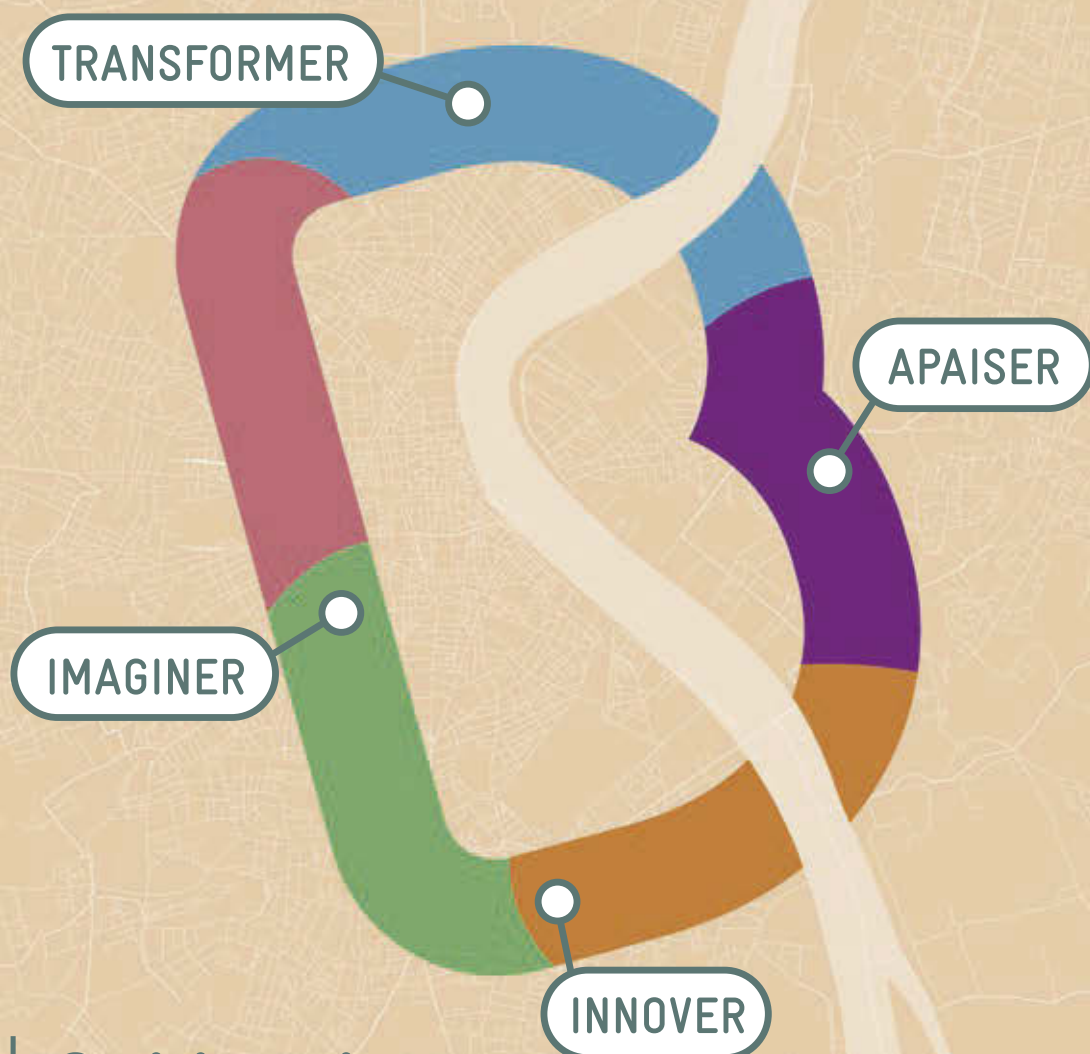


Inventons les **BOULEVARDS** du 21^e siècle



**Cahier des
contributions partenariales**

OCTOBRE 2024

 bordeaux-metropole.fr

SOMMAIRE

Introduction

Qu'est-ce que le cahier des contributions partenariales

Des contributions partenariales organisées selon les cinq piliers du plan de référence p.6

Quels sont les objectifs de la démarche ? p.9

Quelles sont les parties prenantes associées et pourquoi ? p.10

Les modalités de contributions partenariales p.11

Partie 1

Regards croisés sur les cinq piliers du programme

Les grands messages p.15

Espace REMARQUABLE p.16

Espace RÉSILIENT p.18

Espace REDYNAMISÉ p.19

Espace RÉENCHANTÉ p.22

Espace RELATIONNEL p.24

Expressions spatialisées p.26

Partie 2

Restitution des ateliers organisés lors du séminaire du 15/05/2024

Groupe 1 p.30

Groupe 2 p.32

Groupe 3 p.34

Groupe 4 p.36

Le cahier des contributions partenariales accompagne le plan de références afin de fixer le cadre de déploiement et de réussite du programme «Inventons les Boulevards du 21^e siècle». Élaboré à partir d'un séminaire partenarial et d'entretiens, il a vocation à guider la suite du projet.

Pour rappel, de 2019 à 2022, une première étape de concertation a été mise en place pour construire un diagnostic partagé. Cette première étape, animée par Médiation Environnement puis Écologie Urbaine et Citoyenne (EUC), a permis d'identifier cinq axes d'évolutions :

- Engager une mutation profonde de la pratique des boulevards, d'un espace routier à un espace urbain.
- Faire des barrières, rive gauche, les lieux majeurs de la revitalisation des boulevards.
- Développer un projet d'aménagement assurant un meilleur partage de l'espace public entre différents modes de déplacement.
- Valoriser le patrimoine architectural, urbain et paysager des boulevards tout en renforçant leurs fonctions d'habitat, d'activités économiques, d'emplois et de loisirs.
- Améliorer les conditions de mobilité sur la plaine rive droite.

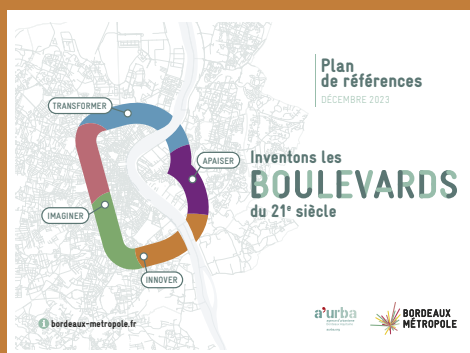
En 2023 et 2024, une seconde étape a fait la part belle aux idées pour inventer les boulevards du 21^e siècle.

Cela a donné lieu à 2 cahiers :

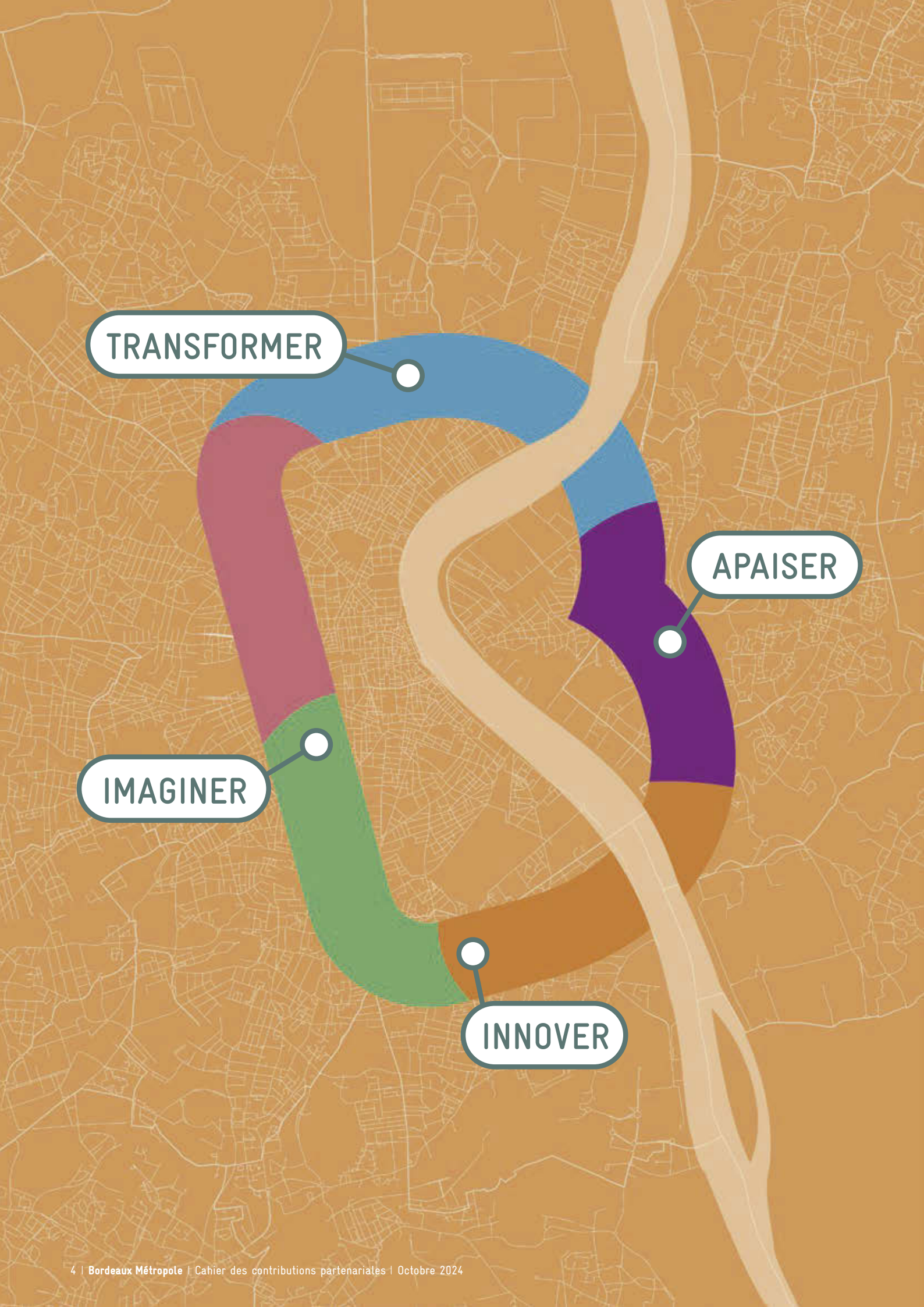
le cahier des contributions citoyennes réalisé par EUC et le cahier des contributions partenariales réalisé par l'a-urba.

Ce dernier est organisé en deux parties :

- une première partie apporte un éclairage sur les cinq piliers du programme au regard des défis, des points de vigilance et des propositions formulées par les partenaires;
- une seconde partie restitue en détail les ateliers organisés lors du séminaire du 15/05/2024 ».



Ce cahier est conçu comme une pièce vivante et évolutive du programme retraçant les expressions des partenaires qui sont engagés aux côtés de Bordeaux Métropole dans le programme.



TRANSFORMER

APAISSER

IMAGINER

INNOVER



INTRODUCTION

QU'EST-CE QUE LE CAHIER DES CONTRIBUTIONS PARTENARIALES ?

Des contributions partenariales organisées
selon les cinq piliers du plan de références p.6

Quels sont les objectifs de la démarche ? p.9

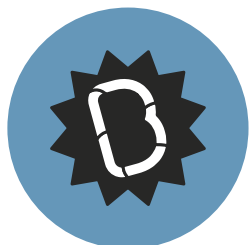
Quelles sont les parties prenantes associées
et pourquoi p.10

Les modalités de contributions partenariales p.11

DES CONTRIBUTIONS PARTENARIALES ORGANISÉES SELON LES CINQ PILIERS DU PLAN DE RÉFÉRENCES

Les 5 piliers identifiés dans le plan de références constituent une grille de lecture des contributions des parties prenantes du programme afin de relever les enjeux partagés et les points de vigilance.

Rappel des cinq piliers pour des boulevards transformés issus du plan de références (participation.bordeaux-metropole.fr)



Se dit d'un espace qui attire l'attention, digne d'être remarqué par son mérite, sa qualité. Pour les boulevards, il s'agit de répondre aussi à un désir de mise en valeur de la structure paysagère et patrimoniale du site.

1 Patrimoine et paysage (beauté, esthétique) Espace **REMARQUABLE**

> Recomposer le territoire des boulevards dans une logique de grand paysage en développant un projet ambitieux et unique à l'échelle macro-territoriale (la vallée, la plaine et les plateaux) d'espaces publics plantés.

- Faire des boulevards un espace paysager séquencé, révélant la géographie et les identités paysagères des boulevards, sur lequel s'insèrent les politiques métropolitaines et communales à différentes échelles.

