

Projet métropolitain des barrières et des boulevards

Synthèse et principaux
enseignements des études

note

10 / 2020



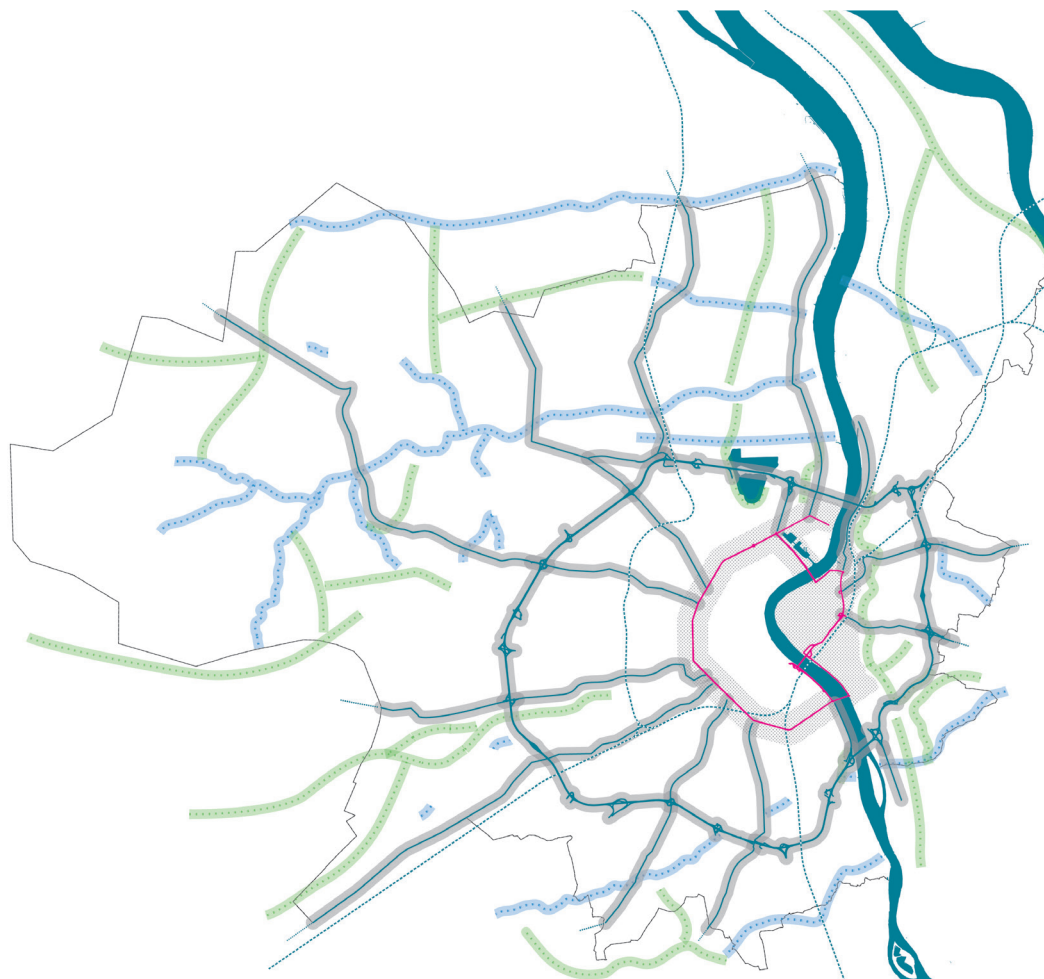
1	Pourquoi s'intéresser spécifiquement aux « boulevards » ?	p.5
2	Quel tracé des boulevards aujourd'hui pour quelles visions demain ?	p.6
3	Comment trouver l'équilibre entre usages métropolitains et locaux ?	p.8
4	Comment rendre les boulevards plus hospitaliers ?	p.9
5	Comment faire des boulevards plus résilients face au changement climatique ?	p.10
6	Quel processus innovant pour concevoir et mettre en œuvre un projet atypique ?	p.11
	Pour aller plus loin	p.12

La métropole bordelaise se trouve dans une nouvelle phase de son développement urbain. Depuis plus de vingt ans, entre 1996 et 2019, le tramway et le fleuve ont été les deux supports de reconquête urbaine, c'est-à-dire d'urbanisation préférentielle et d'aménagement des espaces publics.

