grandes convergences : les invariants pour un futur projet

Quels sont les enjeux majeurs ? Les opportunités actuelles ou à créer ? Les principaux risques ? Le « non-négociable » du futur cahier des charges?

A. Les grands objectifs génériques

1 Un projet d'aménagement urbain avant tout : pas qu'une infrastructure !

1.1 Un bien commun intercommunal

Un vaste territoire de projet, dans l'épaisseur des quartiers, ayant des externalités bien au-delà du simple périmètre de réflexion.
Un grand projet urbain et d'aménagement, au service de tous, pas uniquement un projet de mobilités.
Un territoire gigantesque à transformer, un des derniers espaces de projet en hyper-centre métropolitain : comment ce lieu est à reconsidérer comme un bien commun intercommunal à qui on pourrait faire porter de la solidarité inter-territoriale ?

1.2 D'un site à problèmes à un territoire de solutions (retournement d'image)

Ruban de nuisances héritées du règne automobile : boulevards comme lieux de contournement, de pollution, de bruit, d'embouteillages, de nuisances en tout genre.
Sa mise en projet est l'occasion de **transformer ces contraintes en leviers d'actions** pour un territoire plus sain, plus fluide, plus résilient.

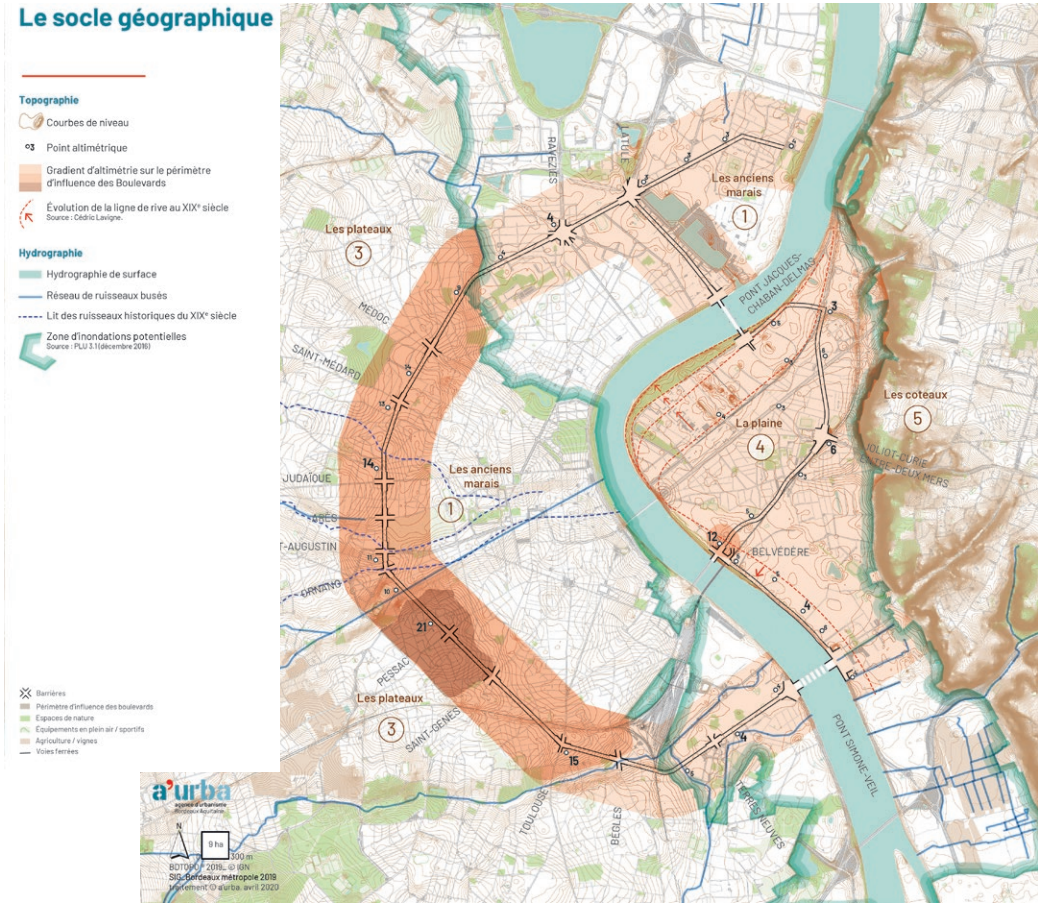
1.3 Un lieu de passage qui doit également devenir un espace de destination (emboîtement d'échelles)

Infrastructure très empruntée, quartiers tournant (globalement) le dos aux boulevards, barrières assez peu amènes (à l'exception de 2-3) : les boulevards ne sont que trop rarement un espace de séjour (destinations hyper locales).
Le projet sera l'occasion d'en faire un **espace de pause et de destination au rayonnement métropolitain**, où s'arrêter, se promener, se divertir, etc.
Lieux de destination à chaîner pour faire ville.

2 Une ambition forte pour un projet durable

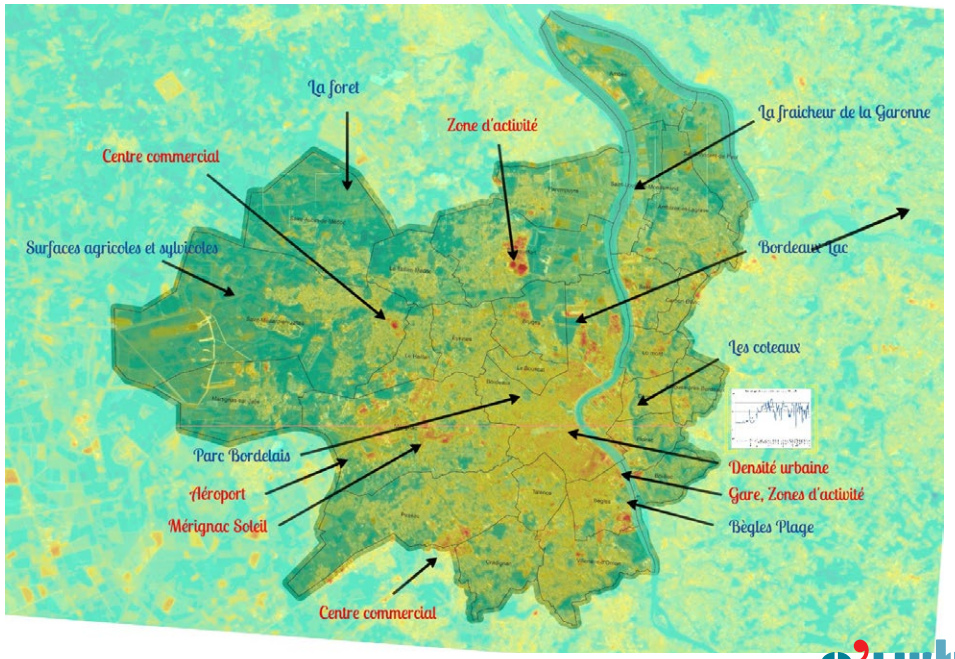
2.1 La zone inondable comme support d'aménagements résilients

S'appuyer sur les anciens corridors hydrauliques pour lutter contre les risques d'inondations et l'imperméabilisation des sols.
Concevoir un projet d'espaces publics résilients, avec une forte dimension environnementale.



2.2 Les boulevards comme fonction bioclimatique pour la ville

Dans un contexte de ville de pierre, rechercher une intelligence de la **fonction nature/besoins de rafraîchissement/fonction bioclimatique.**
En désimperméabilisant les sols et en créant un système de paysagement des boulevards fort, révélant la micro-topographie.
Les boulevards comme corridor de rafraîchissement de la ville de Bordeaux.
Le rôle de l'arbre avec un plan canopée.

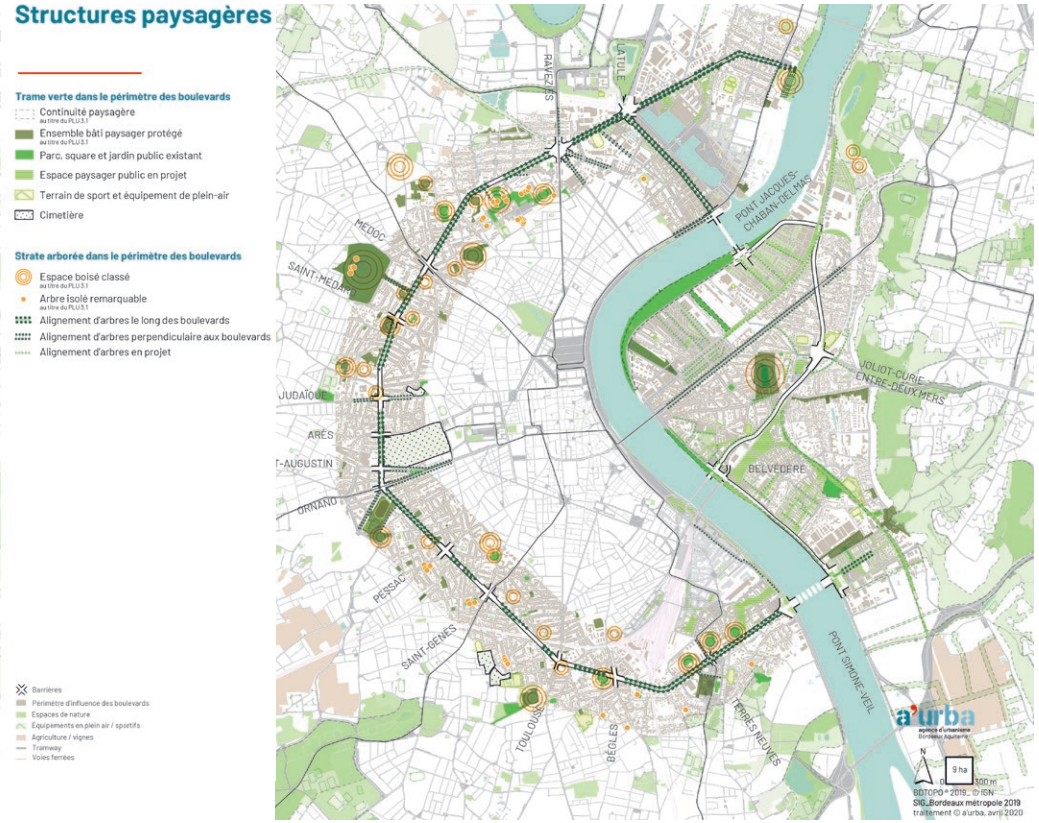


a'urba agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine

2.3 Une armature paysagère métropolitaine à structurer

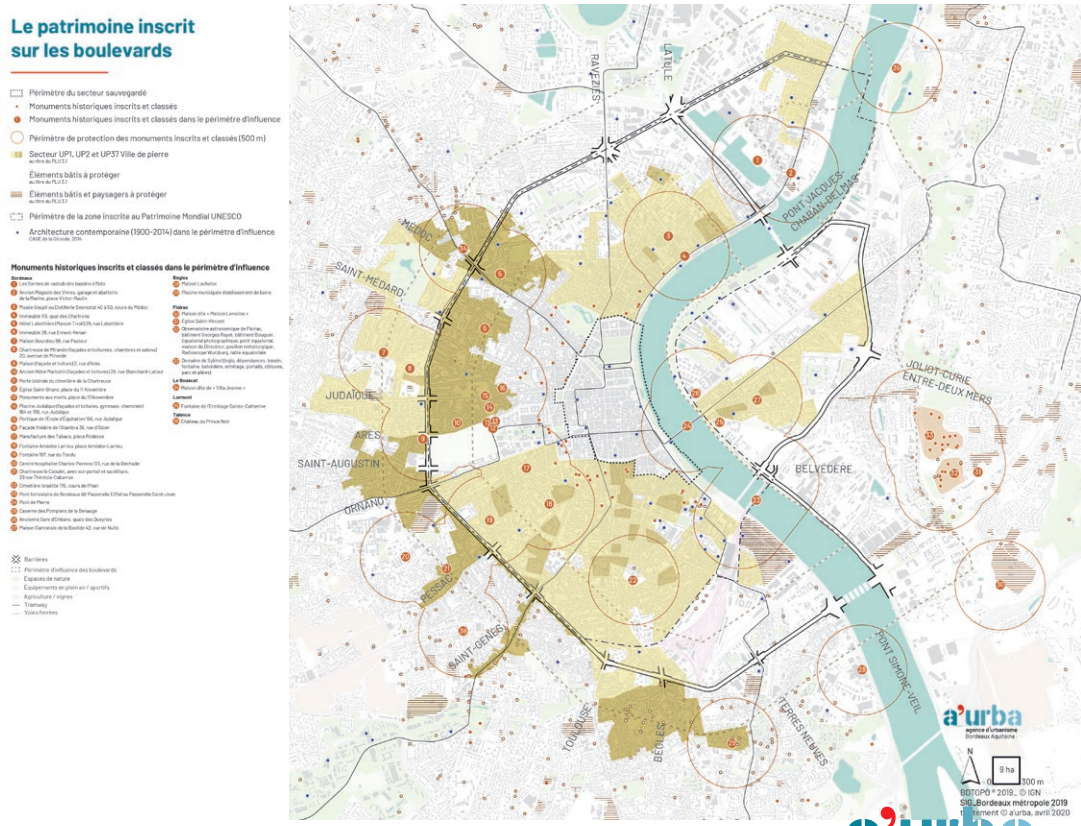
Le paysage des boulevards est multiple: valoriser et apporter de la qualité à cet espace hétérogène.
Enjeux paysagers majeurs :

- dés-imperméabilisation des sols ;
- préservation de la biodiversité dans les plantations d'alignement (introduire de la variété dans les essences plantées) ;
- continuité des sols fertiles (introduire de nouvelles plantations en strates basses) ;
- production d'ombre ;
- meilleure connexion du réseau de parcs et jardins avec les boulevards.



