Les boulevards 2025 - 2044

Le nouvel espace public métropolitain

Les études boulevards

1 — 12 / 2016
2 — 03 / 2019
3 — 01 / 2020
4 — 03 / 2020
5 — 06 / 2020
6 — 10 / 2020
7 — 01 / 2021 ····· →

compléments

12 / 2016

Avertissement |

L'a-urba a livré en 2015 une étude intitulée «Les boulevards 2025-2044, le nouvel espace public métropolitain». L'année 2016 à été l'occasion de la présenter aux principaux élus de Bordeaux Métropole et des villes concernées, ainsi qu'aux techniciens.

Ces échanges ont permis de développer une feuille de route quant aux éclairages techniques à apporter pour consolider les contenus de ce projet emblématique.

Ce carnet de bord n'est donc pas une étude en tant que telle mais plutôt la compilation de ces expertises complémentaires, engagée au dernier trimestre 2016, et à poursuivre en 2017, notamment d'un point de vue de la gestion temporelle de la voirie et des développements programmatiques qui pourraient accompagner le projet, dans le cadre d'une veille foncière.

Équipe projet |

Sous la direction de
Jean-Marc Offner

Coordinateur de projet
Antonio Gonzalez-Alvarez

Chef de projet
Sophie Bayce

Équipe projet
Jean-Christophe Chadanson
Sylvain Charlier
François Peron

Avec la collaboration de
Thierry Bucau
Christine Tachoires

| Sommaire

L'étude 2015 5

| 1 | Le cadre de l'étude 7
| 2 | Rappels des principaux contenus| 8
| 3 | Ce qu'il faut retenir 11
| 4 | Article Hors-série revue Urbanisme n° 58_déc. 2016 12
| 5 | Présentations & entretiens réalisés 13

Expertises complémentaires 2016 15

Focus 1 Stationnement 17

| 1 | Etat du stationnement diurne 19
| 2 | Polarités et grands équipements attracteurs à satisfaire en stationnement 21
| 3 | Offre de stationnement supplémentaire à terme 23
Vues des sites potentiels de stationnement hors voiries à terme 25
| 4 | Zoom : état du stationnement nocture 27
| 5 | Zoom : perpectives et solutions à court et long termes 29
5.1 Le bilan diurne / nocture 29
5.2 Le contenu du projet de l'agence pour les Boulevards 30
| 6 | Ce qu'il faut retenir 31

Focus 2 Plan de mobilité locale 33

| 1 | Situation actuelle et projets 35
1.1. Modes actifs 35
1.2. Circulation générale 37
1.2.1. Hiérarchisation de la voirie
1.2.2. Plan de circulation
1.2.3. Trafic
1.3. Transports collectifs desserte actuelle et projetée 43
| 2 | Propositions et pistes de projet 45
2.1. Hiérarchisation de la voirie et plan de circulation 45
2.2. Insertion du BHNS sur le boulevard 45
| 3 | Aménagements proposés 46

St Augustin
Kronenbourg
BAR
ROGER
Kronenbourg
Rocade
St AUGUSTIN
Pellegrin
Ch. Perrens
DIR Atlantique
BOULEVARD
ANTOINE GAUTIER
9981 VN 33

boulevards 2025-2044

l'étude 2015

Préambule |

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

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

1. Le cadre de l'étude

Introduction |

Les boulevards occupent une position névralgique dans l'organisation des déplacements de l'agglomération bordelaise. Environ 30 000 véhicules l'empruntent tous les jours sur une partie de son linéaire. L'axe permet de distribuer les flux en provenance des grands secteurs de l'agglomération et du département de la Gironde vers le centre ville, et inversement. Et il existe peu d'itinéraires alternatifs probants permettant d'assurer cette fonction majeure. De plus, les boulevards ne sont pas seulement un axe de circulation important. Ils sont ponctués de 10 barrières, dont 4 qui font office de frontière intercommunale (Bordeaux/Bègles-Talence-le Bouscat), situées au carrefour des principales voies pénétrantes, qui polarisent des commerces et des services. Ils sont enfin un véritable lieu de vie, avec environ 80 000 habitants sur un faisceau de 500 m de part et d'autre de l'avenue (soit 11 % de la population métropolitaine et l'équivalent d'un tiers de la population bordelaise) et près de 50 000 emplois (soit 13 % des emplois de la métropole et l'équivalent de 29 % de l'emploi bordelais) ; plusieurs équipements métropolitains y sont localisés (CHU Pellegrin, Stade Chaban-Delmas, Cité administrative entre autres) ; et enfin les boulevards accueillent deux des principaux grands projets urbains de l'agglomération : les Bassins à flots au nord et Euratlantique au sud.

Aborder les boulevards nécessite donc une approche pluridisciplinaire pour donner à ce lieu de vie important de l'agglomération toutes les qualités urbaines qu'il mérite, tout en développant ses fonctions de mobilité. Car, au-delà d'assurer une efficacité des flux tous modes, les boulevards doivent être attractifs jusque dans les quartiers qu'ils organisent, et leurs différentes séquences (en fonction des caractéristiques socio-économiques des habitants, de la typologie des tissus urbains, des usages, des commerces, des services et des équipements, des ambiances, des paysages) doivent être valorisées.

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

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

2. Rappels des contenus de l'étude 2015 : synthèse

Pourquoi les boulevards ?

- **Développer le réseau de transport collectif en site propre.** Des liaisons transversales sont nécessaires pour compléter un réseau où les lignes plus performantes sont essentiellement radiales.

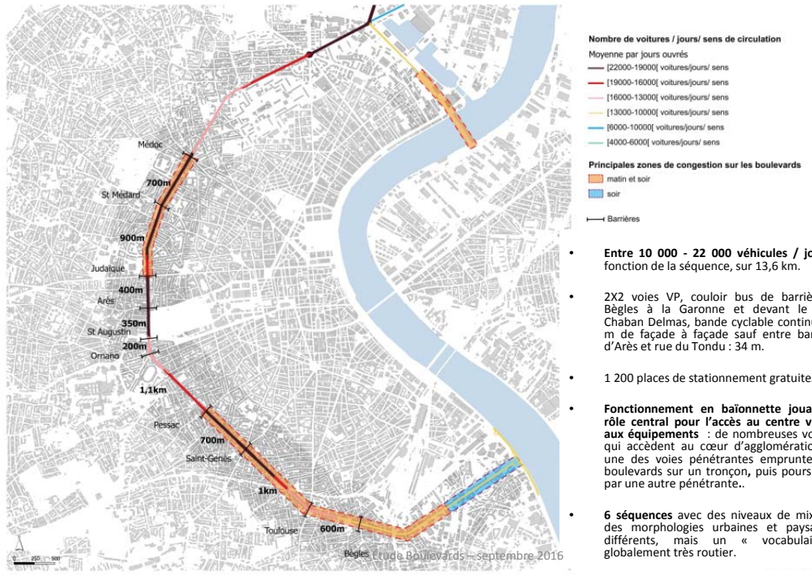
- **Poursuivre la reconquête des espaces publics.** Comme dans le centre ancien de Bordeaux, sur les quais et le long des lignes de tramway.

- **Créer un nouvel espace de centralité pour l'agglomération.** Faire des boulevards une centralité au sens où le citoyen pourrait venir profiter des aménités de la ville. Cette ambition signifie étendre le centre de Bordeaux vers l'ouest, après les opérations au nord (bassins à flot), au sud (Euratlantique) et à l'est (rive droite).

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

Diagnostic : un axe de circulation métropolitain majeur

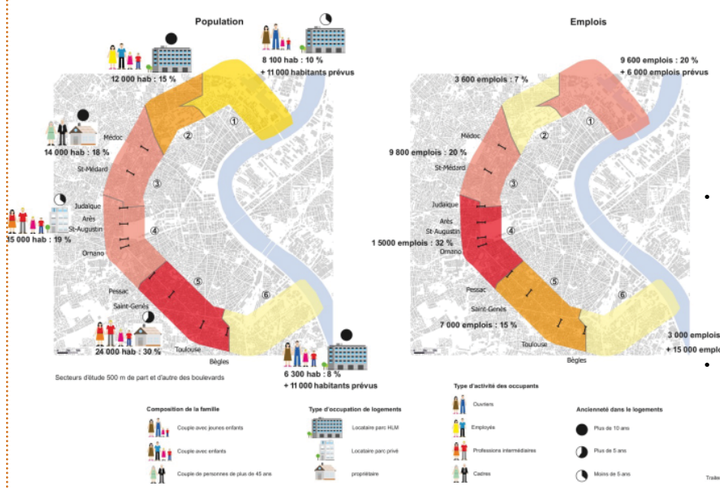
20 % des véhicules bordelais y circulent tous les jours



- **Entre 10 000 - 22 000 véhicules / jour** en fonction de la séquence, sur 13,6 km.
- 2X2 voies VP, couloir bus de barrière de Bègles à la Garonne et devant le stade Chaban Delmas, bande cyclable continue, 25 m de façade à façade sauf entre barrières d'Arès et rue du Tondu : 34 m.
- 1 200 places de stationnement gratuites.
- **Fonctionnement en baïonnette jouant un rôle central pour l'accès au centre ville et aux équipements** : de nombreuses voitures qui accèdent au cœur d'agglomération par une des voies pénétrantes empruntent les boulevards sur un tronçon, puis poursuivent par une autre pénétrante..
- **6 séquences** avec des niveaux de mixité et des morphologies urbaines et paysagères différents, mais un « vocabulaire » globalement très routier.

Diagnostic : un territoire métropolitain majeur

Un tiers de Bordeaux autour des boulevards



- **50 000 emplois** (soit 13 % des emplois métropolitains et l'équivalent de 29 % des emplois bordelais) **et 80 000 habitants** (soit 11 % de la population métropolitaine et l'équivalent de 33 % de la population bordelaise) dans une bande de 500 m de part et d'autre des boulevards. **40 000 logements**.
- **Grands équipements métropolitains** : CHU, stade, cité administrative, ceinture d'hôpitaux/cliniques, 1 pôle culturel (Bègles) et 1 pôle d'enseignement secondaire et supérieur (20 établissements entre St Médard-Médoc).
- **Des barrières commerciales** dynamiques

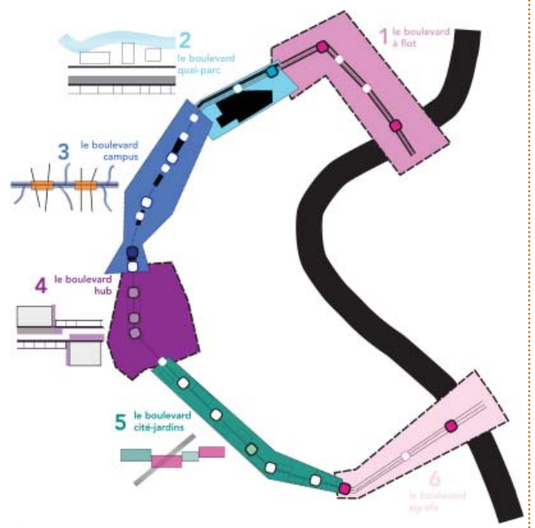
Les quatre orientations stratégiques du projet :

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

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

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

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



Les quatre orientations stratégiques du projet :

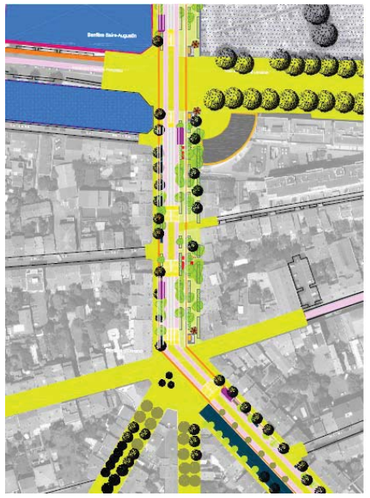
2 - Repenser les boulevards dans leur épaisseur, en connexion avec les quartiers

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

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

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

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



Les quatre orientations stratégiques du projet :

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

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

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

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

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

Proposition de profil - séquence 3

Les quatre orientations stratégiques du projet :

4 - Imaginer des aménagements qualitatifs et peu coûteux

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

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

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

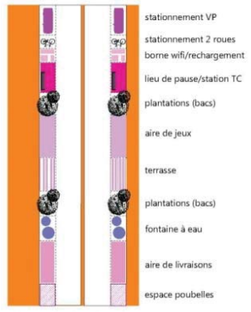
Pracinha Oscar Freire – Sao paulo

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

Les quatre partis d'aménagement :

1 - Faciliter des usages évolutifs selon les rythmes urbains

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



implanter des bandes mixtes et modulables

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

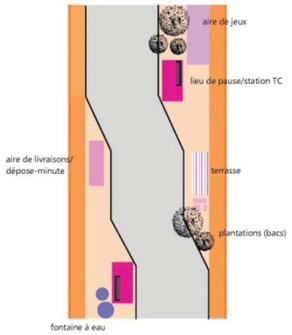
Couloir bus multifonctionnel à Paris, rue Rivoli : livraisons, taxis, vélos, bus.
La multifonctionnalité est rendue possible par la non séparation physique du couloir.

Les quatre partis d'aménagement :
2 – Elargir l'espace public

- **Réduire au maximum la largeur des files de circulation.**
- **Mutualiser les usages grâce à des voies TCSP bilatérales** : **stationnement, extension terrasse, aires de jeux…**

- Imaginer des aménagements asymétriques en fonction des besoins ;
- Réorganiser le stationnement et identifier des « poches » en complément ;
- Repenser le Réseau Express Vélo dans l'épaisseur des quartiers avec mise en place de déviations ponctuelles.

Extension de terrasse sur voirie - Place Shamrock - Montréal



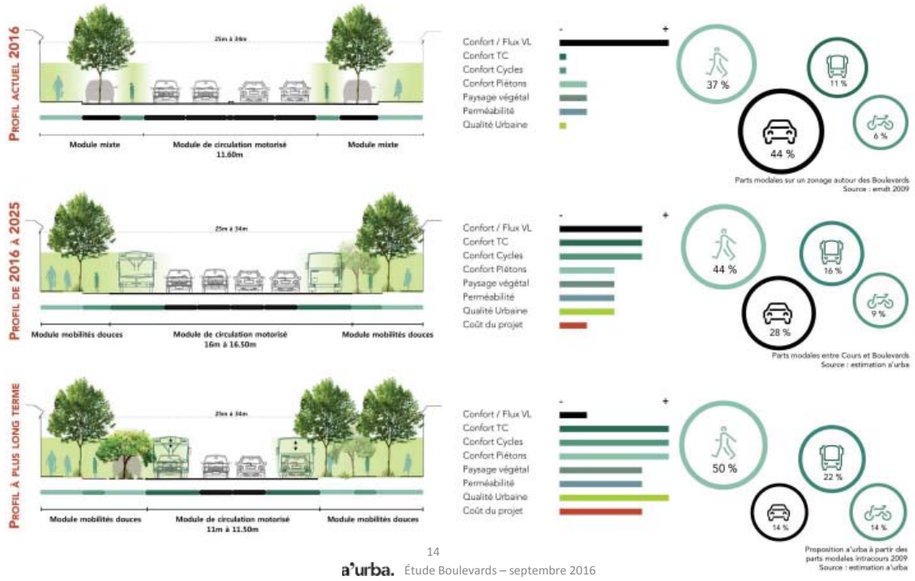
Les quatre partis d'aménagement :
3 – *Diversifier le paysage végétal*

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

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

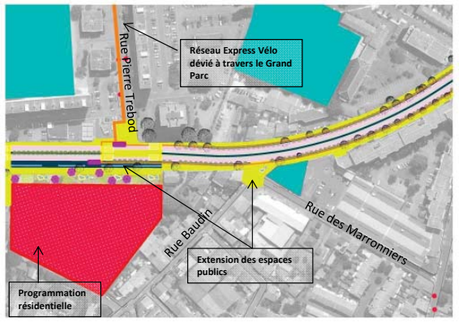
Paley Park – New York

Les quatre partis d'aménagement :
4 - *Aménager progressivement, en phase avec l'évolution des parts modales*

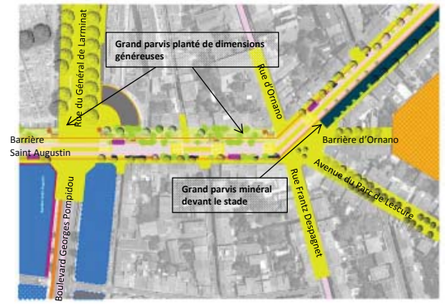


Quelques exemples d'aménagements par séquence :

Séquence 2 – planche 3



Séquence 4 – planche 4



3. ce qu'il faut retenir |

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

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

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

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

4. Article Hors série urbanisme n° 58_décembre 2016 I

Bordeaux a été le théâtre d'une démarche très originale, pilotée par l'agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine (a'urba), initiée il y a cinq ans et qui a pris la forme d'un Grenelle des mobilités durant le premier semestre 2012, mobilisant une grande diversité d'acteurs pour réfléchir à un nouveau modèle de mobilité. Comme l'explique Alain Juppé, le président de la Métropole de Bordeaux, *« il y a un vrai changement de paradigme »*, en particulier dans le rapport à l'automobile.
Le Grenelle des mobilités, moment d'échanges et de propositions, a débouché sur une Charte des mobilités signée en février 2015 par 22 partenaires dont la Métropole, la Région, le conseil départemental, la CCI… Sa mise en œuvre se poursuit avec des rendez-vous annuels de bilan comme celui organisé le 17 juin dernier. De ces échanges ressort l'importance du changement des comportements des habitants-citoyens. Mais tout n'est pas qu'affaire de choix individuel. Pour faire bouger les mobilités, encore faut-il qu'une nouvelle offre soit proposée.
Dans cette perspective, l'a-urba forme un ensemble de propositions pour les voiries du XXIe siècle, en particulier pour la rocade, cet étonnant objet métropolitain. L'agence lui consacre une remarquable exposition – prolongée jusqu'au 31 mars 2017 – qui fait mesurer l'ampleur du défi à relever. Elle a pris à cœur le devoir d'invention, évoqué par sa présidente, Véronique Ferreira, et avance des idées pour les « rives » comme pour le « tube autoroutier » de la rocade, mais aussi pour les Grandes allées métropolitaines et les boulevards bordelais. L'enjeu est également celui de la mutation de l'espace public, pour mettre enfin le piéton au centre du système de mobilité.
À partir de l'expérience bordelaise, mise en perspective par les réflexions plus globales de plusieurs des meilleurs experts de la question, ce numéro réalisé en partenariat avec l'a-urba entend contribuer par ses analyses et ses propositions à un nécessaire débat. ■

Hors-série
www.urbanisme.fr

Bordeaux, les nouveaux espaces de la mobilité métropolitaine

charte des mobilités

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

Les boulevards, nouvel espace public métropolitain ?