Aujourd'hui, il est nécessaire de refaire la ville sur elle-même le long des tracés que sont les grandes infrastructures viaires (la rocade, les boulevards, les grandes allées métropolitaines), ferrées (RER métropolitain et délaissés ferroviaires) et naturelles (Garonne et armature paysagère).

Les boulevards représentent à cet égard un territoire d'exception parce qu'il est à la fois central (permettant de redéfinir les limites du cœur d'agglomération), intercommunal (à la croisée de 7 villes), unique (une des rares artères concentriques traversant de nombreux quartiers), fédérateur (à cheval entre deux rives) et catalyseur (tour à tour activateur et réceptacle des dynamiques urbaines).

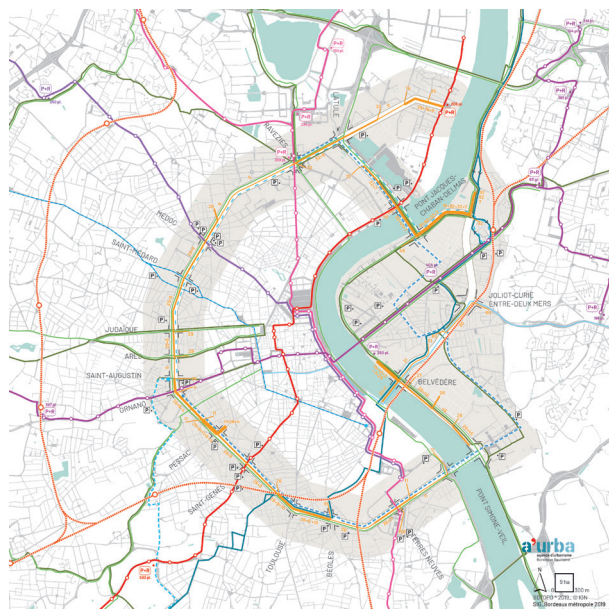
A ce titre, le devenir des boulevards s'impose comme un sujet stratégique pour la mise en œuvre de nouvelles orientations d'aménagement, en matière d'environnement, de mobilité, de paysage, d'espaces publics et de programmation urbaine.



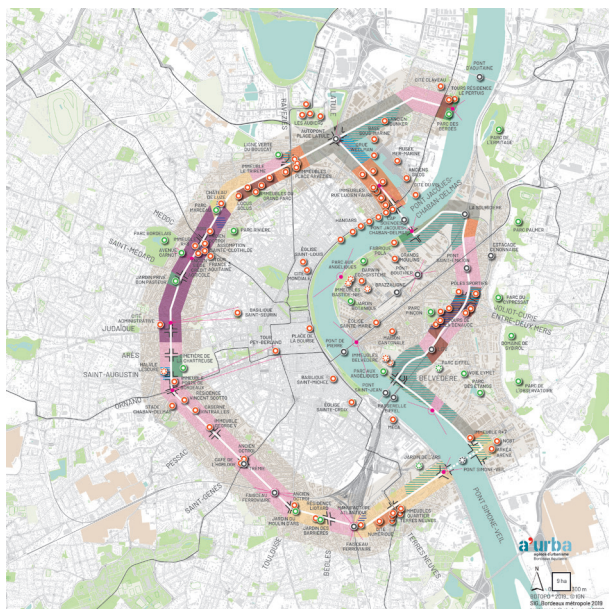
Les boulevards au cœur d'une armature infrastructurelle (viaire, ferrée et naturelle)