2.4 Une logique du vivant pour faire projet : des boulevards + ergonomiques, + écologiques

EAU + VÉGÉTATION + SOL + CLIMAT
Travailler les quatre strates de l'espace public des boulevards.
Mettre en valeur le patrimoine architectural & paysager dans un projet durable.
Une occasion pour être démonstratif sur les conséquences du réchauffement climatique : par le biais du paysage, fédérer des politiques collectives au service d'un territoire des boulevards plus vertueux.



a'urba
agence d'urbanisme
Bordeaux Aquitaine

B. Les grands objectifs fonctionnels

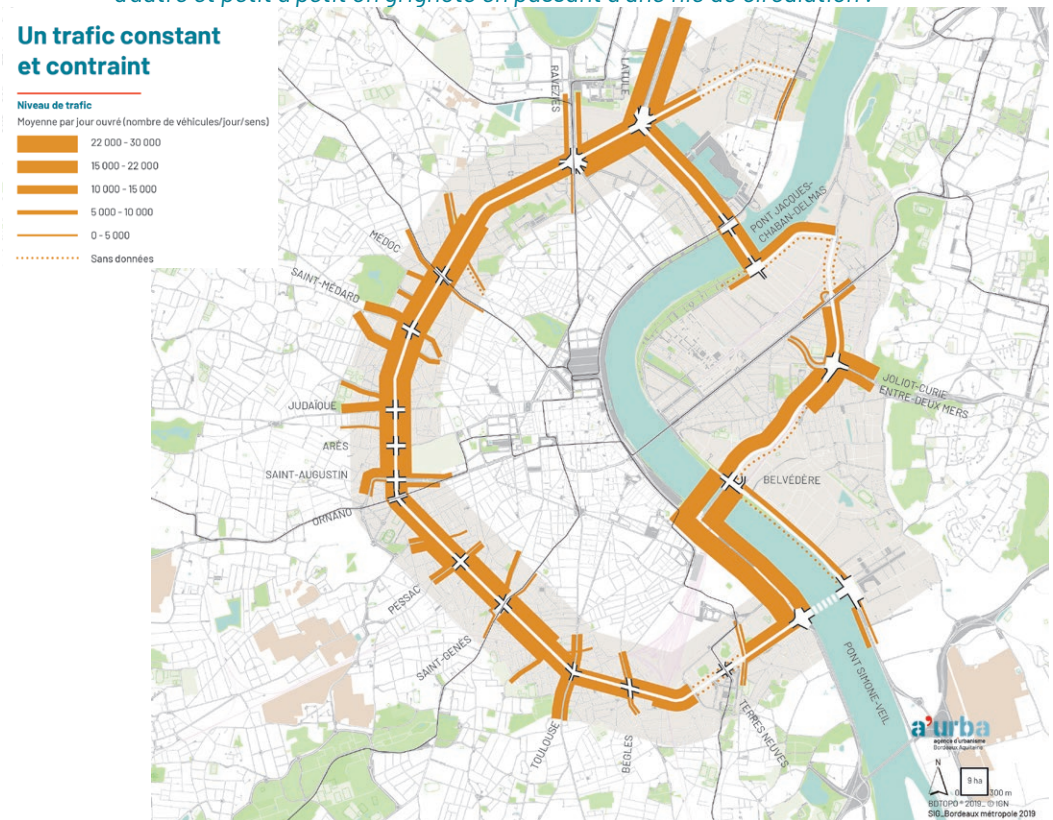
1 Vers des boulevards plus multimodaux : réduire fortement la place de l'automobile

1.1 Diminuer le volume de voitures tout en augmentant le nombre de déplacements

Un flux circulatoire VP doit être conservé mais **le trafic & l'emprise dédiée à la voiture doivent diminuer.**
Réduire le nombre de carrefours (TàG/TàD).
Une transformation déjà engagée :

- réduction en cours de la place physique dédiée aux automobiles : vers une 2X1 voie progressivement ;
- réduction de l'offre en stationnement et des voitures ventouses.

« La preuve que les choses ont évolué c'est qu'avant on était en 2x2 voies de part et d'autre et petit à petit on grignote en passant à une file de circulation ! »

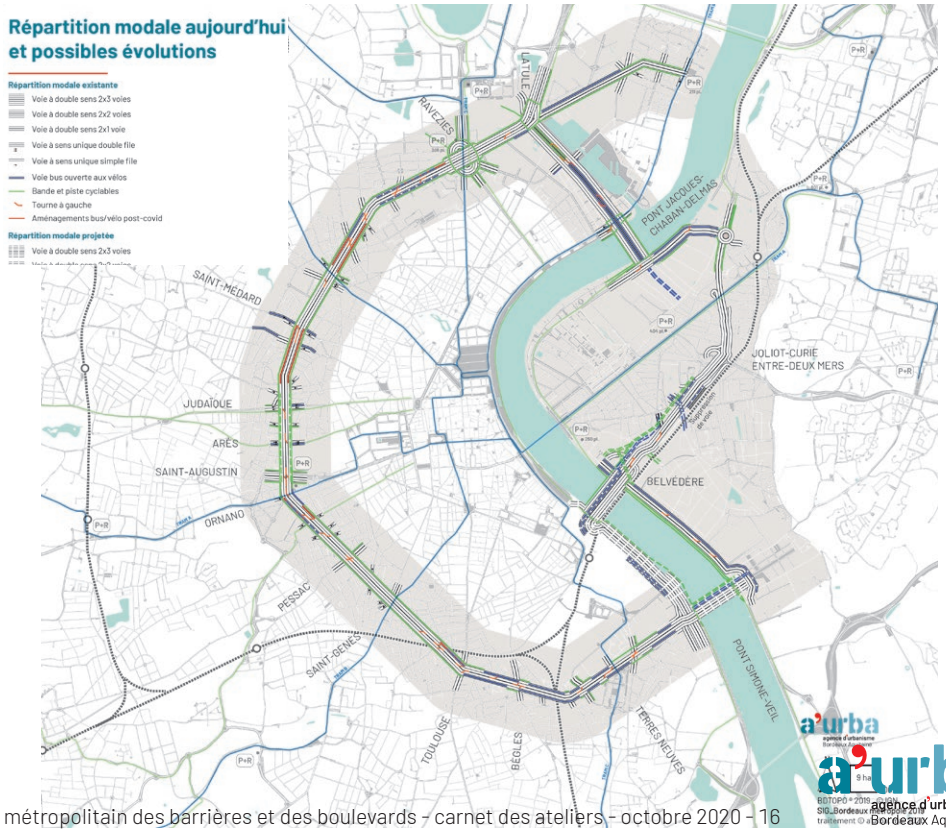


1.2 Un axe accueillant, confortable, vivant, participant à la transformation vers une ville plus durable

« La stratégie des petits pas »

- poursuivre les aménagements cyclables et TC ;
- améliorer les lieux de connexion & l'offre en TC ;
- poursuivre le déploiement du stationnement payant :

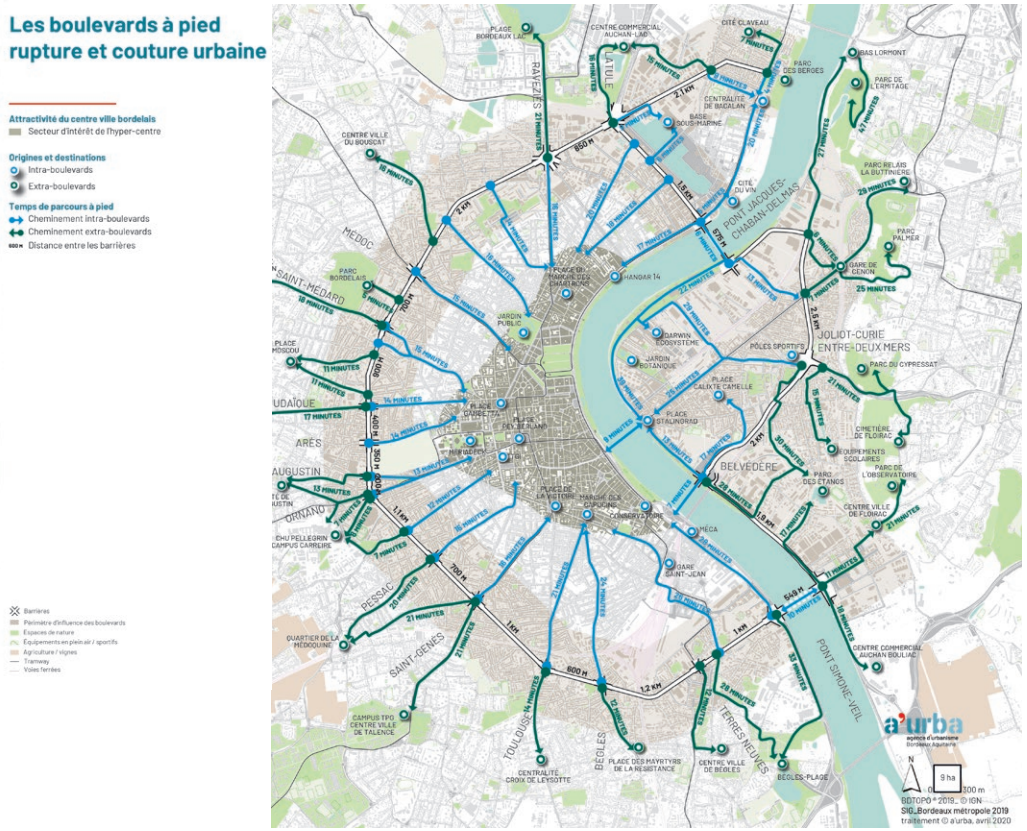
- réduire l'attractivité des VP
- vers la création d'une zone à faible émission ?



Rendre les boulevards aux piétons
Pour favoriser un report modal des modes motorisés aux modes actifs :

- améliorer l'efficacité de la desserte radiale TC et cycle ;
- travailler sur les correspondances et les connexions ;
- rendre les boulevards aux piétons, en faire un lieu beaucoup plus agréable et convivial.

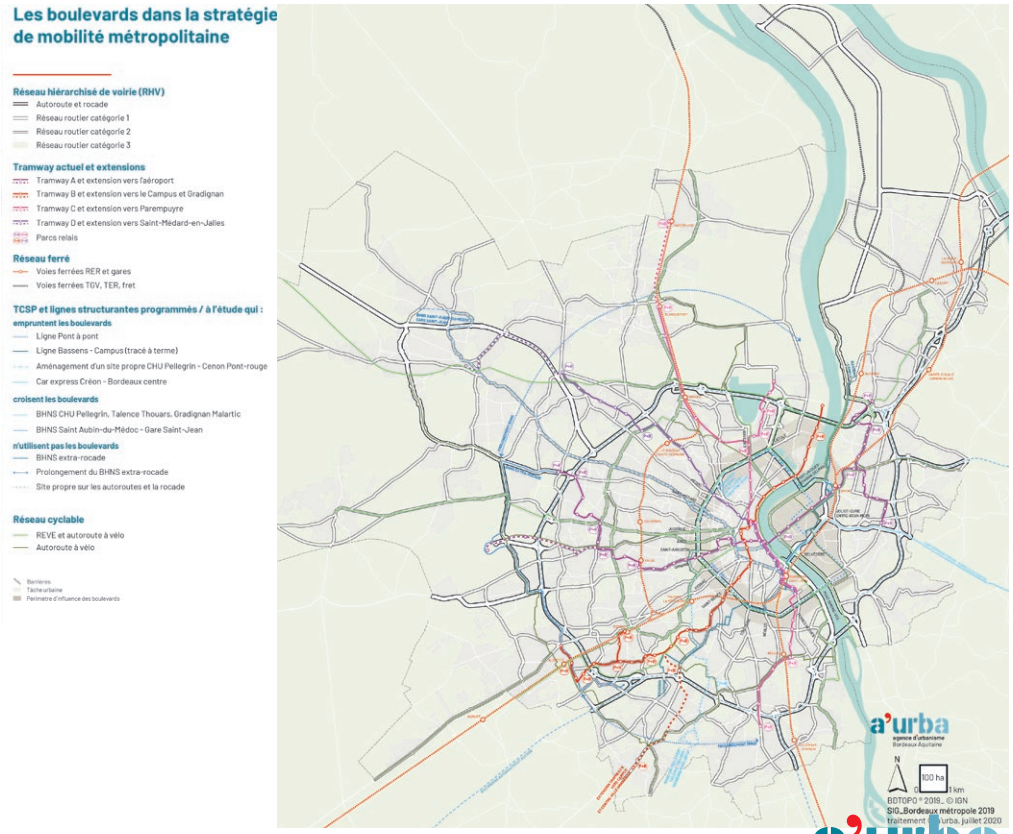
« Faire en sorte qu'il y ait plus de gens qui passent avec moins de voitures ! »



1.3 Un axe conditionné par une stratégie « mobilité » très grande échelle

Une politique de déplacement en cohérence & concomitante avec le projet des boulevards. Réfléchir à *« la place des boulevards dans la politique globale des déplacements de la métropole »* (...).
Penser système : intégration et déploiement des différents systèmes de mobilité interdépendants (liens entre gestion des flux, politiques d'apaisement, plans de circulations, pénétrantes majeures type GAM, performance des TC existants, programmés -SDODM-, à inventer, RER métropolitain, politique de stationnement, implantations/agrandissements des PK relais, etc.).

« Il est indispensable de remettre en question le plan de déplacement urbain de l'agglomération ».



2 Pas de projet boulevards sans des projets barrières

2.1 Des barrières aux configurations et aux usages variés

Diversités typo-morphologiques, de fonctionnement et usagères des barrières : **vers l'établissement d'une typologie.**
Le projet des boulevards interroge la problématique de la **ville centrale et linéaire en interface avec les villes historiques de part et d'autre.**
Une ville avec plusieurs polarités réelles, avec des vies de quartier qu'il faut coordonner sur cette *« ligne musicale »*.

2.2 Des barrières-repères / points d'attractivité

Les barrières, perçues comme des **repères** rythment et différencient les espaces constitutifs des boulevards.
« Les boulevards sont ponctués par les barrières qui caractérisent les vues et les diversités des boulevards. »
Animation commerciale des barrières à favoriser tout en développant d'**autres usages** (loisirs, culture, sport, etc.).

a'urba
agence d'urbanisme
Bordeaux Aquitaine

2.3 Des nouvelles centralités à distiller

Au-delà des neuf barrières « historiques » :

- **Travailler sur l'accroche des ponts & le développement des sites à projets** : se saisir de ces opportunité pour travailler de « nouvelles barrières ».
- **Marquer des micro-centralités**, de nouveaux espaces concentrant services, commerces et équipements de quartier.

