

Journée d'études « boulevards d'ici & d'ailleurs »

Bordeaux, 16 septembre 2020

• 14 AU 20 SEPTEMBRE 2020

• Semaine des sites
du patrimoine mondial



Bordeaux vu des hauteurs de Cenon © Jean Mallard 2020



Accueil

Didier Jeanjean, adjoint au maire chargé de la nature en ville et des quartiers apaisés, Ville de Bordeaux

Les boulevards de Bordeaux d'hier à aujourd'hui
Stéphane Caze / Sylvain Schoonbaert, Bordeaux Métropole

Rappel des 5 objectifs soumis au débat

Délibération du 12 juillet 2019

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 la **mobilité** sur la plaine **rive droite**

Plan de la ville de Bordeaux avec le canal de ceinture et quelques autres embellissements projetés par M. Dupré de Saint-Maur, intendant en Guyenne, 1782.



Archives Bordeaux Métropole,
Bordeaux, Fi40_A_0370_REC_113_B

Plan de Bordeaux par Alfred Lapiere, géomètre de la ville, 1884.



Archives Bordeaux Métropole, Bordeaux, XL-A-176 26PP34 [1884]



232. BORDEAUX — Le Boulevard de Cauderan — M. D. Edit.
Archives Bordeaux Métropole, Bordeaux, Fi12_B_0010_01_B

Bordeaux. — 8. Sur les Boulevards.



25 - BORDEAUX — Boulevard de Talence



68. - BORDEAUX. - Le Boulevard de Talence - BR - 330



*Bon souvenir
Sidonie*





Marcel Dalbo, Editeur.

226. BORDEAUX — Le Boulevard Antoine Gautier
anciennement de Talence M. D. Edit.

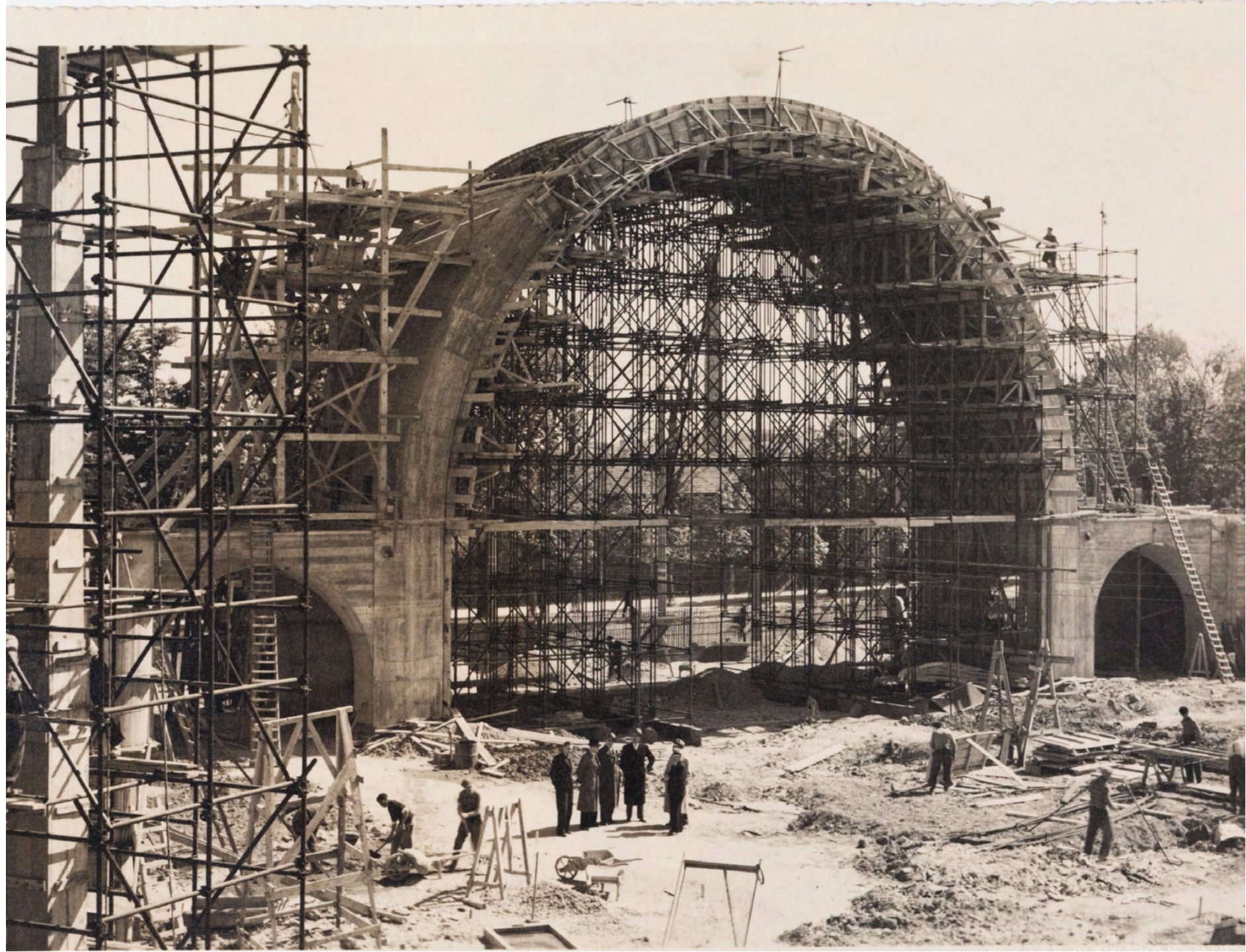


5. BORDEAUX. — Boulevard Extérieur (Caudéran).

Archives Bordeaux Métropole, Bordeaux, Fi14_B_0001_B

Edité par J. H. B. Bx.

Construction de
l'entrée du stade
Lescure, c. 1935



Archives Bordeaux Métropole,
Bordeaux, Fi16_F_0075_B



Place Louis-Barthou, Archives Sud-Ouest



Cité administrative, Archives Sud-Ouest









Etudes sur les boulevards (rives gauche et droite) : enjeux et orientations pour un futur projet.