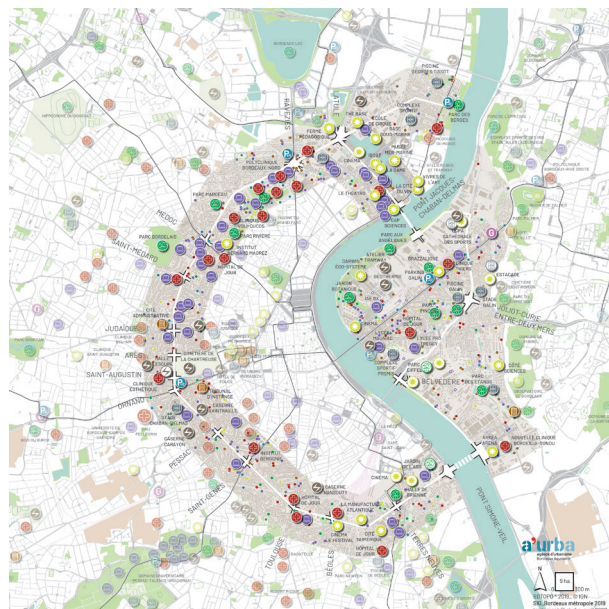
Paysages



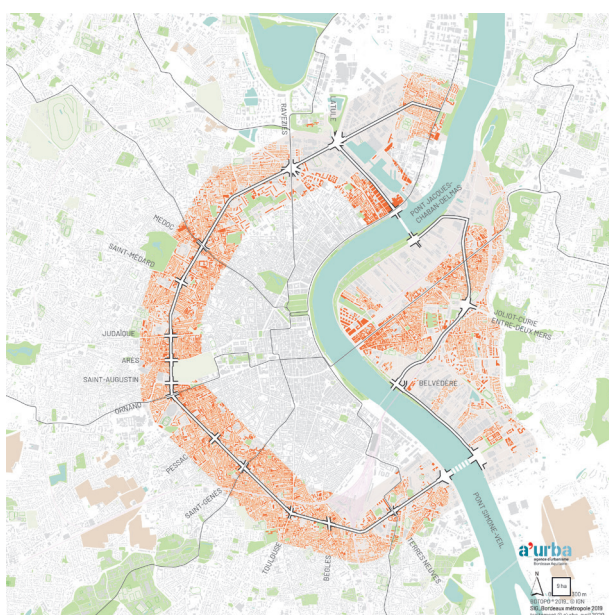
Mobilité tous modes



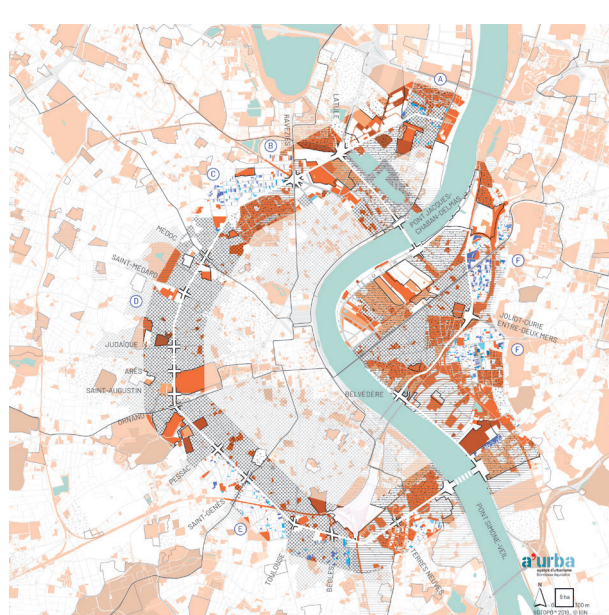
Morphologies



Équipements métropolitains et de proximité



Habitat



Mutabilités foncières potentielles

1 Pourquoi s'intéresser spécifiquement aux « boulevards » ?

Les boulevards concentrent des enjeux métropolitains en tant qu'axe majeur de déplacement et en termes de quartiers traversés qui accueillent 63 000 emplois, plus de 130 000 habitants, des grands équipements et de nombreux sites à projet. Aujourd'hui « à bout de souffle », souffrant des nuisances de l'automobile, d'une mauvaise intégration des transports collectifs, des vélos et de la marche à pied et d'une ambiance urbaine dégradée.

La délibération de Bordeaux métropole du 12 juillet 2019 pour le lancement de la concertation sur le projet boulevards met en avant cinq grands objectifs d'aménagement :

1. Engager une mutation profonde de la pratique des boulevards, d'un espace routier à un espace urbain.

2. Faire des barrières les lieux de la revitalisation des boulevards.

3. Développer un projet d'aménagement assurant un meilleur partage de l'espace public entre différents modes de déplacement.

4. Valoriser le patrimoine architectural, urbain et paysager des boulevards, tout en renforçant les fonctions d'habitat, d'activités et de loisirs.

5. Articuler projet de reconquête urbaine de boulevards historiques du XIX^{ème} siècle en rive gauche et métamorphose de boulevards infrastructurels hérités des années 60-70 en rive droite.

Durant l'année 2020, deux démarches se sont déroulées de manière simultanée et articulée :

- un processus de concertation, notamment alimenté par des enquêtes auprès des habitants et usagers et par différentes formes de réunions ;
 - un travail de production collective a'urba-Bordeaux Métropole d'un diagnostic décrivant les enjeux et les premières pistes d'orientation afin de faire projet.
- La présente note synthétise les différents contenus produits dans le cadre de cette démarche de co-production, elle-même éclairée par les études a'urba menées depuis 2015 (cf : « Pour aller plus loin » p. 12).

