

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

TRANSFORMER

APAISER

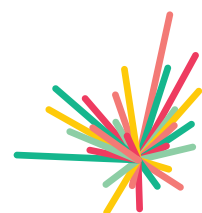
IMAGINER

INNOVER

**Séminaire
partenarial 2025**

05 / 2026

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



**BORDEAUX
MÉTROPOLE**

 bordeaux-metropole.fr

- 1** Atelier logistique urbaine p.11
- 2** Atelier offre de soins p.23
- 3** Atelier urbanisme favorable à la santé p.31

Le séminaire partenarial organisé le 18 décembre 2025 s'inscrit dans la continuité du travail engagé autour du programme « Inventons les boulevards du 21^e siècle ». Il constitue un moment privilégié d'échange avec les partenaires et acteurs concernés par l'avenir de cet axe structurant de la métropole bordelaise.

Cet espace de dialogue poursuit plusieurs objectifs : maintenir et renforcer le lien avec les parties prenantes du projet, partager l'avancement du programme et continuer d'enrichir collectivement la réflexion autour de la transformation des boulevards. Les échanges visent ainsi à nourrir la démarche de projet et à croiser les expertises afin d'éclairer les choix d'aménagement à venir.

L'après-midi s'est articulé autour de trois ateliers thématiques destinés à approfondir certains sujets spécifiques. Ces ateliers avaient pour objectif d'affiner les enjeux et de recueillir des connaissances et des retours d'expérience susceptibles d'alimenter le programme d'ensemble¹.

En 2024, la première édition de ce séminaire associait l'ensemble des parties prenantes pour exprimer les grands enjeux quant à l'avenir des boulevards. Les éléments recueillis ont été valorisés dans un cahier des contributions partenariales.

L'édition 2025 a plus particulièrement mis l'accent sur trois grandes thématiques structurantes pour l'avenir des boulevards : la logistique urbaine, l'offre de soins et l'urbanisme favorable à la santé.

L'atelier consacré à la logistique urbaine a permis d'engager une réflexion sur la manière dont le territoire des boulevards peut demain prendre sa part dans l'organisation des flux de marchandises et dans l'approvisionnement de la métropole.

Les ateliers sur la thématiques de la santé ont exploré deux approches complémentaires.

L'un était consacré à l'offre de soins visant à interroger les conditions d'accès aux établissements de santé et aux professionnels médicaux situés à proximité des boulevards.

L'autre a porté sur l'urbanisme favorable à la santé (UFS) pour s'intéresser à la manière dont l'aménagement des boulevards peut contribuer à prévenir les risques et à améliorer le bien-être des usagers.

Ces trois ateliers ont permis de croiser les regards d'acteurs issus de différents horizons : institutions, professionnels, chercheurs et partenaires pour identifier des pistes d'action dans la mise en oeuvre du programme.

1. <https://www.aurba.org/productions/inventons-les-boulevards-du-21e-siecle/>

*Inventons les
Boulevards du XXI^e siècle*

Atelier logistique

**Séminaire
partenarial 2025**

12 / 2025



Le programme « Inventons les boulevards du 21^e siècle » porte une ambition forte : transformer un axe circulatoire en un espace urbain apaisé, vivant et résilient. Cette transformation ne peut être pensée sans intégrer son rôle d'infrastructure métropolitaine majeure, support quotidien d'une multiplicité de flux qui contribuent au fonctionnement de la métropole.

Chaque jour, les Boulevards assurent l'approvisionnement de la métropole : alimentation, santé, services aux entreprises, commerce de proximité, livraisons aux habitants. Ces flux, souvent diffus et fragmentés, mobilisent une grande diversité d'acteurs : transporteurs, logisticiens, exploitants d'équipements, commerçants, opérateurs publics et privés.

Mais au-delà de leur rôle de transit, les boulevards sont une « destination logistique » avec la présence ou la proximité de générateurs de flux que ce soient des grands équipements comme le CHU et le MIN, des unités plus petites telles que les chaînes de supermarchés qui jalonnent les boulevards ou des centralités de proximité à l'endroit des barrières.

Enfin les boulevards sont une interface stratégique : entre rocade et centre-ville, entre rive gauche et rive droite, entre quartiers résidentiels et entrées de ville, entre grandes plateformes d'approvisionnement et logistique du dernier kilomètre. Ils doivent ainsi être capables d'accueillir des activités logistiques comme maillon stratégique de la chaîne logistique.

Dans ce contexte, la connaissance fine des pratiques et contraintes des acteurs de la logistique est un enjeu majeur pour aménager les boulevards du 21^e siècle. Les temporalités de livraison, les conditions de circulation, les besoins en stationnement, les caractéristiques spécifiques des formes immobilières, doivent être comprises et entendues.

Les acteurs de la logistique doivent quant à eux être pleinement acteurs de la mutation des boulevards. Leur mobilisation est indispensable pour co-construire un modèle de boulevard apaisé, capable d'articuler qualité urbaine, intensité économique et résilience.

Les boulevards ont la capacité de devenir un lieu d'innovation pour inventer la logistique urbaine de demain.

1- Les boulevards comme axe structurant

Les participants ont rappelé **l'existence de nombreux grands générateurs de flux** à l'intérieur et à proximité des boulevards. En premier lieu, le Marché d'Intérêt National (MIN) génère des flux alimentaires importants et spécifiques : frais, surgelé... Les boulevards connectent à la fois d'importants pôles d'approvisionnement et de grands pôles de commercialisation comme la zone de frêt de Bruges, les centres commerciaux de Bordeaux-Lac, de Bouliac, ou la zone d'activités économiques Bègles-Garonne.

Le centre-ville et la future artère commerciale Canopia doivent aussi être considérés comme des lieux de destination de marchandises majeurs, générant d'importants flux sur les boulevards. En effet, les flux liés aux livraisons des commerces et de la restauration sont particulièrement importants. Dans ces tissus urbains, les approvisionnements s'opèrent dans le diffus avec une myriade de points de livraison.

Ces grands sites sont alimentés par **une multiplicité de transporteurs** en fonction des enseignes et des types de marchandises. Cette organisation rend la chaîne logistique difficile à appréhender dans son ensemble, entre clients finaux, donneurs d'ordre, transporteurs et sous-traitants successifs. Même lorsqu'elle concerne des polarités commerciales qui génèrent des flux importants, la capacité à massifier les flux reste compliquée.

Concernant **les types de véhicules**, certaines grandes enseignes génèrent des volumes importants nécessitant des véhicules de taille importante. À l'inverse, d'autres engendrent de microflux opérés par un nombre conséquent de petits véhicules. Bout à bout, les flux logistiques amènent une large palette de véhicules à circuler sur les boulevards. S'il s'agit essentiellement de VUL (Véhicules Utilitaires Légers) et de poids-lourds (de plus en plus souvent électriques ou biogaz), le nombre de vélos cargos augmente.



Le MIN (Marché d'Intérêt National), un générateur de flux logistiques structurant à proximité immédiate des boulevards - Photo : F. Cougoule, a'urba

À l'appui de ces constats il ne semble cependant pas qu'existent des données consolidées qui confirmeraient une répartition des flux entre les modes et les types de véhicules.

Les participants ont insisté sur **la congestion** à laquelle ils sont confrontés sur les boulevards, qui occasionne d'importantes difficultés pour les logisticiens : forte imprévisibilité des temps de parcours et difficultés à respecter les créneaux de livraison. Cependant, les échanges ont permis d'affiner ce ressenti. La congestion est surtout concentrée sur les heures de pointe (entre 8 h et 10 h le matin et 15h45 - 18h00 le soir). Du point de vue spatial, deux principaux points noirs ont été identifiés : la place Latule et la place Ravezies.