2.4 Au service d'une vie de quartier plus dynamique

« Faire des barrières des éléments attracteurs plus piétonniers »

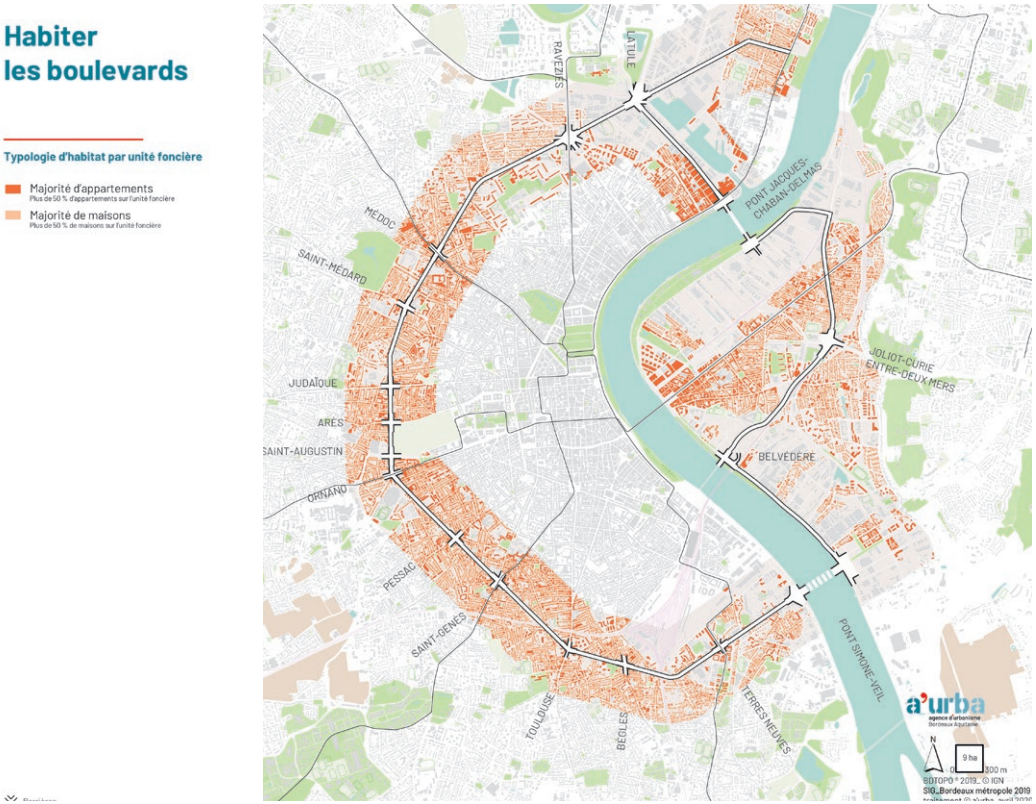
Le traitement des barrières est à envisager en mettant en avant le **rôle primordial du piéton** : signaler *« un espace différent »*.
Barrières : enjeu de diffusion perpendiculaire et perméabilité des traversées des boulevards à renforcer.
• Mieux marquer **la profondeur de ces espaces** dans les aménagements.

3 Une intensification de la mixité le long des boulevards

3.1 Des boulevards de plus en plus « habités »

« La ceinture des boulevards est une ceinture habitée qui le sera encore plus demain. »

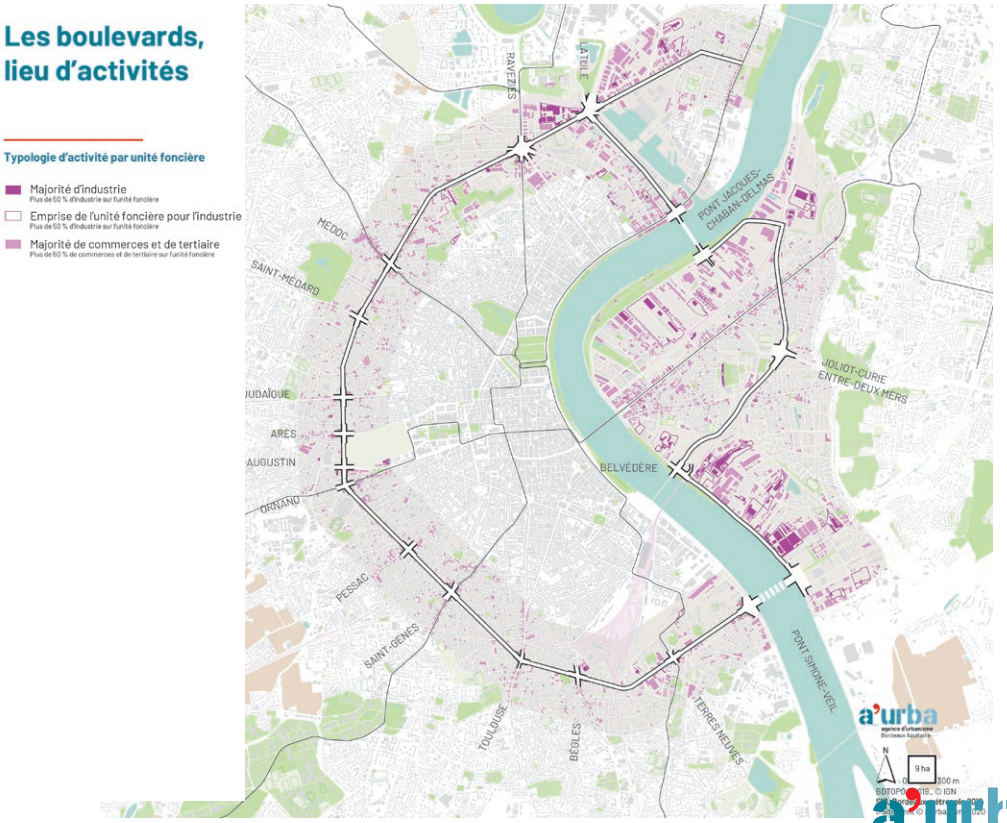
- En rive gauche, elle est constituée d'un tissu urbain assez homogène sur la séquence historique.
- Le développement futur est très concentré sur la rive droite et en accroche de Garonne côté rive gauche avec les Bassins à flot et l'OIN.
- Le tissu historique pourra muter dans le diffus mais plus ponctuellement.



3.2 Travailler et consommer sur les boulevards

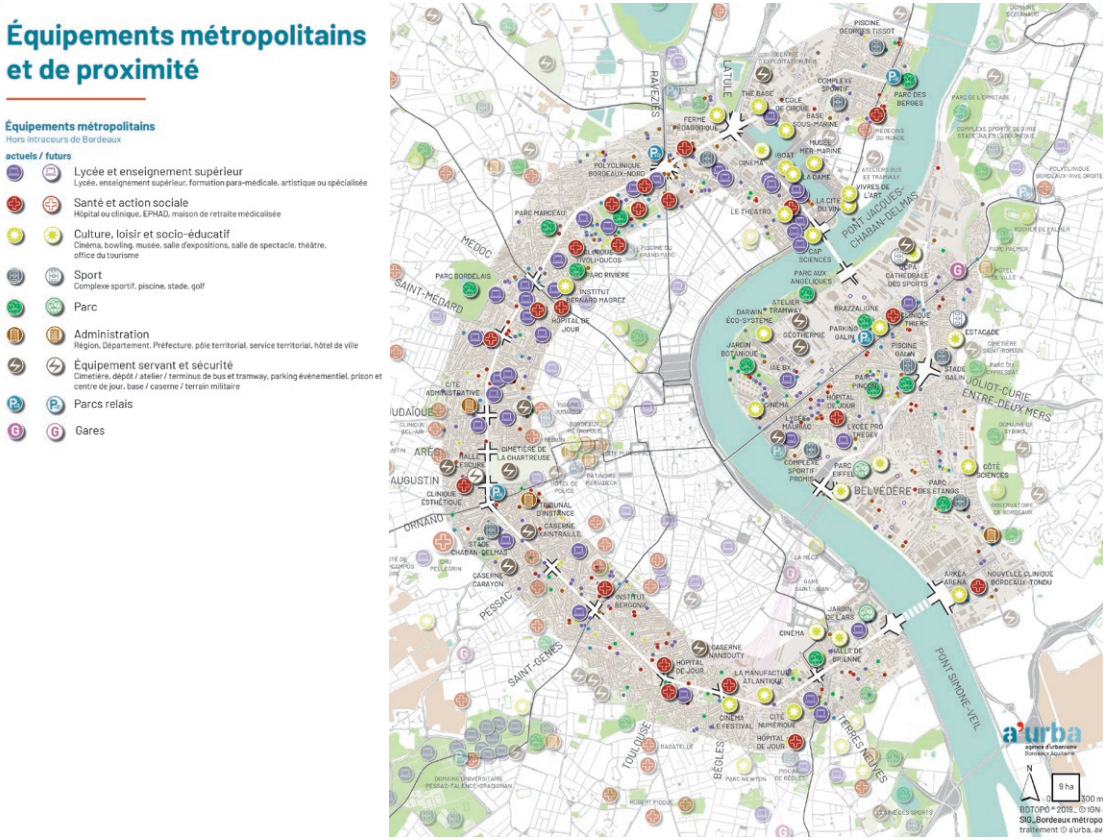
« Les projets économiques n'ont pas été conçus en lien avec les boulevards ; la cartographie économique n'intègre pas la cartographie géographique des boulevards. »

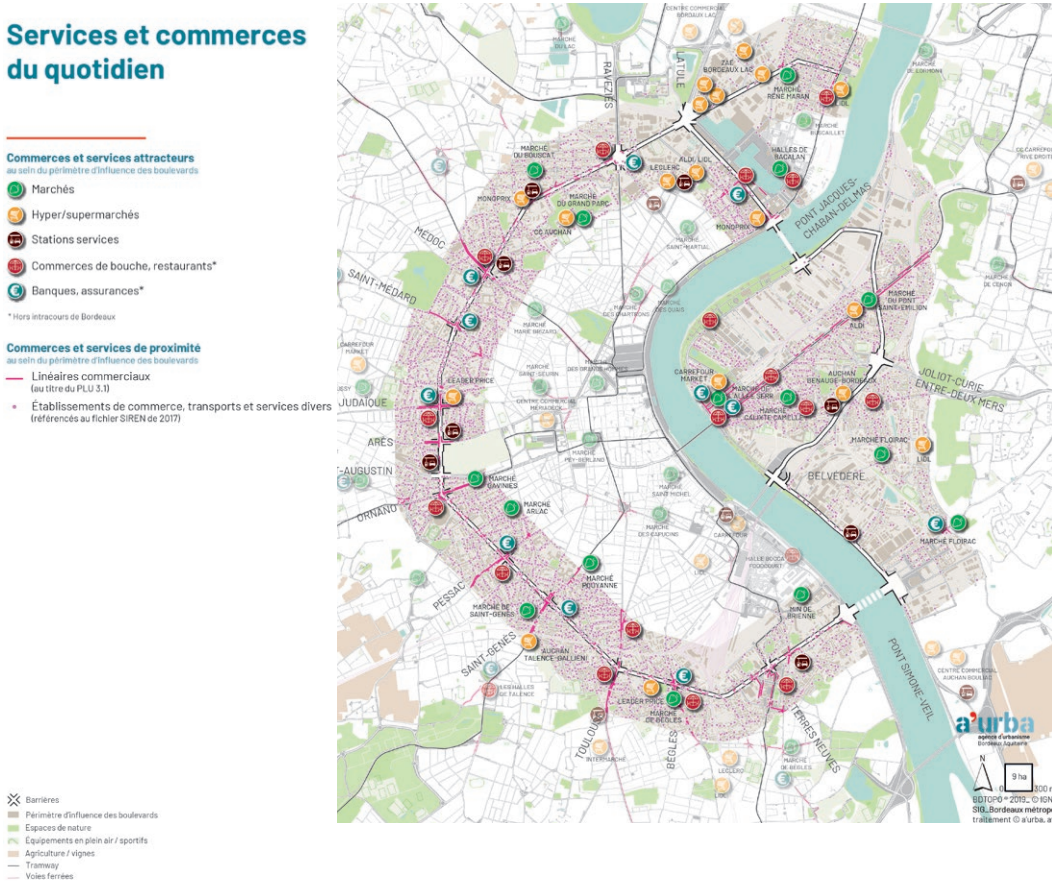
- Travailler les continuités économiques entre polarités.
- «Ring» Bassins à flot>Ravezies>Cité administrative>CHU>Cité Numérique>Terres neuves>OIN> AIA>Niel>Brazza.



3.3 S'y cultiver, s'y soigner, s'y amuser

- Concentration et densité de grands équipements le long des boulevards avec une répartition régulière sur tout le périmètre.
- Équipements, services et commerces du quotidien *« avec la surprise de constater qu'il y en existe beaucoup »*, concentration aux barrières, sur certaines plus que sur d'autres : développer ces polarités.
- Conditions d'accessibilité à renforcer.





a'urba agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine

C. Les conditions de mise en œuvre

1 Une stratégie foncière à inventer : renouvellement des méthodes

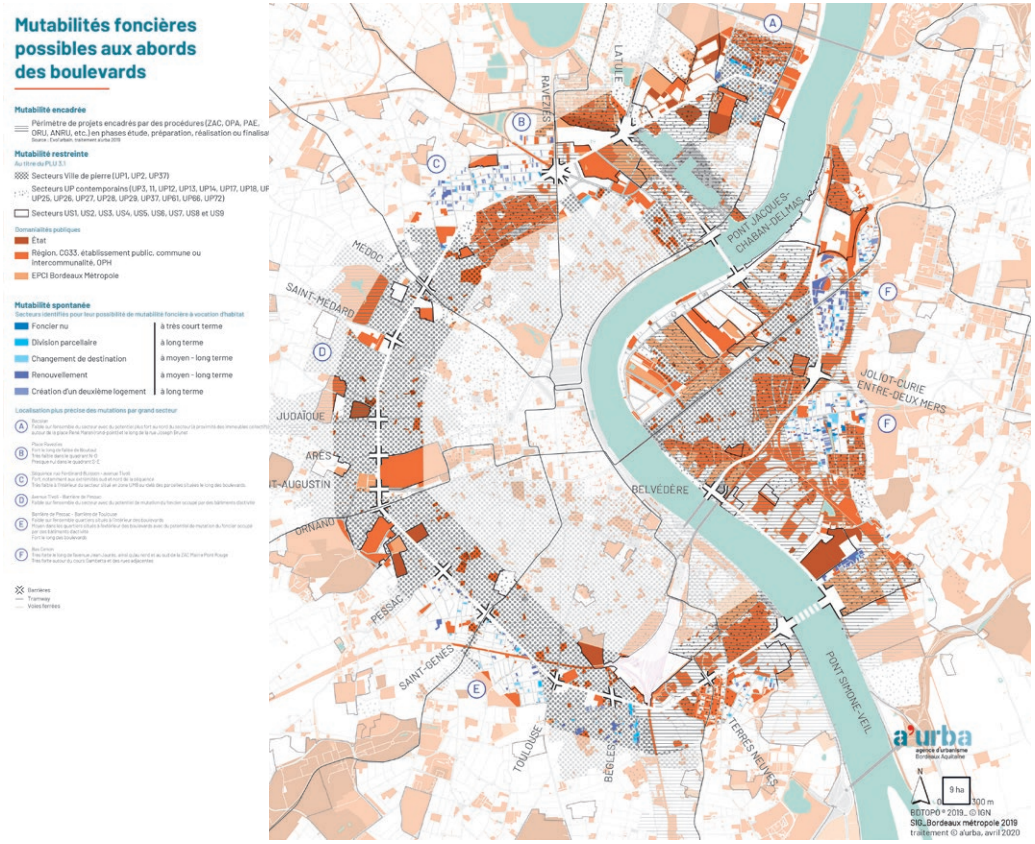
« Aujourd'hui sortent de terre de très grandes opérations, d'une taille qui ne se rencontrera plus à l'avenir. Il faudra donc aller vers des opérations de taille réduite et les boulevards sont à ce titre une source d'opportunités. Il faut être puissant ! »

Faire du diffus un vrai projet : un travail fin à la micro-échelle

- Établir une veille foncière.
- S'accorder collectivement (BM & communes) sur les DIA dans le secteur.
- Mettre en place une zone de gel.