Il faut bâtir une vision répondant au double objectif de qualité urbaine et d'efficacité des mobilités.

Par ***Sophie Bayce*** *et* ***Antonio Gonzalez-Alvarez*** *(a'urba)*

Capital dans l'organisation des déplacements (le seul qui soit circulaire et intra-rocade), cet axe voit passer environ 30 000 véhicules par jour tandis que ses rives accueillent 50 000 emplois, 80 000 habitants et plusieurs grands équipements. Aujourd'hui à bout de souffle, les boulevards souffrent des nuisances de l'automobile, d'une mauvaise intégration des transports en commun et d'un manque de confort pour les cyclistes et les piétons. Vision confirmée par Alain Juppé lui-même, qui y voit un grand projet d'avenir *« similaire à celui de la rénovation des quais »*. En effet, après l'extension du centre de Bordeaux vers l'est, et au moment où de grandes opérations urbaines sortent de terre comme les Bassins à flot au nord ou l'Opération d'intérêt national Euratlantique au sud, il est temps pour les boulevards de se métamorphoser en espace public singulier, attractif et contemporain. Afin de bâtir une vision qui puisse répondre au double objectif de qualité urbaine et d'efficacité des mobilités, des pistes de projet sont à l'étude.

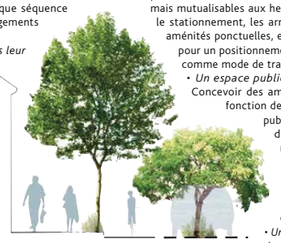
Quatre orientations stratégiques pour des boulevards repensés de manière globale

• *Renforcer les identités des séquences.* Éviter des aménagements uniformes sur l'ensemble de l'axe ; valoriser au contraire l'identité de chaque séquence par la mise en place d'aménagements d'espaces publics différenciés.

• *Repenser les boulevards dans leur épaisseur, en connexion avec les quartiers.* Gommer l'effet frontière des boulevards : les aménagements doivent s'inscrire dans une stratégie visant à apaiser l'intra-boulevards et l'immédiat extra-boulevards pour éviter que cet axe ne soit une limite entre un Bordeaux historique apaisé vis-à-vis de quartiers adjacents encombrés. Ce périmètre de réflexion permettra ainsi de mieux intégrer le projet dans un existant qui offre des ressources spatiales, tant en termes de réseau d'espaces verts que de stratégie de mobilité (parcours cyclable et stationnement notamment) ou de logique programmatique.

• *Apaiser le trafic et intensifier la pratique piétonne :* diminuer l'espace dédié à l'automobile et améliorer la circulation des transports en commun (TC) et des modes doux. À court terme, par la réduction concomitante des vitesses de circulation et de la largeur des files de circulation ; à long terme, par une redistribution de l'espace permettant de réduire de 20 à 30 % le trafic automobile sur l'ensemble des boulevards (sans report sur les quartiers voisins) au profit des modes actifs.

• *Imaginer des aménagements peu coûteux mais qualitatifs.* Transformer de manière économe et minimaliste l'existant dans le projet de court terme tout en anticipant au maximum les aménagements futurs. L'utilisation de la voirie sera également optimisée et les outils de gestion dits intelligents seront expérimentés, afin d'éviter le recours systématique à des investissements dans des aménagements « durs ».



L'ourlet végétal, l'une des onze micro-interventions paysagères

Quatre partis d'aménagement pour des boulevards réaménagés puis pratiqués autrement

• *Un axe de mobilité évolutif.* Imaginer des espaces publics mixtes et modulables et créer des voies de circulation à usage variable, réservées aux TC aux heures de pointe pour des vitesses commerciales et des fréquences élevées, mais mutualisables aux heures creuses et en soirée (pour le stationnement, les arrêts-minute, les livraisons, des aménités ponctuelles, etc.). Cette astuce plaide plutôt pour un positionnement latéral du TCSP et un BHNS comme mode de transport.

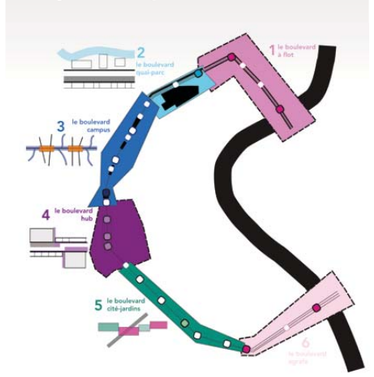
• *Un espace public élargi, variable et multiple.* Concevoir des aménagements asymétriques en fonction des besoins des bords de l'espace public et de sa programmation afin de libérer de l'espace pour les modes doux du bon côté de la voie : cette souplesse conduit à un aménagement non figé des boulevards, les profils en travers devenant le reflet des identités de chaque séquence.

• *Un paysage végétalisé et diversifié.* Impulser des micro-stratégies pour développer un nouveau paysage végétal sur les boulevards proposant plus d'adaptation au contexte, plus d'usages, plus de nature et d'eau, plus d'ombre et de fraîcheur, plus de lieux de pause.

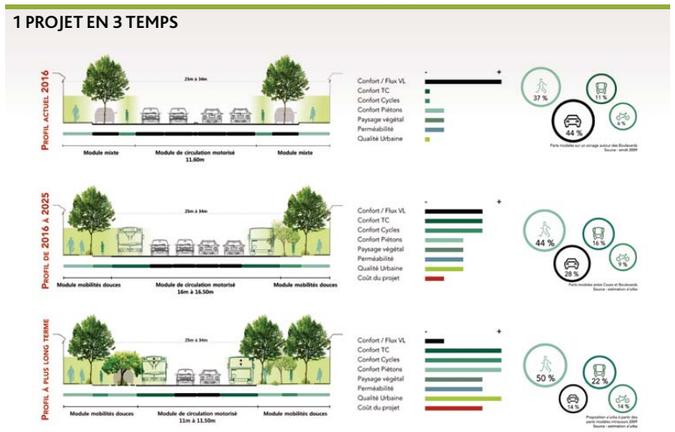
• *Un aménagement économe et progressif.* Pour atteindre les objectifs affichés sans collapser le système de mobilités de l'agglomération, avancer progressivement et pragmatiquement, sans diminuer partout, dans un premier temps, le nombre de voies pour l'automobile, mais en réduisant leur largeur. Les parts modales en faveur des modes actifs doivent évoluer sur l'ensemble de l'agglomération avant la mise en place des aménagements plus ambitieux à long terme.

Tout en s'inscrivant dans un contexte historique bordelais d'articulation entre urbanisme et transports, cette approche représente un changement de modèle dans la façon d'aménager les axes de mobilité, par la diversité des solutions proposées en fonction du contexte urbain comme par la progressivité temporelle et spatiale de leur mise en œuvre. Le tramway a fabriqué des espaces publics privilégiant l'uniformité (y compris pour les stations), les réaménagements « de façade à façade » et des équipements « en dur ». La rareté de l'espace (25 m de large sur l'essentiel des 12 km de long) comme celle de l'argent public militent pour une tout autre façon de refaire la ville avec le transport. La créativité devra également être au rendez-vous pour élaborer une gouvernance technico-politique à même de piloter dans la durée un grand projet d'un nouveau type. ■ **Antonio Gonzalez-Alvarez** et **Sophie Bayce**

1 PROJET EN 6 SÉQUENCES



1 PROJET EN 3 TEMPS



5. Présentations et entretiens réalisés I

Présentations aux techniciens et élus concernés

(BxM / Villes / OIN) :

- 18 Novembre 2015 : F.Casset de l'OIN (excusé : JM Boutin)
- 19 novembre 2015 : C. Bedora et G. Di Matteo (étaient aussi invités N. Fontaine et Mme Larüe-Charlus qui avait délégué en S.Caze)
- 21 décembre 2015 : M. Larüe-Charlus
- 29 janvier 2016 : V.Ferreira
- 16 février 2016 : E.Touton et M.Duchêne
- 11 mars 2016 : N.Fontaine et F.Durquety (était aussi invitée K. Mabillon)
- 7 avril 2016 : S.Dabadie, V.De Brisson et A.Durouchoux (était aussi invité F.Limare)
- 15 avril 2016 : A.Juppé
- 12 mai 2015 : F.Limare et G.Di Matteo
- 12 mai 2015 : A.Cazabonne et son équipe
- 18 mai 2016 : B.Terraza et son équipe
- 31 mai 2016 : P.Bobet et son équipe
- 09 juin 2016 : C.Rossignol et son équipe (en absence de N. Mamère)
- 30 juin 2016 : N.Fontaine, JB Rigaudy, P.Amen (étaient aussi invités H.De Maleissye-Melun et M.Larüe-Charlus)
- 25 août 2016 : M.labardin
- 31 août 2016 : M.Duprat
- 13 septembre 2016 : A. Villatte, A. Monnery, F. Casset de l'OIN
- 30 septembre 2016 : Élus VP Transport de BM
- 17 novembre 2016 : Commission urbanisme

Au regard des remarques formulées lors de ces présentations, croisées avec les thématiques que l'agence souhaitait approfondir, le dernier semestre 2016 à été l'occasion de développer des approfondissements techniques en matière de:

-stratégie de stationnement
-fonctionnement d'un plan de mobilité locale

Les principaux contenus de ces réflexions sont condensés dans les pages ci-après.

Pasta Pizz...
PIZZAS - PATES - PANINIS - SALADES
COIFFURE

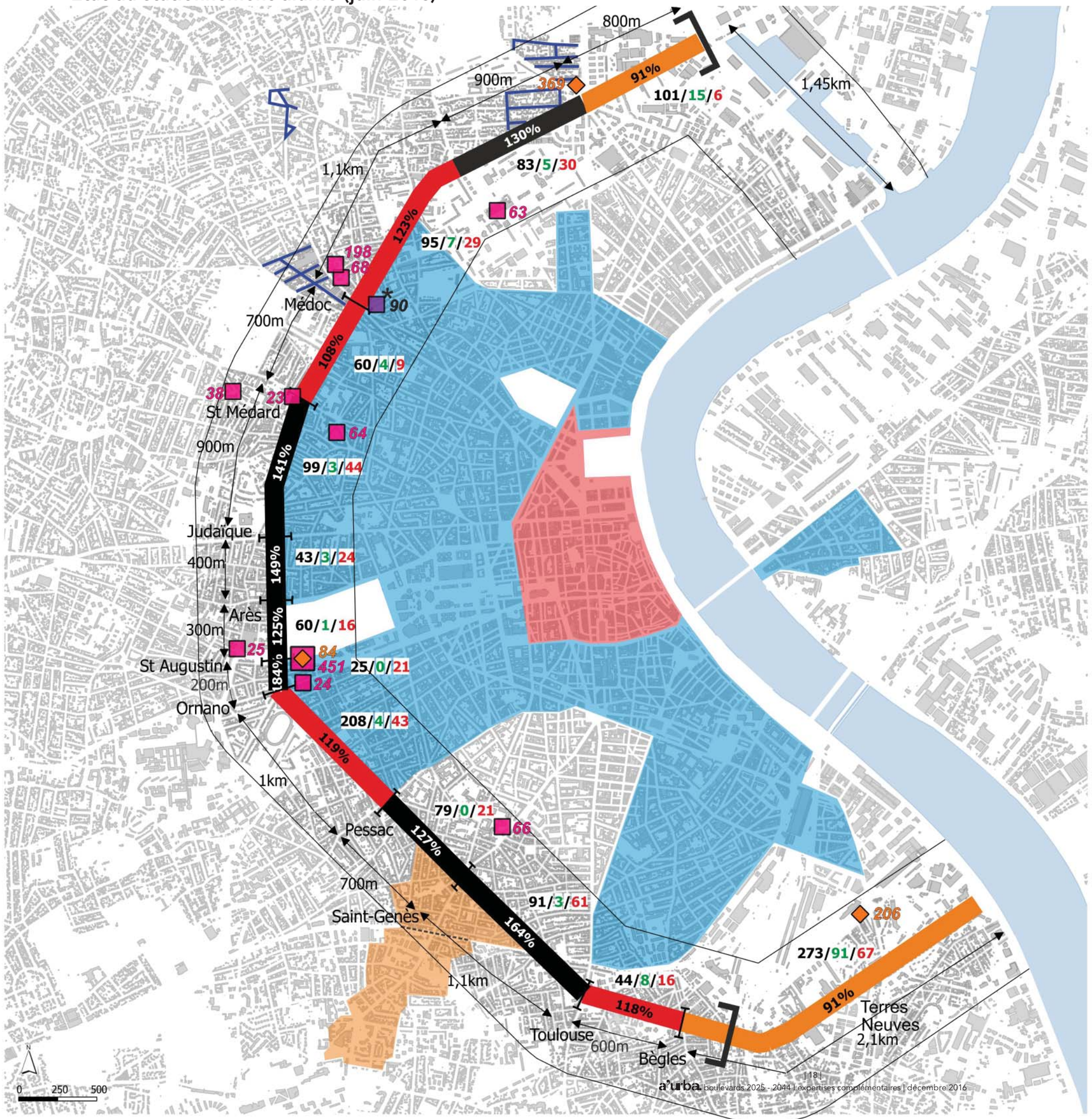
boulevards 2025-2044

expertises complémentaires

boulevards 2025-2044

Focus 1 Stationnement

Etat du stationnement diurne (juin 2016)



Offre / demande de stationnement sur voirie sur les boulevards

- 91% Taux de congestion de la voirie par séquence
- 52 Nombre de places de stationnement par séquence
- 7 Nombre de places vacantes par séquence
- *10* Nombre de voitures en stationnement illicite surnuméraire par séquence

Offre de stationnement complémentaire

- Parkings publics (nombre de places)
- Parcs relais (nombre de places)
- Parking public en projet Tram D (nombre de places)
  - * non ouvert au moment de l'enquête terrain

Offre de stationnement réglementé sur voirie

Bordeaux (payant)
- Zone A
- Zone B

Talence (payant)
- Zones 1 et 2

Le Bouscat (zones bleues)
- Zones 1 à 4

Chiffres clés :
- 10 parkings publics (dont 1 mixte parc relais Porte de Bordeaux)
- 3 parcs relais (dont 1 mixte parc public Porte de Bordeaux)
  + 1 parcs relais en construction Barrière du Médoc
- pas de stationnement payant sur les boulevards
- 1261 places de stationnement gratuit sur la voirie des boulevards
- stationnement illicite fortement présent sur l 'ensemble des boulevards

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

Source fond / données
IGN BD Carto / IGN BD Topo
Données Bordeaux métropole 2014 ©
Données a'urba 2003 mises à jour 2015 ©
Traitement a'urba © / octobre 2016

1. Etat du stationnement diurne

L'axe des boulevards n'est constitué que d'une offre de stationnement gratuite sur voirie, en rive de la chaussée, pour ce qui est de l'offre dite publique. La très grande majorité des emplacements sont longitudinaux, avec quelques exceptions en épis.

Il existe également une offre publique collective sous la forme de parkings de surface, souvent payants, et de parcs de stationnement en ouvrage, en retrait des boulevards, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur du périmètre. On retiendra notamment les deux parcs gérés par Parcub, la régie métropolitaine : Barrière du Médoc (198 places) et Porte de Bordeaux (451 places en usage horaire et abonnés). Ce sont un total de 1112 places de ce type qui sont offertes dans le faisceau de 500 m de part et d'autre des boulevards, avec une forte concentration au niveau des barrières du Médoc, de Saint-Médard et de Saint-Augustin.

Enfin, trois parcs relais viennent compléter ces offres : Ravezies (369 places), Porte de Bordeaux (84 places en usage relais) et Carles Vernet (206 places).

Le stationnement sur voirie sera intégralement payant intra-boulevards fin 2017, selon le calendrier d'extension des zones réglementées affiché par la ville de Bordeaux. Les villes de Talence et du Bouscat affichent également des zones de stationnement réglementé, cette fois-ci en extra-boulevards (payant à Talence, en zones bleues au Bouscat).