- S'appuyer sur les logiques géographiques et paysagères à grande échelle, le patrimoine architectural et urbain, ainsi que les dynamiques installées et émergentes des quartiers pour constituer des séquences aux identités territoriales contrastées.
- Se réapproprier l'espace public comme espace commun et partagé, rue relationnelle, rafraîchissante et servicielle, particulièrement aux barrières et nouveaux espaces de centralité.
- Recomposer des places et carrefours paysagers.
- Mettre en valeur la diversité patrimoniale (patrimoine bâti du 19^e et 20^e siècle) comme autant de témoignages d'une activité, d'une époque.
- Rechercher dans les espaces en recomposition une qualité architecturale contemporaine qui s'harmonise avec l'existant.

2 Résilient et soin (care, transition) Espace **RÉSILIENT**

> Développer des aménagements répondant aux défis climatiques actuels et à venir : îlots de chaleur urbains, inondation, déficit de biodiversité.

- Produire des aménagements à la fois plus résilients et plus hospitaliers pour faire face au changement climatique.
- Faire des boulevards un axe prioritaire et démonstrateur de transformation du territoire en faveur de la transition écologique et de l'urbanisme circulaire.

- Aménager les boulevards comme un support pour développer des solutions innovantes en lien avec les démarches de la « métropole végétale » (un million d'arbres, trame verte et bleue, îlots de fraîcheur), du plan Marche et du plan Vélo, de nouveaux modes d'habiter, de la stratégie foncière, etc.
- Développer spécifiquement des oasis urbaines, en relation avec la démarche « métropole rafraîchissante », les boulevards pouvant devenir un lieu d'expérimentation en la matière.



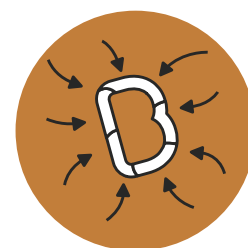
Se dit de sa capacité à retrouver un équilibre après une perturbation. Pour les boulevards, il s'agit de répondre efficacement aux préoccupations d'adaptation au changement.

3 Vitalité et intensité (serviciel, flux) Espace **REDYNAMISÉ**

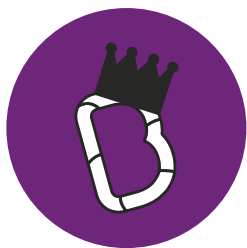
> Concilier cadre de vie agréable, intensité urbaine et axe majeur de déplacements.

- Faire des boulevards un lieu de destination et pas uniquement un lieu de passage.
- S'appuyer sur les barrières ou d'autres centralités en devenir pour créer/recréer des lieux de vie, à l'échelle des quartiers.
- Développer un projet d'aménagement urbain au service de tous les usages et de toutes les fonctions urbaines (se déplacer, habiter, travailler, se ressourcer, se recréer).
- Faire des boulevards un espace d'intensité urbaine en optimisant et maximisant le potentiel de ses fonctions et en les combinant : un espace plus et mieux circulé tous modes confondus, un espace plus et mieux habité, un espace plus et mieux équipé, un espace plus et mieux travaillé...

- Définir puis engager de manière simultanée et articulée les programmes d'urbanisation et de réaménagement des espaces publics comme les programmes de mobilité.
- Réduire fortement la place de la voiture particulière (circulation et stationnement) sur les boulevards pour permettre de développer la marche, le vélo, l'usage des transports en commun et favoriser l'émergence de nouvelles pratiques (récréatives par exemple).
- Articuler la ligne de Bus express des boulevards avec un système global de déplacement maillé de transports en commun performants.



Se dit d'un espace qui commence à perdre de son attrait et que l'on souhaite relancer, rendre plus dynamique. Pour les boulevards, il s'agit d'en faire un lieu de vie au fil de tous ses temps, en diversifiant les usages et donc les usagers et rendre ainsi l'espace public vivant.



Se dit d'un espace à enchanter de nouveau, qui fait rêver. Pour les boulevards, il s'agit d'en faire un espace propice aux expressions innovantes et créatives et proposer un nouveau modèle de boulevard.

4 Désir et expérience (test, projection) Espace RÉENCHANTÉ

> Expérimenter et aménager à partir de l'existant Pour aménager à partir de l'existant et valoriser/créer l'univers des boulevards.

- Valoriser le déjà-là (mobiliser la maîtrise d'usage) et la richesse de l'existant (le cadre de vie comme les acteurs en présence).
- S'intéresser à toutes les parties prenantes déjà en place, développer une démarche de co-construction du projet, ayant l'ambition d'inclure les acteurs et porteurs de projets (élus, techniciens, aménageurs, promoteurs, maîtres d'ouvrage, maîtres d'œuvre, habitants, actifs, scolaires, étudiants, tissu associatif, monde économique, acteurs de la culture, etc.).
- Mettre en valeur toutes les formes de patrimoines existants : bâti, paysager, culturel, historique, contemporain industriel, imaginaire, diurne/nocturne, culinaire, etc.
- Construire le projet à partir des usages, du vécu de chacun, pour un projet vivant, approprié, inclusif et solidaire.
- Imaginer des réponses adaptées aux rythmes des boulevards (jour/nuit, semaine/week-end, hiver/été, etc.) et aux temporalités quotidiennes des usagers (embauche le matin, pause déjeuner, débauche le soir, sortie en soirée, travail de nuit, divertissement le week-end, etc.).

Pour tester et faire des boulevards un espace d'expérimentations prioritaire :

- Développer un projet-processus : combiner une vision d'aménagement à long terme (projet cible) et sa déclinaison en des préfigurations d'aménagement à court terme.
- Mobiliser l'événementiel, le transitoire et le tactique comme mode d'activation du projet.
- Se donner le droit à l'erreur dans une boucle itérative : captation des besoins > test > bilan > enrichissement > pérennisation.
- Innover dans la mise en place de chrono-aménagement et de gestion temporelle des espaces publics (principes d'évolutivité et de réversibilité).
- Vers un laboratoire de l'urbanisme circulaire, frugal et durable.
- Prendre en compte les logiques de transformations spontanées et s'appuyer sur des outils d'aménagement et d'encadrement des constructions innovantes et diversifiées.
- Mesurer la capacité des boulevards à se transformer avec des programmes nouveaux / développer des nouvelles conditions d'habitabilité : tout comme les volumes (programmation bâtie), les espaces publics des boulevards peuvent être « capables » (capacité à se transformer dans le temps).



Se dit d'un espace qui renforce la qualité de la relation à soi-même et aux autres, et au vivant. Pour les boulevards, il s'agit d'augmenter leur fonction première de lien entre des lieux et entre les gens.

5 Liens et liaisons (rencontre, traversée) Espace RELATIONNEL

> Des boulevards créateurs de liens.

- Transformer l'image et la réalité du territoire : d'un espace de coupure à un espace de liaison.
- Relier les deux rives : le pont Simone-Veil complète un bouclage jusqu'alors inachevé, offrant de nouvelles perspectives d'usages et d'aménagements.
- Constituer un anneau d'intensité urbaine. Mettre en valeur et favoriser e retournement des quartiers vers les boulevards pour créer du lien et des lieux.

- Privilégier des espaces favorables à la rencontre, aux échanges.
- Développer un langage commun au projet des boulevards du 21^e siècle et une perception globale d'un territoire en mouvement.

QUELS SONT LES OBJECTIFS DU CAHIER DES CONTRIBUTIONS PARTENARIALES?

La vocation principale du cahier des contributions partenariales, de façon complémentaire au plan de références, est de nourrir un programme pour guider le travail de maîtrise d'œuvre à venir. Pour répondre à cet objectif central, des sous-objectifs ont été mis en place : de la sensibilisation des partenaires en passant par le recueil spécifique des attentes et des points de vue pour aboutir à la consolidation de visions stratégiques.

Ainsi, les sous-objectifs de la démarche sont :

- **SENSIBILIER** les partenaires aux principes portés par le programme.
- **ENGAGER** les partenaires comme des acteurs du projet.
- **RECUEILLIR** les visions stratégiques de l'évolution du territoire des boulevards.
- **ENRICHIR** le plan de références en identifiant les points saillants qui auront un impact sur le dimensionnement du projet.
- **METTRE EN PERSPECTIVE** et offrir une lecture croisée des stratégies portées par les partenaires en identifiant les enjeux partagés, les points de vigilance, les leviers et contributions en faveur de la mise en oeuvre du programme.

QUELLES SONT LES PARTIES PRENANTES ASSOCIÉES ET POURQUOI ?

Une hétérogénéité d'acteurs a été mobilisée au regard de leur rapport au territoire des boulevards (localisation au sein du périmètre, propriétaires fonciers, logiques usagères, porteurs de projet, etc.) ainsi que de la nature de leurs contributions. Leur point commun est d'avoir la capacité d'être des parties prenantes dans l'invention des boulevards du 21^e siècle.

Quatre groupes d'acteurs ont été associés :

1 LES GRANDS PROPRIÉTAIRES FONCIERS / INSTITUTIONS

Les contributions de ce groupe pourraient être de tenir compte du programme des Boulevards dans leurs réflexions, d'articuler leur(s) projet(s) avec ceux du programme, voire de copiloter un projet du programme.

Quelques grands propriétaires fonciers et institutions parties prenantes : Le Grand Port Maritime de Bordeaux, le CHU de Bordeaux, la DDTM de la Gironde, le GPV Rive Droite.

2 LES BAILLEURS / AMÉNAGEURS

Les contributions de ce groupe pourraient être de proposer des projets d'aménagement en lien avec le programme ou encore d'enrichir le programme avec des projets déjà en cours.

Quelques bailleurs et aménageurs parties prenantes : l'EPA Bordeaux Euratlantique, BMA, Clairsienne, la FPI, AMO Aquitaine ou SPL La Fabrique de Bordeaux Métropole.

3 LE MONDE DE LA CULTURE, DES ARTS ET DE L'ARCHITECTURE

Les contributions de ce groupe pourraient être de faire des boulevards un sujet de réflexion afin de proposer des actions innovantes, à visée culturelle. La perspective est ainsi de changer de regard sur cet espace en proposant des expositions, des événements, des études, des colloques ou encore des visites.

Quelques acteurs du monde de la culture, des arts et de l'architecture parties prenantes : Office de tourisme et des congrès de Bordeaux Métropole, CAUE, Esprit de Corps _ Manufacture CDCN, Ordre des Architectes de Nouvelle-Aquitaine, Fédération Française du Paysage, arc en rêve.

4 LES PROFESSIONNELS

(ceux qui empruntent les boulevards pour travailler, entreprendre)

Les contributions de ce groupe pourraient constituer des propositions pragmatiques en termes d'usages et d'appropriation de l'espace, en tant qu'utilisateurs des boulevards au quotidien (circulation, confort de l'espace public, sécurité, propreté, services et aménités, etc.).

Quelques utilisateurs parties prenantes : UMIH 33 - Syndicat Professionnel Hôtellerie-Restaurant, OIEB, Régie MIN Bordeaux Brienne, Gaz de Bordeaux, Saint-Joseph de Tivoli, Astronomie espace optique, Cité numérique (Wellio), Invest in Bordeaux, Metpark.

LES MODALITÉS DE CONTRIBUTIONS PARTENARIALES

Afin de nourrir le programme des Boulevards, un séminaire partenarial - qui s'est tenu le 15 mai 2024 - a permis un premier recueil des contributions des parties prenantes par le biais de « focus group ».

Pour approfondir les résultats, tout au long des mois de mai et juin 2024, des entretiens individuels avec des partenaires des quatre sphères ont été menés par l'a-urba. De plus, un espace de dépôt de contributions spontanées a été mis en place. Cette diversité de méthodes complémentaires a permis de récolter au mieux les contributions partenariales.

1 Le séminaire partenarial

Un moment organisé en deux temps :

- > un temps de partage du plan de références en format plénière
- > un temps d'ateliers visant à identifier des pistes de contributions au programme

Lors du temps d'ateliers, les partenaires ont été amenés à s'exprimer sur les principaux défis pour l'avenir des boulevards, la façon de relever ces défis et les contributions possibles.