L'axe structurant que constituent les boulevards peut être utilisé sur **des itinéraires très divers, sans systématisme**. Ainsi, outre les quartiers bordés par les boulevards, il peut permettre d'accéder au centre-ville de Bordeaux, mais également de le contourner, notamment lorsque la rocade est saturée. Ainsi, à l'instar des quais, l'usage des boulevards est complémentaire de la rocade, sur la base des tournées prévues ou de l'expérience du chauffeur.



La place Latule, un point noir de la congestion sur les boulevards - Photo : A. Dubernard, a'urba

[FRANCHIR LA GARONNE : CLASSEMENT DES PONTS DU POINT DE VUE DES TRANSPORTEURS]

Le choix des itinéraires est notamment guidé par les franchissements de la Garonne. De fait, l'usage des boulevards est aussi lié à cet enjeu. Les échanges ont permis d'aboutir à une hiérarchisation des ponts en fonction de leur usage logistique et de leur fiabilité du point de vue de la fluidité :

- Pont François-Mitterrand : identifié comme le franchissement le plus utilisé et le plus structurant pour les flux logistiques.
 - Pont d'Aquitaine : un franchissement stratégique, mais souvent congestionné ; il est principalement emprunté en l'absence d'embouteillages.
 - Pont Chaban-Delmas : le franchissement intra-rocade le plus mobilisé (attention néanmoins aux levées, qui en interdisent ponctuellement l'usage).
 - Pont Saint-Jean : un pont fortement utilisé pour accéder au centre-ville, mais des contraintes liées à la congestion.
 - Pont de Pierre : un usage important par les vélos-cargos (pas de difficultés particulières liées aux travaux en cours).
 - Pont Simone-Veil : un franchissement peu utilisé à ce stade pour les flux logistiques ; les participants évoquent néanmoins un usage possible par les industriels implantés rive droite sur le périmètre d'Euratlantique.
-

2- Les boulevards « destination »

Si les boulevards constituent un axe structurant pour les flux logistiques, ils sont aussi un lieu de destination. Ils concentrent en effet **une grande diversité de destinataires** implantés le long des boulevards .

Ces livraisons concernent **les professionnels** : les administrations et les services publics (Cité administrative, CHU) ou les activités économiques (commerces, artisans, industries). Bien qu'absents à l'atelier, les participants identifient les industriels parmi les principaux concernés par les entrées/sorties de poids-lourds sur les boulevards. Par ailleurs, certaines enseignes comme McDonald's et Carrefour City s'implantent le long des boulevards notamment pour rationaliser les tournées de livraison.

Les particuliers sont également des destinataires : à domicile, mais aussi hors domicile, avec l'apparition des consignes (ou lockers) et drives piétons.

Les établissements implantés en façade des boulevards sont particulièrement sensibles aux conditions d'accès, de circulation et de stationnement.

Selon les participants, **les espaces et les activités les plus vulnérables** sont :

- **Les secteurs mutables** : par exemple les concessionnaires automobiles, dont l'implantation, les besoins de stationnement et les évolutions possibles seront à prendre en compte par les nouveaux aménagements.
- **Les établissements fortement dépendants de l'accessibilité automobile et de la rapidité de l'achat** : ils apparaissent comme les plus fragiles face à la recomposition des plans de circulation et à la place accordée à chaque mode. Les buralistes sont cités comme l'exemple type du commerce souffrant d'un manque de stationnement « client ». L'expérience du programme Belvédère sur la rive droite montre que si les clients ne peuvent plus se garer, ils cessent de fréquenter ces établissements.

Les participants précisent que **les livraisons sur les boulevards se font sur de larges amplitudes horaires** : tout au long de la journée, y compris en horaires décalés. Cet étalement des horaires de livraison s'explique par des raisons externes (en réponse à la congestion ou à la demande des clients) et internes (organisation du travail, optimisation de la flotte de véhicules).

[ZOOM SUR LE CHU]

- Le CHU de Bordeaux, dont le site le plus important se situe sur les boulevards a rappelé la complexité de ses flux logistiques, reliant l'ensemble de ses sites (Haut-Lévêque, Pellegrin, Saint-André, EHPAD de Lormont). Ces flux concernent tous types de marchandises et de véhicules. Le CHU a également souligné l'organisation mixte de sa logistique, combinant des flux gérés en interne et d'autres, confiés à des prestataires extérieurs. Chaque site dispose aujourd'hui de sa propre logistique interne.
 - La principale difficulté identifiée sur les boulevards reste la congestion routière. Les prestataires comme France Colis Santé sont particulièrement pénalisés par les bouchons et l'impossibilité d'emprunter les voies de bus.
-

a. Les barrières : des contextes différenciés et des équilibres parfois fragiles

Les échanges ont mis en évidence **la grande hétérogénéité des situations** à l'endroit des barrières. Certaines sont fortement structurées par la présence du tramway (Place Ravezies, Barrière du Médoc, Barrière d'Ornano, Barrière Saint-Genès, Terres neuves) d'autres accueillent des marchés (Barrière de Bègles, Barrière Saint-Genès...), des projets de requalification (Barrière de Toulouse par exemple) où se jouent un rôle de centralité commerciale (Barrière Judaïque par exemple) ou de simple lieu de passage.

Les participants ont insisté sur le fait qu'aucune approche uniforme ne peut être envisagée. Cependant, ils s'accordent pour dire que les barrières sont des espaces

où toute modification des conditions de circulation ou de stationnement peut produire des effets en chaîne importants.

Une alerte forte a ainsi été formulée sur **les risques d'éviction des commerces** principalement en raison des modifications des conditions d'accès et de stationnement. Majoritairement composé d'indépendants, le tissu commercial des barrières est jugé particulièrement vulnérable.

[SPECIFICITÉS DES MARCHÉS]

Les marchés de plein-vent utilisent souvent des petits utilitaires et génèrent des flux de déchets et d'approvisionnement spécifiques qui supportent mal les contraintes de circulation et de stationnement.

[BARRIERES STRATÉGIQUES]

Plusieurs barrières ont particulièrement été identifiées comme des lieux où la situation est complexe, car elles cumulent beaucoup de passage et une forte intensité commerciale. Il s'agit des barrières suivantes :

- Toulouse,
- Saint-Genès,
- Pessac,
- Ornano,
- Médoc.



Carrefour city, boulevard Pierre 1^{er} - google maps

b. Les livraisons : l'enjeu central du stationnement

La question du stationnement pour les livraisons est apparue centrale et complexe. Elle concerne principalement les livraisons des petits commerces, des restaurants et des particuliers. Les industries, les administrations et les grandes et moyennes surfaces ont généralement une zone de réception des marchandises à l'intérieur de leur emprise foncière.

De nombreux établissements sur les boulevards ont **des difficultés pour décharger leurs marchandises** et dépendent d'une certaine « tolérance » pour le stationnement en double file. Les perturbations induites génèrent de fortes tensions entre usagers. De même, les arrêts illicites sur la voie de bus sont fréquents.

Bien qu'interdites ces pratiques permettent une livraison « au plus près » en l'absence d'alternative encadrée.

Les participants ont relativisé l'efficacité des aires de livraison formalisées. Certaines existent, mais fonctionnent mal : saturation (car trop peu nombreuses), mauvais positionnement, occupation par d'autres usagers, notamment le stationnement des véhicules particuliers.

En revanche, d'autres secteurs, pourtant sans aires dédiées, restent relativement fluides lorsque l'espace permet **une cohabitation des usages**.