Le travail collectif aura permis de s'accorder sur les attentes quant à la transformation des boulevards, en proposant des éclairages pour répondre aux questions suivantes :

- **Quel tracé des boulevards aujourd'hui pour quelles visions demain ?**
- **Comment trouver l'équilibre entre usages métropolitains et locaux ?**
- **Comment rendre les boulevards plus hospitaliers ?**
- **Comment faire des boulevards plus résilients face au changement climatique ?**
- **Quel processus innovant pour concevoir et mettre en œuvre un projet atypique ?**

2 Quel tracé des boulevards aujourd'hui pour quelles visions demain ?

Le projet Boulevards articule deux démarches : la transformation des boulevards en rive gauche et la constitution d'un itinéraire en miroir entre les ponts Chaban-Delmas et Simone Veil sur la rive droite.

Constats et enjeux : deux rives bien différentes

En rive gauche, les boulevards que nous connaissons aujourd'hui sont hérités de boulevards constitués dans la seconde partie du XIX^{ème} siècle. Ils présentent une image partagée collectivement parce que son tracé en « C » est très facilement identifiable, sa composition urbaine et ses espaces publics sont homogènes avec des trottoirs, des arbres plantés à l'alignement, des façades alignées et une dizaine de barrières (héritage historique de l'octroi). Les boulevards font office de limite de l'entité « ville de pierre », puisque le périmètre UNESCO se superpose à son tracé sur sa majeure partie.

Ce territoire est très habité, travaillé, équipé et propose un cadre urbain de qualité. Les boulevards de la rive gauche sont « étroits ». Le profil courant n'est que de 25 mètres de façade à façade (parfois 34 mètres) et il existe peu de voies transversales alternatives, à part les cours et la rocade. Des lignes de TCSP, inscrites au SDODM, ont pour projet de passer sur l'intégralité des boulevards.

Le défi des boulevards en rive gauche est celui de la « concentration » : « Tous les usagers et les modes de déplacements doivent passer dans un espace étroit ! ».