Une enquête terrain a été réalisée sur deux matinées de juin 2016 (mardi 21 et jeudi 23) pour obtenir un aperçu rapide de l'état du stationnement diurne sur l'axe des boulevards (de la place Latule au boulevard Jean-Jacques Bosc).

Constats globaux :

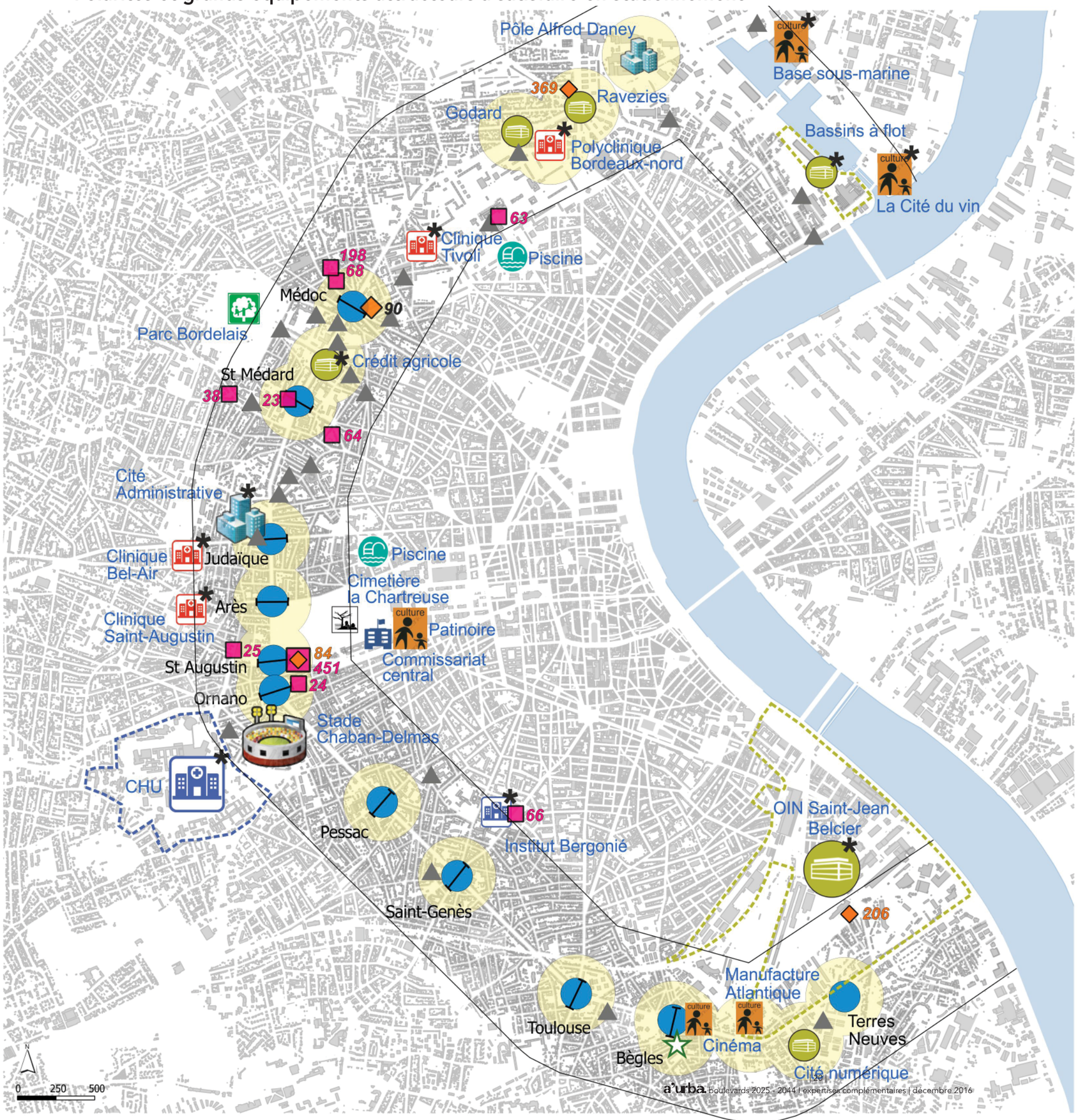
- 1261 places comptabilisées sur voirie,
- 144 places vacantes (11% de l'offre), mais seulement 30 de la place Ravezies à la barrière de Toulouse,
- 387 véhicules en stationnement illicite surnuméraire (35% de véhicules en plus de ceux stationnés correctement).

Constats spécifiques :

- fort à très fort ratio de stationnement illicite – licite sur l'ensemble des séquences des boulevards (de 16 à 84 %), à l'exception relative de la séquence Latule – Ravezies,
- taux de congestion (stationnements licite et illicite cumulés) très élevé sur l'ensemble des séquences (le stationnement y est donc très difficile), à l'exception des séquences Latule – Ravezies et barrière de Bègles – pont Jean-Jacques Bosc (où l'offre de stationnement est excédentaire) ; ce taux est particulièrement élevé sur les séquences :

    - Ravezies – rue Pierre Trébord (130 %),
    - barrière Saint-Médard à barrière d'Ornano (de 125 à 184 %),
    - barrière de Pessac à barrière de Toulouse (de 127 à 164 %).

Polarités et grands équipements attracteurs à satisfaire en stationnement



Equipements attracteurs

- CHU
- Clinique
- Pôle administratif
- Polarité tertiaire majeure
- Etablissement d'enseignement supérieur
- Barrière
- Marché de Bègles
- Parc
- Cimetière
- Stade Chaban-Delmas
- Piscine
- Spectacle / exposition

Besoins de stationnement à satisfaire à terme

- Stationnement sur voirie de courte durée (100 m alentour)
- Stationnement multiforme de moyenne / longue durée (250 m alentour)

Offre de stationnement hors voirie actuelle

- Parking public (nombre de places)
- Parc relais (nombre de places)
- Equipement avec parking dédié

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

Source fond / données
IGN BD Carto / IGN BD Topo
Données Bordeaux métropole 2014 ©
Données a'urba 2003 mises à jour 2015 ©
Traitement a'urba © / octobre 2016

2. Polarités et grands équipements attracteurs à satisfaire en stationnement

C'est bien la période diurne qui conditionne le fonctionnement de l'axe des boulevards et de ses espaces publics du point de vue des déplacements supportés et du stationnement pratiqué (une évaluation du stationnement nocturne sera cependant nécessaire pour effectuer un bilan complet du stationnement sur l'ensemble du faisceau des boulevards).

Un relevé exhaustif des polarités (barrières ou équivalent) et des grands équipements attracteurs a été réalisé pour appréhender la demande de stationnement associée à satisfaire et en définir les enjeux.

Quatre grandes entités se détachent :
- la place Ravezies et ses alentours, pôle tertiaire et administratif couplé à la proximité de la polyclinique Bordeaux-Nord,
- la séquence barrière du Médoc – barrière de Saint-Médard, et sa concentration d'établissements de l'enseignement supérieur,
- la séquence barrière Judaïque – barrière d'Ornano, avec ses quatre barrières très regroupées et la proximité d'équipements très fréquentés (Cité administrative, Cliniques Bel-Air et Saint-Augustin, CHU et stade Chaban-Delmas),
- la séquence barrière de Bègles – polarité des Terres Neuves, pôle culturel innovant (cinéma Le Festival, Manufacture Atlantique et Cité numérique).

Certaines polarités disposent de parkings publics situés non loin (cf. 1.) et certains équipements sont pourvus d'une offre de stationnement dédiée (parkings dits privés).

A ce stade, nous ne sommes pas en mesure d'évaluer l'impact de leur demande de stationnement associée sur la voirie environnante et leur niveau d'auto-suffisance. Seule une enquête occupation – rotation du stationnement sur voirie et du stationnement privé associé à ces entités permettra de répondre précisément à cette question.
En complément de l'enquête réalisée en juin 2016 (cf. 1.), un relevé plus fin a cependant été effectué récemment (novembre 2016) sur l'axe des boulevards pour identifier le positionnement du stationnement illicite et disposer de données d'occupation (congestion) à plus petite échelle (cf. 5.).

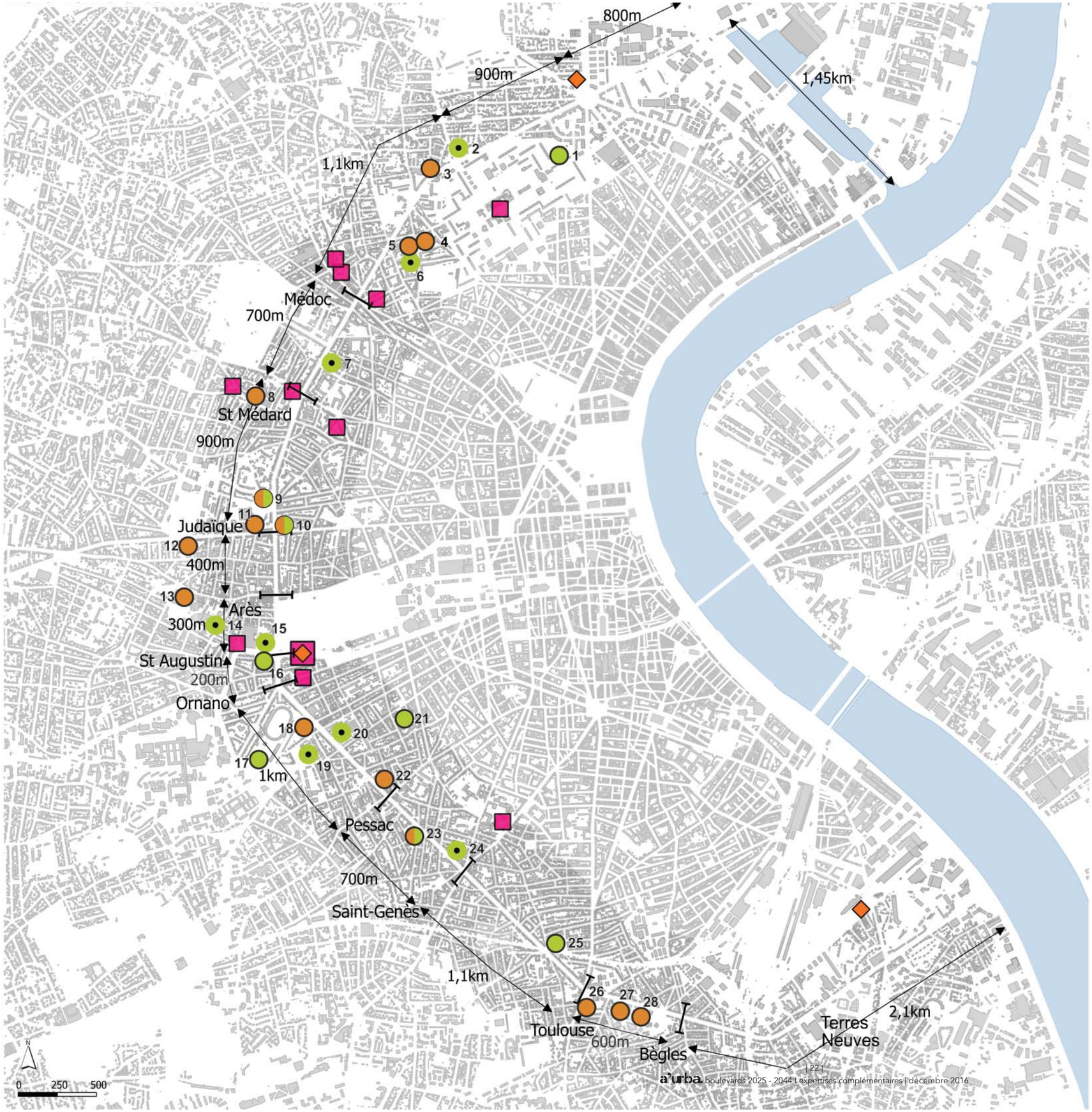
Trois grands objectifs ont été retenus en matière de stationnement pour accompagner la recomposition des boulevards :
- réduire progressivement l'offre publique sur voirie globale afin de contribuer à la volonté d'évolution des pratiques de déplacements, en faveur des modes alternatifs à la voiture,
- conforter l'accès aux boulevards des visiteurs, associés à un stationnement de courte durée, qui ont besoin d'accéder aux services de tous ordres et contribuent à l'activité économique, notamment commerciale autour des barrières,
- faire sortir le stationnement de moyenne et longue durée de la voirie des boulevards, tout en maintenant une offre minimale, notamment pour les actifs / étudiants et les résidents les plus contraints, qui sera repensée sous une autre forme et en retrait des boulevards.

En ce sens, le stationnement « visiteurs » sur voirie sera réorganisé et réglementé (minute, payant...) dans un périmètre de 100 m de rayon autour des polarités.

L'opportunité de déployer une offre de stationnement complémentaire mutualisée avec l'offre privée préexistante sera étudiée (cf. 3.), notamment dans un périmètre de 250 m maximum autour des polarités et équipements marqués par un taux de congestion de la voirie élevé et la présence de nombreux véhicules en stationnement de moyenne et longue durée, et pourra être portée par l'initiative publique (Ville de Bordeaux...) ou privée (Parking Facile...).
Dans ce même périmètre de 250 m, les opportunités foncières à plus ou moins long terme seront également étudiées pour compléter et optimiser le dispositif mis progressivement en place (cf. 3.).

L'évaluation évoquée plus haut intégrera ces objectifs dans le calage méthodologique de l'enquête à réaliser.

Potentiel de stationnement hors voirie à terme



Offre de stationnement public hors voirie actuelle

- Parkings publics
- Parcs relais

Offre potentielle de stationnement public hors voirie supplémentaire

Court / Long termes

- Foisonnement
- Création

Barrières

1- Projet Parcub 2018 (340 places)
2- Concessions Fiat – Hyundaï
3- Monoprix
4- Clinique Tivoli
5- Suez
6- Chais
7- Siège Crédit Agricole
8- ESPE Aquitaine
9- Cité administrative (parking Nord)
10- Leader Price
11- Cité administrative (parking Sud)
12- Clinique Bel Air
13- Clinique Saint-Augustin
14- Dépôt TBM
15-16- Parking de surface TBM
17- Stade Chaban-Delmas
18- Immeuble tertiaire Le Plaza
19- Caserne Faucher
20- Caserne Xaintrailles
21- Clinique du Tondu
22- Immeuble tertiaire Le George V
23- Ancien SPAR
24- Domaine des Frères dominicains
25- Stade et gymnase Brun
26- McDonald's
27- Programme Pichet Square Albert Premier
28- Leader Price

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

Source fond / données
IGN BD Carto / IGN BD Topo
Données Bordeaux métropole 2014 ©
Données a'urba 2003 mises à jour 2015 ©
Traitement a'urba © / octobre 2016

3. Offre de stationnement supplémentaire à terme

Comme évoqué précédemment (cf. 2.), en cas de besoin d'offre de stationnement supplémentaire à plus ou moins long terme ou pour simplement faire sortir le stationnement de moyenne / longue durée de la voirie, deux réponses sont possibles :
- mutualiser l'offre de stationnement privée existante (tertiaire et commerciale en nocturne pour les résidents, résidentielle voire tertiaire et commerciale en diurne pour les visiteurs),
- créer des parkings publics supplémentaires avec l'organisation d'une veille foncière pour saisir les opportunités.

Un recensement a été réalisé (cf. carte ci-contre) sur la base de travaux sur plan et vues aériennes et d'enquêtes terrain. Les sites potentiels identifiés sont classés selon qu'ils représentent une opportunité de foisonnement ou de création d'offre publique à des horizons court terme ou long terme.

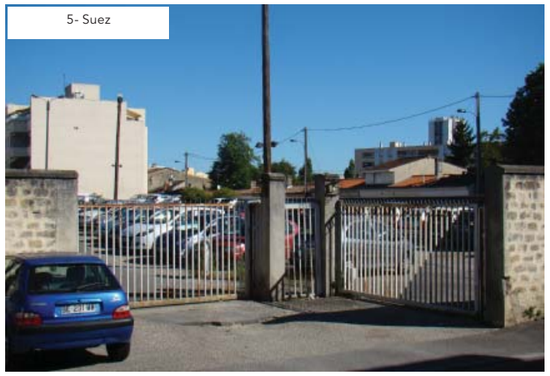
On notera à cette étape le peu de sites d'habitat collectif recensés. Les raisons à cela sont multiples :
- ils ne peuvent proposer que du foisonnement diurne,
- il y a peu d'habitat collectif significatif sur l'axe des boulevards voire autour,
- les sites sont moins lisibles et plus difficilement accessibles que ceux des établissements tertiaires et commerciaux, souvent situés sur des axes structurants,
- la plupart des interlocuteurs sont des copropriétés très difficiles à convaincre.

Bien entendu, ce recensement ne présume pas des résultats obtenus à l'issu de négociations entreprises avec les propriétaires et/ou occupants des sites identifiés pour apporter une réponse supplémentaire à la demande de stationnement sur et autour des boulevards.

A cette étape, on observe que les opportunités ne sont pas réparties de manière homogène autour de la ceinture des boulevards et n'ont été recensées qu'entre la place Ravezies et la barrière de Bègles.
Elles ne sont pas non plus représentatives de besoins avérés de stationnement supplémentaire dans l'environnement dans lequel elles s'inscrivent.