Stationnement en double file sur les boulevards
Photos : A. Dubernard, a'urba

[ARRÊT, STATIONNEMENT ET AIRES DE LIVRAISON : UN CADRE RÉGLEMENTAIRE PEU LISIBLE]

- Le Code de la route distingue l'arrêt, défini comme l'immobilisation momentanée d'un véhicule, le conducteur restant à bord ou à proximité immédiate, du stationnement, qui lui correspond à une immobilisation prolongée du véhicule.
- Les aires de livraison ne font pas l'objet d'une définition nationale explicite dans le Code de la route et dépendent d'une réglementation locale, fixée par arrêté municipal. Elles peuvent relever du régime de l'arrêt, de celui du stationnement limité à quelques minutes, ou elles peuvent être strictement réservées aux opérations de chargement et de déchargement de marchandises réalisées dans un cadre professionnel.
- Ce cadre réglementaire variable, combiné à une signalisation parfois peu lisible, entretient un flou à la fois juridique et opérationnel, souvent mal compris par les usagers, et source de conflits d'usage et de stationnement illicite.

Pour **concilier le stationnement des clients et les impératifs de livraison**, plusieurs pistes de réflexion ont été évoquées.

- **La création d'espaces multiusages** : plutôt que de dédier des zones exclusivement à une seule fonction, l'idée est de créer des points d'accueil de véhicules multiusages.

Il s'agirait par exemple de partager un même espace pour les arrêts de bus, les livraisons et les arrêts minute pour les clients. De la même façon, des consignes/lockers multifonctions et multiopérateurs pourraient être mis en place de sorte à limiter leur emprise sur l'espace public.

- **Le partage temporel de la voirie** : une gestion différenciée de l'espace public selon les heures permettrait d'optimiser l'usage des boulevards. Il s'agirait par exemple de distinguer l'usage du jour et de la nuit : un axe pourrait servir au stationnement ou à la circulation des bus le jour, et être transformé en zone de livraison ou de logistique la nuit.

- **Les places de livraison modulables** : des aires de livraison modulables, contrôlées par exemple avec des potelets télécommandés, pourraient permettre à la fois un accès différencié selon le type de véhicule (par exemple pour favoriser les motorisations alternatives ou les acteurs respectant une charte de la logistique urbaine) et un usage évolutif selon l'heure de la journée (aire de livraison aux heures de pointe du matin, arrêt-minute en journée, etc.)
- **La déconnexion des flux lorsque la taille des véhicules l'exige** : sur les endroits les plus contraints en matière d'espace, il est recommandé de dissocier les aires de livraison de la circulation générale pour ne pas gêner le flux tout en préservant le stationnement client et en garantissant un accès fluide aux commerces.

[HORAIRES DÉCALÉS : ATTENTION À L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE]

- Horaires de travail des salariés et indépendants de la logistique.
- Bruit, sécurité : non déployables partout, une solution à adapter aux contextes locaux.
- Un enjeu de gestion fort.

3- Les boulevards comme interface logistique stratégique

Un questionnement majeur a émergé autour du rôle des boulevards, non seulement comme infrastructure de circulation et de desserte, mais aussi comme **espace potentiel de dégroupement logistique**.

Les participants se sont interrogés quant à la capacité des boulevards à **accueillir des unités de logistique de taille intermédiaire ou de proximité** (messageries, hubs urbains, cyclologistique). L'enjeu serait de limiter l'arrivée des véhicules les plus lourds jusqu'aux boulevards et de contenir leur pénétration vers l'hypercentre.

Pour réduire l'encombrement des gros porteurs devant les commerces, le développement de la logistique de proximité est une piste majeure.

La création de micro-hubs consiste à installer de petites unités de logistique le long des boulevards pour le dégroupage. Ces espaces seraient tout à fait propices à la cyclologistique pour le dernier kilomètre.

Des opportunités foncières et immobilières sont à rechercher dans la reconversion d'infrastructures obsolètes, l'optimisation du stationnement de surface, la mise à disposition de parkings souterrains ou la réhabilitation d'immeubles en espaces de logistique urbaine.

[EXEMPLE D'INTERFACE LOGISTIQUE]

- La poste sur la ZAC Bègles Garonne : distribution de colis.
- Projet « Quai 9 » : 8 000 m² de commerces intégrant une offre de logistique urbaine dédiée aux commerçants (stockage partagé, outils de manutention mutualisés).

Les boulevards comme l'un des maillons de la fonction logistique

Zone géographique	Type d'infrastructure	Fonction logistique
Extrarocade	Plateformes XXL (ex. : Cestas, Bordeaux Lac)	Stockage massif et réception des flux nationaux/internationaux.
Rocade	Entrepôts de taille intermédiaire	Transit, tri, segmentation des flux.
Boulevards	Petites unités (Espaces Logistiques de Proximité), micro-hubs : petits utilitaires et cyclo	Interface urbaine : dégroupement (picking) pour la livraison fine.
Hypercentre	Micro-hubs cyclo, casiers, commerces	Destination finale et logistique de « destination » (B2C).



Micro hub de logistique tactique du Boulevard Beaumarchais à Paris- Sogaris



L'immeuble inversé, projet de Sogaris, rue du Grenier Saint Lazare à Paris - Syvil Diorama



La poste du Louvre à Paris - équipement de logistique urbaine dans un immeuble historique - Apur

Conclusion et enseignements clés

Les boulevards sont un axe stratégique sous pression, du fait notamment d'une **dichotomie lieu de destination/lieu de passage**, et donc d'un double enjeu de congestion et de difficultés à stationner. Au fil de l'atelier, il a été possible de localiser les principaux enjeux de stationnement et de circulation en lien avec la logistique urbaine.

Les participants s'accordent pour dire que la solution aux défis de la logistique urbaine ne réside pas dans l'interdiction ou la contrainte brutale, mais dans **un bouquet de solutions complémentaires et co-construites avec les professionnels**.

Plusieurs pistes ont ainsi été évoquées : mutualisation spatiale et modulation temporelle des usages, anticipation des évolutions (véhicules, enjeux fonciers...), organisation des flux de la chaîne logistique...

Une des clés du succès repose sur **l'équilibre entre la massification, le développement de hubs de proximité et le développement de la cyclologique**. L'objectif essentiel est de réconcilier les besoins d'approvisionnement de la métropole, essentiels à la dynamique économique et commerciale de la ville (et notamment du centre-ville) avec la tranquillité et l'intimité des quartiers résidentiels.

Les acteurs de la logistique souhaitent être impliqués pour pouvoir anticiper et s'adapter aux enjeux portés par le projet des boulevards. Réciproquement, **les projets et futurs aménagements devront prendre en compte dès leur conception les inpondérables des acteurs de la logistique urbaine** induits par la spécificité de chaque flux et la multiplicité des opérateurs.

[FOCUS / La logistique en ville : une tension entre massification et apaisement]

En ville, la logistique urbaine doit répondre à deux enjeux en contradiction : l'optimisation des flux qui passe par la massification et l'apaisement des espaces publics qui tend à favoriser les modes actifs. Cette tension implique de trouver des solutions et des règles adaptées aux différents contextes. Les horaires décalés, ou la rupture de charge vers des véhicules plus légers et des vélo-cargos peuvent ainsi être des leviers.

- **La massification** : l'exemple du CHU de Bordeaux.
La massification consiste à regrouper les flux pour optimiser le remplissage des véhicules. En déplaçant ses capacités de stockage de Pellegrin vers une plateforme centralisée à Haut-Lévêque, l'institution cherche une gestion plus rationnelle.

L'avantage pour la ville : une réduction du nombre de véhicules en circulation pour un volume de marchandises identique.

- **La rupture de charge** : c'est l'étape où la marchandise change de mode de transport (déchargement/tri). Le « picking » (préparation au colis) en milieu urbain est efficace pour des colis de petite taille. La Poste est aujourd'hui le premier acteur sur ce segment de marché.

L'avantage pour la ville : cela permet d'opérer le transfert vers la cyclo logistique (vélos-cargos) pour les derniers hectomètres.