Jean-Christophe Chadanson / Sophie Haddak-Bayce, Agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine

**JOURNÉE D'ÉTUDES
«BOULEVARDS D'ICI ET D'AILLEURS»**

**Devenir
des boulevards bordelais
& de ses barrières**

Présentation

16 septembre 2020



Déroulé

Préambule

PARTIE 1 | Tour d'horizon

PARTIE 2 | Les invariants pour un futur projet

PARTIE 3 | Les éléments en débat

PARTIE 4 | Pistes de réflexion stratégique

PARTIE 1 | Tour d'horizon

1 Les boulevards «avant»



Histoire des boulevards : frontière, promenade plantée et lieu de vie

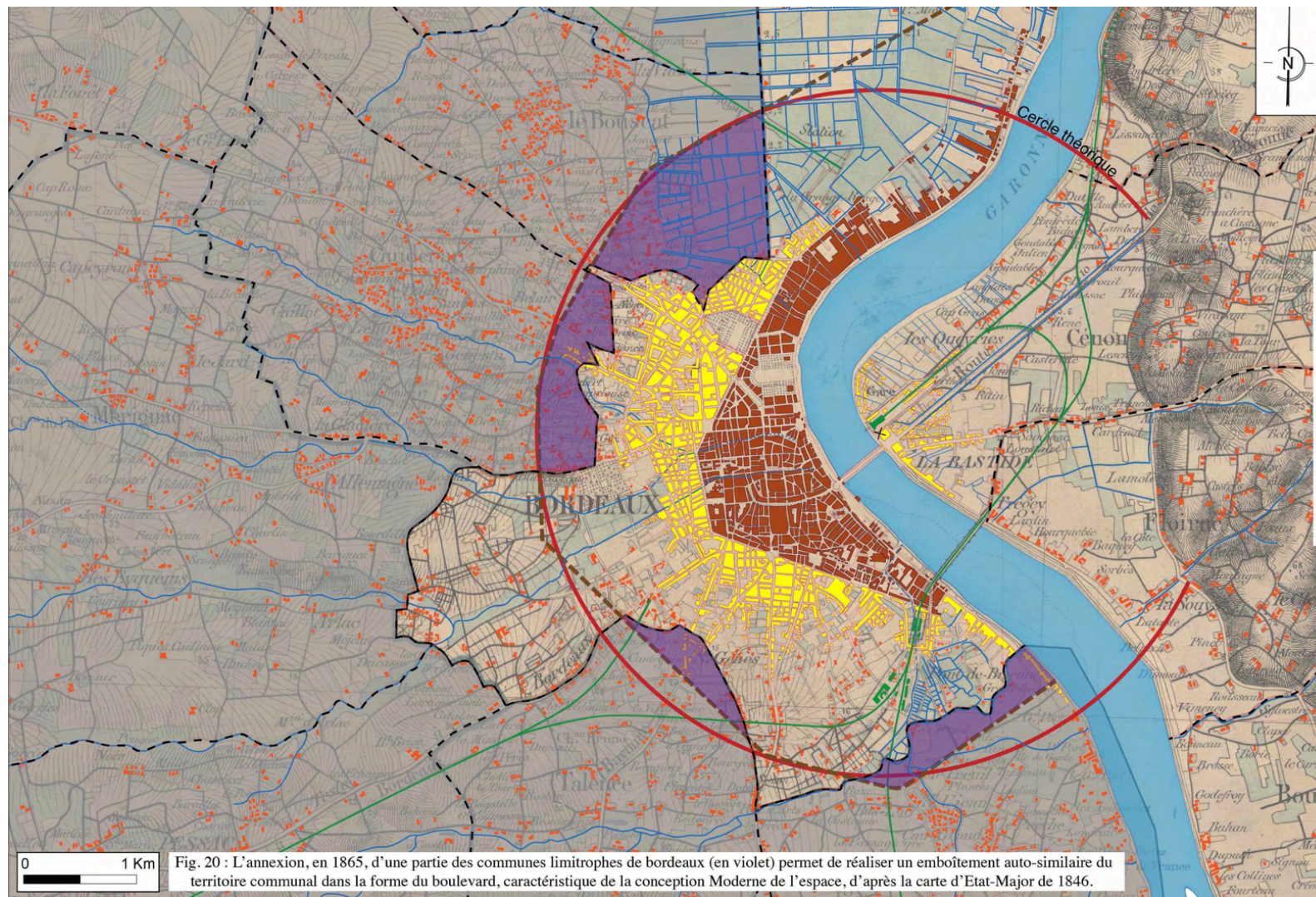
J. Clémens, F. Baudy, Bordeaux, octrois et barrières, Éditions Sutton, 2013

Le devenir des boulevards - journée d'étude «Boulevards d'ici et d'ailleurs» - 16 septembre 2020

Les boulevards : vers la redéfinition du cœur de ville

> Les boulevards de Bordeaux : contenir la ville puis finalement encourager son expansion

> Au-delà de la fonctionnalité, la composition urbaine



Carte de l'Etat Major, 1846 (C.Lavigne)

Donner une nouvelle limite à la ville : la conception idéale et géométrique du projet des boulevards.

2 Les boulevards «maintenant»

1

Une
infrastructure
fonctionnelle

> que l'on
emprunte pour
circuler
majoritairement
en voiture :
20% des véhi-
cules bordelais y
circulent tous les
jours



2

Une ligne
de rupture

> une frontière
de la ville



3

Un espace
de nuisances

> impressions
sensorielles
négatives

4

**Des lieux
de vie et
d'animation**

- > + de 130 000 habitants
- > 63 000 emplois
- > des grands équipements
- > des espaces de vie plus ou moins marqués

5

Un paysage
à part

> vision presque
poétique,
du moins
esthétique

6

**Dimension métropolitaine
& environnementale**



7

**Dimension fonctionnelle
& locale**



8

**Dimension
emblématique**
**LES
BOULEVARDS-
REPÈRE**



9

**Dimension
usagère**
**LES
BOULEVARDS-
RÉPULSIFS/
ATTRACTIFS**



10

**Dimension
infrastructurale**
**LES
BOULEVARDS-
LIENS**



11

**Dimension
périmétrique**
**DES
BOULEVARDS-
INCOMPLETS**



12

**Dimension
projectuelle**
**LES
BOULEVARDS-
OPPORTUNITÉS**



3 Les boulevards «demain»

4 OBJECTIFS

- 1** Engager une mutation profonde de la pratique des boulevards, d'un espace routier à un espace urbain.
- 2** Faire des barrières les lieux de la revitalisation des boulevards.
- 3** Développer un projet d'aménagement assurant un meilleur partage de l'espace public entre différents modes de déplacement.
- 4** Valoriser le patrimoine architectural, urbain et paysager des boulevards, tout en renforçant les fonctions d'habitat, d'activités et de loisirs.