Réguler les prix fonciers et immobiliers

- Mieux encadrer les mutations.
- Travailler les outils fiscaux.
- Développer des outils de négociations.



a'urba
agence d'urbanisme
Bordeaux Aquitaine

2 Un acteur public pour définir & piloter une cohérence programmatique

Intégration dans le projet (grand)-bordelais : nouvelle phase de développement.

« Une troisième phase de développement, après une première qui a consisté en l'aménagement des espaces publics centraux et une seconde constituée des extensions (Bassins à Flot, Lac, rive droite). »

Associer ville constituée & ville de demain.

Gouvernance & coordination : rôle primordial des collectivités avec des prérogatives fortes pour le succès du projet :

- choix de périmètre(s) ;
- choix dans la manière d'envisager l'aménagement du territoire ;
- objectifs de programmation / choix de vocations/d'usages ;
- choix des procédures & des temporalités ;
- mise en place des actions d'accompagnement ;
- choix des outils de régulation & de contrôle.

CE QUI FAIT DÉBAT : faire ressortir les enjeux divergents, les orientations difficilement compatibles & les positions très contrastées.

PARTIE 3 I Les divergences ou les questionnements : les éléments à débattre (ou à mettre en débat)

Quels sont à vos yeux les principaux défis à relever ? Quels sont les désaccords ? Ce qui peut représenter un challenge pour le futur maître d'œuvre et avec quelles marges de liberté laissées (choix plus ou moins ouverts/guidés) ?

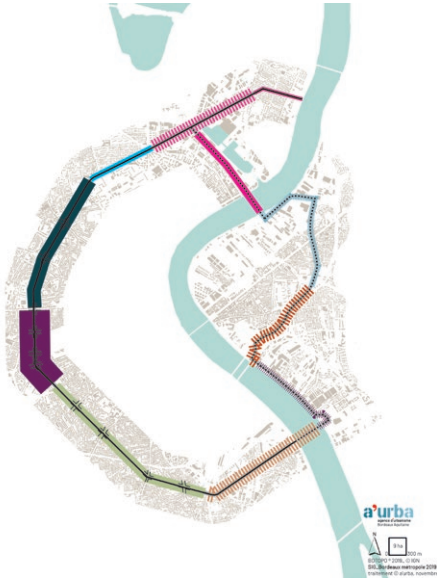
A. Les grands objectifs génériques

1 Des périmètres aux multiples délimitations... & un séquençage complexe

1.1 Unité VS diversité : un ou/et des boulevard(s) ?

Les boulevards forment à la fois une unité de fonctions de déplacements et une diversité de fonctions urbaines.
L'unité des boulevards vient de sa structure : c'est un axe structurant où se joignent différents modes de déplacements, *« ça forme un tout »*.

Les particularités et la pluralité des boulevards viennent de ses ambiances, des fonctions urbaines et des espaces contrastés :
des *« ambiances différentes »*, *« du relief qui n'est pas le même »*, *« des paysages différents »*, des *« bâtis divers »*.

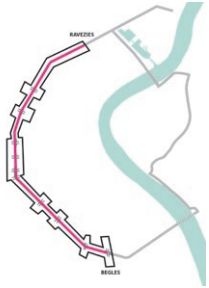


1.2 Des tracés et des périmètres fluctuants

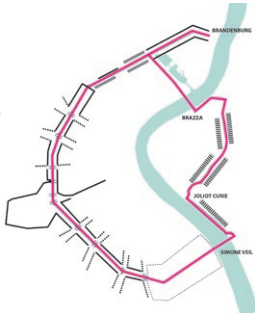
Des boulevards *« rive gauche »* **composés & quasi définis :** interrogation autour du «Y» (rue L. Faure / bd A. Daney & Brandenburg).
Des boulevards *« rive droite »* **qui restent à définir, dont les tracés ne font pas consensus. De la bordure de trottoir au grand territoire :** des enjeux hyper-locaux à des défis métropolitains !

EXEMPLES DE DÉCOUPAGES FORMULÉS EN ATELIERS

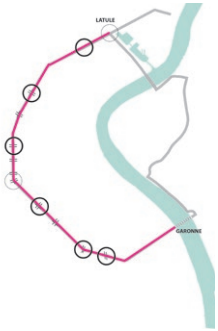
« De Ravezies à la barrière de Bègles »



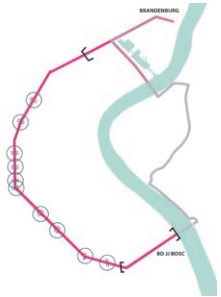
« De Brandenburg à Simone Veil en passant par Brazza »



« De Latule à la Garonne »

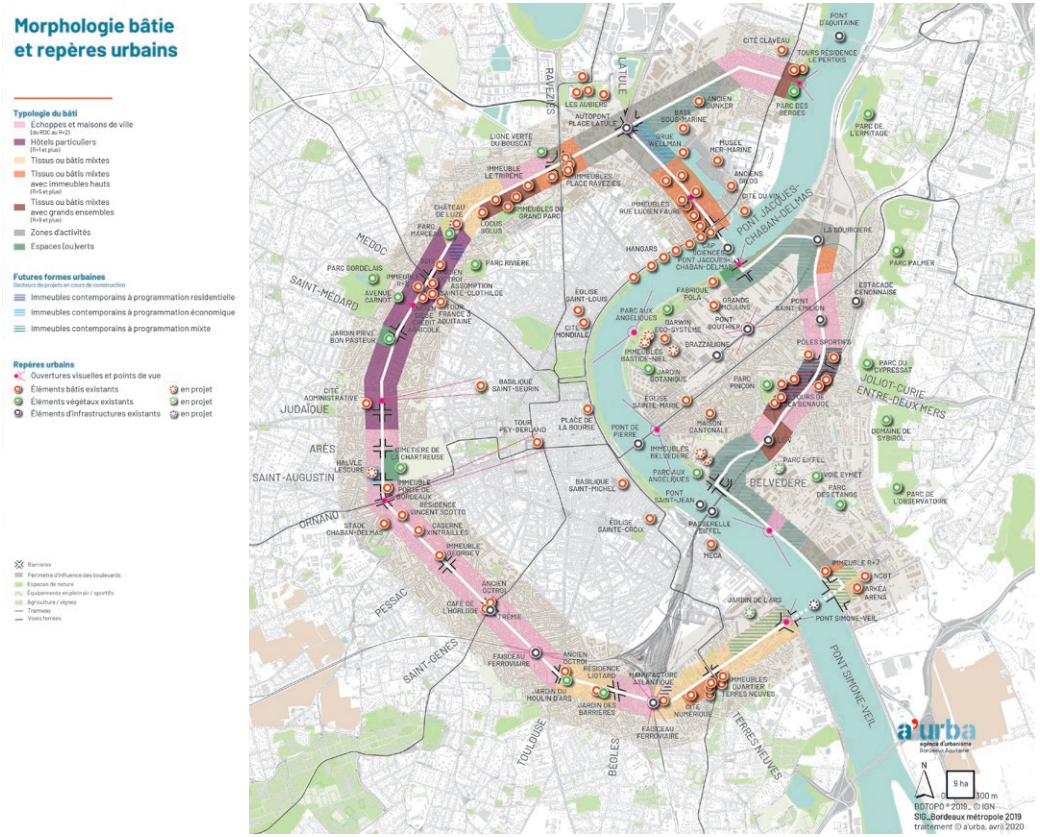


« Uniquement rive gauche »



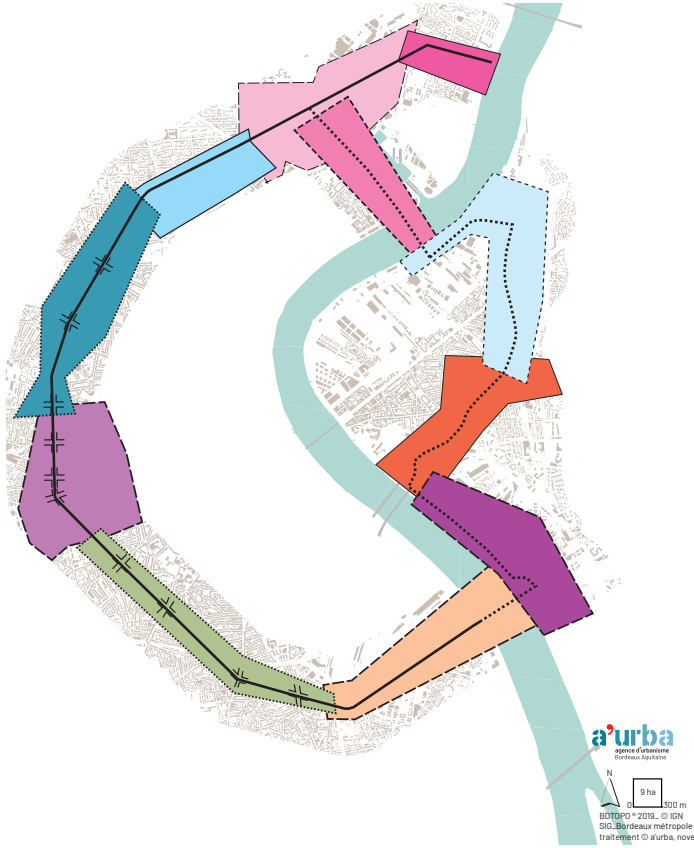
1.3 Des ambiances singulières ... et subjectives !

Des émotions, des perceptions différentes selon les usagers & selon les lieux.
Des ambiances plus ou moins agréables, plus ou moins routières, plus ou moins architecturées avec des nuances de perceptions (plus ou moins nettes), des intensités variables.



1.4 Mille et une façons de « découper » le territoire

- **Des séquences arborées, végétales :**
  Platanes ou tilleuls Boulevard Albert Brandenburg, vers Bègles etc.
- **Des séquences offrant de l'espace, des largeurs :**
  Rue d'Ornano (devant le cimetière), au niveau du stade Chaban Delmas, barrière Judaïque.
- **Des séquences plus ou moins étriquées :** entre Bègles et la Garonne.
- **Des espaces publics au caractère plus routier** au nord.
- **Des séquences singulières :**
  Boulevards Alfred Daney – Albert Brandenburg – port de la lune.
- **Des séquences indéfinies comme boulevard :** rue Lucien Faure (pénétrante), quai de la Souys *« on ne sait pas ce que c'est... »*, *« rive droite, les boulevards c'est que du routier ! »*.

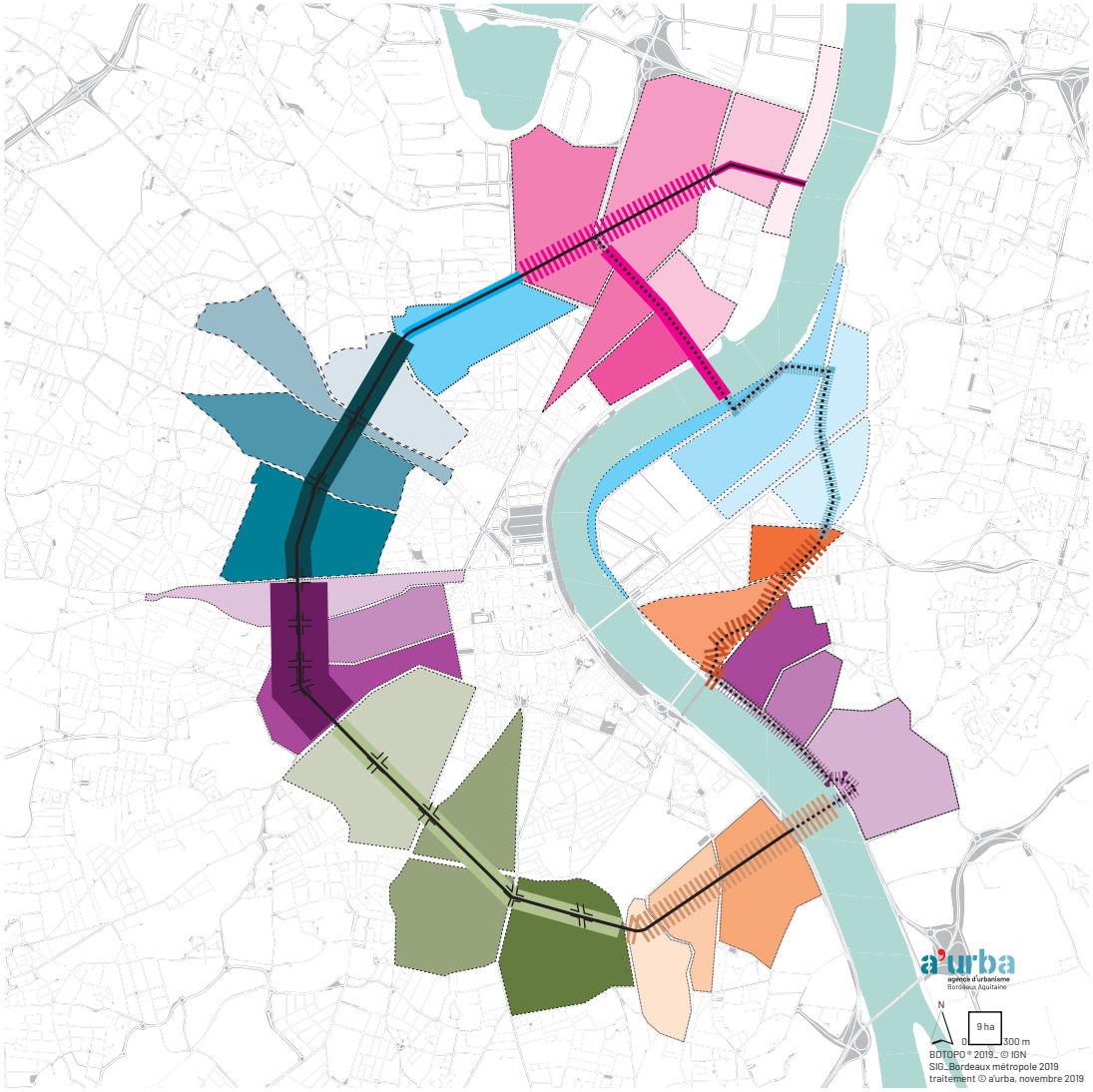


a'urba agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine

1.5 Vers un double séquençage ?

- **Un séquençage linéaire** le long des boulevards et marqué par les barrières (repères, lieux d'animations, centralités).