Cependant, pour les supermarchés et supérettes de l'hypercentre, la logistique repose sur la palette. Le dégroupage d'une palette en microlivraisons est coûteux et peu efficace, ce qui rend certains flux lourds difficilement substituables. Plus largement, certains flux se prêtent mal à une fragmentation excessive. Dans ces cas, la massification dans un camion bien dimensionné peut avoir un impact plus faible sur l'espace public que la multiplication de véhicules de petite taille ou de vélocargos, en limitant le nombre de mouvements et d'arrêts ainsi que les conflits d'usage.

Les participants :

- Chantal Bécot, Responsable mission économie de proximité, Bordeaux Métropole
- Aurélien Braud, Directeur marketing et commercial, Keolis
- Youcef Chaouchi, Responsable d'exploitation, France express Bordeaux
- Benoît Chausi, Directeur du développement économique, EPA Bordeaux Euratlantique
- Manon Dublin, Responsable de prestation, CHU de Bordeaux
- Olivier Hiceb, Délégué Aquitaine, Fédération nationale des transporteurs routiers
- Frédéric Kozimor, Chef de service accompagnement territorial, DDT
- Emmy Kusters, Responsable d'études-référente logistique, CCI de la Gironde
- Olivier Labarthe, Professeur, Kedge
- Yvonnick Le Moller, Délégué territorial Gironde, Groupe La Poste
- Éric Malezieux, Directeur, Bordeaux Mon Commerce
- Marie Pageot, Conseillère Mobilité, Wimoov
- David Sans, Directeur adjoint responsable d'exploitaio et desvices aux clients, Groupe La Poste

*Inventons les
Boulevards du XXI^e siècle*

Atelier offre de soins

**Séminaire
partenarial 2025**

12 / 2025



L'atelier consacré à l'offre de soins s'inscrit dans le cadre du séminaire partenarial « Inventons les boulevards du 21^e siècle », co-organisé par Bordeaux Métropole et l'a-urba. Il a réuni des représentants du monde hospitalier, des professionnels de santé, des acteurs institutionnels et des partenaires de l'aménagement afin de partager constats, contraintes et pistes d'amélioration autour de l'accès aux soins et de la place de la santé dans le projet des boulevards.

Les ambitions portées par le programme des boulevards de développer les mobilités douces, améliorer la qualité des espaces publics, intensifier les usages, supposent de prendre en compte les fonctions assurées aujourd'hui par les boulevards.

Parmi elles, la présence d'équipements et de services de santé majeurs constitue un enjeu central. Les boulevards accueillent ou desservent plusieurs établissements structurants à l'échelle métropolitaine et régionale, parmi lesquels le CHU de Bordeaux ou l'hôpital Charles Perrens, ainsi qu'une diversité de cabinets médicaux, professions paramédicales, pharmacies et structures médico-sociales. Cette offre de soins génère quotidiennement des flux importants de patients, de visiteurs et de professionnels de santé.

Dans ce contexte, comment garantir l'accessibilité des établissements de santé ? Comment faciliter les déplacements des professionnels qui interviennent sur plusieurs sites ? Comment améliorer l'accueil et les cheminements pour les patients et leurs proches ?

Pour répondre à ces questions, la compréhension fine des pratiques, des contraintes et des attentes des acteurs du secteur sanitaire constitue un enjeu essentiel pour éclairer les choix d'aménagement qui seront faits.

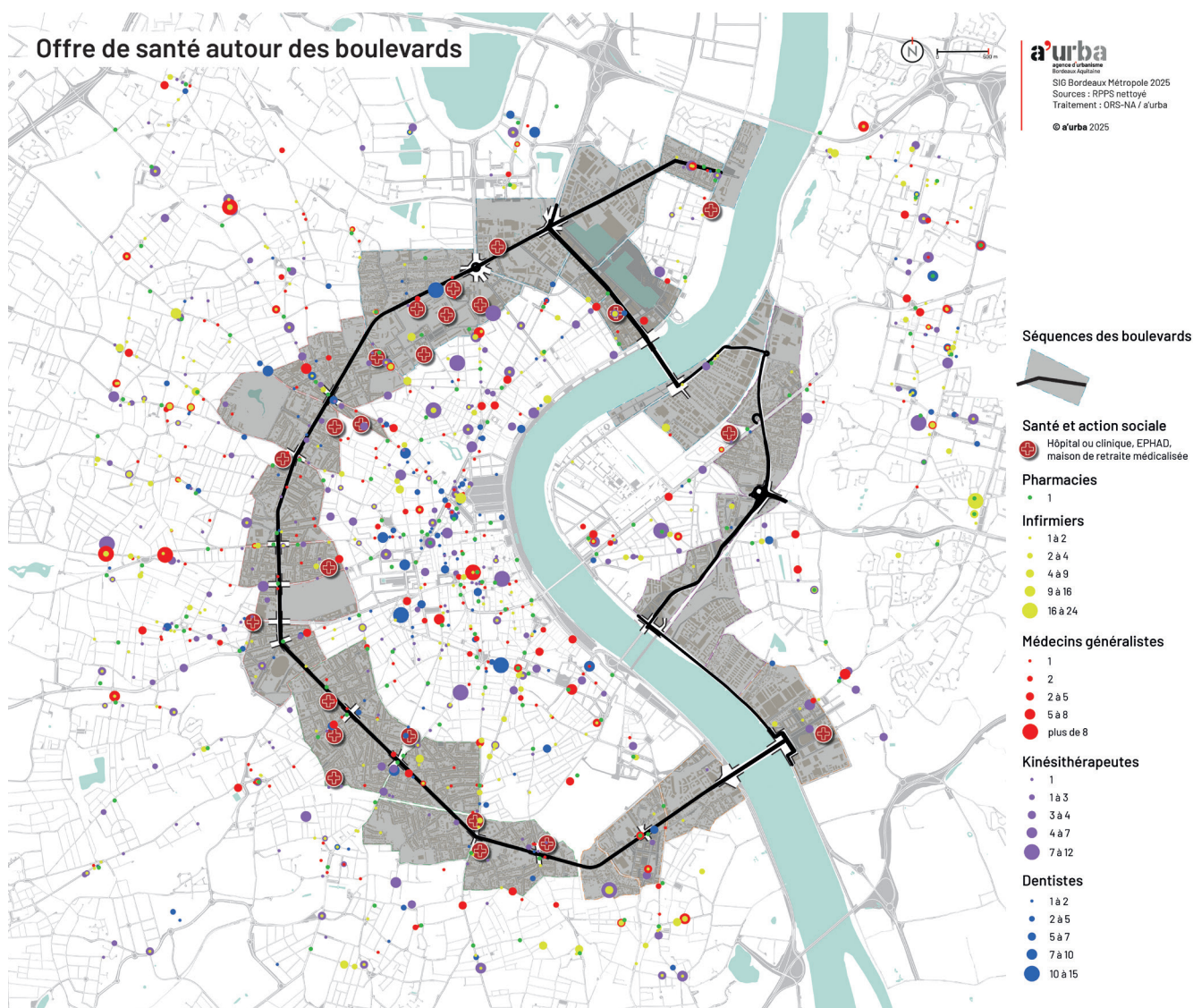
1- Les boulevards aujourd'hui : que peut-on dire en matière d'offre et d'accès au soin ?

1.1 L'offre de soins aujourd'hui sur les boulevards

Les boulevards concentrent aujourd'hui plusieurs **grands établissements hospitaliers d'envergure métropolitaine**. C'est notamment le cas du site de Pellegrin (CHU de Bordeaux), de l'hôpital Charles Perrens ou encore de la clinique Bordeaux Nord. Ces équipements structurent fortement l'offre de soins de Bordeaux Métropole et génèrent des flux de nature variée : déplacements des patients, parfois en situation de mobilité réduite, des visiteurs, des professionnels de santé et des salariés.