L'évaluation du fonctionnement du stationnement résidentiel nocturne (cf. 4.) et sa confrontation aux observations faites en période diurne (cf. 5.) permettront de préciser les secteurs et l'envergure des besoins.

Vues des sites potentiels de stationnement hors voiries à terme



17- Stade Chaban-Delmas
Google Earth

18- Immeuble tertiaire Le Plaza
Google Earth

19- Caserne Faucher
Google Earth

20- Caserne Xaintrailles
Google Earth

21- Clinique du Tondu
Google Earth

22- Immeuble tertiaire Le Georges V
Google Earth

23- Ancien SPAR
Google Earth

24- Domaine des Frères dominicains
Google Earth

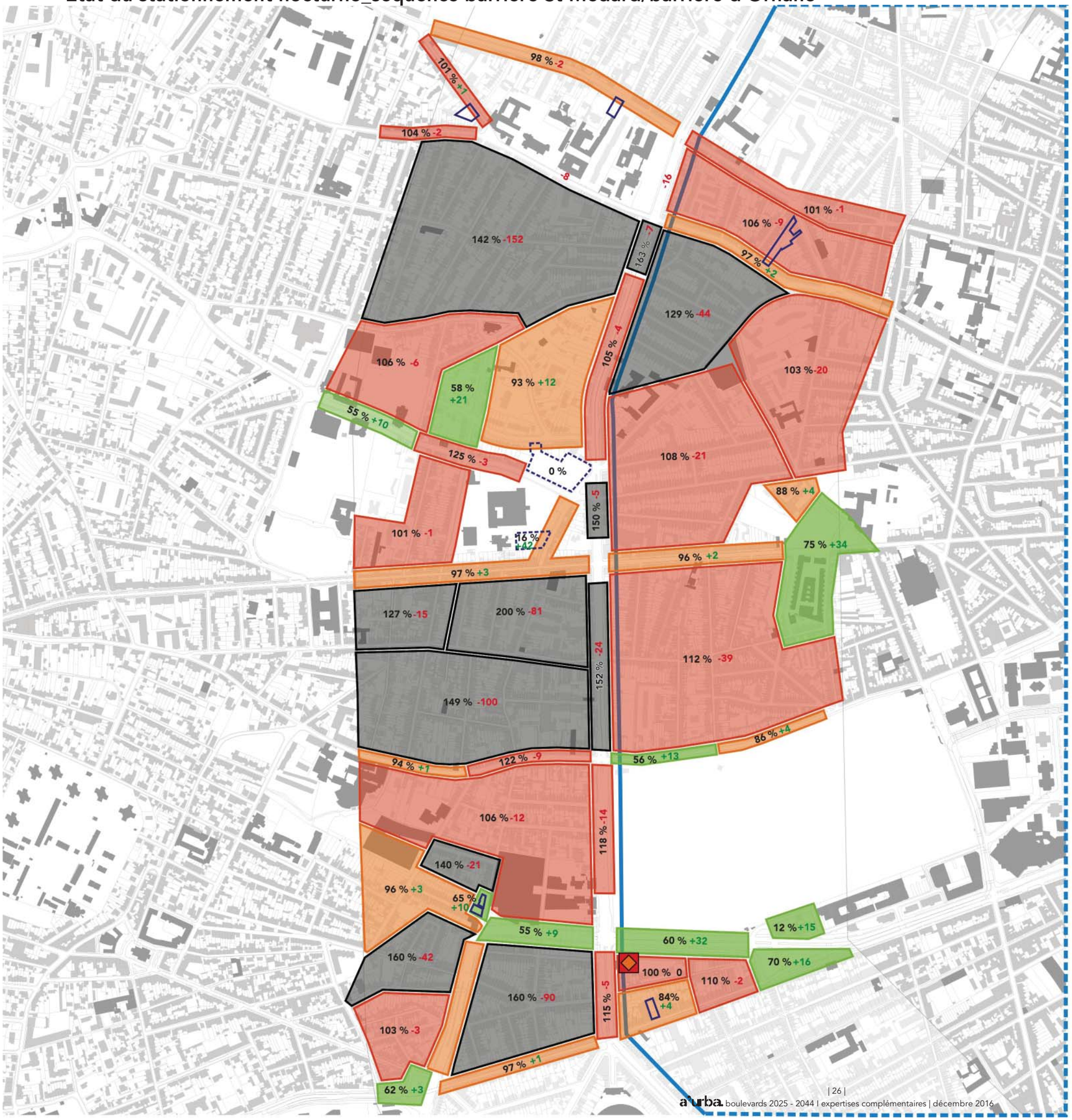
25- Stade et gymnase Brun
Google Earth

26- Mc Donald's
Google Earth

27- Programme Pichet Square Albert Premier
Google Earth

28- Leader Price
Google Earth

Etat du stationnement nocturne_séquence barrière St Médard/barrière d'Ornano



(voirie + parking public de surface)

104% Taux de congestion de la voirie

+25 Solde offre - demande excédentaire

-32 Solde offre - demande déficitaire

Offre de stationnement réglementé sur voirie

Bordeaux (payant)

ZoneB

Offre de stationnement hors voirie

Publique (surface)

Privé à usage toléré (surface)

Parc de stationnement Porte de Bordeaux - Parcub (souterrain) dont parc - relais

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

Source fond / données
IGN BD Carto / IGN BD Topo
Données a'urba 2016 ©
Traitement a'urba © / octobre 2016

4. Zoom : état du stationnement nocturne

En l'absence de données sur le stationnement résidentiel nocturne et ne pouvant réaliser une enquête sur l'ensemble du faisceau des boulevards, il a été décidé d'effectuer un test sur la séquence barrière de Saint-Médard – barrière d'Ornano, afin d'au moins bénéficier d'un bilan comptable complet par secteur et par période de la journée (jour / nuit) sur le tronçon le plus contraint des boulevards.
Si l'impact du stationnement résidentiel nocturne sur les boulevards et leur activité n'a rien d'évident, il est en revanche primordial d'évaluer la pression de la demande nocturne sur les quartiers alentour. Ce paramètre peut se révéler dimensionnant pour la mise à disposition d'une offre de stationnement complémentaire (foisonnement, création...) et déterminant pour l'emplacement retenu.

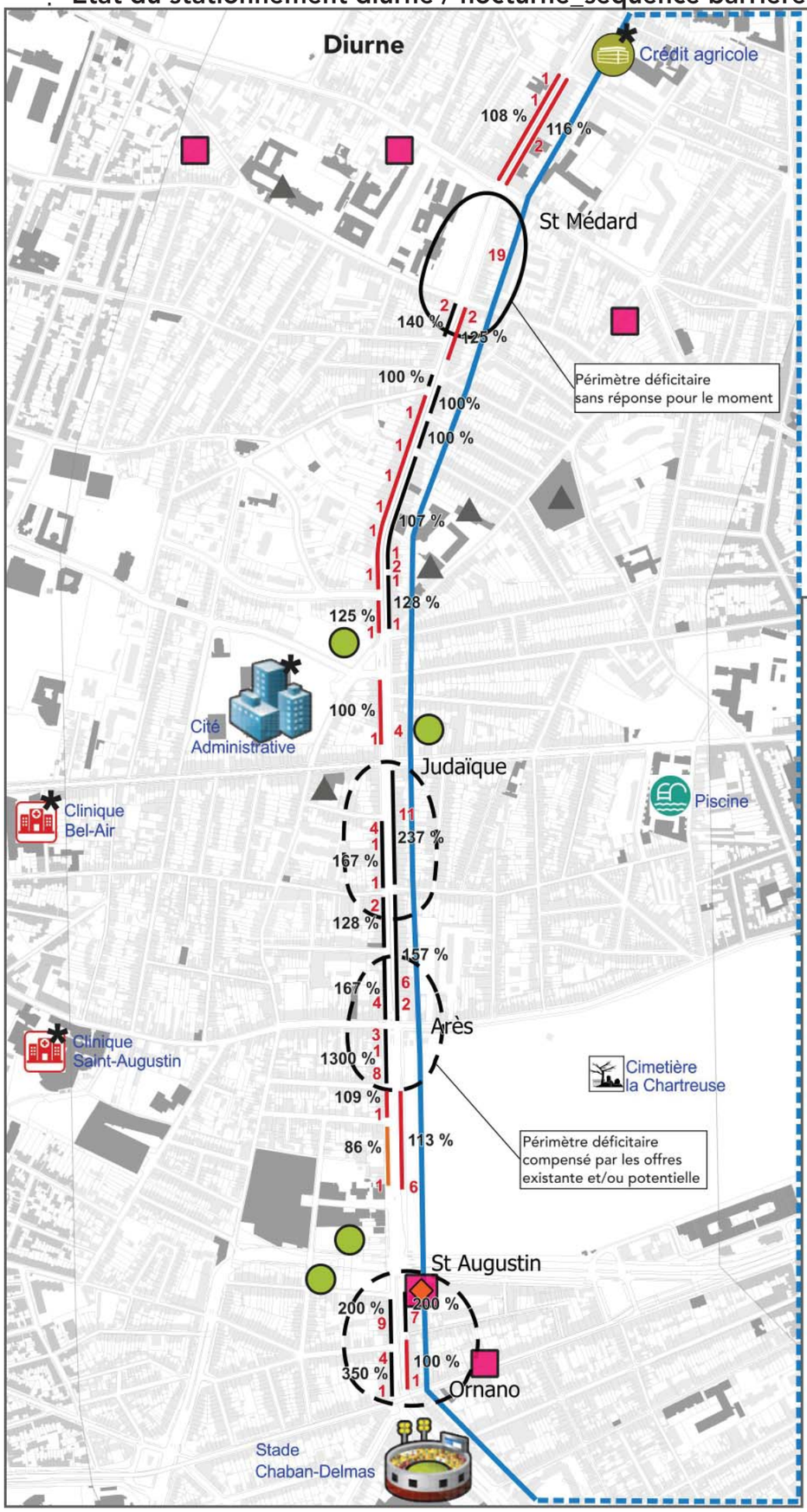
On notera cependant que la superposition des usagers diurnes et nocturnes entre 6h et 9h d'une part et entre 17h et 20h d'autre part peut révéler un fonctionnement et une pression de la demande de stationnement plus difficiles à évaluer qu'en simple période diurne ou nocturne.
Il n'a pas été possible d'effectuer des mesures sur ces créneaux horaires tout en tenant compte de la dynamique de croisement des usagers diurnes et nocturnes.

Une enquête terrain a été réalisée sur quatre soirées de septembre (les lundis – mardis 19 – 20 et 26 – 27, entre 21h et 1h) pour obtenir un aperçu de l'état du stationnement nocturne entre les barrières de Saint-Médard et d'Ornano, sur une épaisseur de 500 m de part et d'autre de l'axe des boulevards.

Constats globaux :
- de rares secteurs / îlots / rues excédentaires (Primerose, place du Capitaine Dutertre, Gaviniès),
- quelques axes structurants radiaux délaissés par les usagers (rue Jules Ferry, rue Georges Bonnac, boulevard Georges Pompidou, rue du Général de Larminat),
- de rares parkings publics de surface, pas toujours proches des 100 % d'occupation,
- un excédent cumulé de 207 places sur l'ensemble des sites excédentaires,
- des rues saturées de voitures par :
    - absence de garages privés,
    - sur-motorisation des ménages,
    - densité de bâti plus élevée (R+1/R+2/collectifs),
    - garages individuels intégrés au bâti détournés en pièces d'habitation,
    - choix de stationner son (ses) véhicules tout près de chez soi (assez systématique),
- un déficit cumulé de 765 places sur l'ensemble des sites déficitaires,
- un déficit cumulé de 75 places sur l'axe de boulevards soit 9,8% de l'ensemble des sites déficitaires,
- à configurations souvent équivalentes, les secteurs situés intra-boulevards et réglementés en stationnement payant subissent une pression de la demande moins forte que les secteurs situés extra-boulevards, tout en restant déficitaires.

Constats spécifiques :
- les secteurs / îlots / rues les plus saturés :
    - la Crosse / « étoile » Lescure (-90 places),
    - rue des Marronniers (-42 places),
    - extra-boulevards entre les barrières d'Arès et Judaïque (-196 places),
    - rue Scaliger,
    - rue de Soissons,
    - rue de Mulhouse / rue Henri Deffès,
    - extra-boulevards entre rue Pasteur et rue de l'Ecole Normale (-162 places),
    - sur les boulevards entre les barrières d'Arès et Judaïque (-29 places), ou à proximité de la barrière Saint-Médard (-23 places).

Etat du stationnement diurne / nocturne_séquence barrière St Médard/barrière d'Ornano



Pression de la demande de stationnement sur voirie par tronçon

- 91% Taux de congestion de la voirie
- 32 Nombre de voitures en stationnement illicite surnuméraire

Offre de stationnement public hors voirie actuelle

- Parkings publics
- Parcs relais

Offre de stationnement réglementé sur voirie

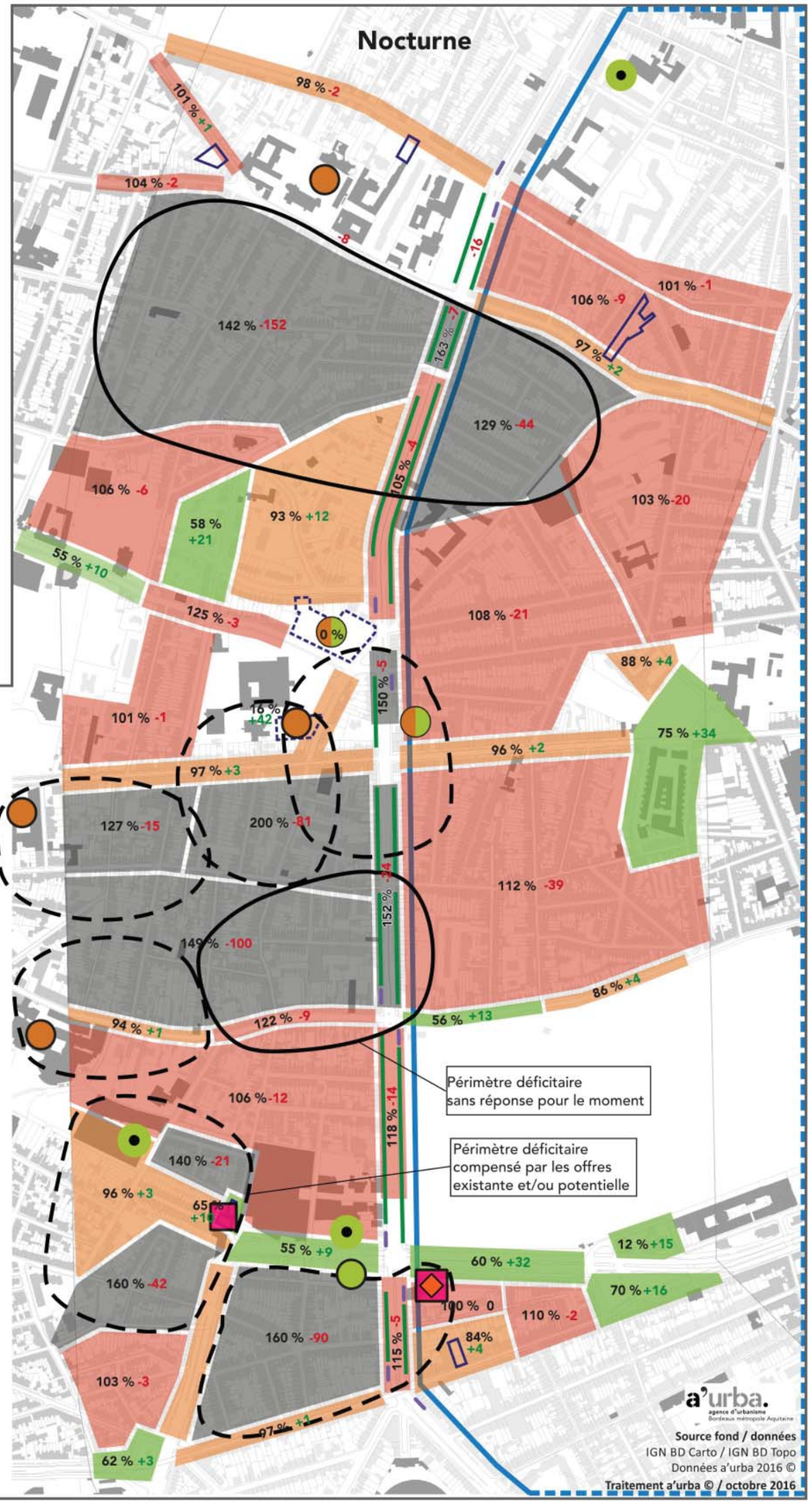
Bordeaux (payant)

- Zone B

Offre potentielle de stationnement public hors voirie supplémentaire

Court / Long termes

- Foisonnement
- Création



Pression de la demande de stationnement par secteur (voirie + parking public de surface)

- 104% Taux de congestion de la voirie
- +25 Solde offre - demande excédentaire
- -32 Solde offre - demande déficitaire

Offre de stationnement hors voirie actuelle

- Publique (surface)
- Privé à usage toléré (surface)
- Parc de stationnement Porte de Bordeaux - Parcub (souterrain) dont parc - relais

Offre pontentielle de stationnement public sur la plate-forme TCSP

- Station TCSP
- Linéaire disponible pour du stationnement potentiel

Offre de stationnement réglementé sur voirie

Bordeaux (payant)

- Zone B

Offre potentielle de stationnement public hors voirie supplémentaire

Court / Long termes

- Foisonnement
- Création

- le parc de stationnement Porte de Bordeaux (65 % d'occupation moyenne au 1/01/2014 (pas de données plus récentes)), géré par Parcub, doit pouvoir apporter, appuyé si nécessaire par le reliquat d'offre sur l'axe pénétrant Pompidou - Larminat, une solution au déficit d'offre de stationnement résidentiel entre la barrière d'Arès et la barrière d'Ornano,
- un potentiel de stationnement supplémentaire sur l'aile sud de la Cité administrative (parking « employés » ouvert apparemment aux riverains les nuits de semaine, mais peu utilisé (8 voitures sur 50 places environ) ; en revanche le parking de plus de 200 places (pour ce qui est en surface) situé sur l'aile nord, au droit des boulevards, n'a pas d'utilité du point de vue du stationnement résidentiel (les secteurs contraints au nord sont au minimum à 400m).