PARTIE 2 | Les invariants pour un futur projet

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

> Un bien commun intercommunal

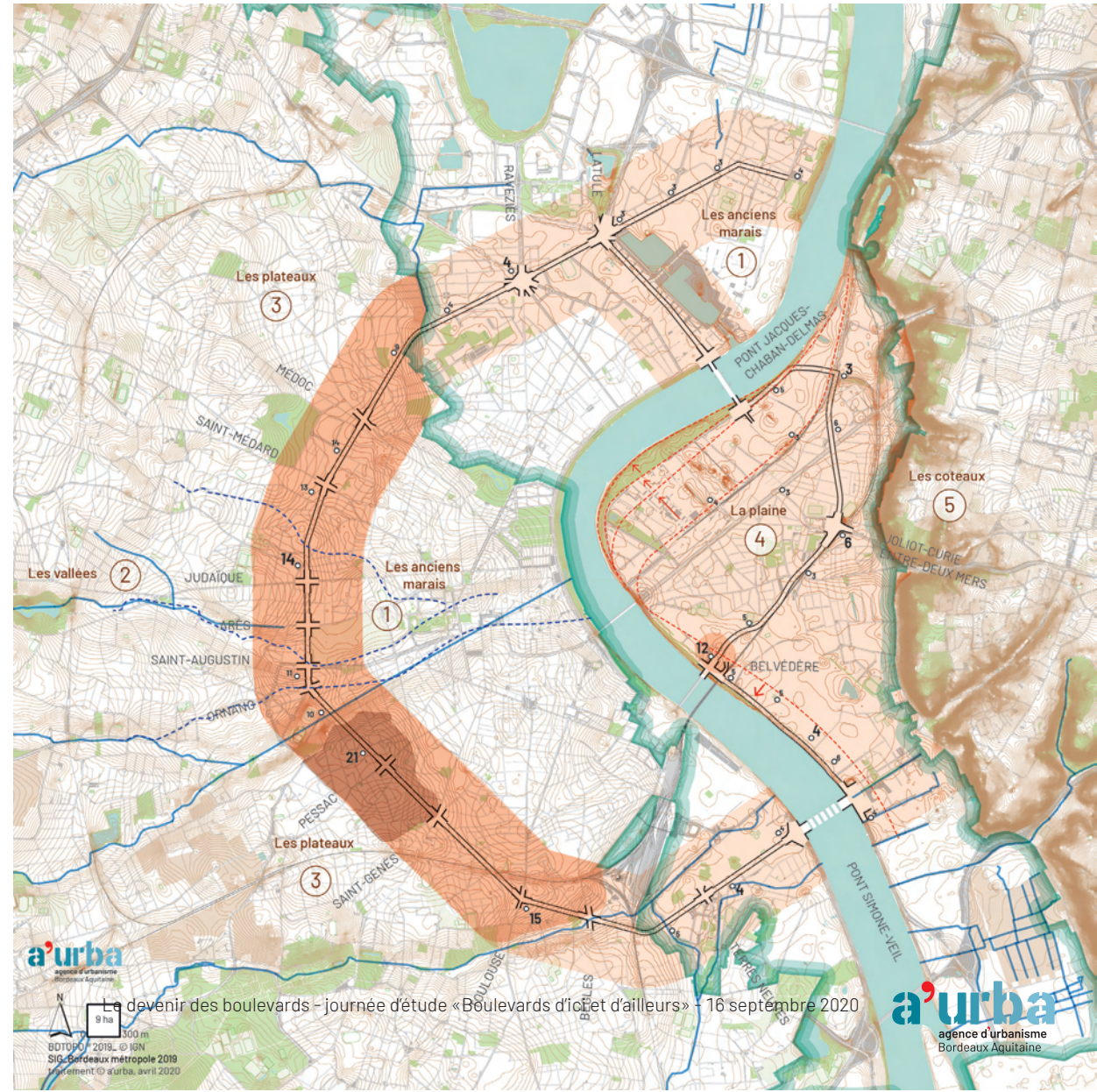
> D'un site à problèmes à un territoire de solutions (retournement d'image)