À cela s'ajoutent les flux liés aux services d'urgence (ambulances et pompiers), qui nécessitent des conditions de circulation optimales.

En parallèle, les boulevards accueillent un tissu dense d'acteurs de santé : professions libérales, cabinets médicaux, centres de soins. Ces activités tirent profit d'une localisation stratégique, mais aussi contrainte par la congestion.



1.2 Des problèmes d'accès en véhicules motorisés

Les 8 000 salariés des centres hospitaliers (Pellegrin, Charles Perrens) connaissent **des problématiques de stationnement et de mobilité**, notamment ceux qui habitent en dehors de la métropole. Parmi eux, les participants mentionnent la surreprésentation des infirmiers et des aides-soignants, les médecins ayant généralement plus de moyens d'habiter proche du CHU. Il y a également des difficultés pour mettre en réseau les sites hospitaliers et les autres centres de santé, amoindrissant la fluidité des interventions. Cette problématique touche également **les flux logistiques**, y compris entre les sites. C'est un axe de travail investi dans le cadre de la stragie du CHU.

Le CHU développe également le covoiturage face à la saturation du stationnement. Tous les professionnels des centres hospitaliers ont une carte de stationnement dont le périmètre s'étend sur tous les sites du CHU.

« Sur les problématiques de stationnement [...] il faut essayer de prioriser ceux qui ont absolument besoin d'une voiture. Et notamment ceux qui travaillent ».

Avec une voie en moins sur les boulevards (passage de 2x2 voies à 2x1 voie), les praticiens libéraux en santé rencontrent des problèmes de circulation, ce qui freine leurs visites et interventions. Pour les professionnels de santé qui se déplacent à vélo, la cohabitation des bus et des vélos paraît dangereuse.

1.3 Une offre en transport en commun qui ne peut pas répondre à toutes les demandes de mobilité

L'offre métropolitaine et girondine en transports en commun a su s'étoffer, les professionnels de santé vivant hors métropole saluent **l'ouverture de la gare de la Médoquine**, qui facilite leur déplacement. Toutefois, les transports en commun ne sauraient suffire à résoudre les problèmes de déplacement, y compris pour les patients. Si la ligne de **Bus Express H**, mise en service en fin d'année 2025, peut être utilisée par les usagers, elle séduit moins les professionnels de santé, notamment ceux qui se déplacent toute la journée ou même en horaires décalés (soirée, nuit, week-end). Les besoins des professionnels de santé (possibilité de s'arrêter régulièrement et d'enchaîner des visites) rendent impossible **l'utilisation des transports à horaires contraints**.

En miroir, l'état de santé des patients ne permet pas toujours un déplacement en transport en commun. Ces derniers ne souhaitent ou ne peuvent pas les prendre, du fait d'un problème physique, d'un grand nombre de correspondances, etc.

« Pour les patients, le problème c'est de se déplacer en transport en commun, ce qui n'est quand même pas évident avec certaines pathologies. »

1.4 Des difficultés à se repérer et à cheminer autour du CHU

Les participants évoquent **des problèmes de signalisation** autour et au sein même des sites hospitaliers, notamment Pellegrin qui s'étend sur 20 hectares. Des projets sont en cours au sein du CHU pour améliorer la situation : la révision de la signalétique à l'intérieur et aux abords fait partie du cahier des charges du concessionnaire.

L'absence de transport en interne, type navette, pour les usagers est également soulignée. Le cheminement apparaît particulièrement complexe pour se rendre à Charles Perrens, insuffisamment desservi.

1.5 Un développement de l'offre de soins « sous contraintes » ?

La pertinence de développer une offre de santé immédiatement sur les boulevards a été questionnée. L'attractivité des boulevards pour les professionnels n'est pas vérifiée (il n'existe pas d'étude). Quoi qu'il en soit, leur installation est aujourd'hui entravée, particulièrement pour les professions paramédicales, du fait **de coûts élevés d'occupation et de contraintes d'accessibilité** à la fois dans les locaux et depuis la rue (stationnement, etc.). La plupart des immeubles anciens à vocation résidentielle n'est pas pleinement adaptée à l'implantation de professionnels de santé.

Une veille foncière en vue de développer l'offre de soins sur les boulevards s'avère couteuse et soumise à la faiblesse des opportunités. Un autre facteur structurel interroge une possible intensification de l'offre de santé : **le respect des quotas liés aux zonages fixés par l'Agence Régionale de Santé**. Il est nécessaire de rappeler que l'implantation des professions paramédicales et des

pharmaciens est soumise à des quotas, en fonction de la densité existante du site. La création de maisons pluriprofessionnelles de santé est également soumise à validation de l'ARS, avec un cahier des charges difficile à remplir en zone urbaine dense (parking accessible, locaux en rez-de-chaussée...).

Au-delà de ces contraintes à l'installation, **la qualité de l'environnement aux abords des boulevards** et des centres de soins est également évoquée. Pour les participants, les abords des sites de Pellegrin et de Charles Perrens sont peu dotés en commerces de proximité et lieux de restauration, ce qui semble manquer à la fois aux usagers/patients et aux praticiens.

2- La version rêvée : quelles propositions pour améliorer les déplacements et la qualité de vie des professionnels de santé et des patients ?

L'enjeu majeur aujourd'hui est **d'assurer la fluidité** sur les boulevards pour les patients et les professionnels, pour **une meilleure qualité des déplacements, des soins, du travail**, auquel s'ajoutent les problématiques de stationnement. Un second enjeu est celui de **sortir de la logique « inhospitalière » des sites hospitaliers**, c'est-à-dire favoriser un accueil de qualité pour tous au sein des sites dédiés aux soins. Enfin, la qualité du cadre de vie, avec une dotation en espaces publics de qualité (végétalisation, parcours pédestre, navette) et une offre de services et commerces est apparue comme une priorité.

[NOTE DE LECTURE]

L'ensemble des réponses apportées lors de cet atelier ne vise pas forcément la question de l'accès aux soins uniquement, mais donne des idées plus générales pour une meilleure qualité de vie pour toutes et tous sur les boulevards.

En ce sens, ces propositions font le lien avec l'atelier « urbanisme favorable à la santé » (cf: pg 33).

2.1 Implantation de l'offre de soins

Répartir de manière équilibrée les cabinets : permettre à une offre de soins de se positionner dans l'épaisseur des boulevards, c'est-à-dire dans les quartiers environnants, de se regrouper dans leurs polarités commerciales.

Accompagner les professionnels de santé implantés (et leurs patients) vers une meilleure connaissance du réseau de transport en commun : lancer des campagnes d'information.

Avoir une offre de services de proximité : intégrer des commerces de base (épiceries, cafés, restaurants) et des services (ex. : ateliers d'auto-réparation de vélos) pour améliorer la qualité de vie des patients, visiteurs et professionnels.

Inciter à la télémédecine quand cela est possible : développer les solutions de téléconsultation et de télé-soins pour les soins à distance, réduisant ainsi les déplacements inutiles.

2.2 Mobilité et stationnement

Dédier un stationnement aux praticiens en santé : créer des places de stationnement réservées aux professionnels de santé (infirmiers, médecins, services extrahospitaliers) le long des boulevards, avec des arrêts-minutes pour les interventions rapides.

Créer une nouvelle offre de mobilité dédiée aux équipements de santé : mettre en place un bus ou une navette dédiée reliant les grands établissements de santé (CHU, cliniques, centres médicaux) pour les patients, visiteurs et personnels, afin de fluidifier les déplacements intersites, offre de mobilité qui pourrait éventuellement emprunter les couloirs bus.