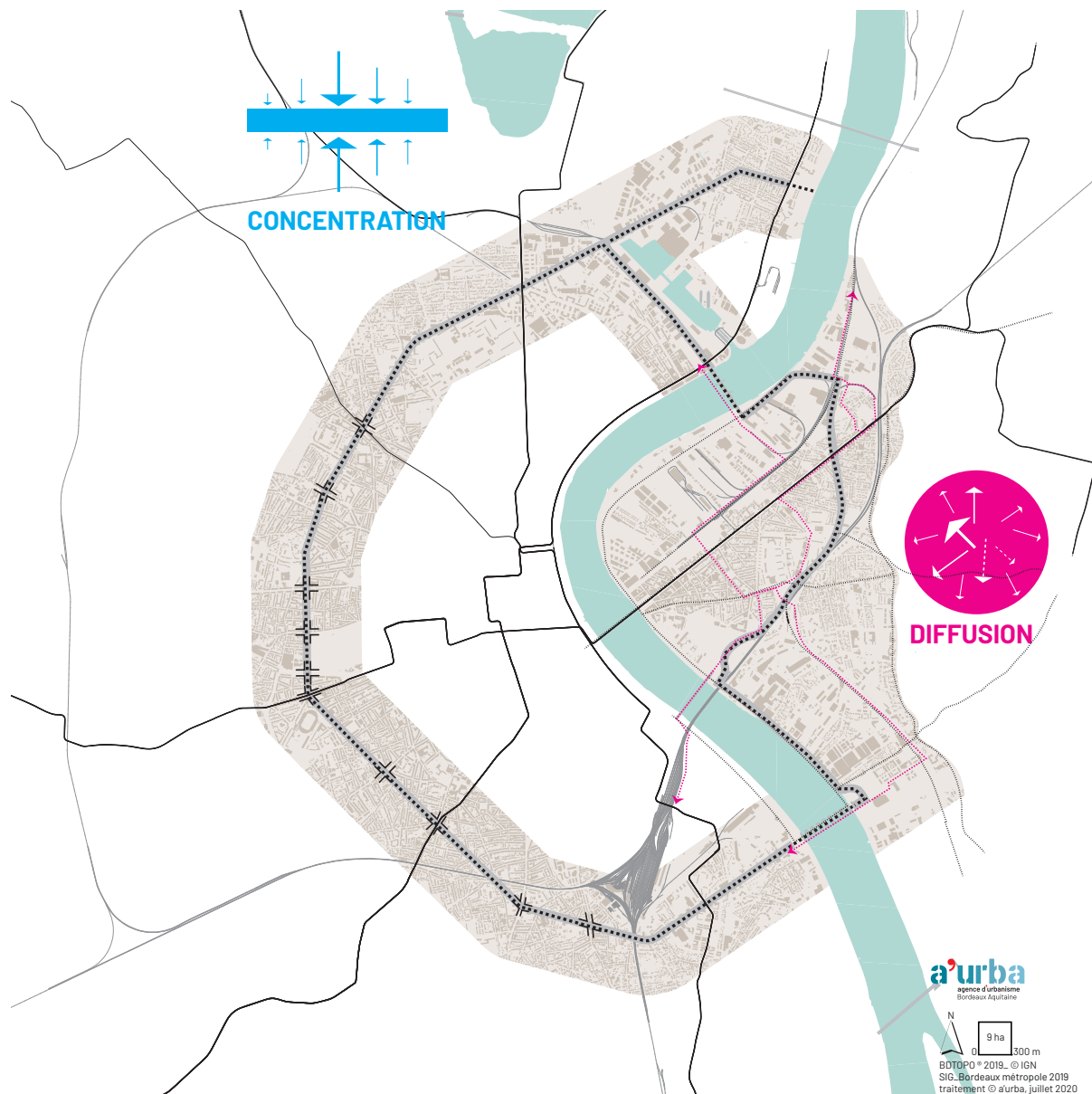


En rive droite, les voiries ont été constituées au milieu du XX^{ème} siècle, sous l'essor du règne automobile, mais aussi dans une période de désindustrialisation progressive de la plaine. Il n'y a pas eu de véritable planification de construction de boulevards composés en tant que tels, mais plutôt une accumulation de tracés de voies rapides, n'ayant pas vraiment structuré le développement urbain de la plaine (la limite de la ville de pierre en rive droite ne tangente d'ailleurs pas les boulevards). Il en résulte une ambiance routière et périphérique et un paysage qu'on pourrait qualifier d'entrée de ville. Les boulevards infrastructurels présentent des codes quasi autoroutiers avec des trémies, des viaducs, des échangeurs, des glissières de sécurité, des murs anti-bruit, etc.

La composition des espaces publics est hétérogène, peu qualitative, avec de nombreuses coupures urbaines hostiles aux piétons. Les rives des boulevards ne sont pas directement habitées, ni travaillées et très peu équipées. Aucune barrière ou véritables centralités n'y sont implantées. Ils sont uniquement un espace de passage, voire un endroit qu'on évite. D'ailleurs, les lignes de transports collectifs en site propre inscrites au SDODM ne prévoient de passer que sur une petite partie du tracé des boulevards en rive droite.

Un itinéraire automobile préférentiel de bouclage avec la rive gauche existe même s'il n'est pas aussi clair en termes de continuité physique. Il emprunte les sections Chaigneau – Ricard – Joliot Curie et à terme le quai de la Souys pour assurer un bouclage du pont J. Chaban Delmas au futur pont S. Veil. Par ailleurs, il existe d'autres tracés comme les quais, certaines voies historiques et des délaissés ferroviaires (Brazzaligne et voie Eymet) qui offrent des continuités et un maillage complémentaire.

Le défi des boulevards en rive droite est celui de la « diffusion » : si un itinéraire de ceinture peut être privilégié, sur ce tracé comme sur les autres tracés, il n'existe aucune obligation à cumuler tous les usages et tous les modes de déplacements. Il s'agit de définir la nécessité et les conditions d'une augmentation de la multimodalité, en lien avec la régénération des quartiers traversés et la résorption des coupures de la plaine.