2 Les entretiens individuels¹

Des entretiens approfondis avec des parties prenantes pour :

- > préciser leurs ambitions et leurs projets
- > identifier les éléments qui auront un impact sur la programmation

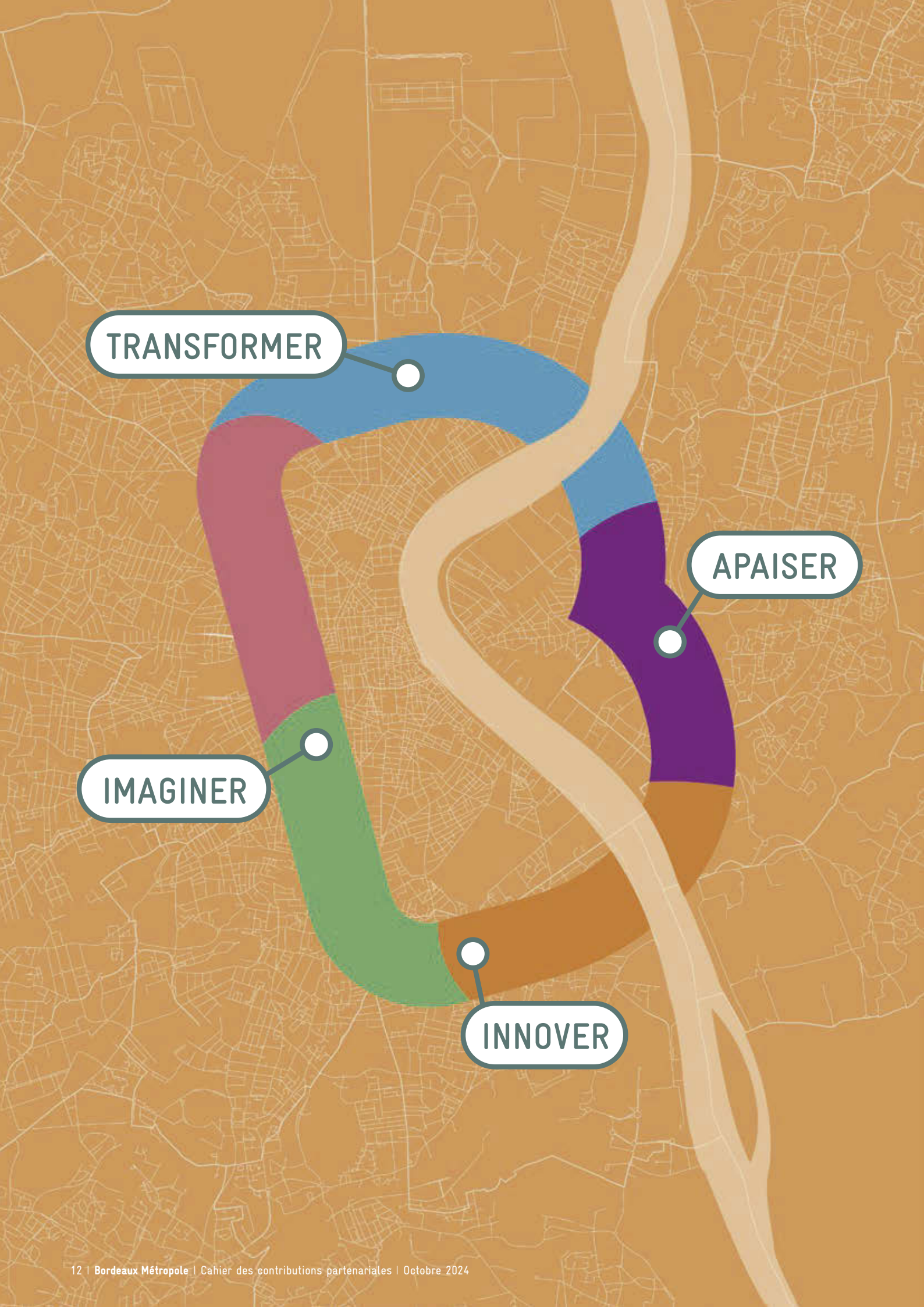
De façon complémentaire au séminaire partenarial, 13 entretiens semi-directifs ont été menés auprès d'une diversité de parties prenantes. L'idée est de proposer aux partenaires une intervention assez libre face au regard des thématiques.

3 Le dépôt d'une contribution spontanée

Possibilité de verser une contribution écrite :

- > mise à disposition d'un espace numérique

1 L'entretien semi-directif individuel est une méthode de sciences sociales caractérisée par sa forme assez libre, bien qu'étant guidée par une trame préétablie (avec une liste de thématique à aborder). L'entretien offre la possibilité de rebondir sur certains sujets ou points de spatialisation de façon plus approfondie que lors du séminaire partenarial, au cours duquel la parole devait être partagée entre une diversité d'acteurs dans un temps restreint. Pour reprendre les termes de Bourdieu (1980), l'entretien est une sorte « d'improvisation réglée », car chaque situation est singulière et encline à produire des effets de connaissances spécifiques.



TRANSFORMER

APAISE

IMAGINER

INNOVER



PARTIE 1

REGARDS CROISÉS

SUR LES CINQ

PILIERS DU

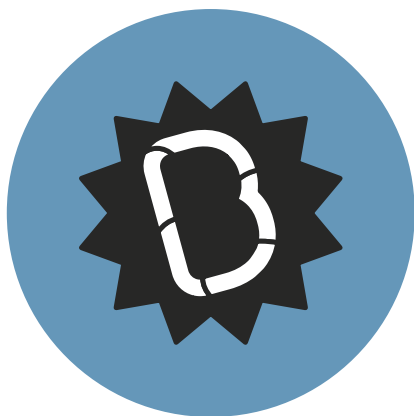
PROGRAMME

Les grands messages	p.15
Espace REMARQUABLE	p.16
Espace RÉSILIENT	p.18
Espace REDYNAMISÉ	p.19
Espace RÉENCHANTÉ	p.22
Espace RELATIONNEL	p.24
Expressions spatialisées	p.26



LES GRANDS MESSAGES

- **Un projet collectif** : la gouvernance du projet doit accorder une place majeure à la co-construction des stratégies. Les parties prenantes souhaitent un dialogue étroit avec Bordeaux Métropole et les Villes pour « faire projet autrement ».
- **Une ambition partagée** : la nécessité de changer de regard sur cette infrastructure en imaginant des métamorphoses à toutes les échelles (d'espace et de temps). Pouvoir en faire un territoire remarquable, plus agréable à vivre, un lieu d'expérimentation et d'innovation, tout en favorisant des usages multimodaux de mobilité.
- **Une volonté affirmée de « faire lien » et de « redynamiser »** : les boulevards comme agrafe, d'un espace de coupure à un espace de couture, notamment pour les usages de proximité.
- **Le principe de travail en séquences** : tenir compte des spécificités et pratiques territoriales et travailler un projet métropolitain « à vivre », à une échelle de bassin de vie, celle des quartiers.
- **Le pilier de la résilience à construire** : le projet de transition écologique et environnementale, avec des boulevards comme territoire résilient, embarque les parties prenantes mais reste à alimenter dans une approche systémique.
- **L'espace, une ressource limitée et une préoccupation récurrente** : des boulevards de 19 km de long mais relativement étroits : « aura-t-on la place pour tout faire ? ». La possibilité de gagner de l'espace sur les places de stationnement implantées le long des boulevards est une éventualité relativement consensuelle, afin de diversifier d'autres usages, dans un espace souvent contraint.
- **La complexité du sujet en rive droite** : les boulevards en rive droite constituent un sujet de débat en tant que tel. Certains s'interrogent sur la pertinence de les inclure, d'autres au contraire en font un axe prioritaire du programme. La cohérence du tracé fait lui-même débat, tout comme la dissociation avec l'itinéraire du bus express Boulevards.
- **Par quoi et où commencer ?** Les parties prenantes ont exprimé des attentes fortes sur certains lieux en dehors des sites d'activation considérés comme prioritaires dans le plan de références : la Cité administrative et la place Latule notamment. La question du phasage du projet et sa cohérence globale semble être à co-construire avec les acteurs impliqués.



Patrimoine & paysage (beauté, esthétique)

espace REMARQUABLE

Se dit d'un espace qui attire l'attention, digne d'être remarqué par son mérite, sa qualité. Pour les boulevards, il s'agit de répondre aussi à un désir de mise en valeur de la structure paysagère et patrimoniale du site.

Défis

« Il faut faire des boulevards quelque chose dont nous puissions être fiers, à l'instar des quais de Bordeaux »

Frédéric Kozimor,
DDTM

Affirmer une identité commune tout en marquant la spécificité de chaque séquence

L'identité des boulevards pourrait se manifester par un mobilier urbain, des luminaires ou signalétiques qui leur seraient spécifiques.

Cette identité commune doit toutefois s'adapter aux spécificités de chaque séquence.

Jouer avec la trame paysagère existante pour révéler les séquences

L'effet « tunnel » pourrait être atténué grâce à la végétation différenciée en fonction des séquences.

La largeur et l'épaisseur de certaines séquences peuvent être propices à la création de parcs linéaires (parkways). À d'autres endroits, la réappropriation de certains lieux pourrait s'appuyer sur la qualité paysagère. Cela pourrait être le cas aux abords du stade Chaban-Delmas et des hôpitaux.

Sur d'autres portions, l'alignement des arbres, notamment les tilleuls est un élément paysager emblématique (par exemple : boulevard Jean-Jacques Bosc, boulevard Brandenburg).

Au-delà de la végétalisation, la place de l'eau pourrait être un levier intéressant, à la fois pour privilégier la gestion intégrée des eaux de pluie, créer des espaces de rafraîchissement et pour mettre en valeur l'esthétique de certains lieux.

Mettre en valeur le patrimoine architectural

La richesse du patrimoine architectural est présente à l'esprit des acteurs du territoire. Sont cités les façades des maisons et des hôtels particuliers et certains bâtiments précis (le stade Chaban-Delmas, la Cité administrative et la Chartreuse notamment).

Renouer avec la fonction historique des boulevards en tant que balade urbaine

Flâner, déambuler, se promener : ces usages sont évoqués comme un axe ambitieux du programme. Si la fonction circulatorie doit rester prioritaire, il ne faut pas s'empêcher de penser certaines séquences comme des espaces agréables invitant au séjour.

Contributions

> **Euratlantique** : révéler les boulevards grâce à des gabarits d'envergure pour les constructions à proximité des têtes du pont Simone-Veil.

> **Le GPMB** : intégrer les enjeux du programme notamment pour valoriser la séquence nord autour de la place Latule, de la base sous-marine et des bassins à flot.

> **La DDTM** : être un acteur facilitateur et un maillon actif de ce programme. Le potentiel de la Cité administrative en tant qu'élément emblématique des boulevards est une opportunité à approfondir.

> **Le CAUE** : sensibiliser le grand public, notamment grâce à des expositions sur la présence végétale dans les espaces urbains.

> **Les acteurs de l'architecture et de l'urbanisme** : s'investir dans des actions d'accompagnement auprès des riverains pour valoriser les façades. Capacité d'acculturation auprès des maîtres d'ouvrage privés. Mobilisation de chercheurs et d'étudiants pour imaginer le futur des boulevards (ENSAP).

« Avec des gabarits remarquables, les têtes de pont doivent être le support de boulevards urbains modernes contrastant avec les boulevards hérités. »

Valérie Lasek,
Euratlantique

Points de vigilance

> Garantir l'accès des secours.

Le type de végétalisation doit être choisi en intégrant la contrainte de l'accès aux façades. Cette question est fondamentale pour les façades hautes.

> Faut-il poursuivre la végétalisation au-delà de la trame arborée existante ?

La place du végétal est questionnée. Si c'est un élément de valorisation indéniable pour ce programme, son développement peut aussi être un point de friction avec d'autres usages. Derrière cette problématique, la priorisation des différents usages est posée.

« La présence des arbres donne à certaines portions un aspect poétique »

Claire Vendé, BMA

Les lieux à retenir pour créer un espace « REMARQUABLE »

> **La place Latule** : elle peut incarner « l'entrée nord du cœur d'agglomération » et de la ville de Bordeaux.

> **Le stade Chaban-Delmas, la Cité administrative et la Chartreuse** : les bâtiments « totems » à révéler.

> **Les coteaux** : un horizon paysager pour les boulevards en rive droite.

> **Les abords du stade Chaban-Delmas et des hôpitaux¹** : un site à repenser autour de la valorisation du bâti et de la présence végétale.

> **Les têtes du pont Simone-Veil** : un marqueur pour des boulevards urbains réinventés et un potentiel pour casser l'image très routière en rive droite.

« Il faut faire quelque chose de beau ! »

Jérôme Goze,
la FAB

REGARDS CROISÉS

Les parties prenantes ont manifesté une adhésion forte à l'idée de faire des boulevards un espace remarquable. Le patrimoine et le paysage ressortent comme des leviers pour réinventer ce territoire. L'existant est un atout majeur sur lequel il faut s'appuyer, tant dans sa composante paysagère que dans sa composante architecturale. Les acteurs expriment également l'importance de considérer à la fois la grande échelle, comme les coteaux par exemple, et la micro-échelle, en révélant des bâtiments, des places, des croisements, des espaces arborés. La recherche d'identité commune tout en préservant les spécificités territoriales conforte, quant à elle, l'intérêt de travailler par séquences.

Les contributions sont de deux ordres :

- en matière d'aménagement, les grands propriétaires souhaitent mettre en cohérence leurs projets et ceux de Bordeaux Métropole ;
- en matière d'actions « soft » : œuvrer en faveur de l'adhésion autour du programme et en faire un sujet d'étude.