Articuler les projets urbains : mailler les infrastructures de déplacement extraboulevard avec une logique de continuité des parcours notamment pour les cyclistes. Développer un rayonnement des voies cyclables hors boulevards.

Rééquilibrer les modes de déplacement au profit des modes doux : limiter la place de la voiture sur les boulevards tout en renforçant la place du piéton sans le faire au détriment de la place du vélo. Encourager l'auto-partage pour désengorger la circulation. Prioriser l'accès aux parkings du CHU pour les salariés dont le domicile est éloigné (cf. expérimentation engagée par le CHU).

Assurer la sécurité des déplacements en mode actifs :

- Sécuriser les pistes cyclables et les traversées piétonnes aux barrières ;
- Former les chauffeurs de bus à la cohabitation avec les vélos ;
- Dissocier, lorsque c'est possible, les voies vélos et les voies de bus ;
- Développer le stationnement vélo sécurisé pour répondre au besoin de protection contre les vols ;
- Appliquer un urbanisme transitoire : aménager des espaces de circulation pour les piétons et les vélos durant les phases de travaux, identifiables par tous les usagers ;
- Apporter une aide financière pour l'achat de vélos dans Bordeaux Métropole pour les patients et pour les professionnels.

Communiquer sur le trafic sur les boulevards, renforcer l'information : établir des données actualisées des déplacements sur les boulevards et communiquer en temps réel, grâce à des panneaux d'affichages sur les boulevards et/ou les sites stratégiques de la ville ou de la métropole.

2.3 Aménagement et imaginaire des boulevards

Créer des « oasis » conçus comme des espaces de fraîcheur, des espaces tolérants et inclusifs, dans une trame de cheminements apaisés (à l'abri du bruit, du stress, et des pollutions). L'enjeu est de proposer des espaces, publics ou privés, pour se balader, se poser, jouer ou s'asseoir en étant à l'abri des nuisances dans une épaisseur végétale.

Aménager un espace vert et fleuri à chaque barrière avec fontaine et abri (du soleil et de la pluie).

Changer l'image des boulevards : les renommer ! Proposer des Tuk-Tuk sur les voies de bus. Créer un « GR métropolitain » sur les boulevards, en offrant un cadre plus végétalisé, rafraîchissant et ludique (fontaines, aires de jeux, etc.)

Signalétique claire : améliorer la signalétique vers les établissements de santé et les services (ex. : numérotation des bâtiments, panneaux directionnels) pour faciliter l'orientation des patients et des visiteurs.

Réduction du bruit : articuler le projet des boulevards avec le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) pour limiter les nuisances sonores.

Conclusion et enseignements clés

Les boulevards assurent aujourd'hui un rôle essentiel de desserte des établissements de santé, générant des flux importants et variés (patients, visiteurs, professionnels, urgences). Pourtant, cette fonction est fragilisée par des difficultés récurrentes : congestion, stationnement saturé, accessibilité inégale selon les publics, lisibilité insuffisante des sites, notamment au sein des grands ensembles hospitaliers.

Les solutions de mobilité alternatives, bien qu'en développement, ne permettent pas de répondre à l'ensemble des besoins. Les contraintes liées aux horaires, aux pratiques professionnelles ou à l'état de santé des patients limitent leur usage. Dans ce contexte, la voiture reste aujourd'hui

un mode structurant.

Par ailleurs, le développement de l'offre de soins sur les boulevards apparaît fortement contraint, à la fois par des facteurs économiques (coût du foncier, adaptation des locaux), réglementaires (quotas ARS) et fonctionnels (accessibilité, stationnement).

Enfin, au-delà des enjeux d'accès, la qualité d'accueil autour des sites de soins constitue un angle mort important. Les environnements restent peu lisibles, peu confortables et insuffisamment dotés en services faisant écho à la problématique de l'urbanisme favorable à la santé.

Les participants à l'atelier :

- Sylvia Cailliet Crepy, Directrice adjointe secrétaire générale, hôpital Charles Perrens
- Anna Cassel, Directrice adjointe de l'aménagement durable, ville de Floirac
- Gilles Debelleix, Responsable de la stratégie patrimoniale, CHU de Bordeaux
- Frédéric Deubil, Président de l'URPS IDEL Nouvelle Aquitaine
- Céline Garnier, Directrice des études, Observatoire régional de la santé de Nouvelle-Aquitaine
- Anne Gerstlé, Chargée de mission prospective, Bordeaux Métropole
- Sylvain Schoonbaert, Chef de projets Architecture et patrimoine urbain en projet, Bordeaux Métropole

*Inventons les
Boulevards du XXI^e siècle*

Atelier Urbanisme Favorable à la Santé (UFS)

**Séminaire
partenarial 2025**

12 / 2025



Au-delà de leur fonction circulatoire, les boulevards sont également des lieux de destination accueillant de nombreux équipements structurants tels que des établissements de santé, des équipements scolaires, des commerces et des services.

Cette intensité d'usages impacte directement plusieurs déterminants de santé : qualité de l'air, exposition au bruit, confort thermique, possibilités de déplacements actifs, accès à des espaces de pause ou de ressourcement.

Dans cette perspective, l'approche par l'urbanisme favorable à la santé invite à dépasser la seule question d'une mobilité performante pour s'intéresser plus largement aux conditions d'usage et de pratiques dans l'espace public : confort des déplacements, possibilité de faire halte, présence d'aménités urbaines, qualité paysagère ou encore lisibilité des parcours.

L'identification de ces problématiques permet d'éclairer les choix d'aménagement et de mieux intégrer les enjeux de santé dans la mise en oeuvre du programme « Inventons les boulevards du XXI^e siècle. »

Les acteurs de la santé, de l'environnement et de l'aménagement ont ainsi été invités à partager leurs constats et leurs propositions afin de contribuer à la construction de boulevards plus favorables au bien-être des usagers.

1- Sensibiliser à l'UFS à travers une approche ludique

L'atelier a été conduit sur la base d'un jeu de plateau (serious game) imaginé par l'a-urba à cette occasion.

Le site d'étude

Le site d'étude retenu pour l'animation du jeu est la séquence du boulevard Godard bordée au sud, sur la commune de Bordeaux, par le quartier d'habitat social du Grand Parc et la Polyclinique Bordeaux Nord, et, au nord, sur la commune du Bouscat, par un tissu d'habitat pavillonnaire.



Photographie aérienne du site d'étude

Le déroulé du jeu

Le plateau de jeu est constitué d'une photographie aérienne du site d'étude imprimée au format A0.

Dans une première étape, les participants sont invités à y poser des cartes permettant **de localiser les différents usages existants** sur le site.

Dans une deuxième étape, les participants précisent **les ressentis associés** à chacun de ces usages. Des cartes permettent de préciser, de façon positive ou négative, ces ressentis en distinguant :

- **Les ressentis physiologiques** : confort thermique, qualité de l'air, niveau de bruit ;
- **Les ressentis sensoriels et émotionnels** ;
- **Le niveau de stimulation cognitive** proposée par l'environnement urbain.

À ces deux phases de qualification de l'existant succèdent deux autres étapes davantage orientées vers le projet :

- Une étape **d'identification de nouveaux usages favorables à santé** à développer sur le site (mobilités douces, ressourcement, rencontre, jeu...);

- Une étape **d'actions à mettre en œuvre pour modifier les environnements** des usages existants afin qu'ils soient davantage bénéfiques pour la santé des usagers.



Photos de l'atelier



2- Vers des boulevards plus favorables à la santé

On trouvera en annexe du rapport deux cartes au format A1 et reproduites en miniature ci-dessous, restituant le plateau de jeu tel qu'il s'est construit progressivement au fur et à mesure des échanges de l'atelier :

- une carte « Diagnostic » restituant les deux premières étapes du jeu ;
- une carte « Plan programme » restituant les deux étapes suivantes.