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



2 Une ambition forte pour un projet durable

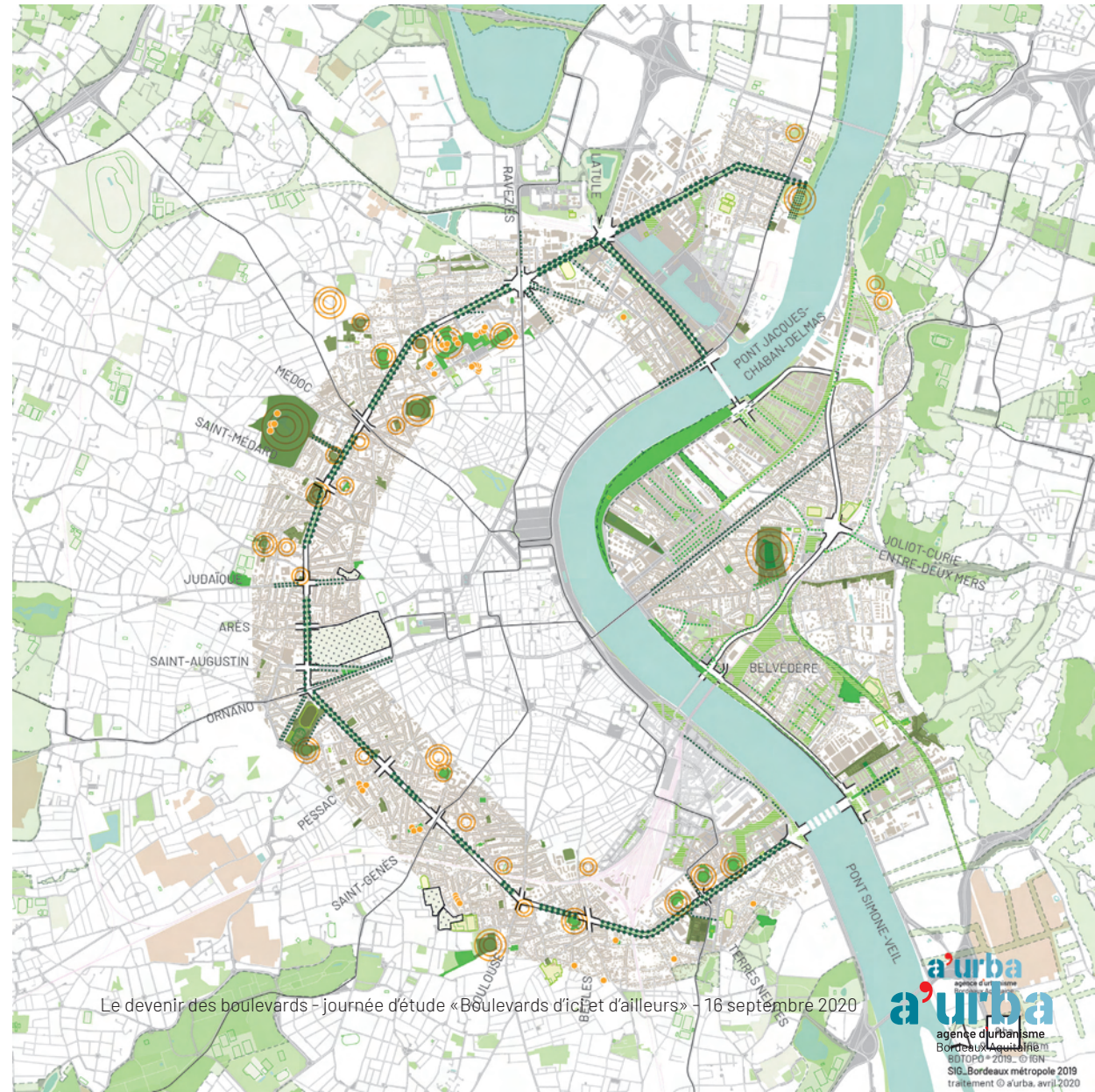
- > La zone inondable comme support d'aménagements résilients
- > Les boulevards comme fonction bioclimatique pour la ville



> Une armature paysagère métropolitaine à structurer

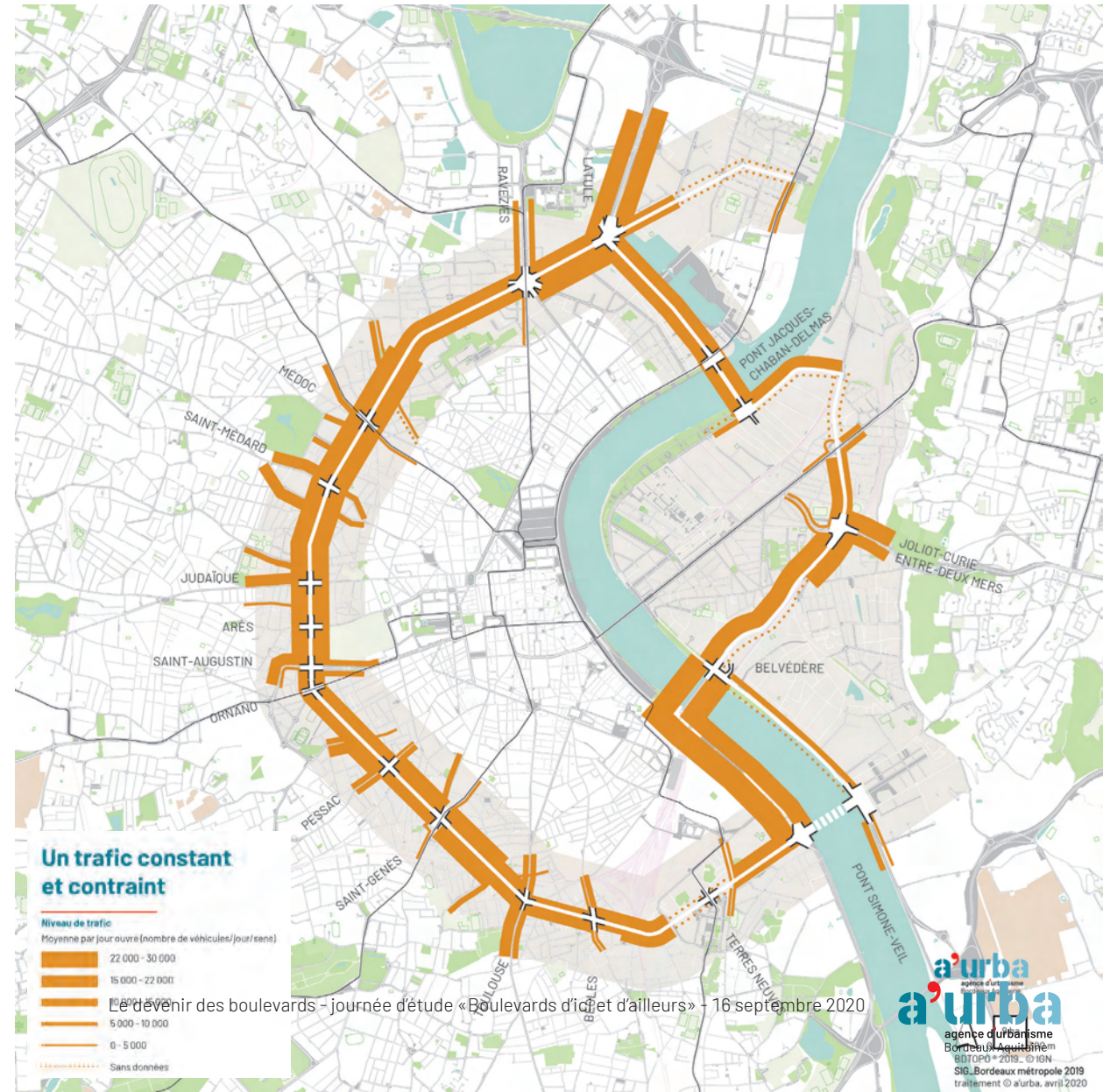
> Une logique du vivant pour faire projet : des boulevards + ergonomiques, + écologiques