1. Un projet de réhabilitation du site de Pellegrin est en cours, baptisé « nouveau CHU » qui s'étend jusqu'en 2037 avec différentes phases. Les opérations en lien avec les boulevards seront plutôt menées sur la fin de la période, notamment avec la rénovation de l'hôpital Pellegrin.



Résilience & soin (care, transition)

espace RÉSILIENT

Se dit de sa capacité à retrouver un équilibre après une perturbation.
Pour les boulevards, il s'agit de répondre efficacement aux préoccupations d'adaptation au changement.

Défis

« Il ne faut pas rater l'opportunité de décarboner les déplacements des habitants des nouveaux quartiers en rive droite ».

Valérie Lasek,
Euratlantique

Être un démonstrateur pour la décarbonation des flux

Les boulevards pourraient devenir un territoire d'expérimentation pour les mobilités de demain dans un contexte de transition écologique. La réduction de la pollution atmosphérique, des nuisances sonores et une sécurisation des déplacements à pied ou en vélo est un enjeu fort pour l'avenir de ce territoire.

S'adapter au réchauffement climatique grâce à la présence de l'eau

La place de l'eau pourrait être un levier intéressant pour créer des espaces rafraîchissants. Cette ambition fait écho à la politique métropolitaine en faveur des « oasis urbaines ».

Points de vigilance

- > **La désimperméabilisation des sols ne doit pas nuire à l'accès des secours** : il est indispensable de tenir compte du poids de certains véhicules dans l'aménagement des sols.
- > **Le tracé du BEX en rive droite** : est-il toujours compatible au regard des enjeux de décarbonation des flux générés par les nouveaux quartiers ? Certains acteurs soulèvent la question du tracé du BEX en rive droite. En l'état, la capacité du projet à offrir aux habitants une alternative aux déplacements individuels est à interroger.

Contributions

- > **La DDTM** : la Cité administrative dispose d'un potentiel en matière d'optimisation du foncier et de réduction du stationnement en surface à l'endroit du parking Berliet. Il existe également un projet de désamiantage de la Cité. Ce potentiel pourrait être étudié au regard des enjeux en matière de transition écologique.
- > **Euratlantique** : l'EPA souhaite encourager et créer les conditions favorables pour les modes de déplacements doux au sein des nouveaux quartiers.
- > **Le CHU** : il pourrait être un partenaire pour faire des boulevards une vitrine de communication en termes de santé publique liée à la pratique des mobilités douces et à la diminution de la pollution de l'air. Plus globalement, le CHU souhaite être acteur d'un urbanisme favorable à la santé.

REGARDS CROISÉS

La résilience et le soin sont des aspects du programme moins faciles à aborder que les autres piliers. Le territoire des boulevards est aujourd'hui peu considéré dans sa capacité à œuvrer en faveur de la transition écologique. L'importance des espaces végétalisés, leur maillage, le développement des strates arborées sont bien présents dans le discours des acteurs locaux, mais ces enjeux restent associés au caractère remarquable des paysages ou à l'intensification des usages urbains.



Vitalité & intensité (serviciel, flux) espace REDYNAMISÉ

Se dit d'un espace qui commence à perdre de son attrait et que l'on souhaite relancer, rendre plus dynamique. Pour les boulevards, il s'agit d'en faire un lieu de vie au fil de tous ses temps, en diversifiant les usages et donc les usagers et rendre ainsi l'espace public vivant.

Défis

Intensifier les usages pour faire des boulevards un espace public à vivre

L'avenir des boulevards se joue dans l'intensification et la diversification des usages. Le programme doit donner envie d'y habiter, d'y consommer, de s'y retrouver.

L'apaisement de la circulation est une condition majeure pour favoriser cette intensité urbaine tout comme l'amélioration du rapport entre l'espace public et les pieds d'immeuble.

Les barrières sont des lieux particulièrement propices pour créer de l'animation. D'autres sites comme la Cité administrative, la stade Chaban-Delmas, les hôpitaux Pellegrin et Charles Perrens disposent également d'un fort potentiel pour une mixité des fonctions.

Le programme doit capitaliser sur l'existant, comme, par exemple, les marchés (barrière de Bègles, barrière Saint-Genès).

Réduire la place du stationnement

La réduction de la place accordée au stationnement est un levier important pour la reconquête de l'espace public. Plusieurs solutions peuvent être envisagées comme la création de parkings silo ou de parcs relais.

Augmenter l'offre en transport en commun et améliorer le maillage actuel

En proposant une alternative à la voiture, l'offre en transports en commun permettra de fluidifier la circulation sur les boulevards. En rive droite, leur développement est un véritable enjeu pour desservir les nouveaux projets et irriguer les quartiers politiques de la ville de la plaine.

Pour un maillage optimal, il est également important de penser les correspondances. Elles doivent être lisibles et pratiques.

Développer une stratégie de logistique urbaine innovante

Les boulevards ont la capacité de jouer un rôle essentiel dans le verdissement de la logistique urbaine et notamment celle du « dernier km ». La possibilité d'installer des équipements adaptés (box, bornes de recharges électriques, implantations de petites unités de stockage dans l'épaisseur, stationnement des petits véhicules de livraison dans l'espace public...), doit être anticipée et considérée dans la conception des aménagements.

Le MIN (Marché d'Intérêt National) est mentionné comme un équipement majeur en matière de développement des circuits courts. Le programme doit améliorer son accessibilité.

Maintenir la fonction circulaire comme dominante

Il est nécessaire de considérer les boulevards comme une épine dorsale à l'échelle métropolitaine. L'évolution de leur fonction circulaire doit être cohérente avec les projets des autres grands axes structurants. L'articulation avec les cours ou avenues en intra et en extra-boulevards doit être une préoccupation majeure.

Concilier les différents modes de déplacement

La place de la voiture doit diminuer au profit des mobilités douces (transports en commun, marche, vélo). Son utilisation doit toutefois rester confortable pour les automobilistes. Les aménagements doivent être pensés en ce sens : voies dédiées pour les vélos et les bus, séparation des pistes cyclables ou encore maintien d'une offre en stationnement minimale.

« L'approche holistique ou de loisirs des boulevards n'est pas forcément opérante partout. Il convient de prioriser les fonctions et, notamment, la fonction circulaire qui doit être dominante ».

Claire Vendé, BMA

« Jamais les conditions de circulation n'ont été aussi bonnes grâce aux voies de bus dédiées ».

Sylvain Journeaux, SDIS

« Le prérequis, c'est d'abord de bien réussir la conception de l'espace public pour embarquer tout le monde ».

Sylvain Brillet, EPF

Points de vigilance

« Les habitants ont besoin de se sentir dans un environnement familial avec une vie de quartier. Les barrières doivent créer de l'animation ».

Joël Vallée, association des commerçants de la barrière de Pessac

« Quel report de circulation si la place accordée à la voiture venait à diminuer? ».

Patrick Seguin, CCIB

> Une nécessaire hiérarchisation des fonctions :

la question de la conciliation de tous les usages est unanimement posée. La fonction circulaire doit rester prioritaire. Selon les séquences, des choix devront être faits pour garantir des conditions de circulation de qualité.

> Un encadrement et une sécurisation des modes doux :

la cohabitation entre les bus et les vélos est un point de vigilance à avoir. La mise en sécurité des cyclistes doit être améliorée. Cela passe par des aménagements adaptés, mais aussi par des changements comportementaux.

Contributions

> **La Poste** : la stratégie du groupe à l'horizon 2030 en matière de transition écologique est ambitieuse. Des investissements sont prévus notamment en faveur de la logistique urbaine. La Poste a la capacité d'être un partenaire actif dans la mise en œuvre du programme à la condition d'avoir une visibilité sur les actions engagées par Bordeaux Métropole.

> **Le MIN** : peut être acteur de l'innovation en matière de logistique urbaine et porter à connaissance de Bordeaux Métropole les contraintes des utilisateurs du MIN.

> **Euratlantique** : l'EPA souhaite concevoir de nouveaux quartiers qui encouragent l'intensification des usages. Une attention particulière doit être portée à la desserte en transports en commun des quartiers en rive droite.

> **Le CHU** : un projet de réhabilitation du site de Pellegrin baptisé « nouveau CHU » est en cours. Il s'étend jusqu'en 2037 avec différentes phases. Les projets en lien avec les boulevards seront plutôt menés sur la fin de la période, notamment avec la rénovation de l'hôpital Pellegrin.

> **La DDTM** : les projets autour de la Cité administrative seront intégrés aux réflexions menées dans le cadre du programme.

> **Keolis** : en tant qu'exploitant, Keolis peut sensibiliser et former les chauffeurs de bus pour une meilleure cohabitation avec les vélos.

> **L'UMIH** : l'organisation propose de relayer un questionnaire auprès des professionnels de l'hôtellerie et de la restauration pour identifier les conditions de réussite du programme.

> **Le GPMB** : le port souhaite penser collectivement les aménagements sur les sites dont il a la propriété. Son ambition est aussi de retrouver de l'activité logistique sur le fleuve.

> **L'association des commerçants de la barrière de Pessac** : elle sera un soutien pour encourager l'animation de l'espace public grâce à l'organisation d'événements et à la sensibilisation des commerçants autour du programme.

> **Gaz de Bordeaux** : l'entreprise peut inciter ses salariés à venir à vélo grâce à des équipements et des actions de sensibilisation.

Les lieux à retenir pour faire un espace « REDYNAMISÉ »

- > **Les barrières** : sont citées celles de Bègles, Saint-Genès, Judaïque, Pessac, Ornano pour leur capacité à créer des lieux d'intensité urbaine.
- > **Le futur boulevard Maillorgues et le tracé du BEX** : la mobilité en rive droite doit être pensée collectivement.
- > **La place Latule** : il s'agit de la première intersection qui permet d'accéder aux installations portuaires en rive gauche. Son fonctionnement doit être optimisé.
- > **Le MIN** : il s'agit de l'une des principales zones de massification des flux à l'échelle métropolitaine. Sa desserte est un enjeu fort.
- > **De la Brazzaligne en passant par Galin** : un triangle à réinvestir. La Brazzaligne n'a pas été pensée comme un point de connexion dans l'épaisseur.
- > **Les abords des hôpitaux** : les enjeux sont multiples. L'intensification des services, l'amélioration de l'insertion urbaine, l'accès pour les secours, la mise en valeur du patrimoine sont autant d'axes de projets à intégrer au programme. Ce site nécessite une approche systémique. La place Amélie Raba-Léon est particulièrement propice pour faire projet.
- > **La Cité administrative** : c'est un lieu inspirant pour redynamiser les boulevards. Le site dispose d'un potentiel foncier notamment le parking Berliet. La requalification des espaces de stationnement est également un levier pour ouvrir la Cité sur les quartiers.

REGARDS CROISÉS

La redynamisation des boulevards est l'axe de projet le plus présent dans le discours des parties prenantes. Le programme donne envie ! Les contributions sont nombreuses et nécessitent la mise en œuvre d'un dialogue partenarial approfondi.

Les points de vigilance sont tout aussi nombreux. La volonté de faire des boulevards un espace public à vivre est unanimement partagée, mais en même temps une réticence s'exprime quant à la réduction de la fonction circulatoire. La conciliation des différentes fonctions est l'axe de travail majeur pour inventer les boulevards du 21^e siècle.



Désir & expérience (test, projection)

espace RÉENCHANTÉ

Se dit d'un espace à enchanter de nouveau, qui fait rêver. Pour les boulevards, il s'agit d'en faire un espace propice aux expressions innovantes et créatives et proposer un nouveau modèle de boulevard.

Défis

« Sur les boulevards, encore plus qu'ailleurs, il faut anticiper collectivement le développement de nouveaux modes de déplacements que nous ne connaissons pas forcément aujourd'hui. Les boulevards pourraient être un laboratoire des mobilités ».

Frédéric Kozimor, DDTM

« Le risque, c'est de vouloir créer les boulevards du 21^e siècle avec les outils du 20^e siècle ».

Jérôme Goze, la FAB

Faire des boulevards un laboratoire des mobilités

Le programme des boulevards doit porter de fortes ambitions pour inventer les mobilités de demain.

En tant qu'infrastructure circulaire, les boulevards ont la capacité de tester, d'expérimenter, d'encourager des solutions alternatives à la voiture. Ces expérimentations peuvent concerner l'offre en transport en commun, mais pas seulement. En jouant sur les revêtements, les vitesses ou encore sur les traversées, le programme peut contribuer à réduire les nuisances sonores et atmosphériques. L'articulation entre logistique urbaine et logistique fluviale pourrait également faire l'objet d'une expérimentation. En initiant les réflexions et en cherchant des modèles inspirants, les acteurs publics pourraient impulser une dynamique d'innovation en matière de logistique urbaine.