- **Un séquençage transversal** lié au retournement de la ville, la barrière est un carrefour et se décompose en profondeur, ses aménités et qualités peuvent être cachées dans l'épaisseur du tissu, en retrait des boulevards.



B. Les grands objectifs fonctionnels

1. Définir le niveau de mixité urbaine : quoi ? où ? comment ? En s'adaptant aux usages souhaités

1.1 Quels choix programmatiques ?

Comment organise-t-on les fonctions & les usages sur et aux abords des boulevards ?

Des objectifs chiffrés et planifiés par programme (habitat/économie/équipements/services/commerces) :

- Scénario fil de l'eau ?
- Volonté d'accélérer ou de décélérer ?

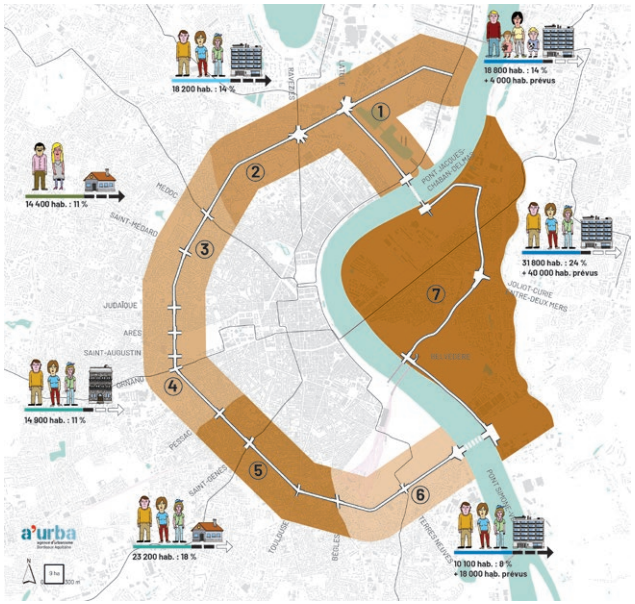
Des approches différentes : renforcement de l'existant ou transformations plus radicales ?

- Programmer les boulevards et leurs territoires selon des tendances (par séquences par exemple) ?
- Travailler le «grand projet du diffus» ?

1.2 Des boulevards de plus en plus habités : comment faire mieux ?

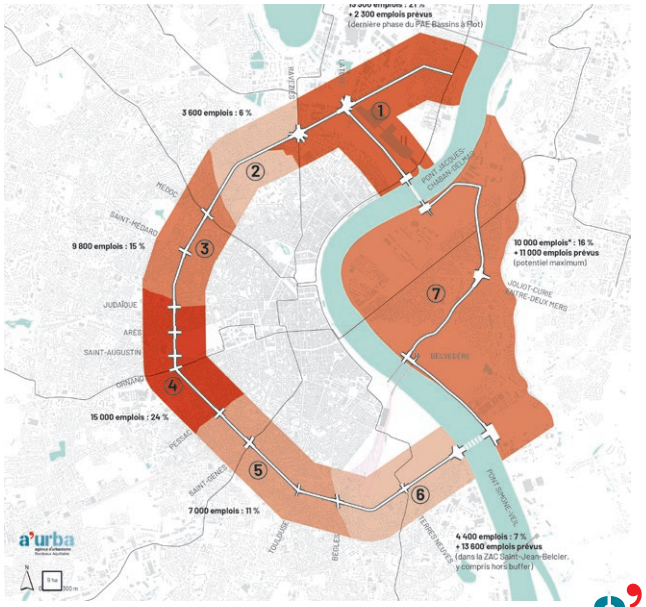
Multiplier les approches pour améliorer la qualité de l'habitat, la diversité des logements et maîtriser les prix de sortie :

- Établir une programmation résidentielle pour diversifier l'existant (logement social, abordable, étudiant).
- Réfléchir au devenir des formes urbaines / question des hauteurs.
- Lutter contre le mal-logement, les marchands de sommeil, la précarité énergétique.
- Renforcer la qualité architecturale (campagnes de ravalement de façade).
- Dans le diffus, plus dans l'esprit d'une OPAH multifonctionnelle que d'une ZAC.



1.3 Activités sur les boulevards : comment décupler l'effet vitrine ?

- Rendre lisible et plus cohérente l'offre économique sur les boulevards.
- Travailler la mixité fonctionnelle sur les barrières élargies/épaissies : animer les pieds d'immeubles et renforcer la visibilité de l'activité en retournant les barrières sur le linéaire.
- Travailler des micro-centralités entre certaines barrières historiques.
- Créer les emplois de demain sur les barrières notamment à faible intensité (Toulouse, Ornano, Saint-Médard, Ravezies).
- Imaginer des implantations d'hôtels, de conciergeries, de petits services, etc.

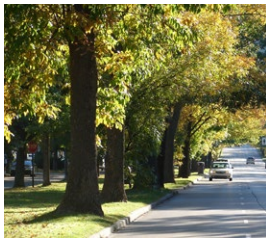


a'urba agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine

2. Définir le niveau de multimodalité

2.1 Dans 25 m de large, quels arbitrages ?

Entre contraintes spatiales & besoins des différents modes :
difficulté d'implanter confortablement à la fois : piste cyclable + TC structurant + station TC + VP + trottoir confortable.
Tout en conservant et en plantant des arbres.



2.2 Tram VS BHNS ?

« Ce n'est pas l'aménagement des boulevards qui décidera du mode, mais plutôt des concertations réglementaires ».

Tram à la française (site propre intégral) ou tram à la suisse (site banalisé) ?

À noter, un début de consensus sur le BHNS puisqu'il :
- permettrait une meilleure insertion au sein du trafic ;
- semblerait mieux prendre en compte les aménagements en faveur du vélo (possibilité d'utilisation du site BHNS par le vélo).

2.3 Vélo VS TC ? Quel mode dominant ?

- Face à la contrainte spatiale, faut-il privilégier un site propre pour les TC ou une piste cyclable (dans chaque sens) ?
- À l'inverse, est-il opportun de chercher à mutualiser les deux ?
- Dans ce cas, quelle compatibilité entre un TC à forte fréquence et des cyclistes nombreux sur la même plateforme ?

2.4 Tout en rendant les boulevards aux piétons !

- Quel niveau de priorité donner à une fonction de promenade piétonne et de pratique quotidienne le long des boulevards (en dehors de la simple animation et des traversées des barrières) ?
- Comment faire pour que les piétons n'héritent pas seulement d'une place résiduelle ?
- Comment concilier confort, vitesse et sécurité pour tous les modes doux ?

2.5 Peut-on se passer d'une suppression du stationnement* sur la chaussée des boulevards ?

- Stationnement VS TC.
- Stationnement VS Vélos.
- Stationnement VS Arbres.

« L'entrée par le stationnement est la bonne entrée ! »

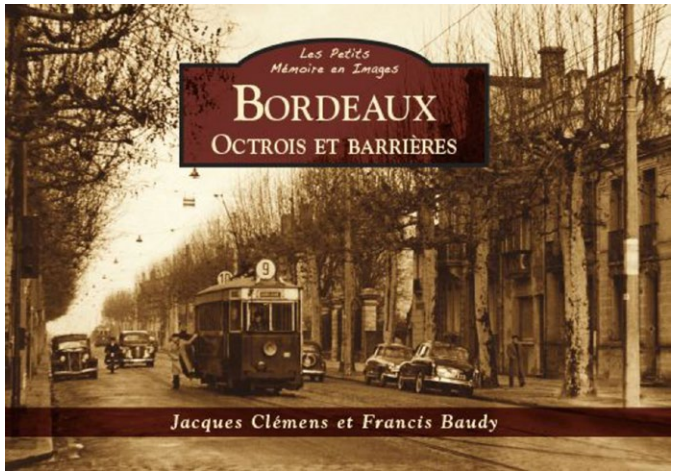
** stationnement dépose-minute, courte, moyenne et longue durée.*

3 Comment nommer les barrières ?

3.1 Le « gang des puristes »

= terme « barrière » à conserver

- Héritages historiques (octrois).
- Attachement au terme bordelais.
- Toponymie locale.
- Fait à la fois sens & repère.



3.2 Le « gang des provocateurs »

= terme « barrière » à réinventer

- Fait coupure (alors qu'on parle de dépasser les « limites » des boulevards).
- Incompréhensible pour les non-bordelais etc.
- Parler plutôt de portes ou de places ?

C. Les conditions de mise en œuvre

1 Les modes de faire

1.1 Quelles visions ?

Comment imagine-t-on les boulevards dans 15-20 ans ?

Des objets-cibles / images de projet de nature très différentes

- Un grand projet Boulevards est-il réaliste ?
- Correspond-il bien aux besoins et aux comportements de demain ?

Si oui, qu'imagine-t-on collectivement ? :

- Des boulevards très intenses, façon grands boulevards parisiens ?
- Une grande promenade, façon ramblas barcelonnaises ?
- Un grand parc linéaire, le futur poumon vert de la métropole ?
- Un peu de tout cela à la fois selon les endroits ?

1.2 Quelles façons de faire ?

Comment aménage-t-on au XXIe siècle ?

Des processus / attitudes urbaines aux antipodes :

PLANIFIER POUR ORGANISER
Interventions lourdes / radicales / imposantes et rapides (4-5 ans)
= un grand projet urbain d'un bloc qui bouscule les habitudes ?

ADAPTER & REAGIR
Interventions plus souples / de manière progressive / enchaînement de mesures, selon un processus plus long mais tout aussi déterminé
= agir sur les comportements/accompagner le changement.

1.3 Quelles procédures & quels outils ?

Entre épaississement du projet urbain et travail sur les espaces publics ?

Vers un grand plan-guide d'aménagement ?
Une réflexion globale, à grande échelle, de programmation & de structuration du territoire des boulevards.
ET / OU
Un projet d'espace public ?
Un concours de maîtrise d'œuvre urbaine sur le « tube » des boulevards, de façade à façade.

1.4 Quelle place pour l'expérimentation ?

Décide-t-on qu'il est possible pour ce projet de tester des aménagements, de les évaluer puis de les déployer à plus grande échelle ?

Vers une préfiguration avant pérennisation ?
Une démarche itérative.

1.5 Quelle démarche pour la rive droite ?

Comment s'articule-t-on avec les projets en cours ?

Un positionnement par rapport aux réflexions passées : continuités ou ruptures ?

- Dans le droit fil des référentiels passés (2010's) sur lesquels les projets se sont calés ? Aller jusqu'au bout et s'en donner les moyens.
- Ou réinventer autre chose, au risque d'avoir une incidence sur les projets urbains ? Freiner et réinventer.

Comment et quand intègre-t-on la concertation en cours ?

Pour que le cahier des charges global « devenir des boulevards & des barrières » intègre, pour la rive droite comme pour la rive gauche, les attentes des citoyens.

2E CYCLE : 1 atelier transversal

PHASE TECHNIQUE
Vers la co-construction d'un projet global et transversal

a'urba
agence d'urbanisme
Bordeaux Aquitaine

Déroulé de l'atelier

Le travail collaboratif auprès des techniciens de Bordeaux Métropole s'est poursuivi vendredi 11 septembre 2020 par une journée d'atelier à l'hôtel de Bordeaux Métropole. Remémorant les grands sujets abordés lors des étapes précédentes, la restitution de l'a-urba et les interventions des quatre grands témoins ont rythmé la matinée. L'après-midi, les 33 participants se sont prêtés au jeu du World Café pour creuser les éléments de débat en vue d'un futur cahier des charges. Quel périmètre pour le projet des boulevards ? Que veut dire « plus de mixité urbaine » ? Quels objectifs de multimodalité ? Comment qualifier les futurs lieux d'intensité ?
À l'origine des débats, ces questions ont soudé les points d'accord et de divergence des parties prenantes du projet des boulevards.

Un Grand World Café : pour quoi faire ?

La méthode du World Café et ses objectifs...

Le World Café est une méthode d'animation au service de l'intelligence collective créée au milieu des années 1990. Elle consiste à faire émerger d'un groupe des propositions partagées dans la perspective d'un projet ou d'un plan d'action. Divisés en sous-groupes, les participants sont repartis sur plusieurs tables. Chacune des tables est consacrée à un sujet. À la fin du premier temps, les groupes échangent de tables et découvrent un nouveau sujet. L'atelier se découpe entre trois étapes : proposer, compléter, converger. Leur rôle est d'approfondir les idées du groupe précédent rapporté par un membre resté à la table. Pour la dernière phase, chacun des participants retrouve sa table initiale et les rapporteurs mettent en forme les idées avant de les partager à l'ensemble des participants. Cette méthode itérative permet à chacun de s'exprimer, tout en incrémentant les idées de façon rapide et efficace pour aboutir à une décision consensuelle.

...revisitée en période de Covid-19

Les obligations sanitaires ont contraint l'a-urba a adapter la méthode du World Café. Les participants, répartis dans trois salles différentes, n'ont pas pu se déplacer. Les rapporteurs et les animateurs sont donc passés d'un groupe à l'autre à chacune des étapes. Les supports visuels ont été modifiés directement par les animateurs en fonction des injonctions des participants. Les trois sujets prévus ont été soumis à l'ensemble des groupes : 35 minutes étaient accordées au premier, 25 minutes au deuxième et 15 minutes au dernier.