EAU + VÉGÉTATION + SOL + CLIMAT



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

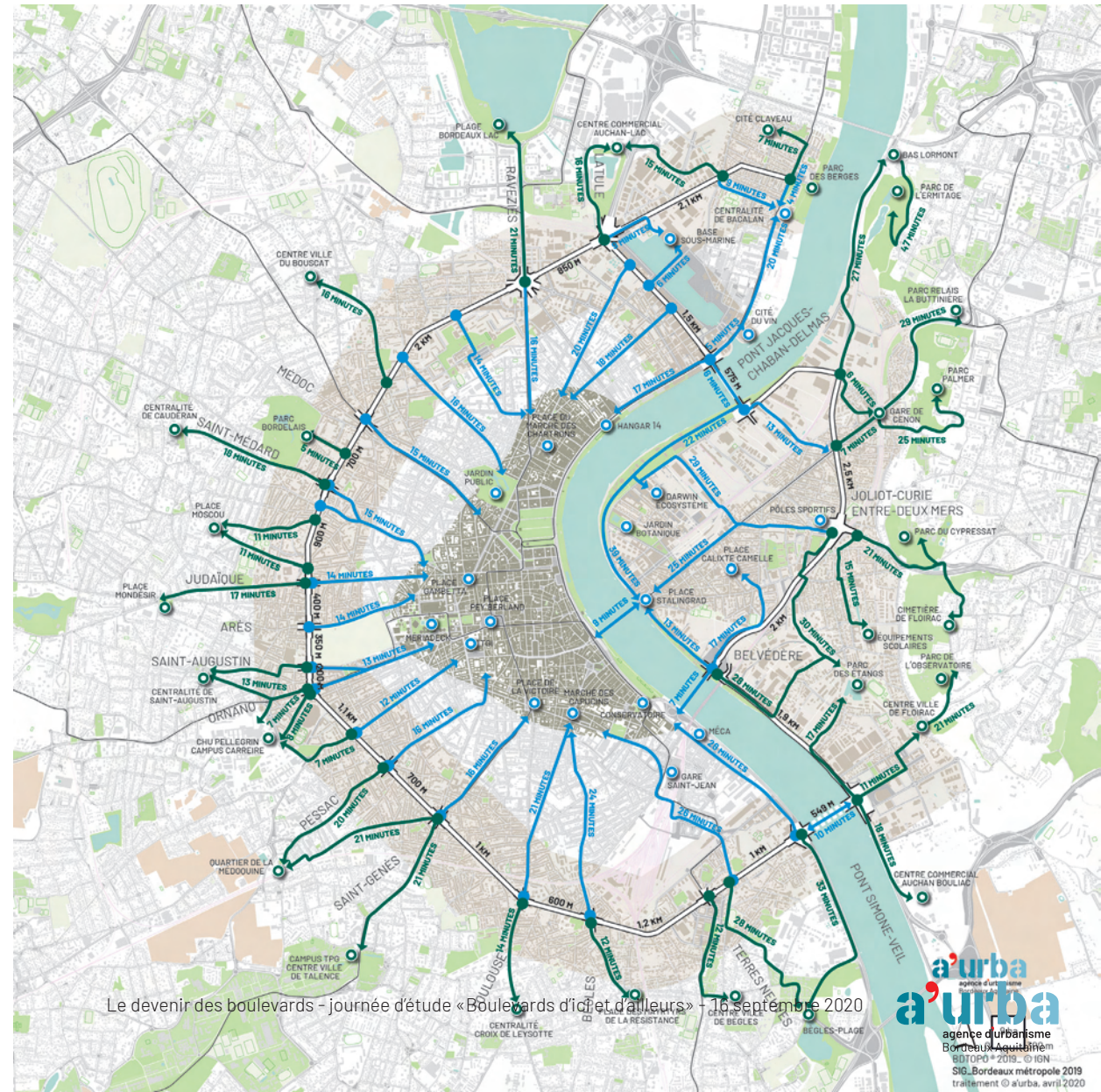
> Diminuer le volume de voitures tout en augmentant le nombre de déplacements



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

« La stratégie des petits pas »

> ...Pour rendre les
boulevards aux piétons !



> ... conditionné par une stratégie « mobilité » très grande échelle



4 Pas de projet boulevards sans des projets barrières

- > Des barrières aux configurations & aux usages variés
- > Des barrières-repères / points d'attractivité
- > Des nouvelles centralités à distiller ...
- > ... au service d'une vie de quartier plus dynamique !



> Une lecture du territoire en «points»

> La figure de la barrière contemporaine ?