Laisser place à la créativité et à la sérendipité

Les usagers doivent pouvoir inventer leurs propres pratiques. Il est important de ne pas figer l'espace par des aménagements irréversibles.

Inventer la destination « boulevards »

Les boulevards ont également été mentionnés pour leur potentiel d'attraction. L'implantation de lieux culturels ou de restaurants emblématiques serait des leviers à exploiter pour réenchanter les boulevards. L'idée de faire des boulevards une destination pour un tourisme de proximité a été évoquée. Cet enjeu fait écho à la mise en valeur des éléments patrimoniaux présents sur les boulevards.

Créer un collectif d'acteurs

Le programme couvre un large spectre de thématiques, d'acteurs et de territoires. Comment travailler collectivement ? Certains choix auront un impact décisif sur le fonctionnement de la métropole. Il est nécessaire de penser ce territoire de façon partenariale en considérant son évolution permanente qui peut amener à réajuster certains projets.

Innover dans les modes de faire projet

Il faut penser les outils du 21^e siècle en étant innovant sur les process et les modes de faire. Il est nécessaire d'intégrer la complexité du territoire en faisant des projets « sur-mesure » adaptés aux spécificités de chaque séquence. Les partenariats publics/privés devront permettre d'agir sur la destination des rez-de-chaussée par exemple pour encourager la mixité des fonctions.

Différencier les usages selon les moments

Afin de changer l'image des boulevards, la promotion d'usages alternatifs/décalés serait intéressante. Une gestion différenciée des espaces selon le jour de la semaine et l'heure de la journée pourrait être proposée. L'organisation de manifestations et la fermeture ponctuelle de certaines sections pour tenir des événements sont une piste à explorer.

Points de vigilance

> Penser la gestion opérationnelle de l'axe comme préalable à l'innovation

Le bon fonctionnement des boulevards en tant qu'infrastructure de déplacement intervient au premier plan. Cela doit être une priorité.

> Quel financement ?

Le niveau d'investissement de la collectivité aura un impact sur le dimensionnement du programme. Au regard des moyens alloués, les actions mises en œuvre seront plus ou moins contraintes.

Contributions

> **L'ENSAP** : l'école peut faire travailler les étudiants sur ce territoire et associer les enseignants dans le cadre de projets pédagogiques.

> **L'office de tourisme** : l'office peut organiser des visites du patrimoine bâti.

Les lieux à retenir pour faire un espace « RÉENCHANTÉ »

> **La Cité administrative** : c'est un site favorable pour mener des actions innovantes. Ce pourrait être un démonstrateur.

> **Le Café de l'Horloge** : c'est un exemple de restaurant qualitatif rentable. Un possible ambassadeur ?

> **Les abords du stade Chaban-Delmas et la barrière d'Ornano** : traditionnellement, c'est un endroit où l'espace public est investi par les supporters et les « food truck » les jours de match. Ces usages alternatifs temporaires sont globalement acceptés par les riverains et les automobilistes. Il serait intéressant de capitaliser sur cette expérience.

« En matière de gouvernance, il faut un partage des intentions pour la bonne articulation et la cohérence des projets qu'on mène sur les boulevards ».

Valérie Lasek,
Euratlantique

REGARDS CROISÉS

L'ensemble des parties prenantes manifeste une forte envie d'être associée au programme estimée ambitieux et innovant.

Les grands porteurs de projet souhaitent la prise en compte de leurs propres enjeux et orientations. C'est une préoccupation majeure dans les propos recueillis.

Les instances, les moments, les lieux de dialogue entre les partenaires permettraient d'enclencher une dynamique de co-construction et d'adhésion collective.



Liens & liaisons (rencontre, traversée)

espace RELATIONNEL

Se dit d'un espace qui renforce la qualité de la relation à soi-même et aux autres, et au vivant. Pour les boulevards, il s'agit d'augmenter leur fonction première de liens entre des lieux et entre les gens.

Défis

« Il faut penser les boulevards tels qu'ils sont vécus par les habitants et les usagers. Cela dépasse les logiques administratives ».

Valérie Lasek,
Euratlantique

« Il y a presque une obligation à travailler en trait d'union ».

Romain Viault, GPV

Gommer les frontières physiques et mentales

Les boulevards marquent une rupture forte entre les quartiers. La réussite des traversées, notamment piétonnes, est un enjeu. L'apaisement de la circulation est un préalable pour créer des porosités entre l'intra et l'extra - boulevards. Plusieurs leviers pourraient être activés : l'aménagement des carrefours, la réduction de la vitesse automobile, la création de cheminements piétons, l'allongement des feux tricolores, etc.

Faire des boulevards un trait d'union, en particulier sur la rive droite

Même si le pont Simone-Veil relie physiquement les deux rives, un effet de rupture persiste. Aujourd'hui, les boulevards de la rive droite ne sont pas identifiés comme tels.

La mise en œuvre du programme rive droite est particulièrement stratégique pour ses habitants. Apporter de la qualité urbaine et améliorer l'offre en déplacement sont des priorités pour ce territoire.

Il est important de travailler dans l'épaisseur pour connecter les boulevards à l'ensemble des opérations d'aménagement.

Veiller au partage des intentions entre acteurs

Les parties prenantes doivent instaurer un dialogue régulier, notamment pour articuler les aménagements lourds.

Points de vigilance

> De la coupure à la fonction d'agrafe :

aujourd'hui vecteur de coupures (intra et extra boulevards), demain, les boulevards doivent servir d'agrafes urbaines entre les quartiers et entre les rives. Le bouclage des boulevards est un atout pour la mobilité métropolitaine à condition qu'il crée des liens de proximité.

> La desserte des quartiers de la plaine rive droite doit être une priorité :

l'offre en transport e commun doit être pensée pour irriguer l'ensemble des quartiers.

Lieu à retenir pour un espace « RELATIONNEL »

- > **Les boulevards Jean-Jacques Bosc, Joliot-Curie et André Ricard** : tout reste à faire ! Les deux boulevards en rive droite possèdent les caractéristiques d'infrastructures de type « rocade » alors même que de nombreux projets résidentiels se développent. Il faut accompagner la requalification urbaine notamment autour de Bastide. Concernant le boulevard Jean-Jacques Bosc, son évolution doit être pensée de façon collective en intégrant les projets en cours.
- > **La Cité administrative** : c'est un lieu inspirant pour créer des porosités entre les différents quartiers.
- > **Les abords des hôpitaux** : les enjeux sont multiples. L'intensification des services, l'amélioration de l'insertion urbaine, l'accès pour les secours, la mise en valeur du patrimoine sont autant d'axes de projets à intégrer au programme. Faire projet sur ce site nécessite une approche systémique. La place Amélie Léon-Raba est particulièrement propice pour faire projet.
- > **Les têtes du pont Simone Veil** : ce nouveau pont boucle les boulevards. Il doit maintenant affirmer son rôle de trait d'union entre la rive droite et la rive gauche.
- > **La barrière Judaïque** : côté intra boulevards, il existe un potentiel pour relier le cœur de ville aux boulevards par les jardins.
- > **Les ZAC des quais, Garonne-Eiffel, Souys, Bastide, Brazza** : des opérations à connecter ensemble et avec les boulevards.
- > **Nansouty, les halles du Forum de Talence** : lier les boulevards aux centralités environnantes.

REGARDS CROISÉS

La volonté de travailler dans l'épaisseur fait consensus. Les parties prenantes ont à l'esprit l'enjeu d'aller au-delà des façades et de faire des boulevards un territoire qui met du lien entre les quartiers.

Concernant le bouclage des boulevards, il est perçu comme une belle opportunité, mais pas comme une fin en soi. Il faut maintenant transformer l'essai et inventer des projets ambitieux aux têtes de pont. Les acteurs se sont exprimés à la fois sur des aspects très « micro » avec l'idée de rencontre à l'échelle du quotidien et à la fois sous un angle intercommunal. Le programme doit (ré)concilier l'intimité des quartiers et l'efficacité d'une infrastructure d'envergure métropolitaine.

Les traversées existantes doivent être valorisées pour offrir un autre regard sur les boulevards et le paysage environnant (points hauts / points bas) : l'auto-pont de la place Latule, la trémie de la barrière Saint-Genès, les traversées du faisceau ferroviaire, le pont Simone Veil, trémie de la Benaugue, le pont Saint-Émilien, le pont Chaban-Delmas, etc.

Les parties prenantes accordent une place importante à la rive droite avec des sentiments partagés. Pour certains, « tout reste à faire ». La rive droite est alors perçue comme un terrain de jeux propice à l'innovation urbaine. Pour d'autres, au contraire, il faudra « faire avec » son caractère routier. Pour tous, il s'agit d'un territoire qui nécessitera des aménagements lourds, contrairement à la rive gauche.