1 Synthèses des quatre ateliers thématiques

L'a-urba a entamé la matinée par une synthèse des quatre précédents ateliers proposant une définition de l'objet boulevard et un rappel des grandes convergences précédemment identifiées. La conclusion, portant sur les éléments restant à débattre, a permis de souligner les objectifs de la journée.

1 Les boulevards, qu'est-ce que c'est ?

=

1 définition

1. Une infrastructure fonctionnelle
2. Une ligne de rupture
3. Un espace de nuisances
4. Des lieux d'animation
5. Un paysage à part

2 échelles

- Métropolitaine
- Locale

7 dimensions

1. Une dimension emblématique
2. Une dimension fonctionnelle
3. Une dimension usagère
4. Une dimension infrastructurelle
5. Une dimension périmétrique
6. Une dimension environnementale
7. Une dimension projectuelle

2 Chiffres clés

Correspond à un buffer de 500 mètres de part et d'autres des boulevards

130 000 habitants en 2019

170 000 habitants prévus à l'horizon 2030 (hors mutation dans le diffus)

63 000 emplois en 2019

93 000 emplois prévus à l'horizon 2030 (hors mutation dans le diffus)

3 Les invariants du projet

- Les boulevards : un projet urbain plus qu'une infrastructure.
- Les boulevards : un projet durable (prise en compte des risques et de la fonction bioclimatique).
- Vers des boulevards multimodaux : réduction de la place accordée à l'automobile.
- Les boulevards : un projet «barrières» aussi !
- Pour une intensification de la mixité le long des boulevards (habitat, économie, commerce, services, aménités).
- Une gouvernance intégrée et partagée : une condition de réussite du projet.
- Renouvellement des méthodes de stratégie foncière.

4 Que reste-t-il à débattre ?

Des tracés, périmètres et séquençages multiples.

Une mixité urbaine à définir sur l'espace public et sur les franges.

Un objectif de multimodalité à préciser.

Des « barrières » et autres lieux d'intensité à hiérarchiser.

a'urba agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine

2 Réactions des grands témoins et premiers débats

Un temps d'échange entre les participants a succédé à la présentation de l'a-urba. L'un après l'autre, les grands témoins se sont exprimés sur leur perception du projet et de ses invariants, rejoints par les réactions des techniciens présents dans la salle.

Les grands témoins ont ouvert le débat en insufflant une réflexion sur la **notion d'invariant**. Considéré comme un terme figé, il semble peu approprié au *« haut lieu des paradoxes »* qu'incarnent les boulevards selon Franck Poirier. Pour les grands témoins, seule la posture méthodologique à adopter pourrait faire l'objet d'un invariant.

« Les invariants sont davantage à imaginer dans la manière de faire projet, dans la gouvernance ou dans le processus collaboratif plutôt que dans l'écriture du projet lui-même. Il faut une méthodologie complexe pour réussir à faire du global tout en travaillant sur du micro », Franck Poirier, Base paysagistes.

La méthode devra privilégier souplesse et adaptabilité tout en continuant de considérer le mode opératoire (urbanisme tactique etc.) comme un moyen plutôt que comme un aboutissement. L'objectif étant de faire des boulevards un projet à « haute variabilité », l'imprévu ou l'inconnu devra être intégré en amont.

« Il y a des choses que l'on ne sait pas et il faut les désigner, les mettre en valeur dans le débat », François Meunier, Attitudes urbaines.

Il y a un réel enjeu sur l'adhésion des usagers il faut donc **trouver la manière d'avancer pour faire changer les comportements**, voire être capable de reculer si besoin (droit à l'erreur).

« Démarche de processus plus que de projet abouti » Philippe Gasser, Citec.

L'étendu du périmètre des boulevards impose également une **progressivité** dans le mode opératoire. Cela suppose d'avancer par séquence, mais aussi de partir sur un modèle à deux étapes, la seconde permettant d'ajuster le projet à l'évolution des usages et des modes de déplacements. François Meunier souligne quant à lui la **nécessité d'une permanence dans la gouvernance** assurant la continuité des dialogues entre les futurs maîtrises d'ouvrage et maitrise d'œuvre. **Intégrer les habitants** tout au long du processus est également un enjeu fort.

« Le grand public a du mal à se projeter sur les boulevards, les gens se disent que ce n'est pas un site de projet urbain. Dans le processus, il faut y prêter une attention particulière, arrêter d'avoir le nez dans le bitume pour parler du reste », Emeline Dumoulin, PT Bordeaux.

Ainsi, Jean-Marc Offner propose de **sortir du formatage des grands projets**. Cela suppose d'intégrer le quotidien aux réflexions stratégiques, mais également de penser l'imbrication des échelles. La congestion, notamment, est une problématique métropolitaine que les boulevards ne sauront résoudre qu'en s'inscrivant au cœur d'un véritable projet de territoire.

Cependant, si les manières de faire projet font consensus, elles ne se substituent pas, selon Bruno Fortier, à des **objectifs clairs**.

« Si le projet coïncide uniquement avec cet objectif de souplesse, il va s'affaiblir. Il faut d'abord savoir ce que l'on veut, après toutes les opportunités sont ouvertes », Bruno Fortier, architecte-urbaniste.

Les échanges thématiques ont permis de souligner plusieurs opportunités pouvant nourrir ces objectifs. **Donner un visage à la ville, scénographier l'entrée dans la métropole, révéler un potentiel d'identités par contrastes** sont les propos exprimés par Philippe Gasser. La DG mobilité de Bordeaux Métropole a rappelé l'impossibilité d'annuler la dominante déplacement des boulevards car ces derniers constituent une voirie intercommunale structurante. Pour réguler le trafic automobile, une **réduction du nombre et/ou de la largeur des files** et une **baisse de la vitesse** sont des pistes possibles, de même qu'une **action sur le stationnement**. À la clé : **faire des boulevards un projet piéton**.

« Depuis 40 ans, on dit que le piéton est génial et que l'on a inventé la ville pour ça. Mais il n'y a toujours pas de plan piéton. Il faut que les boulevards soient un projet piéton », Jean-Marc Offner, a-urba.

Au sujet du foncier, le linéaire des boulevards, tissu ancien et bâti, offre quelques micro-opportunités qu'il convient d'identifier en **travaillant sur l'épaisseur et le diffus.**

« La métropole et les communes ne se sont pas assez saisies du PLU pour encadrer les mutations. C'est le moment de réagir pour éviter les verrues », Grégoire Ferrer, Direction du foncier.

3 World Café 1 : Tracé et territoire de projet

Sur quel territoire portera la future consultation des boulevards ? Parviendra t-on à définir un tracé consensuel, y compris pour la rive droite ? Comment aborder la question du séquençage, inévitable pour un projet de près de 20 kilomètres ? En s'appuyant sur plusieurs propositions cartographiques, les participants ont défini les contours du futur territoire de projet tout en soulignant les grandes orientations espérées.

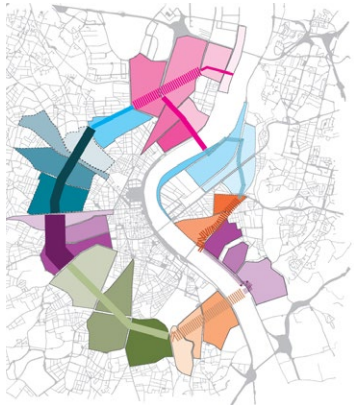
3

Tracé Deux rives

1 Le tracé

Dans la perspective d'un projet, le tracé des boulevards constitue un élément déterminant. Pour engager la réflexion, l'a-urba a soumis aux participants trois tracés cartographiés issus des ateliers thématiques : **un tracé historique**, **un tracé sur la rive gauche** et **un tracé des deux rives** formant une boucle. Le premier tracé, jugé désuet, a naturellement été écarté par les trois groupes. Leurs préférences ont convergé de façon unanime vers le tracé englobant les deux rives. Celui-ci présente l'avantage de :

- **Déterminer un territoire global de projet indispensable à la réflexion.** Si un découpage peut sembler opportun lors des phases opérationnelles, cette première étape stratégique doit s'inscrire à grande échelle pour intégrer l'ensemble des territoires du projet.
- **Offrir une lecture du territoire plutôt qu'un simple tracé circulatoire.** Le bouclage crée une connexion entre les deux rives et donne l'opportunité de développer une identité territoriale commune. Cette unité peut s'accompagner de marqueurs spatiaux identiques (mobilier urbain, matériaux, équipements, traitement paysager ou architectural, mise en lumière, etc.).
- **Prendre en compte le déplacement de l'épicentre métropolitain vers la rive droite.** Les grandes opérations d'aménagement de la rive droite (Brazza, Bastide Niel, NPNRU Joliot-Curie, Garonne Eiffel) vont générer de nouvelles zones d'intensité (espaces de circulation ou lieux de centralité) justifiant la transformation des boulevards sur la rive droite. En reliant leur tracé à celui de la rive gauche, le fleuve n'agit plus comme une frontière entre les deux rives, mais comme un élément central, lui-même support de projet.



3

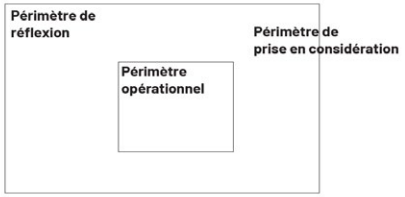
Superposition de deux séquençages

On considère pour la définition des séquences, à la fois l'espace des boulevards de façade à façade et les quartiers traversés.

En dépit de l'adhésion remporté par le tracé des deux rives, plusieurs éléments restent à approfondir :

- Le segment rive droite du tracé n'est pas encore précisément défini.
- La complémentarité entre le boulevard des Frères Moga et le Quai de Souys reste à étudier.

4 **Périmètre précis à la rue ou à l'îlot**



2 Les séquences

Comme pour le tracé, trois propositions de séquençage ont été discutées par les participants : **un séquençage linéaire** (considérant les tronçons de l'espace public) jugé trop limité, **un séquençage transversal** (intégrant les quartiers traversés par les boulevards) permettant une lecture dans l'épaisseur du territoire de l'influence des boulevards et **une superposition des deux.**

Séquençages précédents, option préférée par tous. Ce dernier séquençage suppose de prendre en compte à la fois l'espace linéaire des boulevards et celui de l'épaisseur des quartiers traversés. Cette proposition a été jugée satisfaisante, car permet de :

- **Penser l'imbrication des échelles.** En travaillant le tube et l'épaisseur, les boulevards sont lus comme infrastructure d'ampleur métropolitaine intégrée à un territoire de proximité. Cette double échelle contribue à résorber l'effet «frontière» (entre le boulevard et le tissu environnant, mais aussi entre les deux côtés du boulevard).
- **Bénéficier d'un périmètre plus large pour assurer la multifonctionnalité des boulevards.** Intégrer une épaisseur d'îlots, de part et d'autre, dans la réflexion permettrait de trouver des solutions de programmations et de déplacements inenvisageables sur la seule emprise des boulevards.
- **Maîtriser les effets de la transformation des boulevards** (l'évolution de la mobilité sur les boulevards engendrant nécessairement des transformations sur le tissu urbain) dans les quartiers environnants en les prenant en compte en amont au projet.
- **Agrafer les deux rives** en intégrant dans une seule et même séquence les têtes de pont.

Néanmoins, la pertinence d'un tel séquençage repose sur plusieurs défis :

- **Assouplir le périmètre des parcelles** dans le cahier des charges, aujourd'hui trop précis.
- **Imaginer une gouvernance compatible avec un tel séquençage** qui transcenderait les limites territoriales.
- **Intégrer les orientations de projets déjà existants sur certaines séquences.**

3 Le périmètre

À nouveau, l'a-urba a proposé aux participants de débattre de quatre périmètres :

- **Un périmètre n'intégrant que le vide façade à façade** : les différents groupes se sont accordés sur un refus, le projet des boulevards devant être un projet urbain et non uniquement un projet d'espace public.
- **Un périmètre de 200 mètres de part et d'autre des boulevards et de 500 mètres autour des barrières (correspondant au périmètre choisi pour la concertation) :** ce périmètre a été jugé trop restreint.
- **Un périmètre de 500 mètres de part et d'autre des boulevards** : une échelle globalement pertinente, mais qui ne prend pas en compte les particularités des différents segments.
- **Un périmètre précis à la carte** : l'intérêt d'intégrer les transversales fluctue en fonction des contraintes et des opportunités d'évolution. Si certaines parcelles sont figées par la présence d'équipements difficilement déplaçables, d'autres, en particulier sur la rive droite, nécessiteraient d'élargir le périmètre à plus d'un kilomètre pour intégrer les radiales structurantes.

Les participants ont donc mis l'accent sur la nécessité d'établir un périmètre de prise en considération. Certains ont également insisté sur la nécessité de multiplier les périmètres en fonction des étapes du projet (périmètre de réflexion, périmètre de prise en considération, périmètre opérationnel, périmètre par « séquence »). Enfin, plusieurs participants ont proposé de soumettre aux usagers les propositions de périmètres avant de les rendre opérationnelles.

Ce qu'il faut retenir

Le projet boulevards est un projet urbain avant d'être un projet d'espace public ce qui implique d'intégrer les épaisseurs dans les séquences et périmètre du projet.

Le projet boulevard est un projet de territoire : son tracé intègre la rive droite ; ses séquences traversantes résorbent les effets frontières ; son périmètre fluctue en fonction des opportunités et des contraintes de chacun des territoires.

4 World Café 2 : Programmations

Les premiers ateliers ont permis de faire émerger un consensus autour de la mixité urbaine. Des boulevards habités, attractifs par leurs équipements, dynamiques par leurs activités économiques, intenses par leurs espaces publics et apaisés par leurs modes de déplacements ; voilà en deux mots ce que serait un projet réussi. Mais à l'heure de la programmation, comment concrétiser ces aspirations ? Quels principes se fixer ?