Principes de concentration en rive gauche VS principe de diffusion en rive droite

La réussite du projet sur un itinéraire embrassant les deux rives est conditionnée par quatre principes communs

- **Afficher que le projet des Boulevards est un projet d'aménagement urbain avant tout, au service de tous les usages et toutes les fonctions urbaines**, pas uniquement un projet de mobilité.
- **Reconnaître que le futur périmètre de projet est constitué d'éléments contrastés** avec de la voirie patrimoniale (rive gauche) ou infrastructurelle (rive droite) et des rives composites avec des tissus constitués ou en devenir dans le cadre d'opérations d'aménagement : il faudra trouver des leviers d'actions inhabituels pour assurer une ambition de qualité urbaine commune.
- **Porter une ambition globale forte à l'échelle des deux rives** : union qui conduit au glissement du centre de gravité de la métropole vers l'Est, en positionnant le fleuve au centre du cœur métropolitain, **tout en opérant par secteurs**, par tests, par interactions entre sites et par intégration d'un maximum d'acteurs.
- **Assumer le défi de réconcilier des antagonismes ou de faire des choix** : un axe structurant de niveau 1 en termes de circulation mais une circulation à apaiser, une unité de l'infrastructure mais une diversité des quartiers, un axe de circulation quasi incontournable et des attracteurs métropolitains mais un territoire qu'on évite, une conciliation de tous les modes (voitures, TC, vélo, piétons) mais des arbres existants à garder, etc.

3 Comment trouver l'équilibre entre usages métropolitains et locaux ?

Constats et enjeux

Aujourd'hui, le territoire des boulevards est surtout un lieu de passage, stérilisé et dénaturé, un ruban de nuisances dominé par la voiture, laissant peu de place à l'épanouissement d'une vie de quartier (laquelle se développe plutôt de façon discrète et morcelée, à l'intérieur des quartiers). Les espaces publics sur les boulevards sont plutôt inconfortables voire dégradés, les rez-de-chaussée y sont peu actifs et l'ambiance générale qui s'en dégage est peu attractive.

Un consensus se profile autour de la nécessité de réduire la place de la voiture particulière (en circulation et en stationnement) sur les boulevards, pour permettre aux piétons, aux vélos et aux transports collectifs de se développer, tout comme de nouveaux usages (récréatifs par exemple). L'ensemble des attentes ne pourra être satisfait dans un même espace et un même temps de par la relative faible largeur de l'espace public à disposition (25 à 34 mètres de façade à façade sur la majorité du linéaire).

Le défi : donner une place aux modes actifs et à la pause sur les boulevards, c'est trouver un équilibre entre fonctions métropolitaines et fonctions de proximité. En effet, faire évoluer les pratiques de mobilités vers un modèle plus vertueux nous invite à réfléchir au « modèle urbain » souhaitable sur le territoire des boulevards.



Principes proposés

- **S'appuyer sur une stratégie mobilités à l'échelle de la métropole, où la réduction de la place de la voiture particulière et la régulation de ses usages sont impératives pour laisser une place aux autres modes de déplacements.** Le développement du covoiturage, de parcs relais en amont, d'une offre structurante en transports collectifs transversaux (rocade, ceinture ferroviaire, boulevards), d'une politique d'apaisement, de plans de circulations, d'un stationnement régulé sont des principes facilitateurs d'accompagnement.
- **Étendre aux grandes voiries d'accès aux boulevards des principes d'aménagement réversible en faveur de la fluidité à la fois rapide et lente** (selon les principes de Grande allée métropolitaine validés dans le cadre du Grenelle des mobilités).
- **À l'échelle des boulevards, diminuer fondamentalement le trafic et l'emprise dédiés à la voiture** (en réduisant majoritairement l'espace automobile de circulation à 2x1 voies) **mais pas nécessairement diminuer le nombre de déplacements** (tous modes, y compris la voiture «non solo»).
- **Rendre possible sur l'ensemble des boulevards une « ville du quart d'heure »**, celle où, en moins de 15 minutes, un usager peut accéder à ses besoins essentiels de vie quotidienne et dans laquelle le piéton est la cellule-souche de tout aménagement : rendre les boulevards aux piétons !
- **Procéder aux arbitrages nécessaires de programmation** (tant de l'espace public sur les boulevards que du foncier en rives), **en travaillant du plus local au plus métropolitain.**

On peut définir une **variation spatiale** en programmant les secteurs (sous forme de séquençage) grâce à un arbitrage sur la dominante de la fonction métropolitaine ou locale, tout en mettant en place un principe de complémentarité de ces fonctions dans une aire d'influence raisonnable.

On peut aussi définir une **variation temporelle** (heures / jours / saisons) dans la gestion et la régulation des fonctions, des usages et la hiérarchie des modes de déplacements privilégiés.

Les boulevards ont commencé leur mue sous l'essor du développement de « corona-pistes ». Ils n'auront pas nécessairement le même visage dans 5, 10 ou 20 ans. Les propositions doivent être adaptables aux changements de comportements et aux inconnues de demain.