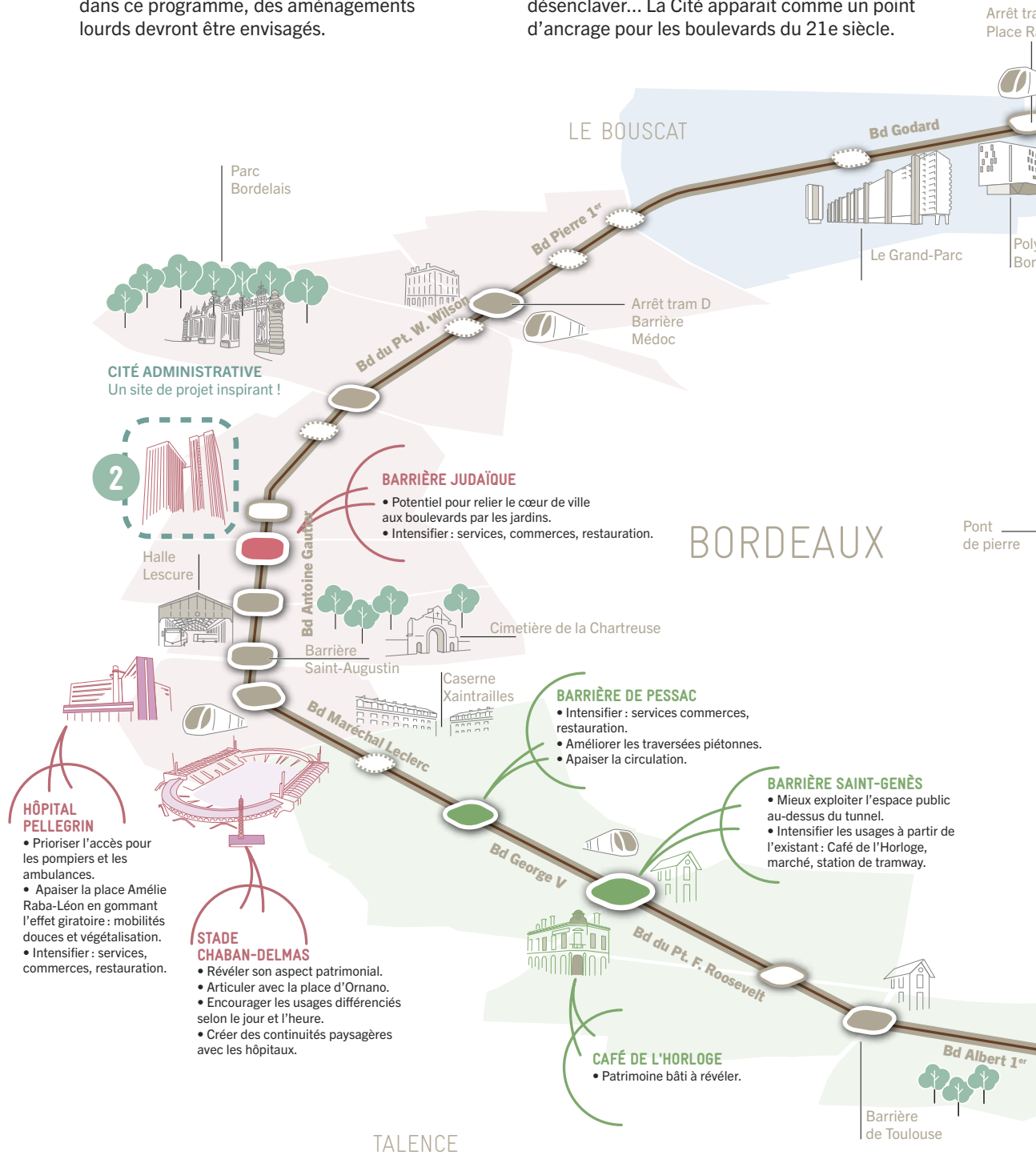
EXPRESSIONS SPATIALISÉES

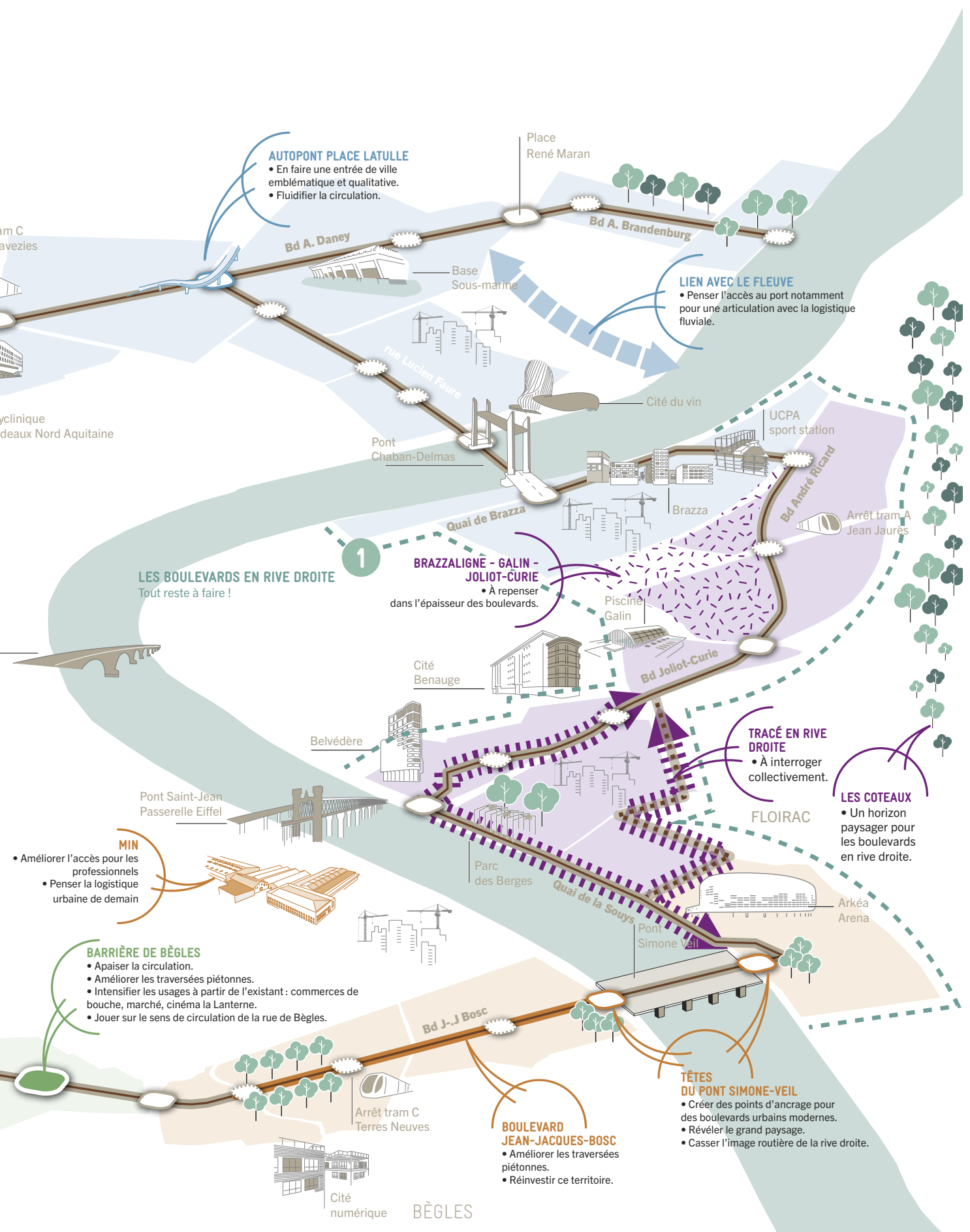
1 Les boulevards en rive droite Tout reste à faire !

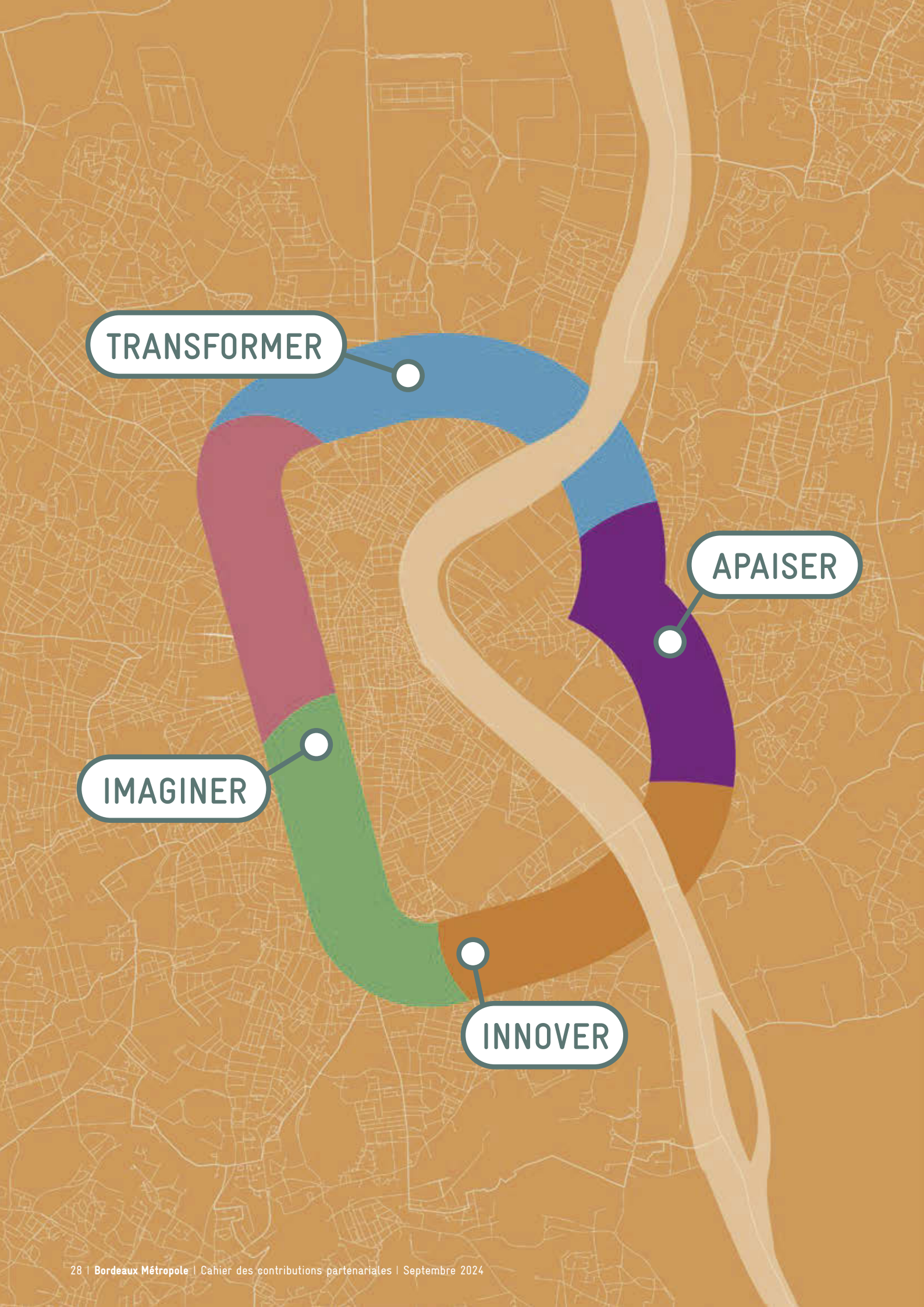
Aujourd'hui, les boulevards sont peu identifiés en dehors de leur fonction circulaire. Les attentes sont nombreuses notamment pour irriguer les quartiers existants et futurs. Les boulevards doivent être pensés comme des traits d'union. Pour intégrer la rive droite dans ce programme, des aménagements lourds devront être envisagés.

2 Cité administrative Un site de projet inspirant !

Les enjeux y sont multiples. Le lieu est mentionné par la plupart des acteurs comme un symbole pour les boulevards. Son caractère emblématique, son emprise foncière et son fort potentiel de mutation en font un lieu particulièrement inspirant. Les envies sont nombreuses : végétaliser, densifier, désenclaver... La Cité apparaît comme un point d'ancrage pour les boulevards du 21^e siècle.







TRANSFORMER

APAISER

IMAGINER

INNOVER



PARTIE 2

RESTITUTION DES ATELIERS DU SÉMINAIRE PARTENARIAL DU 15/05/2024

Groupe 1	p.30
Groupe 2	p.32
Groupe 3	p.34
Groupe 4	p.36

Restitution du séminaire partenarial du 15 mai 2024

Groupe 1

Synthèse des défis

- Fluidifier la circulation et concilier les différents modes de déplacements
- Rendre les boulevards plus agréables, apaisés et attractifs
- Affirmer l'identité des boulevards

Les défis en détail

Participants

Anne-Laure ARMELLINI,
Service Départemental
d'Incendie et de
Secours de la Gironde
(SDIS 33)

Mickaël BAUBONNE,
Association « MÉTRO
DE BORDEAUX »

Franck CHAUMES,
Union des Métiers
et des Industries
de l'Hôtellerie de la
Gironde (UMIH 33)

Sylvain JOURNAUX,
Service Départemental
d'Incendie et de
Secours de la Gironde
(SDIS 33)

Renaud PICARD,
Grand Port Maritime
de Bordeaux (GPMB)

David SANS,
Groupe La Poste

Créer une véritable entrée de ville grâce à la requalification de la place Latule

Les boulevards doivent créer une ambiance, signifier les éléments emblématiques de la ville, servir de repère.

L'entrée nord de la ville, à l'endroit de la place de Latule, mérite une attention particulière notamment en indiquant les grandes polarités économiques, commerciales, culturelles ainsi que le port. La signalisation peut être un levier intéressant, mais au-delà, le défi est de créer une ambiance marquant l'entrée dans la ville de Bordeaux.

Mettre en relation les deux rives de la Garonne et les communes de la métropole

Les boulevards doivent garantir le système de boucle pour éviter le centre-ville. L'idée de pouvoir graviter autour du centre-ville sans y pénétrer.

Préserver l'accès aux hôpitaux, la rapidité d'intervention des secours et l'accessibilité des façades hautes

Les boulevards sont un axe principal pour l'accès aux centres hospitaliers. Ils permettent également d'atteindre rapidement de nombreux secteurs de la métropole. Le programme ne doit pas obérer ces conditions favorables. Il est également nécessaire de garantir l'accès aux bâtiments hauts pour le déploiement des échelles de pompiers.

Concilier tous les usages

Il y a les riverains, les commerçants et les usagers qui empruntent les boulevards pour se déplacer.

Ces différents usages sont-ils compatibles ? Il faut chercher des alternatives crédibles à la voiture : le bus ne suffira pas.

Concilier flux de circulation et espaces à vivre agréables

Actuellement, les conditions de circulation ne sont pas agréables, notamment pour les cyclistes et les piétons. Le défi est de faire un espace à vivre tout pour en maintenant des fonctions circulatoires. Il n'y aura pas la place pour tous les usages. Il y aura sans doute des choix à faire : réduire la place du stationnement ?

Les leviers à mobiliser pour relever ces défis

Leviers d'action en faveur du défi « FLUIDIFIER LA CIRCULATION ET CONCILIER LES DIFFÉRENTS MODES DE DÉPLACEMENT »

- séparer les flux entre les différents modes de transport ;
- penser les boulevards au regard de la stratégie globale de mobilité de la métropole ;
- garantir l'accessibilité aux pôles économiques ;
- prioriser certains usages (tout ne pourra pas être développé) ;
- étudier les flux qui empruntent les boulevards.

Leviers d'action en faveur du défi «RENDRE LES BOULEVARDS PLUS AGRÉABLES, APAISÉS ET ATTRACTIFS»

- prioriser des aménagements adaptés à l'endroit des intersections et notamment des barrières pour créer des lieux de vie ;
- privilégier des aménagements favorisant les modes actifs (largeur des trottoirs, désencombrement [déchets]) ;
- limiter les nuisances sonores.

Leviers d'action en faveur du défi «AFFIRMER L'IDENTITÉ ET LA FONCTION DES BOULEVARDS» :

- mettre en valeur le patrimoine ;
- trouver un équilibre entre le patrimoine végétal et architectural. Les arbres ne doivent pas cacher le bâti remarquable ;
- rendre visibles les grands monuments et les grands équipements. La mise en valeur de certains lieux comme **la Cité administrative** ou **le stade Chaban-Delmas** serait un bon levier. À l'inverse, **la place Ravezies** est mentionnée comme un contre-exemple ;
- donner une identité visuelle commune à l'ensemble des boulevards [mobiliers urbains, luminaires, signalétiques...].