Avant d'étudier la possibilité d'un foisonnement nocturne avec les équipements à stationnement diurne ou même la création d'une offre de stationnement supplémentaire sur des parcelles potentiellement mutables, il convient également d'évoquer la solution de l'autopartage en cœur de quartier résidentiel.
L'autopartage résidentiel peut-être organisé (Blue Car, Citiz, Koolicar) ou facilité voire subventionné et laissé à l'initiative des habitants (à l'instar de l'achat de vélos électriques par exemple), et présente le grand avantage de pouvoir être mis en place au plus près des besoins, si ce n'est dans chaque rue des secteurs déficitaires. C'est un dispositif capable de répondre durablement au déficit de fond comme le léger déficit observé intra-boulevards quand on a mis fin aux dysfonctionnements d'ordre comportementaux (réglementation par zones, surveillance, protection des espaces piétonniers...).

5. Zoom : perspectives et solutions à court et long termes

5.1 Le bilan diurne / nocturne

Trois séquences / secteurs sont fortement déficitaires, aussi bien le jour que la nuit :
- secteur barrière Saint-Médard, au droit des rues Pasteur et de l'Ecole Normale,
- entre barrière Judaïque et barrière d'Arès,
- entre barrière Saint-Augustin et barrière d'Ornano.

Au regard des résultats, on peut considérer que la demande de stationnement de jour est dimensionnante pour l'axe des boulevards et que celle de nuit l'est pour les secteurs en rive (intra et extra-boulevards).

En période diurne, seuls les environs de la barrière Saint-Médard ne seraient pas en capacité de trouver de solution dans l'offre de stationnement existante ou potentielle. Mais on parle là d'environ 20 places sur ce tronçon de boulevards.

En période nocturne, plus de 200 véhicules sont en stationnement illicite dans ce même secteur, mais de part et d'autre des boulevards, sans véritable perspective d'offre supplémentaire à terme.
De même, le quadrant nord-ouest de la barrière d'Arès représentant près de 100 véhicules en stationnement illicite, ne sera pas en capacité de résorber ce déficit à terme, au regard de l'absence de site potentiel permettant d'accroître l'offre.

Le parc de stationnement Porte de Bordeaux, géré par Parcub, semble, quant à lui, pour le moment, capable de compenser les déficits affichés dans un rayon de 300 m.

Mais la première des réponses, la plus efficace et la plus rapide à mettre en place pour diminuer le stationnement de moyenne et longue durées sur les boulevards, est l'arrivée du stationnement payant.

5.2 Le contenu du projet de l'agence pour les Boulevards

Le tableau ci-après fait état par séquence de la capacité de l'offre de stationnement du projet à horizons court et long termes à absorber la demande actuelle en période diurne.

		Barrière Saint-Médard - Barrière Judaïque	**Barrière Judaïque - Barrière d'Arès**	**Barrière d'Arès - Barrière Saint-Augustin**	**Barrière Saint-Augustin - Barrière d'Ornano**
Existant	stationnement sur voirie (places)	99	43	60	25
	stationnement non occupé sur voirie (places)	3	3	1	0
	taux de vacance (%)	3 %	7 %	2 %	0 %
	véhicules en stationnement illicite surnuméraire	44	24	16	21
	ratio stationnement illicite - licite (%)	46 %	60 %	27 %	84 %
	taux de congestion (%)	41 %	9 %	25 %	84 %
Projet	stationnement sur voirie - court terme (places)	0	0	39	15
	solde offre Projet-Existant - court terme (places)	-99	-43	-21	-10
	ratio offre Projet-Existant - court terme (%)	0 %	0 %	65 %	60 %
	stationnement sur voirie - long terme (places)	17	16	19	7
	solde offre Projet-Existant - long terme (places)	-82	-27	-41	-18
	ratio offre Projet-Existant - long terme (%)	17 %	37 %	32 %	28 %
	solde offre Projet- demande actuelle - court terme (places)	-140	-64	-36	-31
	ratio offre Projet- demande actuelle - court terme (%)	0 %	0 %	52 %	33 %
	solde offre Projet- demande actuelle - long terme (places)	-123	-48	-56	-39
	ratio offre Projet- demande actuelle - long terme (%)	12 %	25 %	25 %	15 %

On constate, une fois de plus, que les deux séquences de la barrière de Saint-Médard à la barrière d'Arès seraient les plus en incapacité de satisfaire la demande de stationnement diurne, avec même une absence totale d'offre de stationnement sur l'axe des boulevards dans le projet à court terme.

Pour répondre à cette situation (plus de 200 véhicules sans stationnement à court terme entre les barrières de Saint-Médard et d'Arès), il faudra probablement générer une offre publique supplémentaire au droit de la barrière Judaïque. Les sites du Leader Price et du parking Nord de la Cité administrative sont susceptibles de pouvoir y répondre pour ce secteur. Restera à traiter le cas de la barrière de Saint-Médard.

A long terme, un parking supplémentaire pourrait également être nécessaire au droit de la barrière Saint-Augustin.

Reste à articuler ce travail avec la stratégie Mobilités (évolution des parts modales…) qui aura été retenue pour les boulevards et leur environnement proche, à court et long terme, pour caler la demande de stationnement, puis à spatialiser les compléments à apporter au projet de l'agence, à court et long termes.

6. Ce qu'il faut retenir |

PLAN D'ACTIONS

A. La problématique du stationnement court terme sur les bds (2025)

>Stationnement actifs et visiteurs

-Des parkings proches des équipements et des barrières, tous les 250 mètres minimum
*parking publics existants;
*potentiels de mutualistaion/foisonnement avec parkings privés existants, parfois à rationnaliser;
*développement d'aires de stationnement paysagers sur des parcelles mutables (veille foncière).
Cet aménagement est temporaire, à coupler avec l'offre de «jardins de poches» issue de la stratégie paysagère.
A terme, ces parcelles pourront intégrer du stationnement dans une programmation plus mixte et plus ambitieuse, voire ne plus restituer cette offre selon les besoins effectifs longs termes en stationnement.

-Des barrières équipées en stationnement régulé, de courte durée :
*sur une épaisseur à définir le long des radiales (selon l'intensité commerciale/la pression du stationnement etc.), tarification progressive et incitative à un temps de pause inférieur ou égal à 30';
*offre de stationnement sur chaussée (bande mixte et modulable implantées sur les radiales concernées);
*parkings publics existants;
*poches existantes ou en projet à 100m des barrières.

>Stationnement résidents

Des parkings à – de 500m maximum
*du foisonnement avec l'offre pk actifs/visiteurs;
*des poches de stationnement à mobiliser dans les tissus;
*la possibilité d'un stationnement résidentiel nocturne dans le couloir bus, sous réserve d'une bonne gestion temporelle de la voirie.

B. La problématique du stationnement long terme sur les bds (2044)

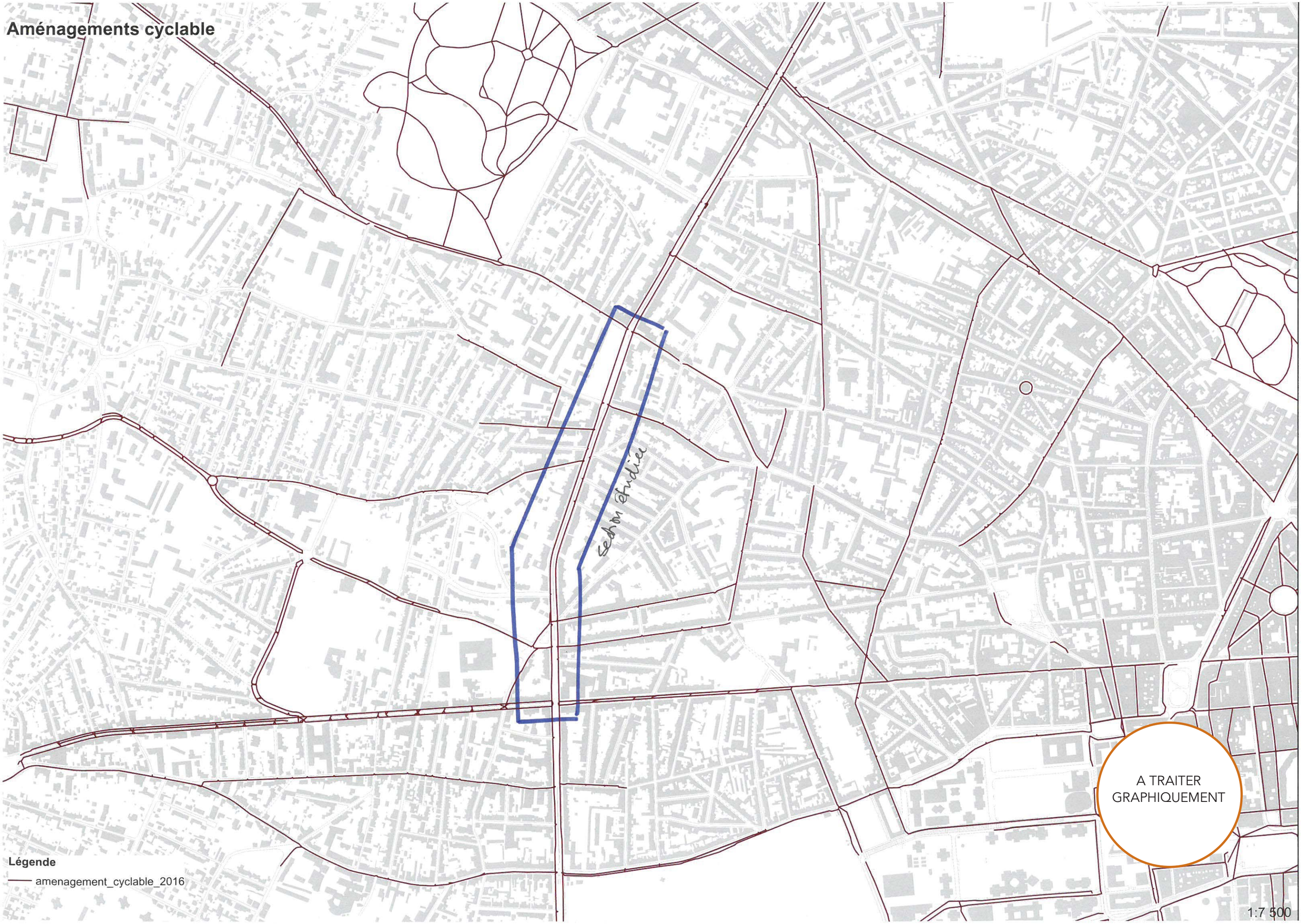
-Des parkings relais pour court séjour, petit dimensionnement
permettant d'être très intégrés à la ville et très équipés (commerces/services etc.) en complémentarité des parkings-relais implantés plus proches de la rocade, qui eux sont plus grands et plus long séjour.

-Pas de nouveaux développement de stationnement en poche mais évolution possible (a été prévu en fonction dès 2025) :
une typologie de bâti permettant une mutation vers services/commerces/équipement etc. ou transformation en jardins de poches.