Carte diagnostic



Carte plan programme

Nous proposons ci-après une restitution synthétique des échanges, visant à « monter en généralité » et formuler ainsi des indications répliquables à d'autres séquences des boulevards.

Un nécessaire partage de la voirie ?

Au nom de l'activité physique, l'UFS cherche à développer **la place donnée aux modes actifs** dans l'espace public. Pour autant, la largeur des boulevards (25 mètres en section courante) reste relativement limitée pour une infrastructure de cette envergure et pose ainsi la question du partage de la voirie entre les modes de déplacement.

Les solutions de type « voie mixte » (couloir bus partagé avec les vélos, bande cyclable sur trottoir...) soulèvent des questions d'insécurité à la fois pour les cyclistes mais aussi pour les autres usagers (un patient sortant d'une consultation dans un équipement de santé donnant sur les boulevards peut avoir une vigilance diminuée et ainsi ne pas porter attention à des vélos qui partagent l'espace avec les piétons).

Une alternative proposée par le groupe de travail consisterait à « déplacer » les itinéraires cyclables sur des trajets empruntant les rues secondaires attenantes aux boulevards.

Confort des déplacements

Cette option « d'itinéraires bis » aurait également pour avantage de proposer aux cyclistes et piétons **un environnement de déplacement plus favorable à la santé**, notamment en termes de qualité de l'air et de niveau sonore, mais aussi de qualité paysagère.

Quelle que soit l'option retenue (modes actifs insérés dans les flux des boulevards et/ou itinéraires bis), une attention doit être portée au **confort thermique** des déplacements actifs en leur apportant l'ombrage nécessaire aux heures chaudes de la journée. À ce titre la végétalisation apparaît, aux yeux des participants, comme la solution la plus appropriée au regard des autres fonctions qu'elle offre (amélioration de la qualité de l'air, support de biodiversité productrice d'ambiance sonore bénéfique pour la santé...).

Enfin, en termes de **sécurité des déplacements actifs**, une attention doit être portée à la gestion des intersections (aménagement des « tourne à gauche » et « tourne à droite ») pour les vélos.

« Faire halte » sur les boulevards

Il a été rappelé que se déplacer nécessite parfois de faire **une halte sur le parcours** : réception d'un appel téléphonique, besoin de s'hydrater, ou tout simplement de « souffler ». Cela est particulièrement vrai pour les personnes âgées, pour lesquelles la présence d'un banc tous les 300 mètres est généralement recommandée.

Là encore, un soin doit être accordé **au positionnement des bancs** : confort thermique, qualité des vues proposées depuis le banc (qui sera plutôt placé dos aux boulevards et face à des aménités architecturales ou paysagères). Les bancs doivent en outre être régulièrement associés à des fontaines à boire et de l'ombre.

La notion de halte vaut aussi pour le cycliste, qui appréciera de pouvoir se poser ponctuellement sur son parcours.

Des attracteurs métropolitains structurants

Les grands équipements (équipements scolaires et de santé notamment) jouent le rôle d'attracteurs sur les boulevards. Ce sont eux qui font que les boulevards ne sont pas seulement un espace de transit mais un lieu de destination. Une attention particulière doit donc être portée à **la qualité de l'interface entre ces équipements et les boulevards**.

Les participants ont rappelé que cette interface commence dès l'arrêt de bus qui dessert l'équipement sur les boulevards. Il est donc important que l'équipement soit signalé depuis les arrêts de bus concernés, que le parcours jusqu'à l'équipement soit jalonné et, enfin, que l'entrée de l'équipement puisse être clairement identifiée, notamment via l'aménagement d'un parvis faisant office de seuil entre les boulevards et le bâtiment.

Mise en lien des rives par les attracteurs locaux

Les attracteurs locaux (commerces et services de proximité notamment) ont, pour leur part, un rôle à jouer dans la mise en lien des deux rives des boulevards. Dans le cas de la section traitée lors de l'atelier, la fracture est prégnante puisque le contraste entre les deux morphologies urbaines de part et d'autre des boulevards s'accompagne d'un clivage social invitant à penser que les relations entre les deux rives sont assez limitées⁽¹⁾.

L'intensification d'attracteurs locaux (commerces et services mais aussi espaces verts de proximité) en rive ou dans l'épaisseur des boulevards pourrait être un motif de déplacement des usagers d'une rive à l'autre. Cette programmation pourrait s'accompagner d'un traitement des boulevards invitant à les pratiquer selon un axe transversal, et plus seulement longitudinal.

Une question largement débattue lors de l'atelier est celle de savoir si, au-delà de cette fonction de déplacement, les boulevards ont vocation à accueillir **des fonctions de pause**. Nous avons déjà évoqué ce point avec la question des haltes mais, comme nous l'avons expliqué, une halte reste associée à un déplacement. Il s'agit ici de savoir si les boulevards doivent proposer des lieux de pause dans une logique de pause durable et découplée d'un parcours.

En matière d'urbanisme favorable à la santé, plusieurs fonctions de pause sont plébiscitées : **le ressourcement, la convivialité et le jeu**. Aussi, il s'est posé la question : l'environnement des boulevards est propice à ces fonctions ?

Cette question a fait débat et plusieurs pistes de travail ont été proposées :

- Ces fonctions ont probablement intérêt à être associées à **un attracteur métropolitain ou local en rive des boulevards**, notamment dans le cadre de l'aménagement d'un parvis d'équipement pouvant profiter au public pratiquant cet équipement ;
- Ces fonctions peuvent être étudiées dans les configurations spatiales où les boulevards offrent **un délaissé de voirie support d'usages et d'aménités** ;
- Enfin, ces fonctions sont également à développer ou à identifier dans **l'épaisseur des boulevards**, au sein de quartiers qui offrent généralement des environnements plus amènes que les boulevards.

(1) Cette hypothèse formulée par les participants serait néanmoins à confirmer par une enquête sociologique de terrain.

Conclusion et enseignements-clés : penser les « chaînes d'usages » dans l'épaisseur des boulevards

Attracteurs métropolitains, attracteurs locaux, lieux de pause, déplacements... autant de fonctions urbaines qui invitent, finalement, à penser la ville dans une logique de « chaînes d'usages ».

Prenons un exemple directement issu de l'atelier : quelle serait une chaîne d'usage associée à l'évènement « J'ai un rendez-vous médical à la Polyclinique Bordeaux Nord » ?