Les points de vigilance

- Les réflexions autour de ce programme doivent tenir compte des grandes problématiques de mobilité de la métropole [rocade, métro,...] ; la façon de penser les boulevards dépendra de la stratégie de mobilité adoptée dans sa globalité.
- Faire des boulevards un lieu de vie est-ce vraiment prioritaire et compatible avec leur vocation circulaire ?
- Concernant les services de Bordeaux Métropole, l'enjeu de décloisonnement entre les différentes directions est fondamental pour sortir de la seule logique mobilité et avoir une approche intégrée.
- Dans ce programme des boulevards, certains choix auront un impact décisif qu'il faut penser ensemble.
- Quelle place donner à la végétalisation au-delà de l'existant ? Est-elle vraiment prioritaire alors qu'il y a déjà une présence arborée ? La question du conflit d'usage avec d'autres fonctions est posée.

Les contributions proposées

- > **UMIH 33** : relayer une enquête, un questionnaire, une boîte à idées auprès des hôteliers et restaurateurs adhérents. Pistes de questionnement : qui sont les clients des commerces des boulevards ? D'où viennent-ils ? Quels sont les besoins en matière de stationnement ?
- > **GPMB** : penser collectivement les aménagements sur les sites dont le GPMB a la propriété, notamment sur l'entrée nord de la ville et plus particulièrement sur **les Bassins à flot**.
- > **SDIS** : apporter un éclairage dès la phase de conception des aménagements pour intégrer les contraintes liées au secours à la personne.
- > **La Poste** : mettre au service du programme sa compétence en matière d'aménagement du territoire et contribuer à l'optimisation des flux logistiques, notamment en identifiant les points de blocage.
- > **Métro de Bordeaux** : être présent lors des moments de co-construction et de réflexions autour du programme.

Restitution du séminaire partenarial du 15 mai 2024

Groupe 2

Synthèse des défis

- Atténuer l'infrastructure : apaiser, créer des porosités, relier
- Concilier usages intimes/locaux vs métropolitains
- Tenir compte de la complexité du territoire en agissant au cas par cas

Participants

Jean-Baptiste DESANLIS,
Clairsienne

Jérôme Goze,
La Fabrique de Bordeaux
Métropole

Isabelle LABRIDY,
École Nationale
Supérieure d'Architecture
et du Paysage de
Bordeaux

Jean-Yves MEUNIER,
Bordeaux Métropole

Clément MIGLIERINA,
Ordre des architectes de
Nouvelle-Aquitaine

Pierre PICHARDIE,
Régie du Marché Intérêt
National (MIN)
Bordeaux Brienne

Antoine PRENANT,
Bordeaux Euratlantique

Claire VENDE,
Bordeaux Métropole
Aménagement

Rafaël YVEN,
Centre Hospitalier
Universitaire (CHU) de
Bordeaux

Les défis en détail

Créer de la respiration

Les boulevards doivent être source de respiration, à la fois pour des enjeux climatiques et pour la fluidité de la circulation.

Exploiter la largeur des boulevards

Même si les boulevards sont plus ou moins larges selon les séquences, à l'échelle bordelaise ces largeurs sont relativement rares et doivent permettre de créer des espaces aérés.

Apaiser la circulation pour redonner de l'attractivité

Il est important d'apaiser la circulation. Aujourd'hui, les boulevards sont souvent congestionnés ce qui nuit à leur mise en valeur.

Gagner l'acceptabilité de l'ensemble des parties prenantes

Entre déplacements de proximité, logistique, déplacements métropolitains, les flux sont de nature très différente.

Sortir de l'effet tunnel, linéaire et uniforme

Les boulevards doivent mettre du lien entre les différentes communes. Le programme doit aussi tenir compte de la diversité des différentes séquences.

Atténuer l'infrastructure

L'exemple des quais de Bordeaux est cité comme un exemple d'infrastructure routière qui est moins perceptible alors même que les flux restent importants.

Différencier les usages selon les moments

Le programme pourrait jouer avec les différents moments de la journée (jour/nuit) ou de la semaine (semaine/week-end) pour mettre en valeur les boulevards différemment.

Conserver la fonction d'articulation entre les différents territoires

Il est important de travailler la notion d'agrafe qui existe déjà et qu'il faut maintenir.

Améliorer la condition des piétons

Redonner l'envie d'habiter sur les boulevards

Faire de l'apaisement une priorité et en particulier sur la rive droite

Les boulevards Joliot-Curie et Andrée Ricard ont les caractéristiques d'infrastructures de type « rocade » alors même que de nombreux projets résidentiels se développent. Il faut accompagner la requalification urbaine, notamment autour de Bastide.

Les leviers à mobiliser pour relever ces défis

- épaissir l'espace lorsqu'il y a la place pour créer des parcs linéaires (autour **du stade Chaban-Delmas, à proximité des hôpitaux**);
- identifier les fonctions dominantes par séquence tout en conservant un socle commun à l'ensemble des boulevards : le dénominateur commun qui reste la fonction circulaire;
- proposer des sites démonstrateurs/pépites : **la Cité administrative, l'EHPAD Henri Dunant (boulevard Wilson)**;
- travailler dans la profondeur des boulevards, dans les cœurs d'îlots notamment;
- articuler les projets entre eux : ajuster collectivement les projets au profit d'un programme cohérent et qualitatif que ce soit dans les espaces publics ou privés.

Les points de vigilance

- Comment superposer des fonctions urbaines, économiques et circulatoires à des échelles aussi variables? Quelle priorité?
- Comment travailler collectivement sur des champs d'action aussi variés?
- Quelles modalités de financements?

Les contributions proposées

- > **Euratlantique** : l'EPA est concerné par deux séquences. Sur la rive droite, le cadre d'intervention est fixé par les ZAC. Les projets sont en cours et font l'objet de procédures de concertation.
En revanche, le boulevard Jean-Jacques Bosc reste un impensé. Il est nécessaire d'établir un dialogue autour de la tête de pont et les réflexions sur Bègles sont ouvertes. Il est important de trouver des opportunités à court terme.
- > **BMA / LA FAB** : réfléchir de façon collective aux projets.
- > **ENSAP Bordeaux** : faire travailler les étudiants sur ce territoire; associer les enseignants dans le cadre de projets pédagogiques.
- > **Le MIN** : contribuer à innover en matière de logistique urbaine. Porter à connaissance les contraintes des utilisateurs du MIN.

Restitution du séminaire partenarial du 15 mai 2024

Groupe 3

Synthèse des défis

- Repenser la mobilité
- Créer des lieux de rencontres en renforçant l'attractivité des boulevards
- Végétaliser

Les défis en détail

Participants

Vital DUCLOS,
MCVD architectes

Dany HERMEL,
TROUILLOT HERMEL
paysagistes

Frederic KOZIMOR,
DDTM de la Gironde

Olivier OCCELLI,
Office de tourisme
et des congrès de
Bordeaux Métropole

Yezza-Lisbeth
RAHMOUNE,
CAUE

David VERNET,
Ordre des Architectes
de Nouvelle-Aquitaine

Réinventer les mobilités sur les boulevards

Les boulevards du 21^e siècle devront prioriser leur fonction circulatoire en irriguant les territoires métropolitains et en facilitant l'accès au centre-ville de Bordeaux. Ils devront intégrer les enjeux liés aux futurs modes de transport amenés à se développer dans les décennies à venir et notamment en matière de logistique urbaine. Il est important de ne pas figer le programme par des aménagements irréversibles.

Transformer les boulevards en balade urbaine

Parcours linéaire, parkway, ceinture verte : des concepts qui peuvent venir guider le programme et renouer avec les aménités historiques des boulevards.

Le programme des boulevards doit accueillir des équipements qui attirent au-delà des habitants.

Lier les boulevards aux centralités environnantes

La place Nansouty sur Bordeaux Sud, les halles du Forum à Talence sont des exemples de centralité à connecter aux boulevards. Cette connexion doit avant tout servir la mobilité.

Transformer les flux extérieurs en faveur des mobilités douces

Les boulevards pourraient permettre de passer d'un mode automobile à des modes doux pour les personnes qui viennent de l'extérieur et qui se rendent dans le centre-ville de Bordeaux.

Favoriser le tourisme de proximité

Les boulevards doivent améliorer la connexion entre les communes pour encourager le tourisme de proximité. Il s'agit ainsi de renforcer l'attractivité touristique pour les habitants au sein même de la métropole. Les boulevards peuvent également être eux-mêmes attracteurs en proposant des espaces de qualité ou des équipements touristiques.

Améliorer le rapport entre l'espace public et les pieds d'immeuble

Il faut penser un espace confortable et animé entre la chaussée et les pieds d'immeuble en travaillant sur les rez-de-ville. Cela passe également par un meilleur confort des traversées piétonnes et la création de lieux de rencontre. Les boulevards doivent être « mis en scène » en tant qu'espace à échelle humaine.

Adopter une gestion différenciée de l'arbre

Il est important de casser la monotonie liée à l'alignement des arbres. La différenciation de la gestion des arbres d'alignement permettrait de casser l'effet « ligne droite » notamment grâce à une variation du volume végétal et des essences.

Les leviers à mobiliser pour relever ces défis

Leviers d'action en faveur du défi

« REPENSER LA MOBILITÉ »

- prioriser les usages et les modes de déplacements en proposant une cohabitation « douce » ;
- proposer des boulevards en « 3D » en valorisant les traversées aériennes existantes (*barrière Saint-Genès, l'auto-pont de la place Latule, ...*) voire en créant des passerelles piétonnes ;
- mieux gérer le stationnement notamment grâce à la mutualisation. Exemple du parking en face de *la Cité administrative* ;
- intégrer les boulevards à un plan de mobilité plus global à l'échelle de la métropole ;
- marquer des nouvelles portes d'entrée dans la ville là où les flux extérieurs sont importants ;
- développer les transports en commun qui aujourd'hui ne sont pas suffisants.

Leviers d'action en faveur du défi « CRÉER DES LIEUX DE RENCONTRES EN RENFORÇANT L'ATTRACTIVITÉ DES BOULEVARDS »

- identifier des lieux favorables : des bistrots ou des marchés en donnant de la visibilité à l'existant (exemples de *la barrière Saint-Genès* ou *le cours Victor Hugo à Bègles*) ;

- rendre les boulevards plus attractifs pour accueillir des commerces ou restaurants plus qualitatifs (exemple *du Café de l'Horloge*) ;
- valoriser le bâti patrimonial grâce à des visites guidées ou la création de lieux de réception.

Leviers d'action en faveur du défi

« VÉGÉTALISER »

- valoriser l'existant ;
- végétaliser les pieds d'immeuble (exemple au devant du cimetière de *la Chartreuse*) ;
- rompre avec la linéarité ;
- donner une identité à chaque séquence (sur la rive droite, s'appuyer sur *les coteaux*).

Les points de vigilance

- La volonté de penser les boulevards comme un espace à vivre ne doit pas passer au second plan sa fonction première qui est d'être un axe de mobilité majeure à l'échelle de la métropole ;
- au-delà de leur fonction de ceinture urbaine, les boulevards doivent être pensés comme des espaces de transition. Le traitement des axes perpendiculaires est indispensable pour mieux connecter l'intra/extra boulevards ;
- différencier les enjeux en fonction des séquences.

Les contributions proposées

- > **L'office de tourisme et de congrès de Bordeaux Métropole** : être porte-voix pour la mise en valeur du patrimoine culturel et patrimonial de l'existant.
- > **Le CAUE** : sensibiliser le grand public notamment grâce à des expositions pour casser les idées reçues sur ce qu'est la végétalisation en ville (à l'instar de ce que le CAUE a déjà développé).
- > **Les paysagistes** : travailler le rapport du sol avec la canopée en différenciant les différentes séquences ; accompagner les riverains pour créer un cadre de vie plus agréable.
- > **Les architectes** : nourrir les réflexions sur la façon de faire projet sur les boulevards, contribuer à donner aux boulevards une représentation collective tout en mettant en avant la différenciation des séquences en organisant des débats avec la maîtrise d'ouvrage.
- > **La DDTM** : réfléchir collectivement aux projets, dont l'État à la maîtrise foncière, notamment sur la Cité administrative qui occupe une emprise importante et accueille de nombreux salariés ; encourager les salariés de *la Cité administrative* à participer à la vie de quartier ; mutualiser les usages avec les habitants du quartier ; œuvrer en faveur du désenclavement de ce site.

Restitution du séminaire partenarial du 15 mai 2024

Groupe 4

Synthèse des défis

- Assurer la gestion technique de l'infrastructure comme préalable
- Redonner vie et réinvestir
- Relier et reconnecter

Les défis en détail

Participants

Pierre COUMAT,
Fédération des
promoteurs immobiliers

Emilie DEPORTE,
Gaz de Bordeaux

Jean-Marie LEMAIRE,
Diocèse, paroisse de
Pellegrin

**Jean-Emeric
MONSEAU**,
Bordeaux Euratlantique

Romain VIAULT,
Groupement d'Intérêt
Public Grand Projet
de Ville (GPV)

Cédric VICENTE,
Cité numérique
Wellio

Assurer la gestion technique de l'infrastructure comme préalable

Il faut conserver la fonction circulaire des boulevards. Il est nécessaire de conserver une accessibilité aux boulevards. Les projets et l'intensification des fonctions dans l'épaisseur des boulevards ne doivent pas obérer l'accès aux boulevards.