Barrières historiques

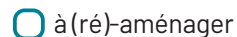


à articuler



à optimiser

Barrières contemporaines



à (ré)-aménager

Maillons



à révéler

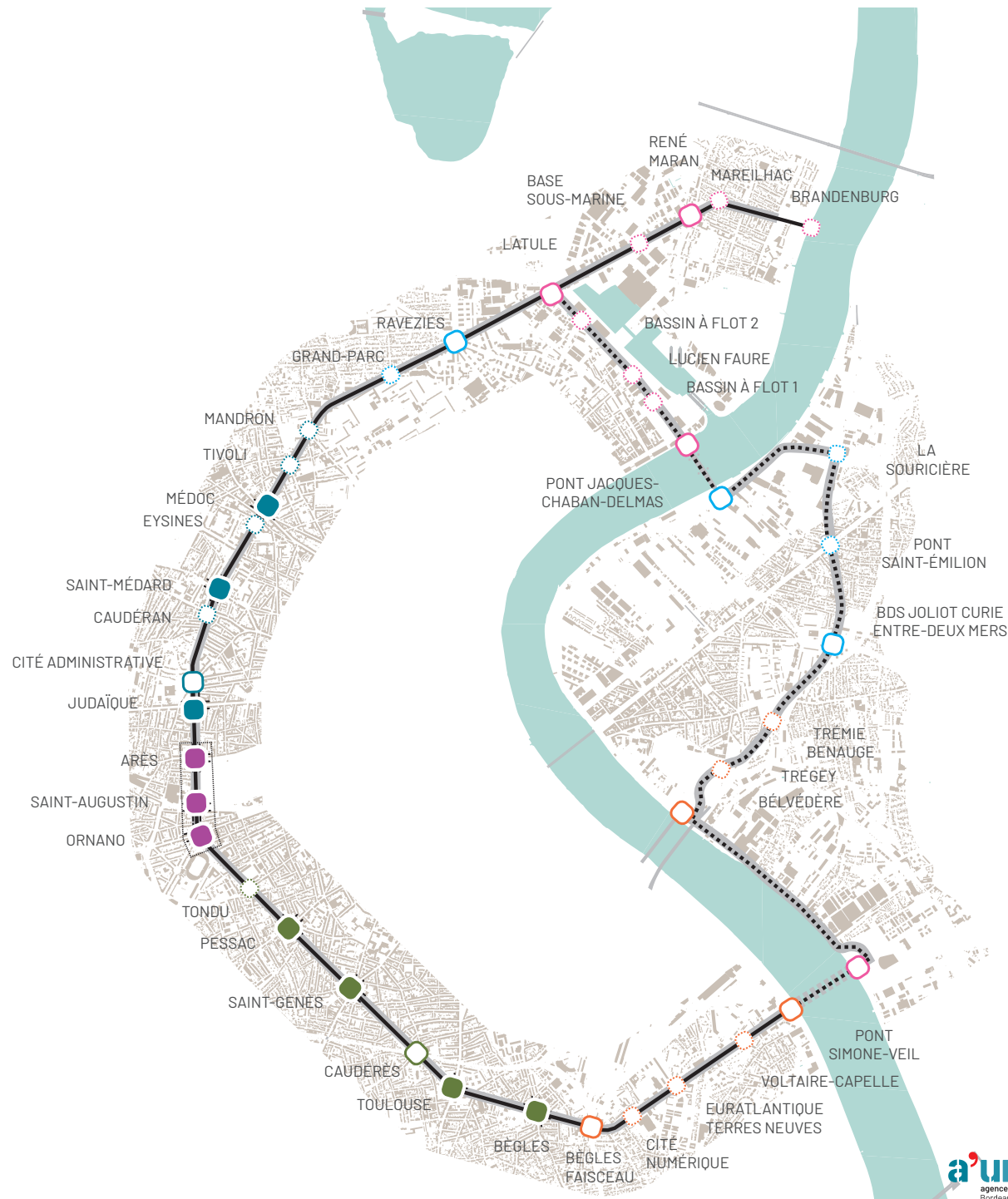
Identités territoriales



Appartenance à une séquence spécifique



500 mètres de part et d'autre des boulevards



Le devenir des boulevards - journée d'étude «Boulevards d'ici et d'ailleurs» - 16 septembre 2020

a'urba
agence d'urbanisme
Bordeaux Aquitaine

a'urba

Agence d'urbanisme
Bordeaux Aquitaine
SIG_Bordeaux métropole 2019
traitement © a'urba, novembre 2019

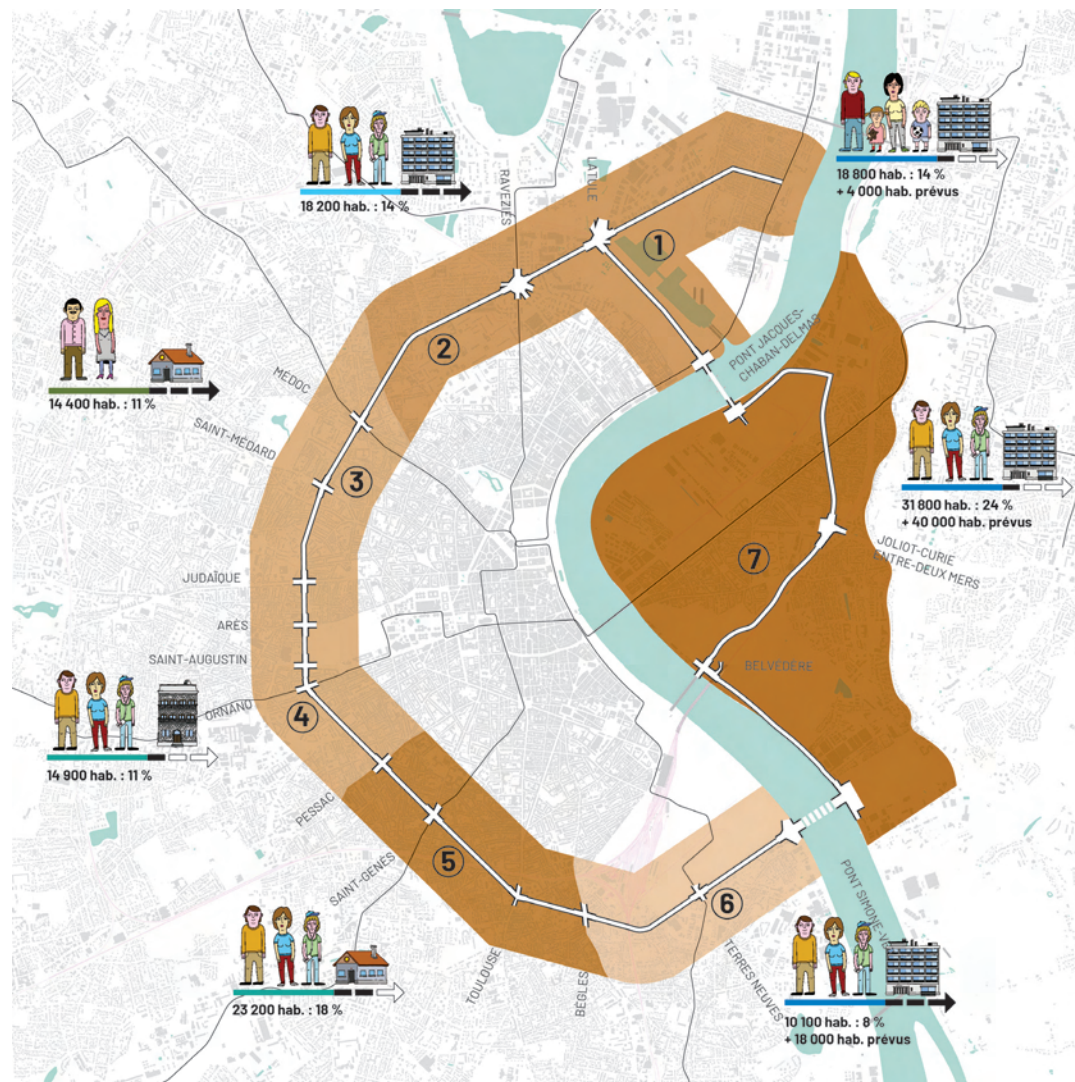
5 Une intensification de la mixité le long des boulevards