4 Comment rendre les boulevards plus hospitaliers ?

Constats et enjeux

Aujourd'hui les boulevards sont perçus comme une ligne de rupture, une coupure urbaine, parfois même comme un territoire d'entrée de ville, au mieux que l'on traverse, au pire que l'on cherche à éviter.

Il est vrai que les deux rives ne présentent pas la même situation urbaine du point de vu des territoires constitués (plus patrimoniaux en rive gauche, notamment sur certaines séquences), des espaces publics traversés (plutôt homogènes et composés en rive gauche / plus hétérogènes en rive droite), du type de rives urbanisées traversées (mixtes et toujours alignées et adressées sur la voie en rive gauche / à dominante résidentielle, en recul voire tournant le dos aux boulevards en rive droite) ou encore du nombre et de la nature des opérations d'aménagements (peu nombreuses mais de grande taille en rive gauche / très nombreuses en rive droite).

Pourtant, il existe un besoin commun, celui de gommer les effets de limites et de résorber les coupures urbaines. Il s'agit de réconcilier la métropole avec ses quartiers, les usagers (habitants et actifs) avec les boulevards, en ponctuant ce vaste territoire de lieux vivants, agréables, animés, hospitaliers, et en adéquation avec tous les usages urbains.

Le défi : rendre les boulevards hospitaliers, c'est-à-dire accueillants, confortables, vivants et agréables pour tous.



Principes proposés

- **Développer un projet d'espaces publics et de paysage ambitieux** : inventer un projet de paysage qui respecte les héritages historiques, valorise la richesse du patrimoine architectural et paysager des boulevards, recompose les territoires plus lâches d'entrée de ville pour certaines séquences en rive gauche et pour l'intégralité des boulevards en rive droite, met en valeur les silhouettes urbaines, etc.
- **Aménager de manière ergonomique et pratique les espaces publics au service du confort piéton** : implanter de nombreuses traversées piétonnes dans les quartiers existants et dans les opérations d'aménagement à venir, aménager des trottoirs et des pistes cyclables confortables, imaginer une signalétique et une mise en lumière adaptée, etc.
- **Transformer les barrières en véritables (micro-) centralités et aménager les espaces-charnières** : marquer les lieux de vie, réactiver des délaissés avec des espaces concentrant services, commerces et équipements de quartier et permettant de développer de nouveaux usages.
- **Activer les « frontages » urbains (c'est-à-dire les interstices entre espaces publics et privés)** : enrichir les usages des boulevards grâce au traitement des rdc, s'assurer que la programmation des opérations d'aménagement participe à l'animation des boulevards, travailler les « rez-de-ville ».
- **Laisser suffisamment de place à la flexibilité, à la réversibilité et à l'évolutivité des espaces pour pouvoir répondre aux attentes** : tout comme les volumes (programmation bâtie), les espaces publics des boulevards doivent être « capables » (capacité à se transformer dans le temps).

5 Comment faire des boulevards plus résilients face au changement climatique ?

Constats et enjeux

Les boulevards constituent un espace fortement pollué, très bruyant, au sol rendu imperméable alors que partiellement inondable, à la végétation quasi mono-spécifique et où les îlots de chaleur se cristallisent.

Face au changement climatique, les leviers ne manquent pas. L'augmentation du nombre de personnes par véhicules (transports collectifs et covoiturage), la promotion du vélo et de la marche à pied vont sensiblement réduire la quantité d'émission de gaz à effet de serre. De la même manière, l'aménagement des espaces publics peut intégrer des objectifs de dés-imperméabilisation des sols, de rafraîchissement local de la température et de renforcement de corridors végétaux et de biodiversité, qui sont souvent des espaces de gestion des risques inondables.

Le défi : inscrire ce territoire comme exemplaire dans la stratégie de résilience face au changement climatique.