La présence de grands attracteurs tels que les hôpitaux et le stade Chaban-Delmas engendre des flux très importants et des besoins en stationnement majeur. Il faut avoir une attention particulière au fonctionnement de ces lieux particuliers. L'offre en transport en commun doit être adaptée à ces usages spécifiques qui engendrent des besoins ponctuels et/ou à des horaires décalés.

Redonner vie et réinvestir

Il faut redonner vie aux boulevards, les rendre plus attractifs.

Aujourd'hui, il existe un sentiment de territoire délaissé.

Le site du CHU et de Charles Perrens doit être réinvesti notamment en développant une offre en mobilité douce. Ce sont des sites de projet potentiel.

Rive droite, tout reste à faire.

Il est nécessaire d'avoir une approche globale des boulevards pour éviter une mise en concurrence des sites.

Les barrières doivent être des lieux de rayonnement en créant un « esprit de village ».

De nombreux sites « attracteurs » sont présents sur les boulevards. Il faut s'appuyer dessus.

Relier et reconnecter

Il faut reconnecter la rive droite et la rive gauche de la Garonne. Sur la rive droite, nous sommes dans une logique de création alors que sur la rive gauche, il s'agit d'une modification des usages. Ce programme a une envergure métropolitaine qui nécessite une approche globale en s'appuyant sur le déjà-là et sur les spécificités de chaque séquence.

Les leviers à mobiliser pour relever ces défis

Leviers d'action en faveur du défi

« ASSURER LA GESTION TECHNIQUE DE L'INFRASTRUCTURE COMME PRÉALABLE »

- choisir des solutions techniques adaptées et innovantes (traversées piétonnes, feux de signalisation...).

Leviers d'action en faveur du défi

« REDONNER VIE ET RÉINVESTIR »

- développer les mobilités douces et recréer des promenades;
- implanter des lieux culturels, notamment dans l'épaisseur des boulevards comme attracteur pour les communes périphériques;
- s'appuyer sur les lieux attracteurs et favoriser leur accès;
- favoriser les initiatives, telles que « adopte un arbre »;
- utiliser les opérations d'aménagement pour faire de la mixité fonctionnelle;
- végétaliser pour rafraîchir l'espace et rendre les boulevards plus agréables : les nouvelles

opérations et les futurs aménagements doivent intégrer cet enjeu de végétalisation ;

- réduire la place de la voiture pour favoriser d'autres usages ;
- limiter le stationnement grâce à des parkings silos et à la mutualisation du stationnement ;
- repenser les barrières pour gommer l'effet carrefour et créer des centralités ;
- penser l'offre en transport en commun pour les usages spécifiques (stades et hôpitaux) qui engendrent des déplacements en horaires décalés et/ou des flux de masse ponctuels.

Leviers d'action en faveur du défi

« RELIER ET RECONNECTER » :

- travailler dans l'épaisseur pour créer des « coutures » ;
- travailler les interfaces entre les projets dans l'épaisseur ;
- faire de la rive droite et du pont Simone-Veil une opportunité : tout reste à faire, il y a de nombreuses opportunités foncières ; il y a un travail d'identification des tracés à faire en rive droite. Cela permettrait de changer l'image très « routière » de la rive droite ;
- revoir le terme de « barrière » ;
- faire des boulevards autre chose qu'un lieu de passage ; favoriser les déplacements dans le quartier ;
- créer des cheminements piétons et des traverses plus sécurisées.

Les points de vigilance

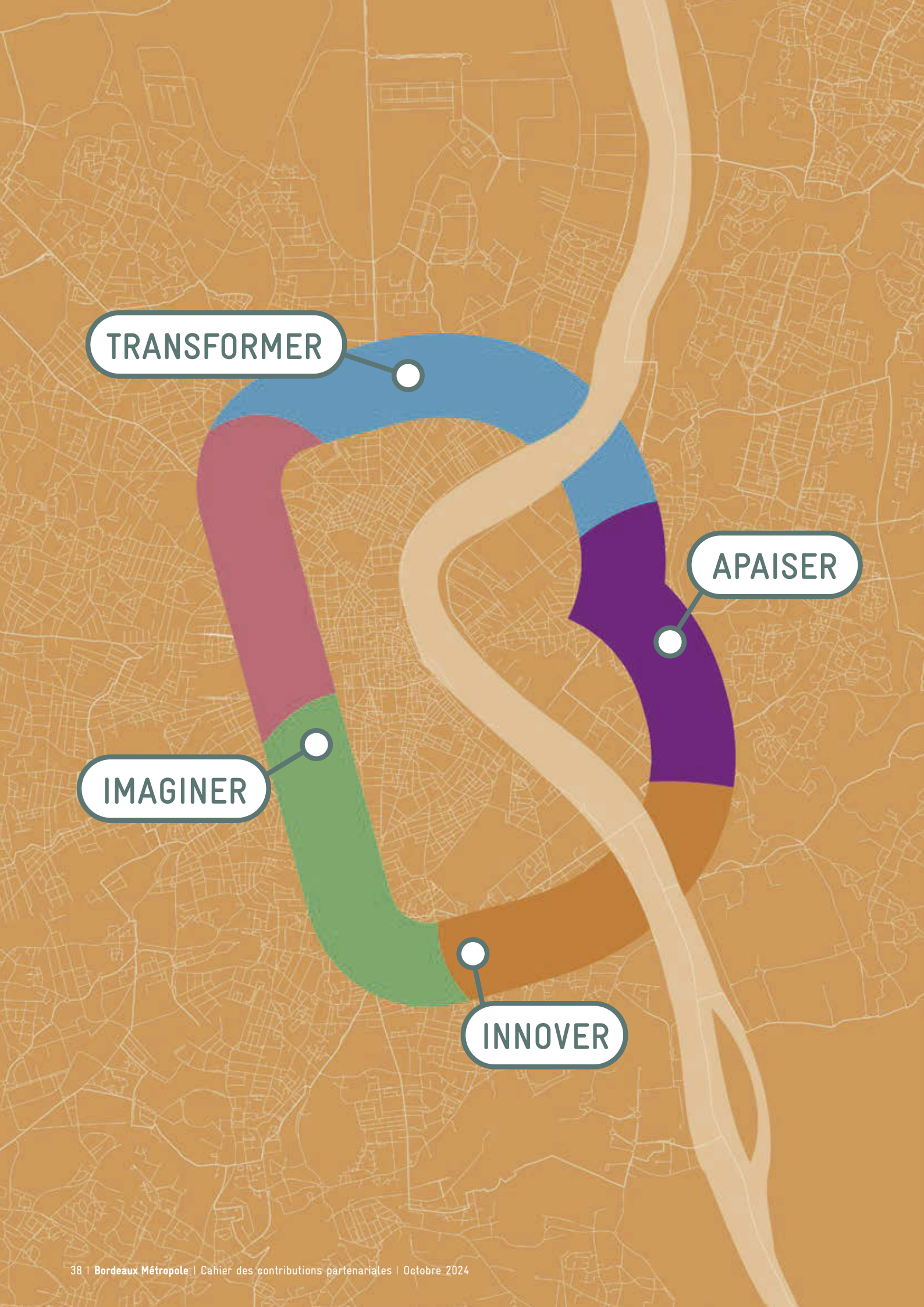
- La question du tracé en rive droite n'est pas évidente au débouché du pont Simone-Veil. Est-ce pertinent de repiquer vers les quais à cet endroit-là ?

Les lieux

- **Les attracteurs** : Stade Chaban-Delmas, Charles Perrens et le CHU : un site à réinvestir, à réinventer.
- **La rive droite** : tout reste à faire.
- **Les barrières** : gommer l'effet carrefour, en faire des « petits villages ».
- **Propriété du Diocèse derrière Quintin Loucheur** : un lieu à repenser de façon collégiale.
- **La place Amélie Raba-Léon** : lieu de congestion et ce n'est plus qu'un grand giratoire. Cette place mériterait d'être réaménagée en fluidifiant la circulation et en favorisant les mobilités douces.
- **Le pont Simone-Veil** : enjeux très importants pour connecter la rive droite et la rive gauche.

Les contributions proposées

- > **Bordeaux Euratlantique** : considérer les boulevards dans leur épaisseur. L'EPA souhaite également être un acteur important dans la gouvernance du projet. L'EPA peut également contribuer grâce à des aménagements importants comme la réalisation de percées.
- > **Gaz de Bordeaux** : inciter ses salariés à venir à vélo grâce à des équipements et des actions de sensibilisation.
- > **Le Diocèse** : en tant que propriétaire foncier, penser le renouveau des lieux de culte de façon collégiale à l'échelle des quartiers.
- > **Le GPV rive droite** : en tant que porteur de projet de territoire, jouer un rôle d'animateur du programme.



TRANSFORMER

APAISER

IMAGINER

INNOVER

Les participants du séminaire partenarial

Anne-Laure ARMELLINI, Service Départemental d'Incendie et de Secours de la Gironde (SDIS 33)

Mickaël BAUBONNE, Association « Métro de Bordeaux »

Franck CHAUMES, Union des Métiers et des Industries de l'Hôtellerie de la Gironde (UMIH 33)

Pierre COUMAT, vice-président de la fédération des promoteurs immobiliers

Emilie DEPORTE, Gaz de Bordeaux

Jean-Baptiste DESANLIS, Clairsienne

Vital DUCLOS, MCVD architectes

Jerome GOZE, La Fabrique de Bordeaux Métropole

Dany HERMEL, Trouillot Hermel Paysagistes

Sylvain JOURNAUX, SDIS 33

Frederic KOZIMOR, DDTM de la Gironde

Isabelle LABRIDY, École Nationale Supérieure d'Architecture et du Paysage de Bordeaux (ENSAP)

Jean Marie LEMAIRE, Diocèse, paroisse de Pellegrin

Jean-Yves MEUNIER, Bordeaux Métropole

Clément MIGLIERINA, Ordre des architectes de Nouvelle-Aquitaine

Jean-Emeric MONSEAU, Bordeaux Euratlantique

Olivier OCCELLI, Office de tourisme et des congrès de Bordeaux Métropole

Renaud PICARD, Grand Port Maritime de Bordeaux (GPMB)

Pierre PICHARDIE, Régie du Marché Intérêt National (MIN) Bordeaux Brienne

Antoine PRENANT, Bordeaux Euratlantique

Yezza-Lisbeth RAHMOUNE, CAUE

David SANS, Groupe La Poste

Claire VENDE, Bordeaux Métropole Aménagement (BMA)

David VERNET, Ordre des Architectes de Nouvelle-Aquitaine

Romain VIAULT, Groupement d'Intérêt - Public Grand Projet de Ville (GPV)

Cédric VICENTE, Cité numérique - Wellio

Rafaël YVEN, Centre Hospitalier Universitaire (CHU) de Bordeaux

Les entretiens

Aurélien BRAUD, Directeur marketing de Kéolis Bordeaux Métropole Mobilités

Sylvain BRILLET, Directeur général de l'EPF de Nouvelle-Aquitaine

Maxime DERRIEN, Directeur - Romain Viault, GPV Rive droite

Lieutenant-Colonel GIRARD - Sylvain JOURNAUX - Monsieur CORREIA, SDIS

Jerôme GOZE, Directeur général de la FAB

Frédéric KOZIMOR - Alexandre MARTINEAU - Hélène VIGNHAL, DDTM

Valérie LASEK, Directrice de l'EPA Euratlantique

Jacques LEMAIRE - Yvonnick LE MOLLER, groupe La Poste

Floriane LENOIR, Raphaël Yven - M. Lance, CHU de Bordeaux

Renaud PICARD, Directeur général adjoint du Grand Port Maritime de Bordeaux

Patrick SEGUIN, Président de la CCI Bordeaux Gironde

Joël VALLÉE, Président de l'association des commerçants, barrière de Pessac

Claire VENDÉ, Directrice générale de Bordeaux Métropole Aménagement

Suivi du projet

Direction Territoire d'avenir territoire en coopération Bordeaux Métropole

a'urba

Cheffe de projet : Emmanuelle Gaillard

Sous la direction de Sophie Haddak-Bayce

avec la contribution d'Élise Thouron

Conception graphique : Olivier Chaput, Christine Dubart

Conception graphique maquette :

Bordeaux Métropole / Réalisation : Bang-design

pour la Direction de la communication de Bordeaux Métropole

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