> Des boulevards de plus en plus «habités»

Population aujourd'hui
131 300 habitants
(17% de la population métropolitaine)

Prévisions horizon 2030 (hors diffus)
+ 62 000 habitants

= 193 300 habitants

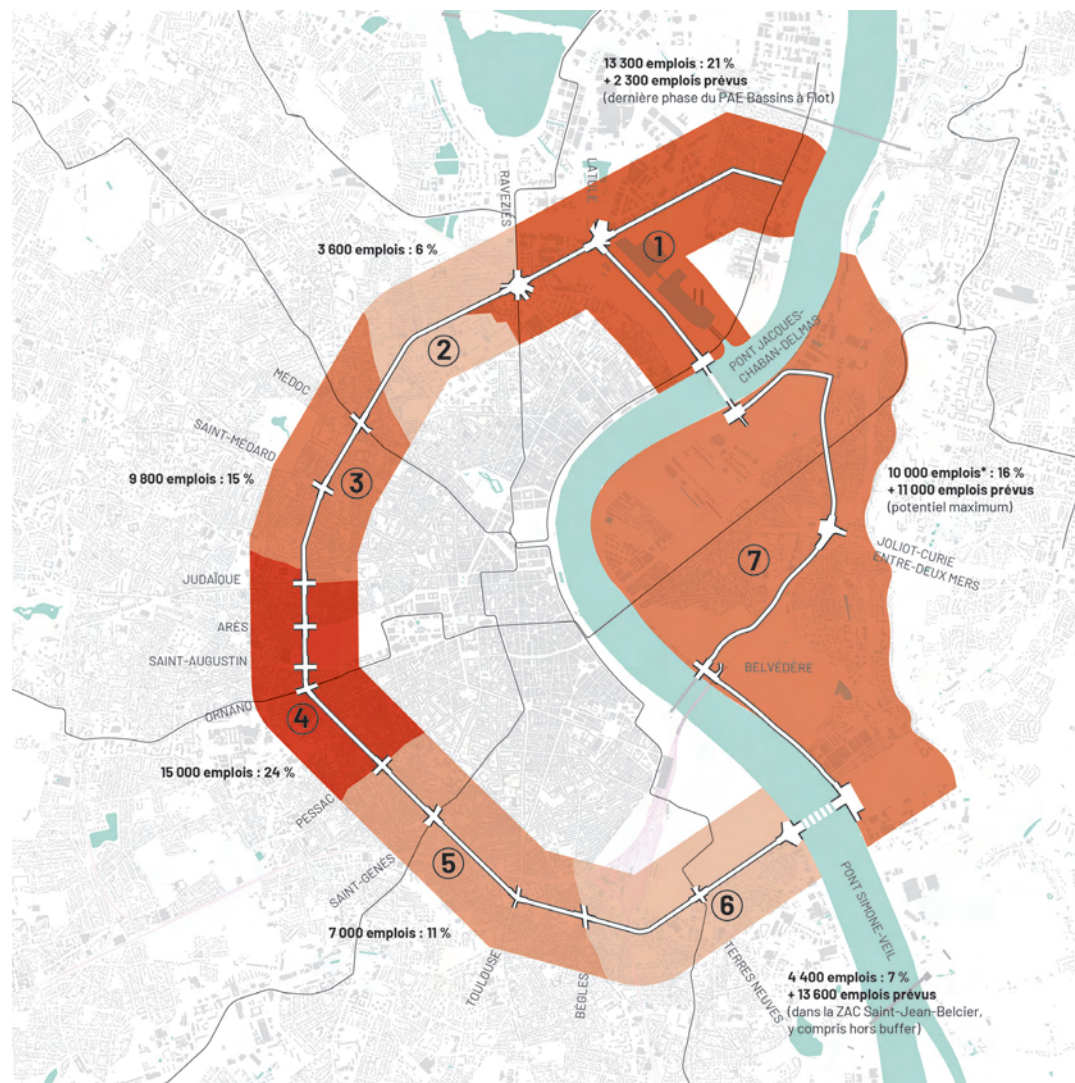