1 Deux territoires de projet distincts : la rive gauche et la rive droite

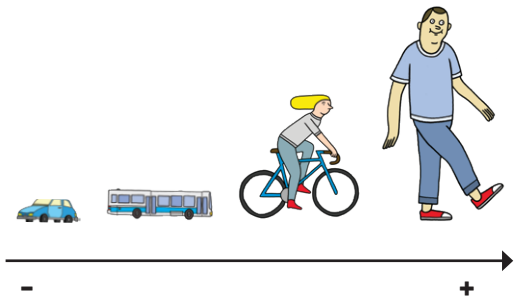
Si les participants ne se référaient que rarement à des localisations précises dans leurs propositions programmatiques, tous se sont accordés sur le fait de distinguer deux territoires de projet : **la rive gauche**, tissu patrimonial constitué, presque figé, et **la rive droite**, territoire de projets en pleine mutation.

Concernant la **rive gauche**, les techniciens se sont montrés réticents à l'égard d'une potentielle programmation en logements (hors sites de projets programmés) risquant de mettre en péril l'identité patrimoniale. Les échanges ont davantage porté sur la nécessité de développer la multifonctionnalité des boulevards. En ce sens, les boulevards pourraient s'ouvrir à d'autres fonctions en accueillant des espaces de rencontre, d'arrêt ou de rafraîchissement (ce dernier élément fait l'unanimité). Cependant, tous s'accordent sur un point : il manque de la place. Il est donc indispensable d'identifier les espaces malléables disponibles en élargissant la programmation à l'épaisseur du tissu. Les techniciens incitent également à co-construire la programmation avec les habitants. En matière de mobilité, les marges de manœuvre sont plus restreintes sur la rive gauche, ce qui nécessite de **hiérarchiser les modes de déplacement.** Les participants se sont donc accordés sur un ordre qui donne la priorité à l'humain : piétons - vélos - transports collectifs - voitures. L'aménagement des espaces publics sur les boulevards et dans les quartiers contigüs devrait ainsi chercher à **diminuer la place de la voiture** (nombres et largeurs des files, places de stationnement, codes routiers, etc.) **pour augmenter celle dédiée au confort des modes doux et des TC** (largeurs des trottoirs, implantations pistes cyclables, sites propres bus, plantations, mobilier urbain, etc.).

Pour la **rive droite,** la programmation fait face à deux enjeux majeurs :

- **Connecter les grandes opérations d'aménagement aux espaces publics qui les jalonnent** : en d'autres termes, ré-adresser la programmation aux abords de ces opérations pour connecter les boulevards de demain au tissu existant.
- **Investir les espaces délaissés** (sous-faces des ponts, échangeurs) pour développer une programmation ambitieuse.

Hiérarchie des modes de déplacement prioritaires



« Il faut repositionner le curseur entre déplacements et autres usages des boulevards »

2 Les objectifs

Au fil des échanges, plusieurs principes généraux de programmation ont été soulignés :

- Le projet boulevards doit offrir l'opportunité de **repenser les usages** de deux points de vue : d'abord en laissant davantage d'espace à **d'autres usages que le déplacement** ; ensuite en ramenant de **nouveaux usages** : jeux, sports, ballades, rencontres, rafraîchissement, accès à la nature.
- **Les boulevards doivent permettre de faire le lien entre les différents espaces existants à l'intérieur du tissu urbain,** en particulier les espaces verts et les espaces publics, en valorisant la programmation située dans l'épaisseur et en la rendant visible au niveau des boulevards.

a'urba agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine

- **Le projet boulevards doit être élaboré à double échelle :** l'échelle de la proximité au moment de la programmation – qui pourrait s'appuyer sur une observation fine des usages à l'échelle locale – et l'échelle métropolitaine à travers des principes d'aménagement et des grandes ambitions de projet, notamment les fonctionnalités métropolitaines de circulation automobile et de transports collectifs.
- **La programmation ne doit pas écarter les anciennes fonctions des boulevards considérées comme « nuisibles ».** Les équipements servants (station essence ou d'épuration, dépôts de bus, cimetières, etc.) doivent faire l'objet d'une valorisation et être pleinement intégrés à la programmation d'ensemble.
- **La programmation doit prendre en compte la saisonnalité et les changements climatiques à long terme**. Les strates végétales devront répondre au besoin d'ensoleillement l'hiver tout en assurant des îlots de fraîcheur indispensables l'été.

3 Les principes généraux et leviers d'action

Au-delà des objectifs et enjeux d'une programmation future, les réflexions des trois groupes de travail ont permis de faire émerger deux principes généraux accompagnés de leviers d'action :

- **Penser la programmation à long terme implique d'imaginer dès aujourd'hui les conditions de son évolutivité et de sa flexibilité**. A cette fin il est nécessaire de :
  - S'accorder collectivement sur l'**impossibilité de prévoir les futurs besoins et usages** et en faire **une opportunité de projet** : en matière de mobilité, cela implique de concevoir des aménagements réversibles et/ou évolutifs ; en matière de stratégie foncière, la collectivité doit s'assurer d'obtenir et de conserver la propriété d'un portefeuille foncier malléable mobilisable pour de futures programmations aujourd'hui in-envisagées.
  - **Agir sur les outils réglementaires tels que le PLU** pour y inscrire, à long terme, l'objectif de mixité urbaine.

- **Garantir la cohérence et l'harmonie du projet** en dépassant les frontières administratives au moment de l'écriture du projet, mais également de sa gestion.
  - Prendre en compte les mêmes temporalités d'usages notamment en limites communales (horaires de l'éclairage urbain, d'ouverture des parcs, régulation du stationnement, etc.).

4 Les limites identifiées

Enfin, cet atelier aura permis de souligner plusieurs limites dans l'élaboration de principes de programmation :

- Certains participants optent pour des **choix ambitieux et tranchés s'inscrivant dans un grand projet**, d'autres proposent de **se fier à l'évolution des comportements et de nuancer** certains objectifs. La pérennisation doit prendre en compte les **enjeux économiques des déplacements**. Plusieurs données ont manqué lors de l'atelier : une étude sur l'activité économique et commerciale en place pour identifier les besoins ; une co-construction avec les habitants (en cours) ; une nouvelle stratégie métropolitaine de mobilités (en cours).
- L'objectif de **mixité urbaine** entre en opposition avec la préservation de l'**identité patrimoniale** de même que la **dimension récréative** (place du jeu, du repos et de la promenade) avec les **problématiques sécuritaires.**
- Enfin, il manque la formalisation d'**une vision commune** entre les différentes parties prenantes du projet.

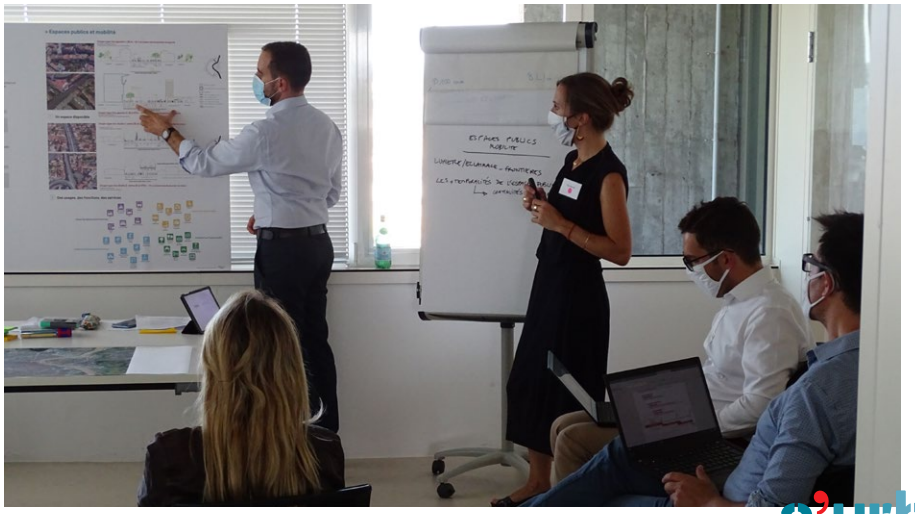
Ce qu'il faut retenir

La programmation devra intégrer deux territoires de projet : la rive gauche et la rive droite.

La programmation devra s'inscrire dans une réflexion à long terme (nouveaux défis climatiques, évolution des usages, futurs besoins en foncier).

La programmation devra s'appuyer sur l'existant et le valoriser en intégrant les tissus urbains environnants et leurs espaces.

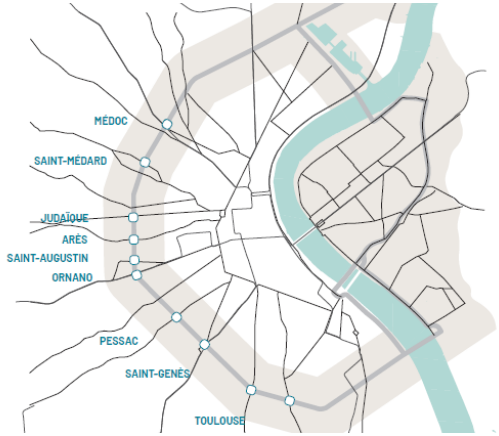
La programmation devra être pensée à deux échelles : métropolitaine et au-delà pour les grands flux de déplacements, **locale** pour les besoins spécifiques des habitants et usagers des quartiers.



a'urba agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine

5 World Café 3 : Barrières et lieux d'intensité

Les barrières sont des lieux d'intensité reconnus et identifiés. Ambigu pour certains, historique pour d'autres, le terme « barrière » est requestionné, tout comme la relation de ces lieux avec leurs interstices et les autres zones d'intensité. Les barrières doivent-elles faire l'objet d'un traitement spécifique ou s'intégrer au traitement de l'ensemble des espaces de centralité ?



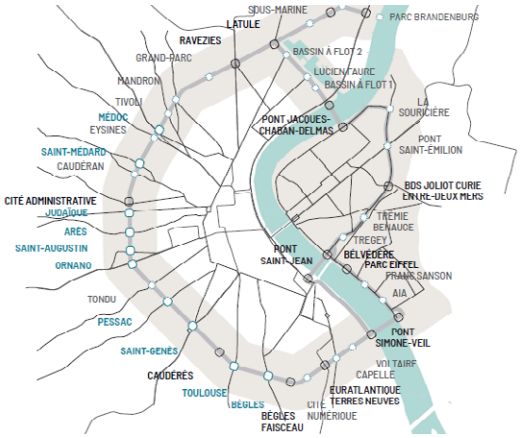
1 Qu'est-ce qu'une barrière ?

Une grande partie du World Café a été consacrée à la définition du terme « barrières ». Pour les participants, ce qualificatif renvoyait, à l'origine, à une dimension historique ; or aujourd'hui, l'évolution urbaine rend cette acception désuète : Terres-Neuves ou Latule pourraient être considérées comme des barrières. Ainsi, au fil des ateliers, une définition plus étayée s'est établie.
Les barrières sont au moins :

- **Des espaces animés.**
- **Des espaces intermodaux.**

Mais aussi :

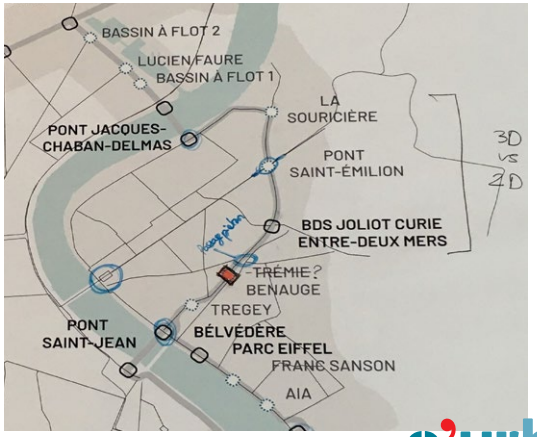
- **Des lieux d'échange.**
- **Des héritages historiques.**
- **Des cœurs de quartier** : les barrières concentrent les usages et constituent un lieu de vie qui dessine des quartiers dépassant les logiques de limites communales (l'exemple de la barrière Saint-Genès a été mentionné).
- **Des carrefours.**



Toutes les barrières ne sont **pas uniformes** : elles sont plus ou moins animées ou intermodales (ou ont vocation à le devenir). Cependant, les participants se sont accordés sur le fait que **sans l'une de ces deux caractéristiques, il ne peut s'agir d'une barrière**. Enfin, les barrières se vivent dans toutes leurs traversées. Elles doivent donc être **pensées avec leurs pénétrantes.**
Quatre barrières sont significatives pour les participants :

- La barrière de Pessac : le « tourne à gauche » et la largeur de la barrière attestent de son épaisseur. Il ne s'agit pas d'un simple nœud routier.
- La barrière du Médoc : lieu d'intermodalité et d'intensité concentrant commerces, activité scolaire et mixité de population.
- La barrière de Bègles : « la ville naît derrière la barrière ».
- La barrière de Toulouse : ses artères commerciales soulignent son dynamisme.

« La barrière, c'est un lieu où tout le monde ralentit. Piétons, voitures, vélos, bus : tout le monde pense que ça ne va pas assez vite »



a'urba agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine

2 Des barrières et des nœuds : différences et complémentarités

Les barrières, en tant que lieux d'intensité, d'animation et d'intermodalité, se distinguent d'autres lieux de circulation que les techniciens qualifient de « nœuds ». À l'inverse des barrières, qui sont des espaces de ralentissement voire d'arrêt pour l'ensemble des modes de déplacement, les nœuds peuvent contribuer à fluidifier la mobilité et à ne pas générer de rupture dans les déplacements. Il semble donc indispensable aux techniciens que le projet boulevards soit construit dans une logique d'équilibre entre barrières et nœuds. Une forme hybride, entre barrières et nœuds, pourrait également permettre de reconnecter certains quartiers enclavés aux boulevards : par exemple, les accroches du quartier Grand Parc, tournant le dos aux boulevards, pourraient être ainsi requalifiées.

3 Les principes partagés

Avant d'établir des principes et des objectifs de projet pour les barrières, les participants ont dressé un état des lieux des points positifs et des dysfonctionnements.

Parmi les points positifs figurent :

- **L'attractivité commerciale** des barrières et leur vitalité (à différents degrés selon les lieux).
- **La vie de quartier** autour des barrières.

À l'inverse, plusieurs éléments dysfonctionnent :

- **Le partage de l'espace et les conflits d'usages** qui en découlent: manque de stationnement pour les automobilistes, difficultés à traverser pour les piétons, perturbations à l'arrivée du tramway pour les cyclistes et automobilistes, continuité cyclable interrompue par le stationnement automobile, etc.
- **Une intermodalité difficile** : arrêts de bus mal positionnés, manque de correspondances.