Principes proposés

- **Tirer parti de la grande échelle du projet, c'est-à-dire d'un territoire gigantesque à transformer** (un des derniers espaces de projet en hyper-centre métropolitain) **à considérer comme un bien commun.**
- **Adopter un parti pris du vivant en pensant les boulevards comme un éco-système**, à travailler autour de quatre piliers interdépendants : eau + végétation + sol + climat.
- **Rechercher une intelligence de la fonction bioclimatique** : dans un contexte de ville de pierre, promouvoir des aménagements favorisant le rafraîchissement urbain, la lutte contre la pollution de l'air.
- **Contribuer à la gestion des risques inondables dans l'aménagement des boulevards** en s'appuyant sur les anciens corridors hydrauliques et sur la dés-imperméabilisation des sols et en articulant le projet boulevards avec un projet autour de la Garonne.
- **Structurer et développer une armature paysagère d'échelle métropolitaine** : valoriser la trame verte et bleue, assurer une meilleure connexion du réseau de parcs et jardins, préserver la biodiversité, stratifier et diversifier les essences végétales, assurer la continuité des sols fertiles, produire de l'ombre.

6 Quel processus innovant pour concevoir et mettre en œuvre un projet atypique ?

Constats et enjeux

Il est difficile de réfléchir sous la forme d'un grand projet comme on l'a fait sur les quais. Le temps de la régénération des friches industrielles en est à sa phase opérationnelle et touchera à sa fin à horizon 2030. Les grandes entités foncières mutables en cœur de métropole sont en cours de chantier ou programmées. Pourtant, les grands projets ont le mérite de générer des aménagements cohérents et de qualité sur un vaste périmètre et avec des ressources financières et humaines importantes. Il s'agit donc de définir un processus innovant, traduisant ces avantages d'une démarche de grand projet dans un projet novateur, plus agile et certainement moins planifié.

Parallèlement, la réflexion sur les boulevards interroge la transformation de la ville sur elle-même dans le diffus, le tissu courant, les espaces ordinaires, pour s'adapter à des évolutions des modes de vie et des contraintes environnementales. Il s'agit autant de « changer » des usages que de « changer » des paysages urbains.

Le défi : le process, un élément à part entière du projet Boulevards, pour inventer une stratégie d'aménagement de la ville constituée qui permette au projet d'évoluer, de tester, de réaliser des grands et des petits aménagements.



Principes proposés

- **Penser le territoire des boulevards comme un des catalyseurs majeurs des transformations de la métropole.**
- **Installer une gouvernance forte et une équipe projet dédiée en charge des itérations fines entre :**
 - Les programmes des opérations d'aménagement et les réaménagements d'espaces publics et de voirie.
 - Projets portés par les différents directions (haute qualité de vie, mobilité, développement économique, habitat, nature etc.).
 - Orientations stratégiques et choix techniques.
 - Planification et aménagement.
 - Stratégie globale métropolitaine et enjeux locaux.
- **Associer les usagers à leur co-construction dans une démarche d'expérimentation et d'aménagement progressif sur certains secteurs :**
 - Mesurer les attentes, tester et préfigurer les aménagements, puis évaluer avant de pérenniser. Un processus alliant concertation, événementiel, appropriation du projet, expérimentations, évaluations (tactique/pragmatique/transitoire).
- **Fédérer autour d'orientations communes les sites à projet, afin de faire rentrer la transformation du diffus dans la dynamique du projet des boulevards.**

C'est dans cette prise de conscience que le projet Boulevards peut être un laboratoire pour la Métropole afin de pousser plus loin des méthodes de définition et de portage de projets urbains du XXI^{ème} siècle.

Pour aller plus loin

«Collection Boulevards», a'urba : 11 livrables

LES BOULEVARDS 2025-2044

- Le nouvel espace public métropolitain

ÉTUDE



SYNTHÈSE



COMPLÈMENTS



GRAND PROJET BOULEVARDS (GPB) :

- Premiers enjeux, pistes et mesures en vue d'un cahier des charges d'aménagement

ÉTUDE



SYNTHÈSE



PROJET MÉTROPOLITAIN DES BARRIÈRES ET DES BOULEVARDS

- Panorama des projets en cours, à l'étude ou potentiels & des configurations spatiales

CARNET DES PROJETS



CARNET DES COUPES



- Révéler des boulevards en rive droite : analyse des enjeux et propositions d'orientations d'aménagement

SYNTHÈSE RIVE DROITE



ÉTUDE RIVE DROITE



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

CARNET DES ATELIERS



ÉTUDE SOCIOLOGIQUE



2015 - 2017

2018 - 2019

2020

ÉTUDES

ÉTUDES

ÉTUDES & ATELIERS

Chef de projet : Sophie Haddak-Bayce
Sous la direction de : Jean-Christophe Chadanson
Equipe projet : François Peron, Claire Sèze, Anaïs Turquetil
Conception graphique : Olivier Chaput
Crédits : a'urba

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