boulevards 2025-2044

Focus 2 Plan de mobilité locale

Aménagements cyclable



ZOOM SUR LA SECTION BARRIÈRE JUDAÏQUE – BARRIÈRE SAINT MÉDARD

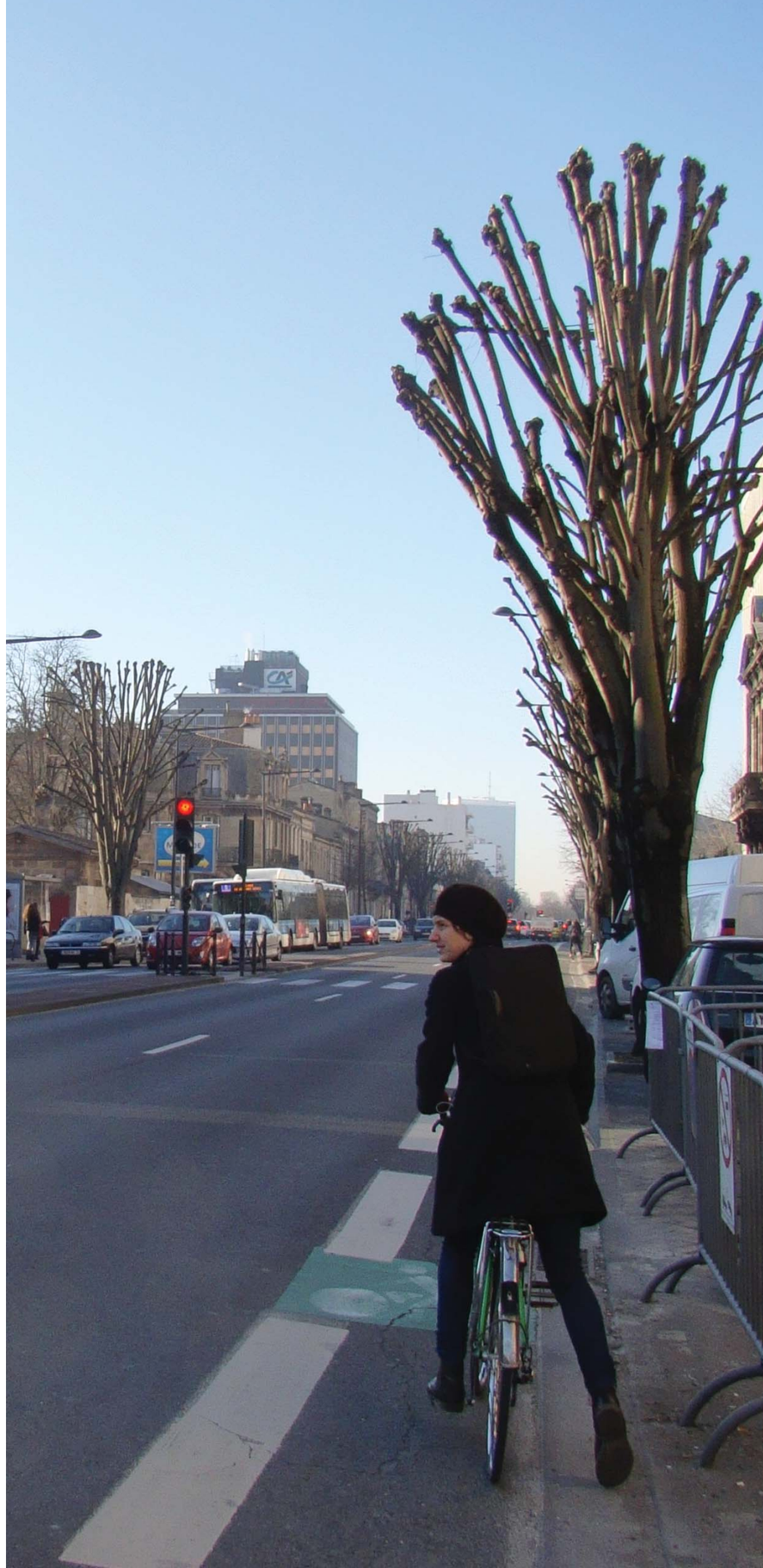
1. Situation actuelle et projets

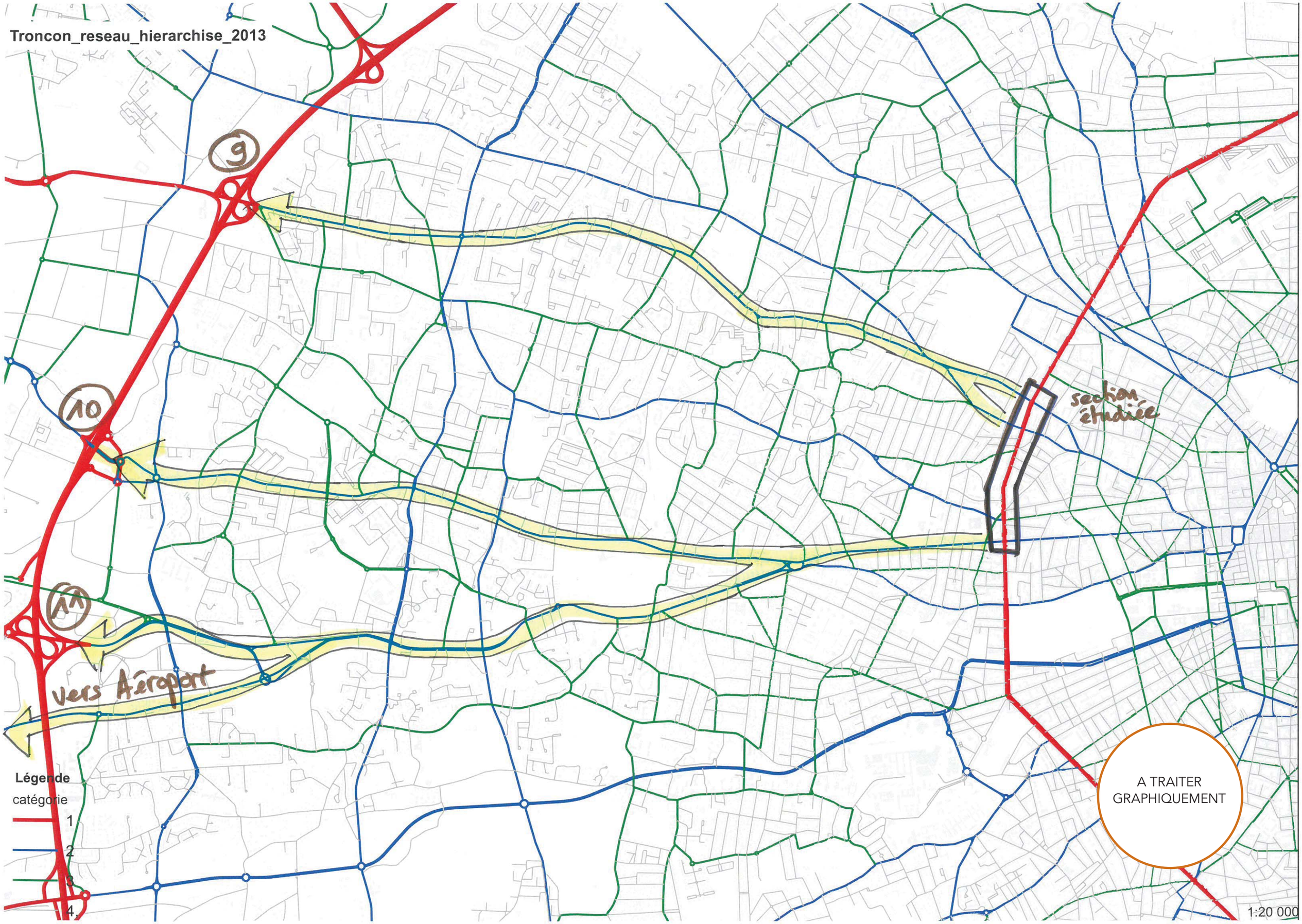
1.1. Modes actifs

Cette section des boulevards s'inscrit dans un réseau cyclable encore peu maillé dans cette partie du territoire de la Métropole bordelaise. Les aménagements cyclables, lorsqu'ils existent, sont insuffisamment dimensionnés et sécurisés pour inciter de nouveaux cyclistes à emprunter ce mode de déplacement, et pour répondre correctement à l'usage lorsqu'il existe. Sur le boulevard Wilson, l'aménagement est difficilement compatible avec les niveaux de trafic constatés et le comportement des automobilistes : les bandes cyclables sont étroites, génèrent un risque de collision avec les portières des véhicules et stationnement et sont ponctuellement aménagées en dévers.

Pour autant la pratique du vélo est réelle sur cette section du boulevard : les observations menées sur le terrain aux heures de pointe identifiaient un volume de cyclistes équivalent à 5 à 10% des flux sur les branches de carrefour les plus fréquentées par des cyclistes. Les flux étaient majoritairement perpendiculaires au boulevard, dans le sens entrant et sortant de l'intra-boulevards.

Les piétons sont peu favorisés sur cette section des boulevards : les traversées piétonnes sont relativement éloignées du centre des carrefours, imposant d'importants détours aux piétons. Cette situation est d'autant plus pénalisante que les flux piétons constatés étaient majoritairement radiaux, par rapport aux flux piétons sur les trottoirs du boulevard qui étaient plus faibles, compte tenu notamment de la faible activité commerciale de cette séquence.




Troncon_reseau_hierarchise_2013
9
10
A1
vers Aéroport
section étudiée
A TRAITER GRAPHIQUEMENT
Légende
catégorie
1
2
3
4
1:20 000

1.2. Circulation générale

1.2.1. Hiérarchisation de la voirie

Entre la barrière Judaïque et la Barrière Saint-Médard, le Boulevard Wilson constitue un maillon central de la ceinture des boulevards, axe structurant à l'échelle métropolitaine (niveau 1 du RHV).

Plusieurs axes de niveau 2 du RHV assurent la connexion entre la Rocade et les boulevards :
- Au Nord du secteur étudié, le binôme Cours Marc Nouaux / Rue de Caudéran assure la liaison avec l'échangeur 9, via l'avenue de Magudas
- Au Sud du secteur, l'avenue de la République relie la rue Judaïque aux échangeurs 10 et 11, et au secteur de l'Aéroport.

Les autres voies connectées au boulevard dans ce secteur ont une vocation plus locale, à l'exception de la rue Jules ferry qui irrigue le Sud du quartier de Caudéran.

1.2.2. Plan de circulation

Le plan de circulation des voiries aux abords du boulevard est basé sur un système de sens uniques, cherchant à associer :
- Une capacité d'écoulement de trafic importante sur les axes structurants est-ouest, le sens unique permettant d'y aménager deux files de circulation voire une troisième en approche des carrefours ;
- Une simplification de la gestion des flux aux carrefours à feux tricolores, en limitant le nombre de mouvements tournants ;
- Dans les rues à vocation de desserte locale, une complexité des itinéraires pour décourager le trafic de transit ;
- L'aménagement de sites propres bus, d'itinéraires cyclables ou, plus fréquemment, une augmentation de la capacité en stationnement permise par l'absence d'une file de circulation.

Ce réseau de sens uniques réparti les flux entrants et sortants de l'intra-boulevards sur des axes fonctionnant en binômes, en particulier:
- Au Nord, le binôme Cours Marc Nouaux (sens sortant) / Rue de Caudéran (sens entrant)
- Au Sud, le binôme Rue Judaïque (sens sortant) / rue Georges Mandel (sens entrant).

voir carte p. 38

La présence du terre-plein central a notamment pour objectif de limiter les mouvements tournants sur le boulevard, afin de concentrer les échanges sur certains carrefours pour améliorer le débit du boulevard en section courante.

voir carte p. 39

Troncon_reseau_hierarchise_2013

Légende

catégorie

1

2

3

4,

Sens Unique

Double Sens

axes RHV 1 et 2

A TRAITER GRAPHIQUEMENT

1:7 500

Lianes 2
83
Lianes 3+
Lianes 2
83
Lianes 3+
Lianes 6
Lianes 529 56 exp
LIGNE D
Lianes
26
Spécifique 74
Lianes 9
Carefour complet : tous les mouvements sont possibles
Carefour semi-complet : certains mouvements de tourne à gauche interdits
Carefour partiel : traversée impossible du terre-plein central
Lianes 16
Spécifique 74
Lianes 16
Lianes 1+
Lianes 1+
A TRAITER GRAPHIQUEMENT
1:5 000

HPM
Part de la charge totale de chaque carefour
- de 10%
10 à 20%
20 à 30%
+ de 30%
Lianes 2
83
Lianes 3+
Lianes 2
83
Lianes 3+
Spécifique 74
Lianes 9
Lianes 9
26
Spécifique 74
Lianes 16
A TRAITER GRAPHIQUEMENT

HPS
Lianes 2
83
Lianes 3+
Lianes 2
83
Lianes 3+
Spécifique 74
Lianes 9
Lianes 9
26
Spécifique 74
Lianes 16
A TRAITER GRAPHIQUEMENT

1.2.3. Trafic

Des comptages de trafic ont été effectués le mardi 6 et le jeudi 8 décembre 2016, entre 8h et 9h le matin, et entre 17h et 18h le soir. Ils ont été réalisés sur la base d'échantillons de 5mn par branche entrante du carrefour, extrapolés à l'heure pour obtenir une estimation de la charge totale du carrefour et de la répartition des mouvements tournants. L'analyse se base uniquement sur la part de ces mouvements au sein de chaque carrefour, plutôt que sur les niveaux de trafics constatés, qui nécessiteraient la réalisation d'une campagne complète de comptages directionnels sur les périodes de pointe.

5 carrefours ont été enquêtés ; sur le périmètre d'étude, il s'agit de l'intégralité des carrefours sans terre-plein central limitant les mouvements :

- Carrefour 1 : Bd Wilson x rue Judaïque x avenue de la République ;
- Carrefour 2 : Bd Wilson x rue Georges Mandel rue Jules Ferry ;
- Carrefour 3 : Bd Wilson x rue de Marseille x rue de Soissons x rue de la Liberté ;
- Carrefour 4 : Bd Wilson x rue de Caudéran x rue de l'Ecole Normale ;
- Carrefour 5 : Bd Wilson x cours Marc Nouaux x avenue Charles de Gaulle.

Sur chaque carrefour, la somme des flux nord-sud et sud-nord restant sur le boulevard était majoritaire, en heure de pointe du matin comme du soir. Cette tendance est davantage marquée le soir, avec moins de mouvements tournants.
Une seule exception a été observée : le matin sur le carrefour de la rue Judaïque, où les flux en provenance de la rue Judaïque (donc sortant de l'intra boulevards) représentent à eux seuls 59% de la charge totale du carrefour. En heure de pointe du soir, sur ce même carrefour, les flux nord-sud du boulevard redeviennent majoritaires.

Les mouvements tournants sont minoritaires au sein de tous les carrefours étudiés.

En revanche, **dans plusieurs configurations, quelques mouvements de tourne-à-gauche** (les plus pénalisants dans le fonctionnement d'un carrefour à feux) viennent pénaliser le fonctionnement général de l'intersection.
Le matin :

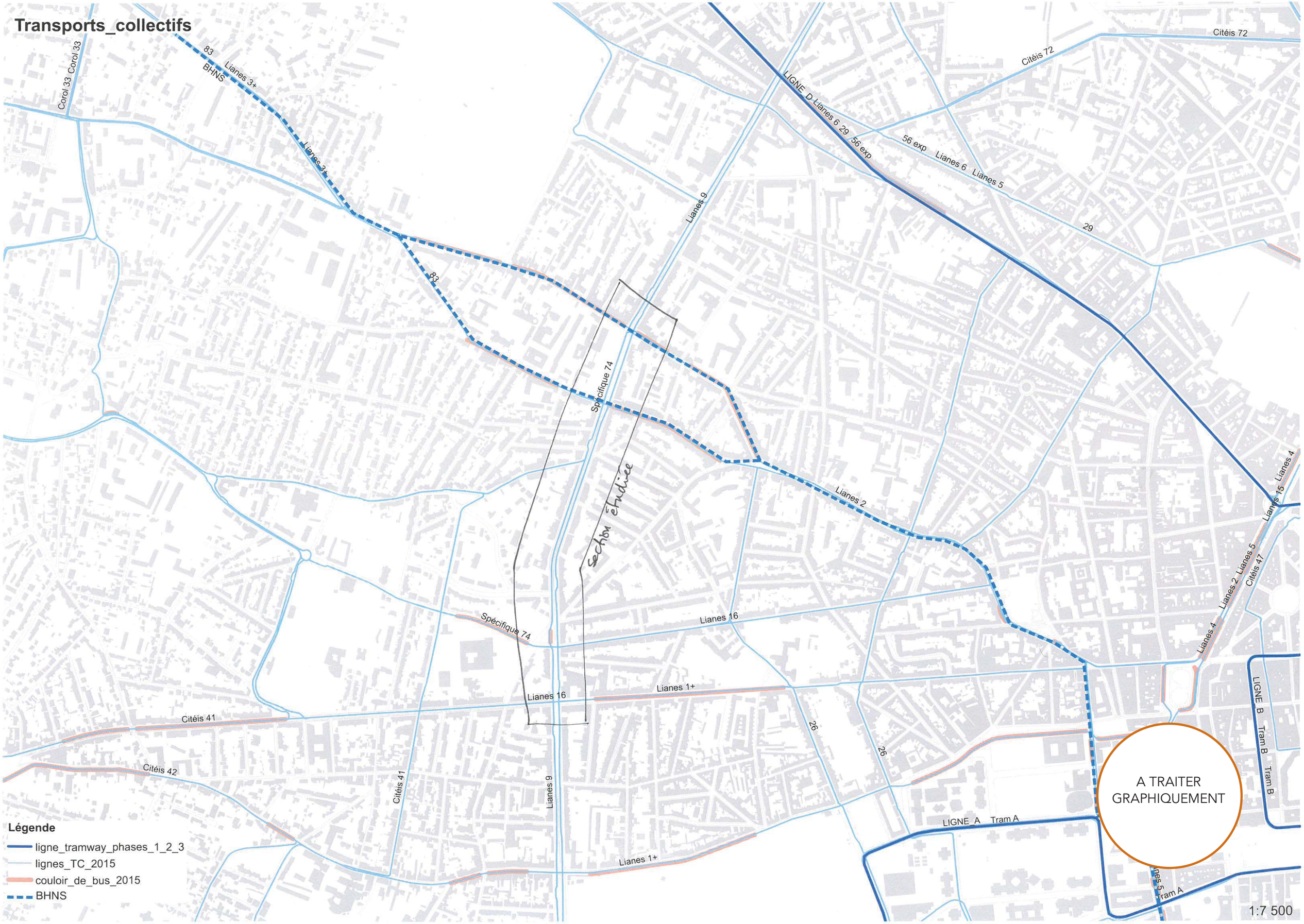
- Le tourne-à-gauche de la rue Judaïque vers le boulevard Wilson représente 28% de la charge du carrefour 1
- Le tourne-à-gauche de la rue de l'Ecole Normale vers le boulevard Wilson représente 14% de la charge du carrefour 4
- Le tourne-à-gauche du cours Marc Nouaux vers le boulevard Wilson représente 13% de la charge du carrefour 5

Le soir, un seul carrefour est concerné :

- Le tourne-à-gauche du boulevard Wilson vers l'avenue Charles de Gaulle représente 10,5% de la charge du carrefour 5

Les ralentissements observés limitant l'écoulement des carrefours sont dus, plus qu'aux niveaux de trafic eux-mêmes, à un **phénomène d'autoblocage partiel de certains carrefours, généré par le comportement des automobilistes** s'engageant dans le carrefour en fin de temps de vert alors que le carrefour est manifestement déjà saturé. Le **phénomène d'accélération/décélération entre les carrefours à feux**, contribuant à une baisse importante de débit des branches des carrefours, diminue lui aussi la capacité globale du système viaire.

Transports_collectifs



1.3. Transports collectifs - desserte actuelle et projetée

Le réseau TBM maille le secteur d'étude par plusieurs lignes :

- Sur le boulevard Wilson, la Lianes 9 qui dessert la quasi-intégralité des boulevards ;
- Barrière Saint-Médard, les Lianes 2 et 3, ainsi que la ligne Citéis 83
- Barrière Judaïque, les Lianes 1 et 16.

Aux barrières, les itinéraires des lignes sont dissociés selon les sens uniques en binômes, identifiés plus haut. Cette dissociation rend le fonctionnement de la ligne moins lisible pour l'usager non habitué.

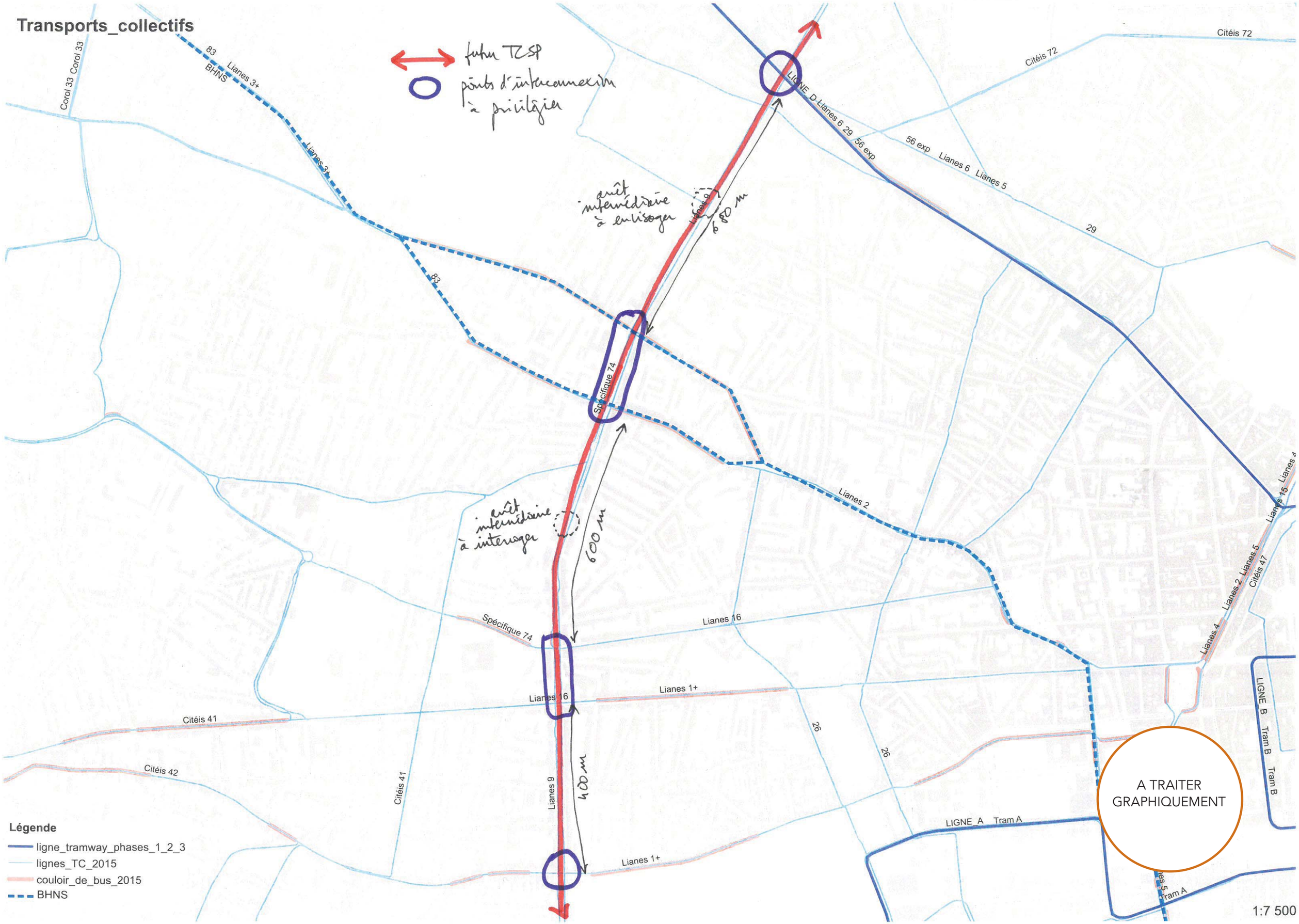
Les points de connexion entre la Lianes 9 sur les boulevards et les lignes assurant des liaisons radiales ne sont pas clairement identifiés dans l'espace, bien qu'ils figurent en tant que tels sur les plans commerciaux du réseau TBM.