Forts de ce diagnostic, les techniciens ont énuméré plusieurs principes :

- **Limiter le nombre de barrières** (points de ralentissement) **pour un service de mobilité performant.**
- **Équilibrer la présence de barrières et de nœuds.**
- **Ne pas traiter de façon systématique l'objet «barrière»** recouvrant une vaste typologie d'espaces aux caractéristiques spécifiques.
- **Améliorer le partage de l'espace public** et l'intermodalité.
- **Inscrire le traitement des barrières dans une stratégie de mobilité à grande échelle.**

4 Les éléments de débat

Deux sujets restent néanmoins à débattre :

- **Le terme barrière est-il adapté à la rive droite ?** Les boulevards, aujourd'hui presque exclusivement routiers et peu ponctués de lieux d'intensité sont-ils à même d'accueillir des barrières ?
- **Les barrières doivent-elles systématiquement se trouver sur un boulevard ?**

Ce qu'il faut retenir

Les barrières sont des lieux d'**intensité,** d'**intermodalité** et de **ralentissement.** Elles s'inscrivent en **complémentarité avec un maillage de « nœuds ».**

Les barrières jouent un rôle important dans **la vie de quartier ;** elles doivent également contribuer à **désenclaver les quartiers les plus isolés.**

La mobilité est un enjeu crucial : **un partage de l'espace** et une **stratégie globale devront être trouvés.**

a'urba agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine

6 Les grands témoins s'expriment !

En parallèle du World Café, à la table des grands témoins, chacun a confronté sa conception du projet boulevard aux autres participants. Points de départ d'une série de débats, ces scénarios ont alimenté une réflexion globale sur les modes opératoires, la gouvernance et le cadrage du projet. Plan guide ? Unité ou diversité ? Transports en commun ou vélos ? Les grands témoins ont la parole.

1 Les boulevards de demain ? Chacun son scénario

Philippe Gasser

Des espaces publics (identifiés et lisibles) ; des boulevards arborés rive droite et rive gauche.

Un système de mobilité en hubs, spots, nœuds multimodaux : travailler le périmètre (profondeur).

+ Modes dominants
Le vivant : piéton, cycliste (arbre, animal).

- Modes dégradés
Voiture. Stationnement.

Plan vélos-rues dans l'épaisseur
Rocade multimodale
Gare ferroviaire : interaction chemins de fer / tram

Objectifs mobilité
3 à 5 ans — 10 ans — 20 ans

Bruno Fortier

Une canopée / arc vert : un espace significatif sur le plan botanique déclencheur d'une mutation urbaine (enjeu climatique).

Hospitalité et solidarité : un espace traversable reliant les deux rives.

+ Modes dominants
Piéton / vélo / bus (cabotage).

- Modes dégradés
Voiture (en auto-partage).

« Je veux accueillir des gens dans Bordeaux. Que faire des tissus d'échoppes ? »

Sylvain Schoonbaert

Mosaïque : séquençage qui fonctionne avec les radiales.

Des morceaux reliés au tube par des aménagements paysagers.

De grands espaces piétons : plus besoin de TC sauf des cabotages de barrières à barrières.

+ Modes dominants
Piétons, vélos.

+- Mode régulé
Bus (cabotage).

- Modes dégradés
Voiture, stationnement.

Franck Poirier

Projet fragmenté en chaînage (condition de variabilité) : seul le paysage fait unité. Séquences, système de baïonnette, nœuds.

Faire de la centralité : programmation, veille foncière, services, vie des équipements.

+ Modes dominants
Paysage linéaire, vivant, piéton, autoroute à vélo (continuité).

+- Mode régulé
Bus (en intermodal).

- Modes dégradés
Voiture, stationnement.

« Je suis pour des expérimentations fortes de dégradation, comme une route à sens unique, pour observer les reports modaux. »

François Meunier

Le boulevard (système global) coïncide avec des périmètres vécus : garder la vie locale en filigrane.

Travailler des lieux de destination, en arrière-plan, pour soutenir une stratégie de développement local à long terme.

- Modes dégradés
Voiture, stationnement.

« Il faut une cohérence dans les modes de circulation, mais le paysage serait un parcours, un dégradé paysager, avec des marqueurs spatiaux différents. »

Jean-Marc Offner

Additionner les mots d'ordre (ville nature, qui marche et qui respire).

Fonction bioclimatique et aéraulique.

Attention : linéarité ; concurrence entre les modes (TC/vélo).

+ Modes dominants
Piéton : cellule souche de la mobilité ; vélo.

« Je préfère la métropole hospitalière. Elle se destine à tous : celui qui y habite et celui qui y passe. »

a'urba agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine

2 Les débats

La confrontation des scénarios a fait émerger des **points d'accord** entre les participants. La place dédiée au **vivant**, qu'il s'agisse du végétal, de l'animal (biodiversité) ou de l'humain (**piéton,** usager des transports collectifs ou cycliste) est jugée primordiale. S'y rattachent les questions d'**ambiance urbaine**, de **confort** (climatique ou aéraulique) et d'**hospitalité,** terme cher à Bruno Fortier.

Les avis se sont néanmoins scindés sur d'autres sujets. Concernant la **mobilité**, un débat s'est engagé entre ceux préconisant de **choisir un mode dominant entre le vélo et le TC structurant** et les **pro-vélos** (pour lesquels le TC pourrait être juste « caboteur »). De même, si un accord sur la suppression de l'offre de stationnement sur les boulevards a émergé, celui-ci reste conditionné à une compensation quantitative partielle à proximité. Le **stationnement est indissociable** d'autres enjeux comme l'apaisement des quartiers intra-boulevards. Celui-ci a donc toute sa place dans une stratégie de mobilité à grande échelle.

La manière d'aménager ou de programmer les boulevards pose également question. **Faut-il privilégier l'unité ou au contraire accentuer la diversité ?** Pour Philippe Gasser, les boulevards doivent être lisibles à n'importe quelle échelle. Cela implique une unité en matière de mobilier urbain, d'aménagements de voiries ou paysagers (proposition d'un « grand anneau vert »), qui ne saurait annuler l'hétérogénéité « naturelle » des séquences. Pour appuyer ces propos, Sylvain Schoonbaert a rappelé l'histoire des boulevards. Un demi-siècle de travaux, 14 séquences différentes négociées au hasard des opportunités foncières, mais un seul tracé. Cet héritage topographique mérite d'être préservé.
Le débat entre une approche homogène et séquencée des boulevards s'accentue au sujet de la mobilité : comment assurer une vision opératoire et métropolitaine tout en réalisant des polarités en dentelle et en s'émancipant de « l'activisme » de certains élus ? La réponse se trouve du côté du portage, de la gouvernance et des modes opératoires à adopter.

Les grands témoins se sont accordés sur la nécessité de s'appuyer sur une maîtrise d'ouvrage dédiée au projet, dont la mission serait d'**assurer une vue d'ensemble tout en intégrant les visions locales**. Pour y parvenir, cette instance ferait appel à des équipes sectorisées et opérationnelles. Néanmoins, il apparaît préférable à certains de ne pas modifier la maîtrise d'ouvrage existante, celle-ci associant de façon bénéfique un grand nombre de services métropolitains.

François Meunier rappelle que cette double échelle de projet s'appréhende également par les **modes opératoires.** Un plan de **mise en cohérence des deux échelles** permettrait d'allier un travail opérationnel par localités, portions, séquences ou barrières tout en assignant des objectifs identiques et partagés. Le plan-guide est perçu comme un outil parmi d'autres, adapté **à condition d'y associer un**

dialogue compétitif fonctionnant par bons de commande. Ce mode opératoire permettrait d'alléger un cahier des charges contenant seulement des objectifs ; resterait aux équipes sélectionnées d'en proposer une interprétation technique et spatiale.

Naturellement, un tel mode opératoire suppose une identification préalable des objectifs. Si Franck Poirier propose d'intégrer des **objectifs de performance ou des objectifs chiffrés**, Stéphane Caze incite quant à lui à bien questionner **la vocation** des boulevards. Il propose de s'émanciper d'une approche conceptuelle et technique pour s'autoriser une philosophie d'ensemble. Transformer un espace routier en espace urbain intègre plusieurs objectifs en filigrane : par exemple, **révéler l'ampleur métropolitaine des boulevards**, mais aussi assurer l'appropriation du projet. Pour cela, un **processus itératif et correctif** ponctué d'aménagements temporaires et d'expérimentations démonstratives (exemple : une journée sans trafic) permettrait d'obtenir l'adhésion du public, en parallèle d'un travail auprès de collectifs d'usagers.

Ainsi, Jean-Marc Offner voit se profiler **trois étapes simultanées** de projet :

- un travail sur les séquences ;
- un accompagnement de tous les projets existants via une « charte de principes partagés » ,
- l'encadrement de programmes spécifiques pour les différentes séquences (sur les espaces-clés).

Conclusion

Les cinq journées d'ateliers se sont déroulées dans des ambiances studieuses. L'implication des participants a permis d'engranger des débats et de faire émerger, sans difficulté, des consensus. Seul bémol à la clé : le public attendu n'était pas toujours au rendez-vous et la crise sanitaire a perturbé à la fois le calendrier et les modes d'animation. En outre, compte tenu du temps contraint, certains sujets n'ont donc pu être abordés que de façon partielle.

Toutefois, l'appropriation du sujet par les techniciens et la richesse des échanges ont permis de faire émerger plusieurs pistes de réflexion, dans un contexte où l'espace disponible (les boulevards font en moyenne 25 mètres de largeur) implique de faire des choix.

1. Les boulevards remplissent une fonction métropolitaine, ce qui implique :
→ Un **territoire de traversée d'agglomération** avec un mode dominant : **le véhicule particulier** (sur une voie pour l'essentiel). Penser les boulevards à l'échelle métropolitaine signifie aussi leur **intégration au cœur d'une stratégie globale de territoire**, en particulier en matière de mobilité. Pour **fluidifier le trafic** et développer la multimodalité, les boulevards devront s'appuyer sur les **épaisseurs** et être pensés en interaction avec le reste du territoire. Un **maillage de barrières et de nœuds intermodaux**, des vélos-rues et des espaces de stationnement en partie compensés dans le tissu urbain diffus sont autant d'opportunités pour résoudre la problématique du partage de l'espace et de la congestion. Une lecture métropolitaine des boulevards suppose également **un tracé en bouclage** qui connecte les rives autour d'un nouvel épicentre : le fleuve. Elle implique aussi des **marqueurs spatiaux communs** (plantations d'un «arc vert», mobilier urbain, mise en lumière, signalétique etc.) et une **gouvernance dédiée** qui saura dépasser les particularismes tout en intégrant les **visions locales**. Une **philosophie d'ensemble** et un **récit politique** autour de l'objet boulevards restent néanmoins à définir.

2. Les boulevards représentent un projet d'espaces publics hospitaliers (fonction locale), ce qui implique :
→ Une **animation et une vie de quartier** encouragée par un mode dominant : **la marche à pied.** Des modes secondaires restent à préciser : le vélo est privilégié mais demeure non défini (vélo rapide - fonction métropolitaine ou vélo lent -fonction urbaine ?). Si les boulevards doivent rester des lieux où **les déplacements prédominent**, **aucun des modes ne doit être écarté** - la voiture (et son corollaire le stationnement) compris-. Pour cela, il convient de penser **une hiérarchisation où le piéton** et plus largement le vivant sont prioritaires. La présence du vivant suppose aussi de transformer les boulevards en espaces de rencontre, de jeu, de ralentissement voire d'arrêt où le **quotidien est stratégique**. Cette **végétalisation**, omniprésente dans les discours, fait le lien avec les **fonctions esthétique (botanique), bioclimatique et de rafraîchissement** des boulevards. Enfin, les boulevards doivent rester ou devenir **des espaces de centralité**. Ils s'appuieront pour cela sur leurs **barrières**, historiques ou nouvelles (ex : Latule, Terres-Neuves), ainsi que sur les **espaces publics existants** dans le tissu. La **mise en valeur de ces lieux** sur les boulevards et **l'exploitation des délaissés** ou de **micro-opportunités foncières** constituent un enjeu fort du futur projet.

3. Le projet boulevard devra être progressif, itératif et participatif :
→ Un **processus collaboratif** impliquant une **participation habitante** et l'intégration des **projets existants** autour des boulevards conditionne l'**appropriation du projet**. L'objectif d'adaptabilité souhaité implique un **travail par séquences**. Si deux territoires de projet distincts se profilent, la **rive gauche et la rive droite,** la démarche devra chercher à **tisser des convergences entre ces territoires** et à **se donner le même niveau d'ambition,** tout en assumant la mise en valeur des particularités locales et la mise en œuvre d' outils de projet contrastés. Enfin, les boulevards devront être en mesure de **s'adapter à l'évolution des usages** dans le temps ainsi qu'aux nouvelles aspirations programmatiques (en assurant un portefeuille foncier disponible).

Et après ?

Une première phase de travail collaboratif mené auprès des techniciens métropolitains ou communaux se conclut. Sa vocation était de permettre à l'ensemble des collaborateurs une appropriation du projet. Elle s'inscrit en complémentarité avec deux autres démarches en cours : la concertation citoyenne (Bordeaux Métropole) et l'enquête sociologique (a'urba).

La suite du projet repose sur la synthèse de ces étapes en vue d'un futur cahier des charges. Comment vont-elles se rejoindre ?

Dans un contexte de remaniement politique, l'avenir du projet reste à tracer. Retranscrire auprès des nouveaux élus la richesse de la matière recueillie constitue un enjeu important. Quelle en sera la validation politique ?

Les boulevards entament dès aujourd'hui leur transformation. Le déconfinement a notamment donné naissance aux « coronapistes ». Il devient donc nécessaire d'engager une réflexion collective de grande ampleur sur le devenir des boulevards, en s'inscrivant dans une démarche itérative associant expérimentations, évaluations des usages, adaptations et enfin, pérennisation.

Chef de projet : Sophie Haddak-Bayce

Sous la direction de : Jean-Christophe Chadanson / Jean-Marc Offner / Cécile Rasselet
Équipe projet : Louise Baixe, François Peron, Claire Sèze, Anaïs Turquetil

Avec la participation de : Clara Barretto, Thierry Bucau, Laurent Dadies, Hélène Dumora, Caroline De Vellis, Camille Garcelon, Emmanuelle Goïty, Vincent Laguille, Laurie Magimel, Stella Manning, Benjamin Vouilloux

Conception graphique : Olivier Chaput

a'urba
agence d'urbanisme
Bordeaux Aquitaine
aurba.org