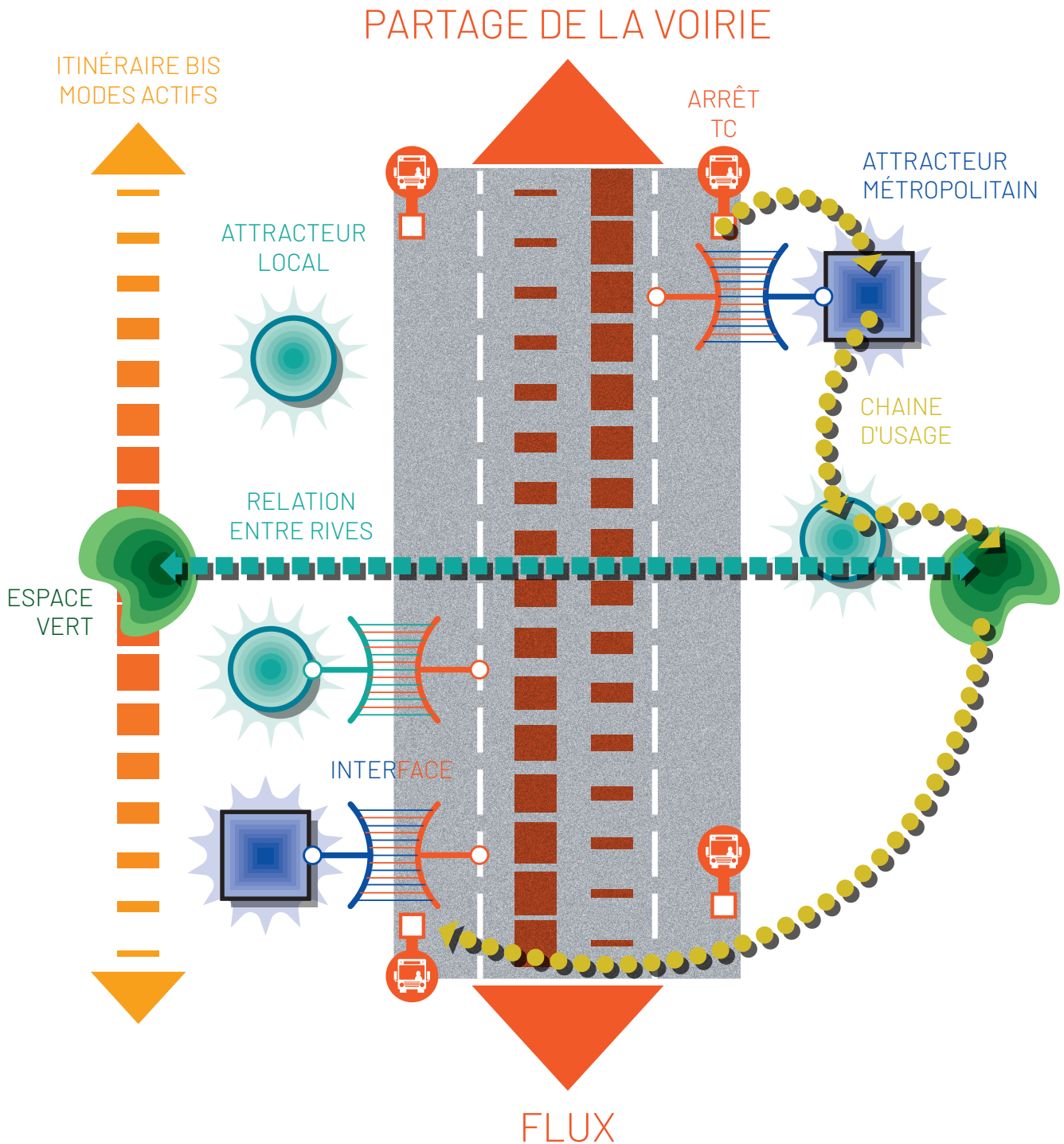
- 1. Je descends à l'arrêt de bus polyclinique Bordeaux Nord.
- 2. Je rejoins l'entrée de la polyclinique.
- 3. Je prends un temps sur le parvis pour me préparer à ma consultation.
- 4. Je prends ma consultation.
- 5. Je sors de la polyclinique et prends un temps pour souffler et consulter mes messages téléphoniques.
- 6. Le médecin a eu du retard, j'ai faim, je vais acheter de quoi manger dans un commerce à proximité de la polyclinique.
- 7. Je me rends au jardin public du Grand Parc pour manger, j'en profite pour me ressourcer et intégrer les échanges de la consultation.
- 8. Je reprends le bus à l'arrêt Ampère Grand Parc.

Dans cette perspective, le cheminement que fait l'utilisateur dans l'espace urbain n'est que la manifestation extérieure de son cheminement intérieur dans l'écoute de ses besoins, qui, combinés à ses obligations, dessinent un parcours dans l'espace public.

Ainsi, il apparaît qu'un urbanisme favorable à la santé doit atteindre un triple objectif :

- **proposer des lieux répondant à la diversité des usages et des publics ;**
- **concevoir, pour chaque lieu d'usage, des environnements adaptés à ses fonctions et source de ressentis bénéfiques pour l'utilisateur ;**
- **jalonner des parcours stratégiques dans une logique de « chaîne d'usages ».**

Concernant les boulevards, les échanges de l'atelier montrent que c'est bien dans le dialogue entre l'infrastructure et ses franges que ces objectifs peuvent être atteints, en mobilisant l'ensemble des acteurs en présence.



Les participants à l'atelier :

- Hélène Dourneau, Cheffe de projet écosystèmes urbains, Service Santé et Résilience Bordeaux Métropole
- Céline Issen, consultante en santé environnement
- Mathilde Lecourt, Chargée de mission animation territoriale, ATMO
- Julien Lauqué, Responsable Habitat et Urbanisme favorable à la santé, ARS Nouvelle Aquitaine
- Mariana Machado Berno, Apprentie, CLS Bordeaux Métropole
- Isabelle Paillot, ATMO
- Marie Serein, Cheffe de projet, Pôle territorial de la rive droite, Bordeaux Métropole
- Emeline Veyret, directrice de l'Institut Bergonier

Conclusion

Les échanges conduits lors de ce séminaire confirment que les boulevards occupent **une place singulière dans le fonctionnement de la métropole bordelaise**. Infrastructure de circulation majeure, ils sont également **des lieux de destination et d'usages multiples**, accueillant des équipements structurants, des commerces, des services et des activités économiques. Cette diversité de fonctions génère **des flux importants et parfois concurrents**, qui doivent être pris en compte dans les réflexions d'aménagement.

Les trois ateliers ont permis d'éclairer ces enjeux sous des angles complémentaires. L'atelier consacré à la logistique urbaine a rappelé **le rôle stratégique des boulevards dans l'approvisionnement de la métropole et dans l'organisation du dernier kilomètre**, tout en soulignant les tensions existantes entre circulation, stationnement, livraisons et usages urbains.

Les ateliers dédiés à la santé ont, quant à eux, mis en évidence **l'importance des boulevards dans l'accès aux soins et dans les conditions de travail des professionnels de santé**. Les établissements hospitaliers majeurs qu'ils desservent génèrent des flux quotidiens importants de patients, de visiteurs et de personnels, posant des enjeux d'accessibilité, de stationnement et de lisibilité des parcours.

Au-delà de ces questions d'accès, les échanges ont également souligné que **la qualité de l'environnement urbain joue un rôle déterminant dans le bien-être des usagers**. L'approche par l'urbanisme favorable à la santé invite ainsi à considérer les boulevards non seulement comme une infrastructure de déplacement, mais aussi comme un espace de vie, où les conditions de circulation, de confort, de pause et de rencontre contribuent directement à la qualité de vie des habitants.

Ces ateliers mettent en évidence des tensions entre les différentes fonctions des boulevards, mais surtout **la nécessité de penser leur articulation**. Il s'agit de trouver un équilibre entre leur rôle d'axe circulatoire performant et leur inscription dans un environnement plus apaisé.

Les échanges ont également rappelé l'importance **d'associer les acteurs** concernés à ces réflexions. Professionnels de la logistique, acteurs de la santé, institutions publiques disposent d'une connaissance fine des usages et des contraintes opérationnelles qui doit nourrir la conception des futurs aménagements. En ce sens, ce séminaire confirme l'intérêt d'une démarche partenariale pour accompagner la transformation des boulevards du XXI^e siècle.

Photographies © a'urba sauf mention contraire. Bien que tous les efforts aient été effectués pour entrer en contact avec les propriétaires des droits d'auteurs des illustrations et photos figurant dans cette étude, si une de vos illustrations ou photos apparaît ici sans copyright, veuillez-nous en avertir.

Chefs de projet : Emmanuelle Gaillard / Sous la direction de : Sophie Haddak-Bayce
Equipe projet : Bob Clément, Antonin Dubernard, Marie Duchène, Emmanuelle Goïty
Co-animation avec les services de Bordeaux Métropole : Estelle Régner et Marion Tible
Conception graphique : Christine Tachaires Olivier Chaput