En termes de performances, **aucun aménagement ne donne un avantage comparatif aux transports collectifs sur les boulevards**. En revanche, les lignes radiales bénéficient d'aménagements ponctuels permettant d'améliorer leur régularité :

- Les lianes 1 et 16 sur la Rue Judaïque, depuis la piscine Judaïque jusqu'en approche de la Barrière Judaïque ;
- Les Lianes 2 et 3, sur le binôme Marc Nouaux / Caudéran.

A moyen terme, le BHNS Saint-Aubin – Bordeaux empruntera les itinéraires des Lianes 2 et 3. Il conservera le principe de dissociation des itinéraires, et sera l'occasion d'une requalification des espaces publics et d'une priorité plus affirmée aux modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Transports_collectifs



2. Propositions et pistes de projet

2.1. Hiérarchisation de la voirie et plan de circulation

Le plan de circulation actuel est globalement fonctionnel mais à la condition qu'un dispositif remplissant les fonctions de l'actuel terre-plein central soit maintenu pour empêcher des tourne-à-gauche, qui nécessitent l'aménagement de carrefours complets. Dans l'optique d'une plus grande perméabilité entre les rives du boulevard Wilson, et dans la perspective d'une baisse de 20% du trafic sur les boulevards, le projet propose de supprimer ce terre-plein central pour le remplacer, à certains carrefours, par un espace public partagé entre les modes.

Afin d'assurer une fluidité acceptable du trafic sur le boulevard, mais aussi d'atteindre l'objectif d'apaisement des quartiers limitrophes du boulevard en y limitant le trafic de transit, **il n'est pas recommandable de multiplier les carrefours permettant l'intégralité des mouvements tournants**. Néanmoins, afin de répartir davantage les flux d'échanges entre l'intra- et l'extra-boulevards, quelques carrefours pourraient être ouverts à davantage de mouvements, notamment celui avec la rue Henry Deffes, afin de créer au sud du futur BHNS Saint-Aubin – Bordeaux le pendant du carrefour avec la rue Turenne, au nord de ce BHNS.

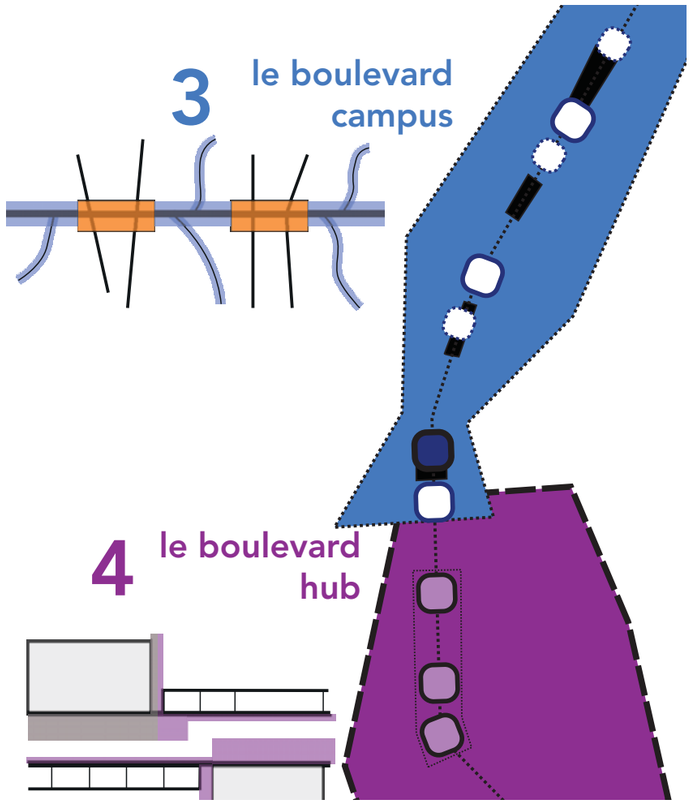
Sans modification des sens de circulation mais par une réorganisation de l'espace public, il est envisageable de créer un espace public structurant au droit de la Cité Administrative en regroupant les files de circulation de manière plus compacte pour dégager de l'espace public sur les rives du carrefour, **ou au contraire de dilater ce carrefour encore davantage autour d'un espace public central**. Cette seconde option nécessite d'interroger les disponibilités foncières à proximité de la Cité Administrative.

2.2. Insertion du BHNS sur le boulevard

Outre le profil en section courante, l'insertion d'un BHNS sur le boulevard Wilson pose la question de la **localisation des stations, et de leur insertion dans le profil de la voie**.

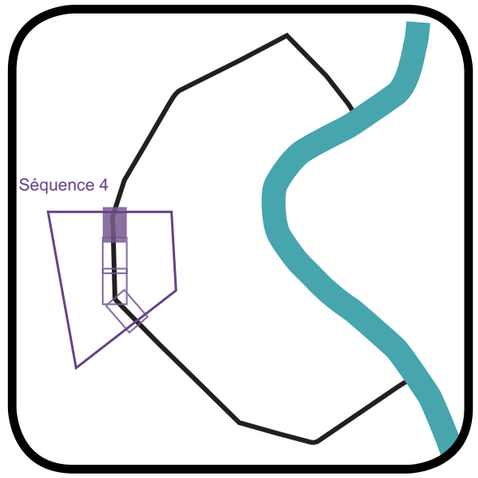
Deux approches sont envisageables :
- **Privilégier la performance de la ligne et le maillage du réseau, en limitant au maximum les points d'arrêts aux seuls points de connexion avec les lignes radiales** (Lianes 1, 16, futur BHNS, plus au nord future ligne de tram D…)
- **Permettre une desserte avec des arrêts intermédiaires, en cas de présence d'équipements ou d'une interdistance supérieure ou égale à 300m**.

Avec ces critères, sur la section étudiée, **3 points d'arrêts du BHNS seraient à privilégier** :
- Connexion avec le BHNS Saint-Aubin – Bordeaux
- Connexion avec les Lianes 1 et 16 à la barrière Judaïque
- Un arrêt intermédiaire par exemple aux abords de la rue de Colmar, situé à équidistance des deux points d'interconnexion précédents et permettant d'irriguer le quartier en profondeur.

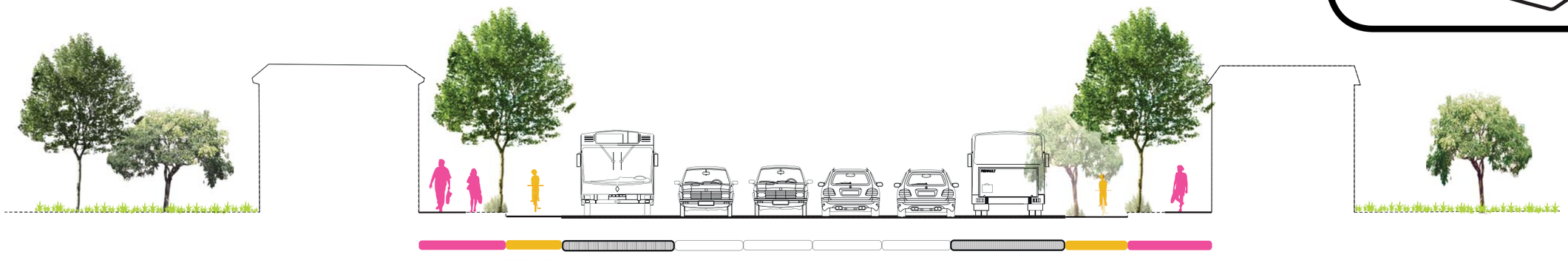


3. Aménagements proposés (à valider techniquement)

Au nord de la Barrière Judaïque



extra-boulevards

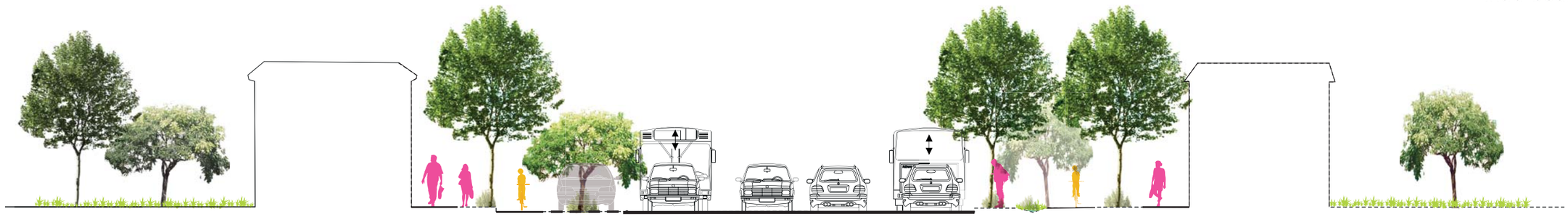


2025

2.70 1.60 3.50 2.25 2.25 2.25 2.25 3.50 2.00 2.70

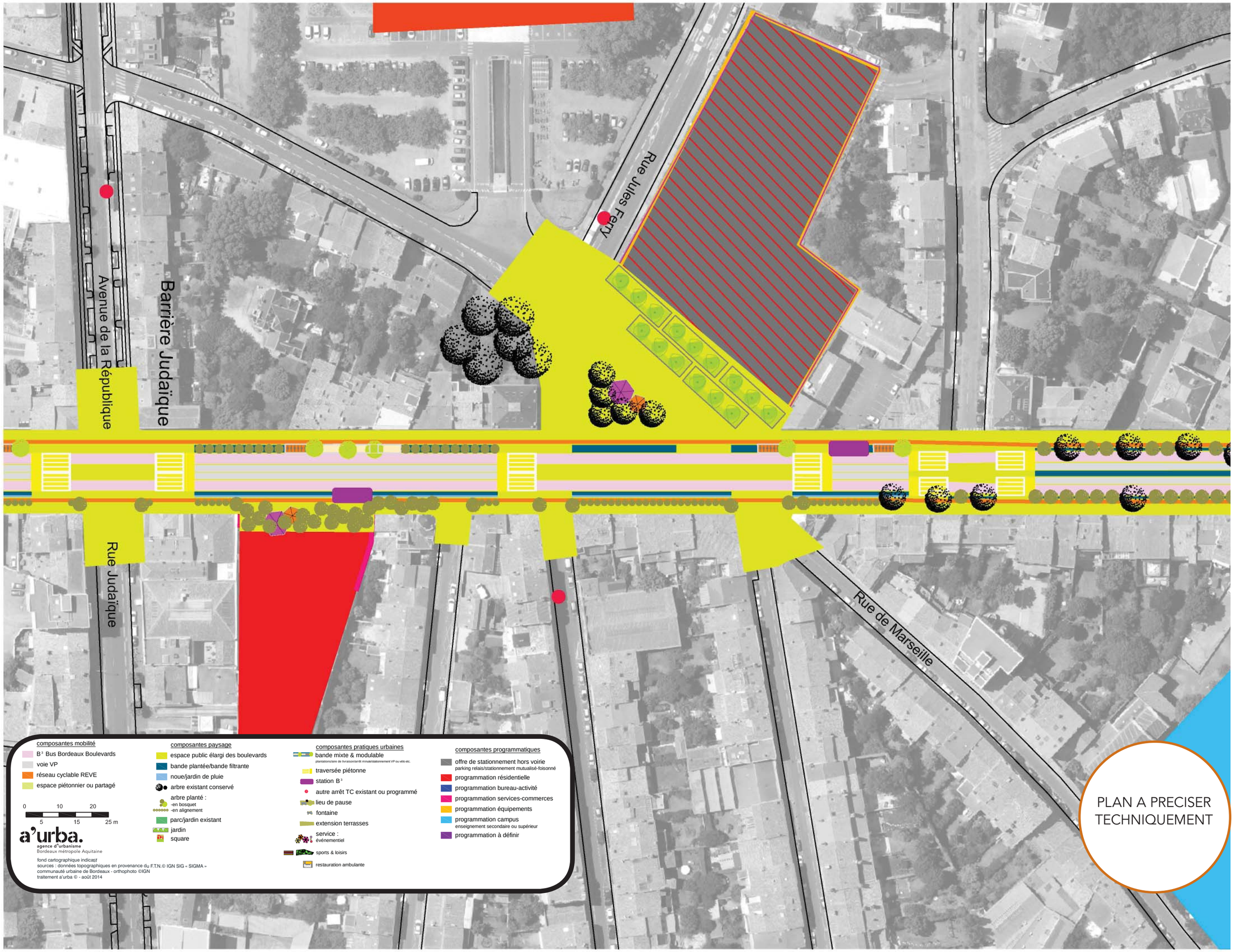
extra-boulevards

intra-boulevards

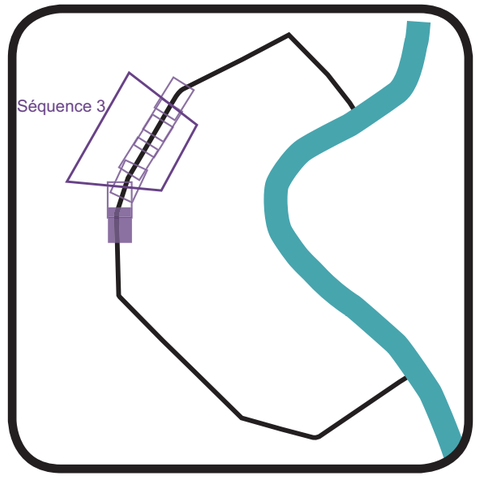


2044

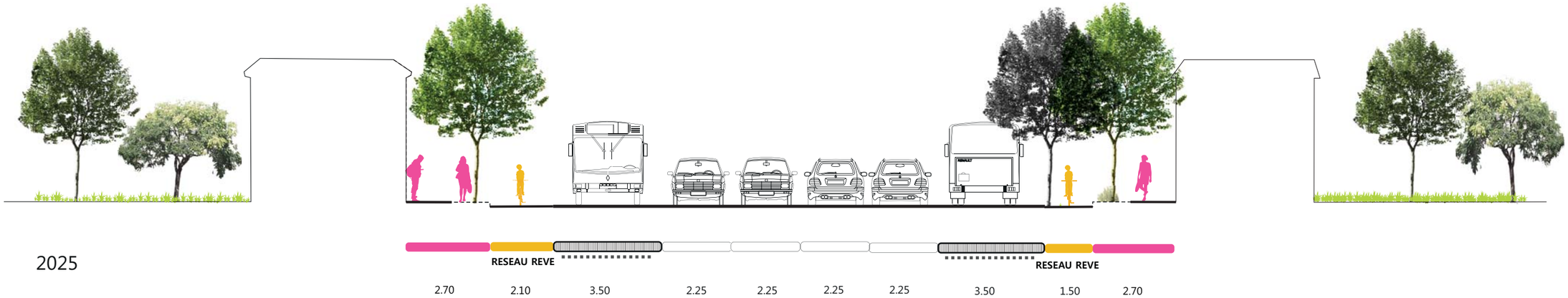
2.70 1.50 2.55 3.50 2.25 2.25 3.50 2.00 1.50 3.25


Avenue de la République
Barrière Judaïque
Rue Jules Ferry
Rue Judaïque
Rue de Marseille
PLAN A PRECISER TECHNIQUEMENT
composantes mobilité
B³ Bus Bordeaux Boulevards
voie VP
réseau cyclable REVE
espace piétonnier ou partagé
0 10 20
5 15 25 m
a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine
fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N.© IGN SIG « SIGMA » communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto ©IGN
traitement a'urba © - août 2014
composantes paysage
espace public élargi des boulevards
bande plantée/bande filtrante
noue/jardin de pluie
arbre existant conservé
arbre planté :
-en bosquet
-en alignement
parc/jardin existant
jardin
square
composantes pratiques urbaines
bande mixte & modulable
plantations/aire de livraison/arrêt minute/stationnement VP ou vélo etc.
traversée piétonne
station B³
autre arrêt TC existant ou programmé
lieu de pause
fontaine
extension terrasses
service :
événementiel
sports & loisirs
restauration ambulante
composantes programmatiques
offre de stationnement hors voirie
parking relais/stationnement mutualisé-foisonné
programmation résidentielle
programmation bureau-activité
programmation services-commerces
programmation équipements
programmation campus
enseignement secondaire ou supérieur
programmation à définir

Aux alentours de la rue Pasteur



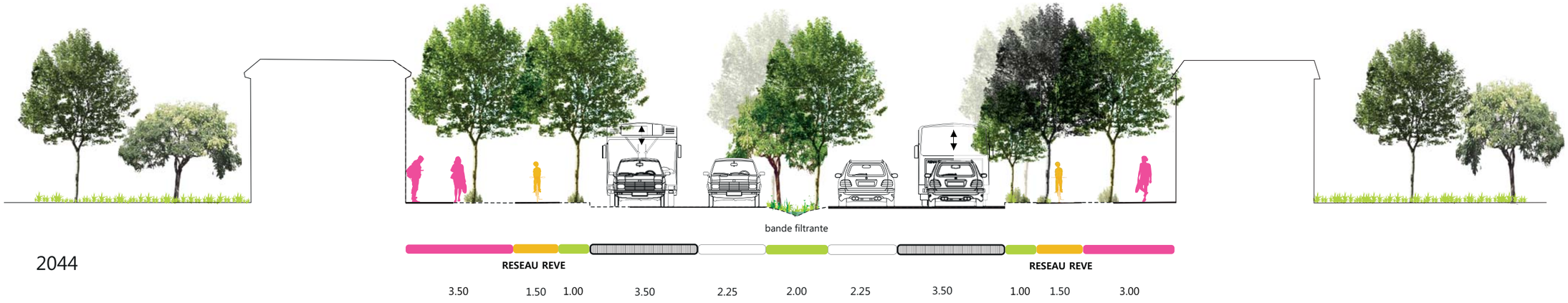
extra-boulevards



2025

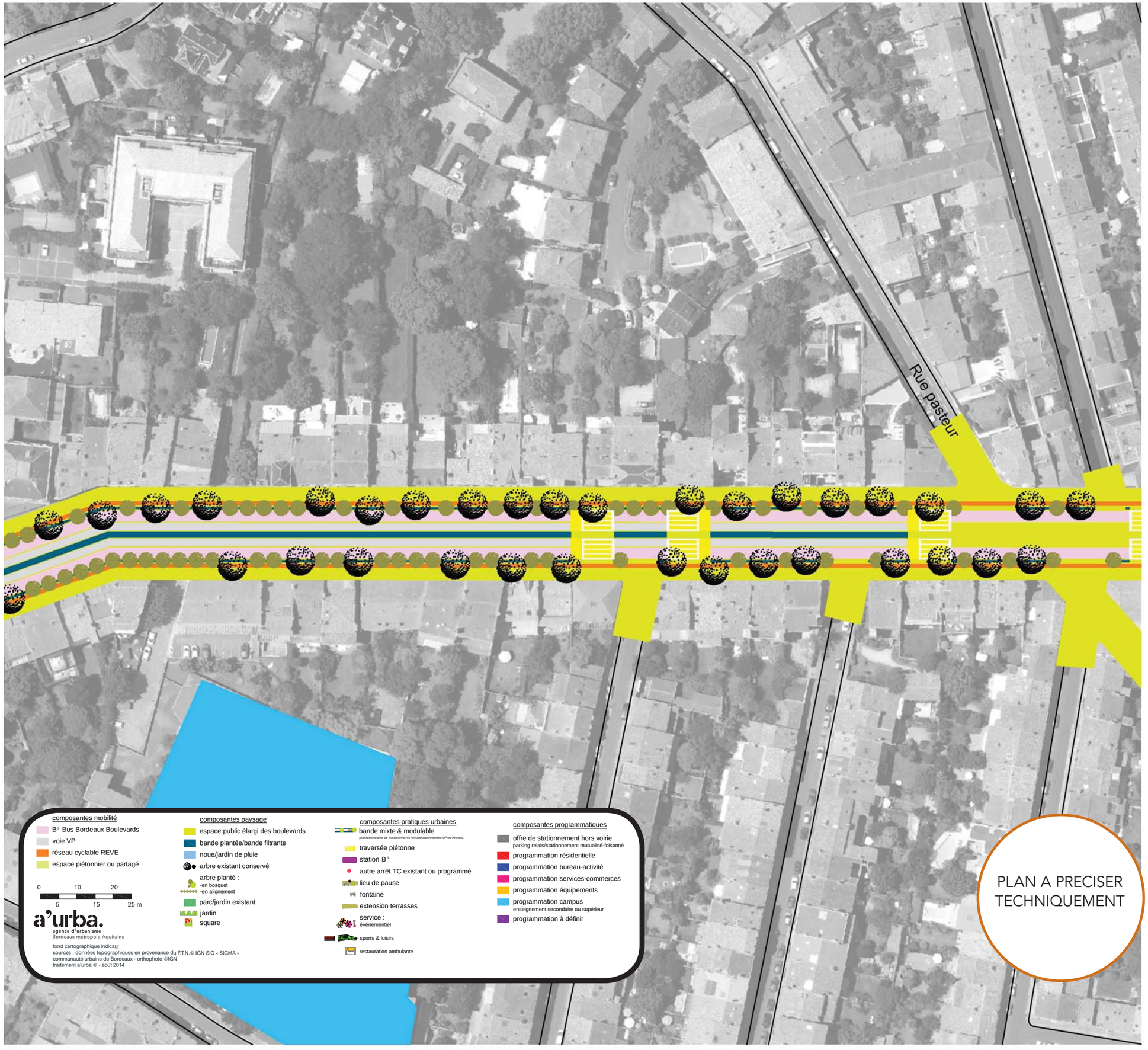
extra-boulevards

intra-boulevards

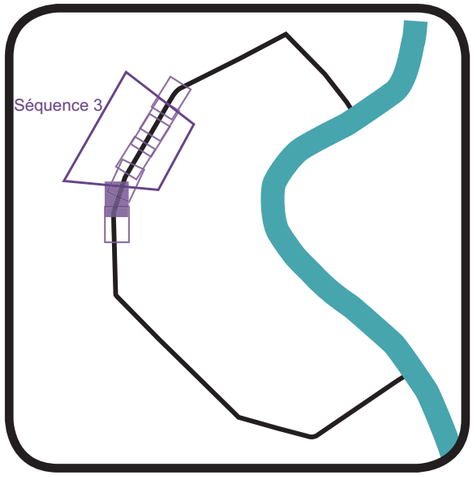


2044

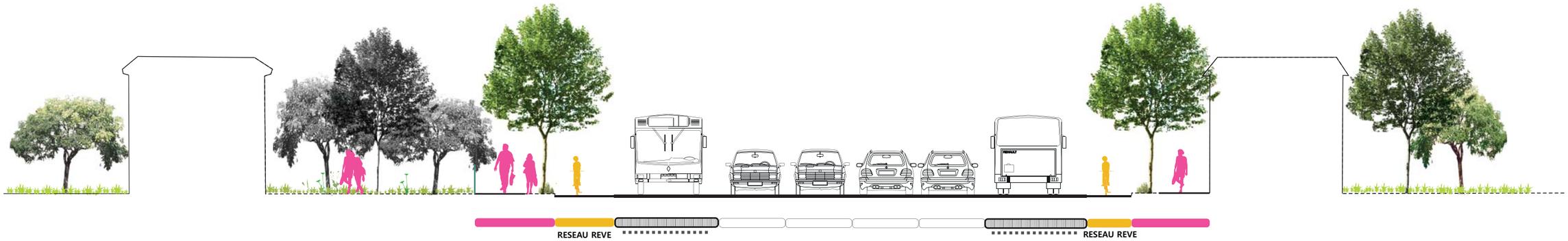
0 1 2 3 m


Rue pasteur
composantes mobilité
B³ Bus Bordeaux Boulevards
voie VP
réseau cyclable REVE
espace piétonnier ou partagé
0 10 20
5 15 25 m
a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine
fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N.© IGN SIG « SIGMA »
communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto ©IGN
traitement a'urba © - août 2014
composantes paysage
espace public élargi des boulevards
bande plantée/bande filtrante
noue/jardin de pluie
arbre existant conservé
arbre planté :
-en bosquet
-en alignement
parc/jardin existant
jardin
square
composantes pratiques urbaines
bande mixte & modulable
plantations/aire de livraison/arrêt minute/stationnement VP ou vélo etc.
traversée piétonne
station B³
autre arrêt TC existant ou programmé
lieu de pause
fontaine
extension terrasses
service :
événementiel
sports & loisirs
restauration ambulante
composantes programmatiques
offre de stationnement hors voirie
parking relais/stationnement mutualisé-foisonné
programmation résidentielle
programmation bureau-activité
programmation services-commerces
programmation équipements
programmation campus
enseignement secondaire ou supérieur
programmation à définir
PLAN A PRECISER
TECHNIQUEMENT

Aux alentours de la rue de Caudéran, cours Marc Nouaux et Avenue Charles de Gaulle



extra-boulevards

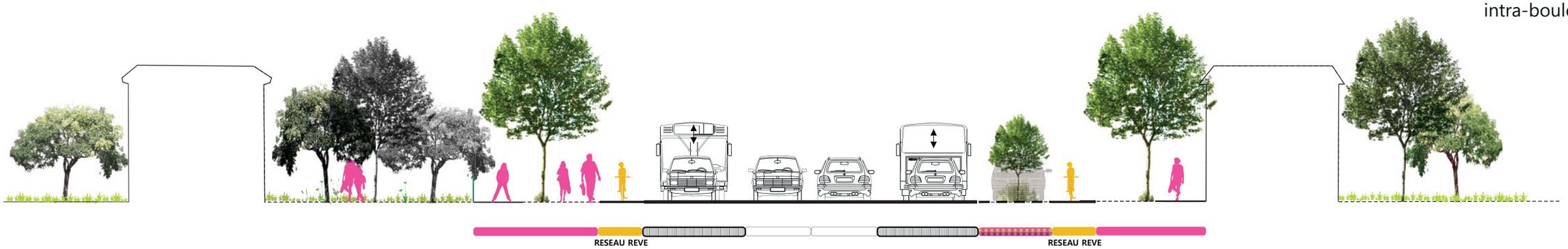


2025

2.70 2.10 3.50 2.25 2.25 2.25 2.25 3.50 1.50 2.70

extra-boulevards

intra-boulevards



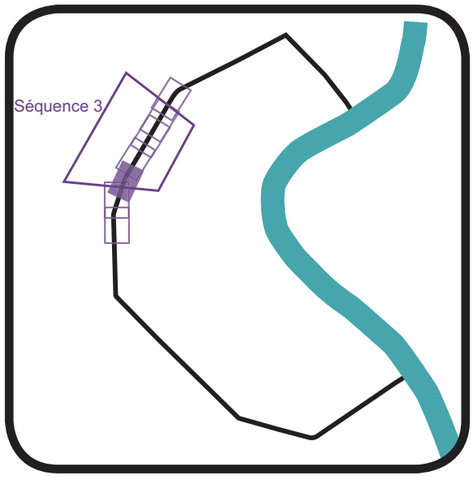
2044

4.25 1.50 3.50 2.25 2.25 3.50 2.50 1.50 3.75

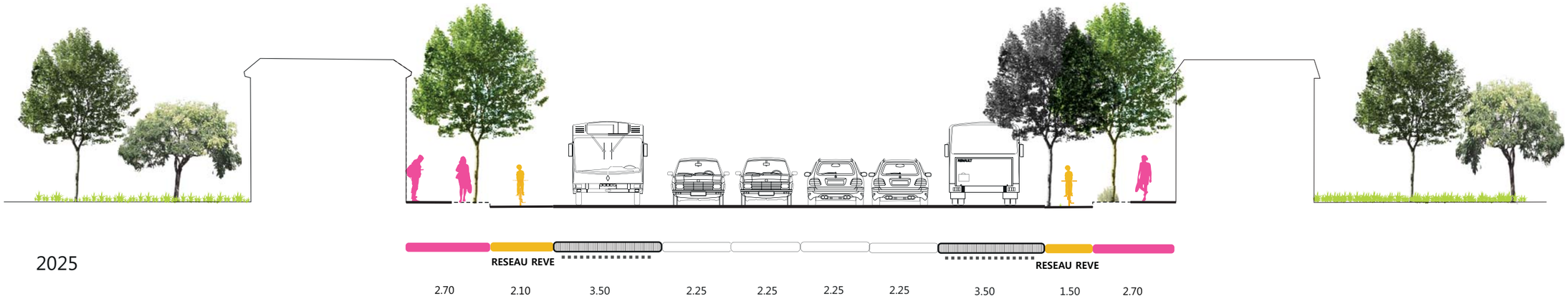
0 1 2 3 m

Rue pasteur
Rue de l'école Normale
Av. Charles de Gaulle
Barrière Saint-Médard
Rue de Caudéran
Cour Marc Nouaux
PLAN A PRECISER TECHNIQUEMENT
composantes mobilité
B³ Bus Bordeaux Boulevards
voie VP
réseau cyclable REVE
espace piétonnier ou partagé
0 10 20
5 15 25 m
a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine
fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N.© IGN SIG « SIGMA » communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto ©IGN
traitement a'urba © - août 2014
composantes paysage
espace public élargi des boulevards
bande plantée/bande filtrante
noue/jardin de pluie
arbre existant conservé
arbre planté :
-en bosquet
-en alignement
parc/jardin existant
jardin
square
composantes pratiques urbaines
bande mixte & modulable
plantations/aire de livraison/arrêt minute/stationnement VP ou vélo etc.
traversée piétonne
station B³
autre arrêt TC existant ou programmé
lieu de pause
fontaine
extension terrasses
service :
événementiel
sports & loisirs
restauration ambulante
composantes programmatiques
offre de stationnement hors voirie
parking relais/stationnement mutualisé-foisonné
programmation résidentielle
programmation bureau-activité
programmation services-commerces
programmation équipements
programmation campus
enseignement secondaire ou supérieur
programmation à définir

Aux abords de la Barrière St Médard



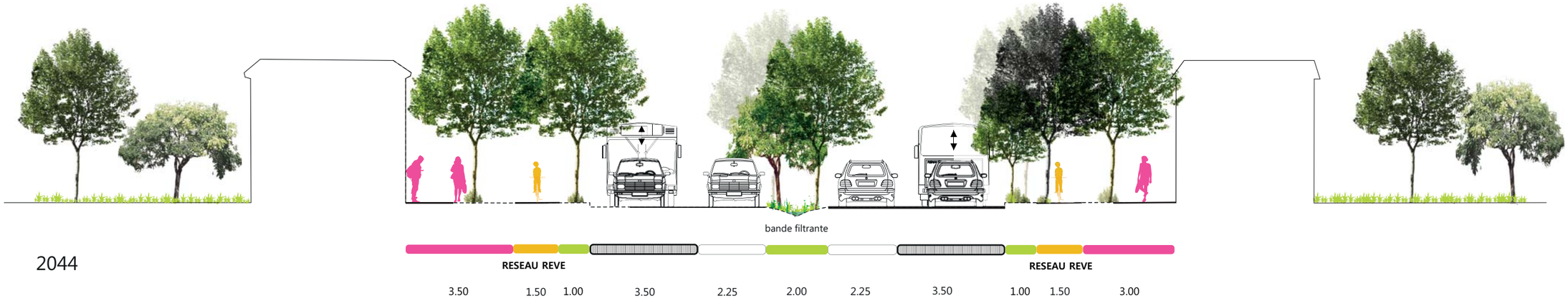
extra-boulevards



2025

extra-boulevards

intra-boulevards



2044

0 1 2 3 m

Av. Charles de Gaulle
Barrière Saint-Médard
Cour Marc Nouaux
Rue de Turenne
PLAN A PRECISER TECHNIQUEMENT
composantes mobilité
B³ Bus Bordeaux Boulevards
voie VP
réseau cyclable REVE
espace piétonnier ou partagé
0 10 20
5 15 25 m
a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine
fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N.© IGN SIG « SIGMA »
communauté urbaine de Bordeaux - orthophoto ©IGN
traitement a'urba © - août 2014
composantes paysage
espace public élargi des boulevards
bande plantée/bande filtrante
noue/jardin de pluie
arbre existant conservé
arbre planté :
-en bosquet
-en alignement
parc/jardin existant
jardin
square
composantes pratiques urbaines
bande mixte & modulable
plantations/aire de livraison/arrêt minuet/stationnement VP ou vélo etc.
traversée piétonne
station B³
autre arrêt TC existant ou programmé
lieu de pause
fontaine
extension terrasses
service :
événementiel
sports & loisirs
restauration ambulante
composantes programmatiques
offre de stationnement hors voirie
parking relais/stationnement mutualisé-foisonné
programmation résidentielle
programmation bureau-activité
programmation services-commerces
programmation équipements
programmation campus
enseignement secondaire ou supérieur
programmation à définir