> Travailler & consommer sur les boulevards

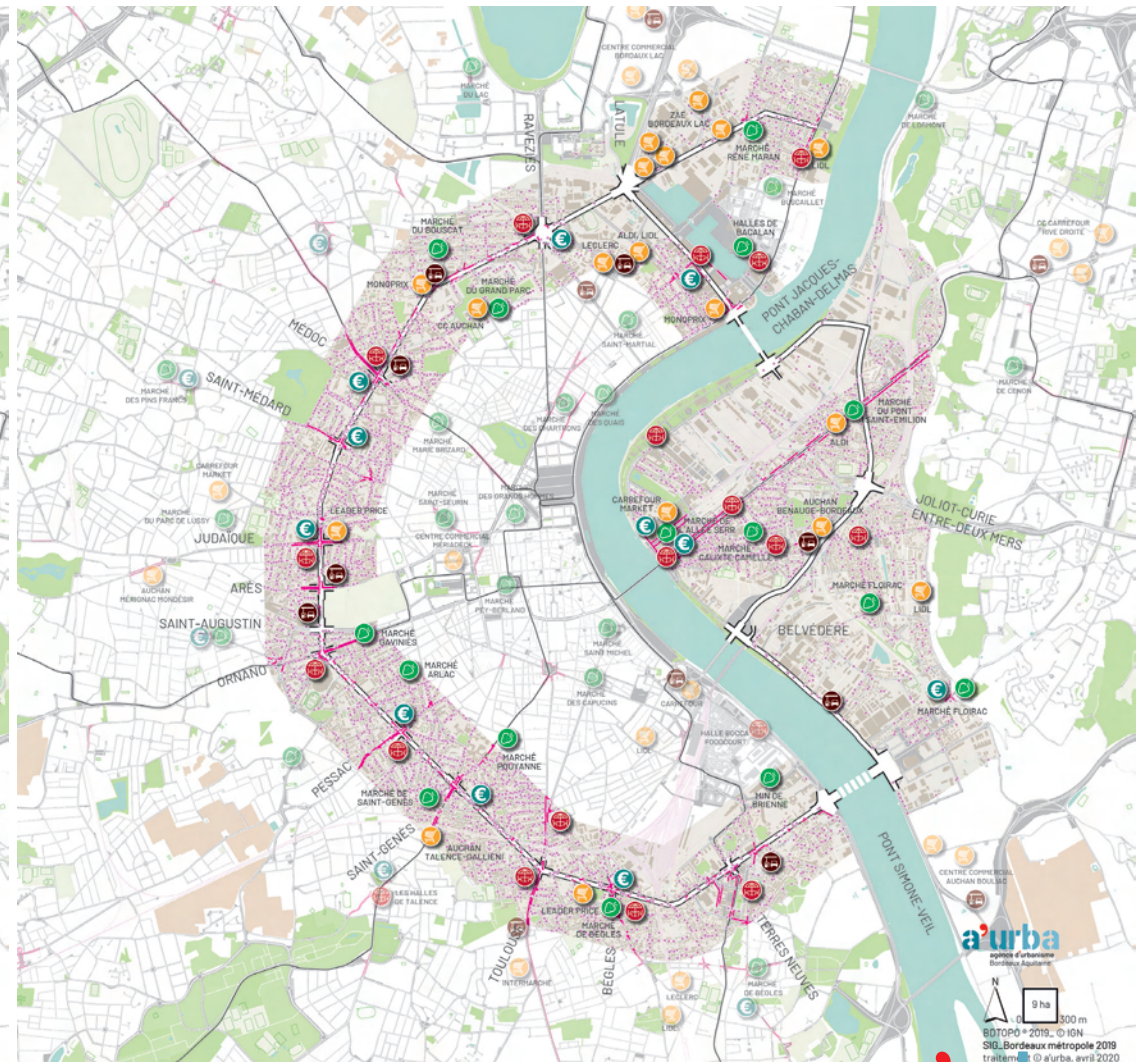
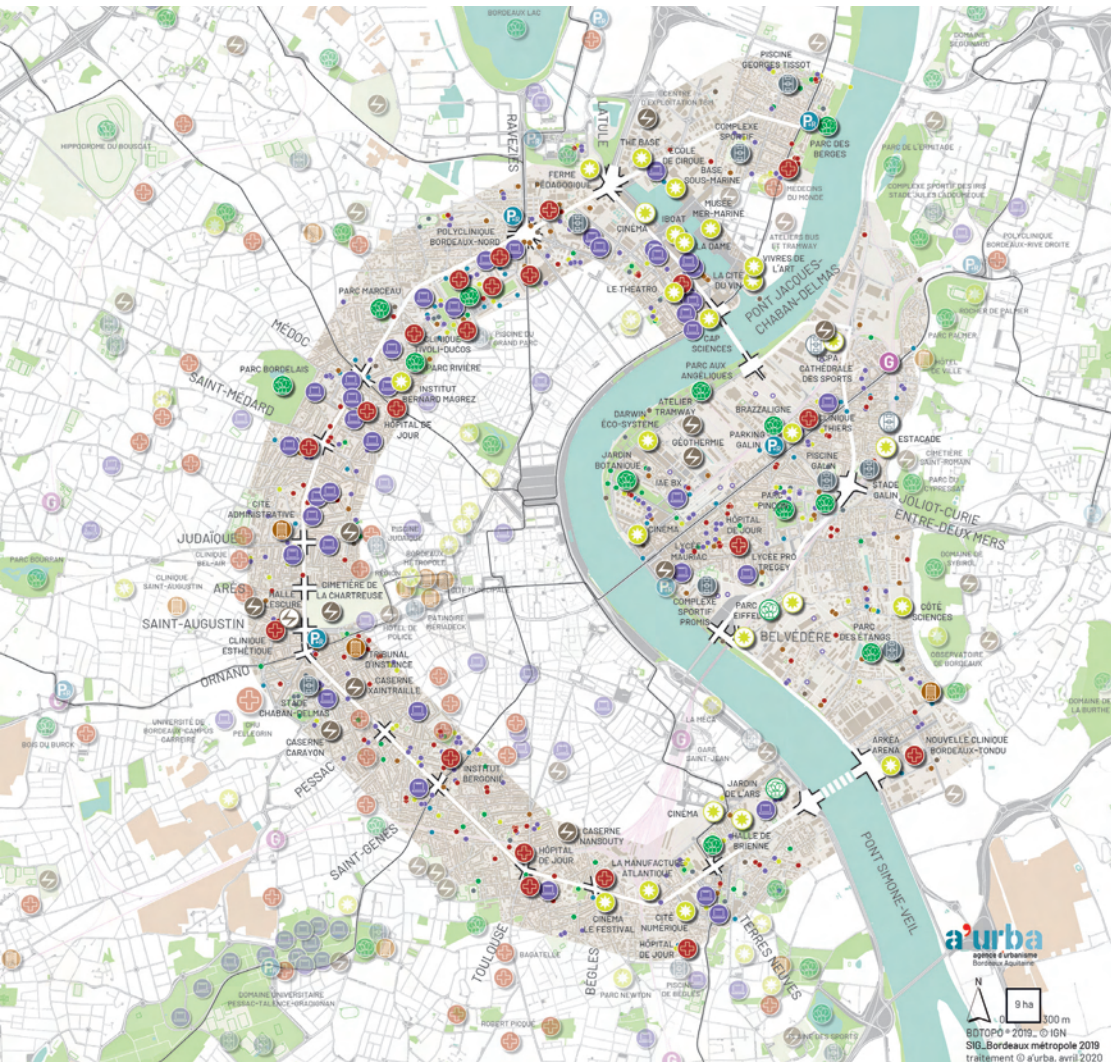
Actifs aujourd'hui
63 000 emplois
(18% des emplois métropolitains)

Prévisions horizon 2030 (hors diffus)
+ 26 900 actifs

= **89 900 actifs**



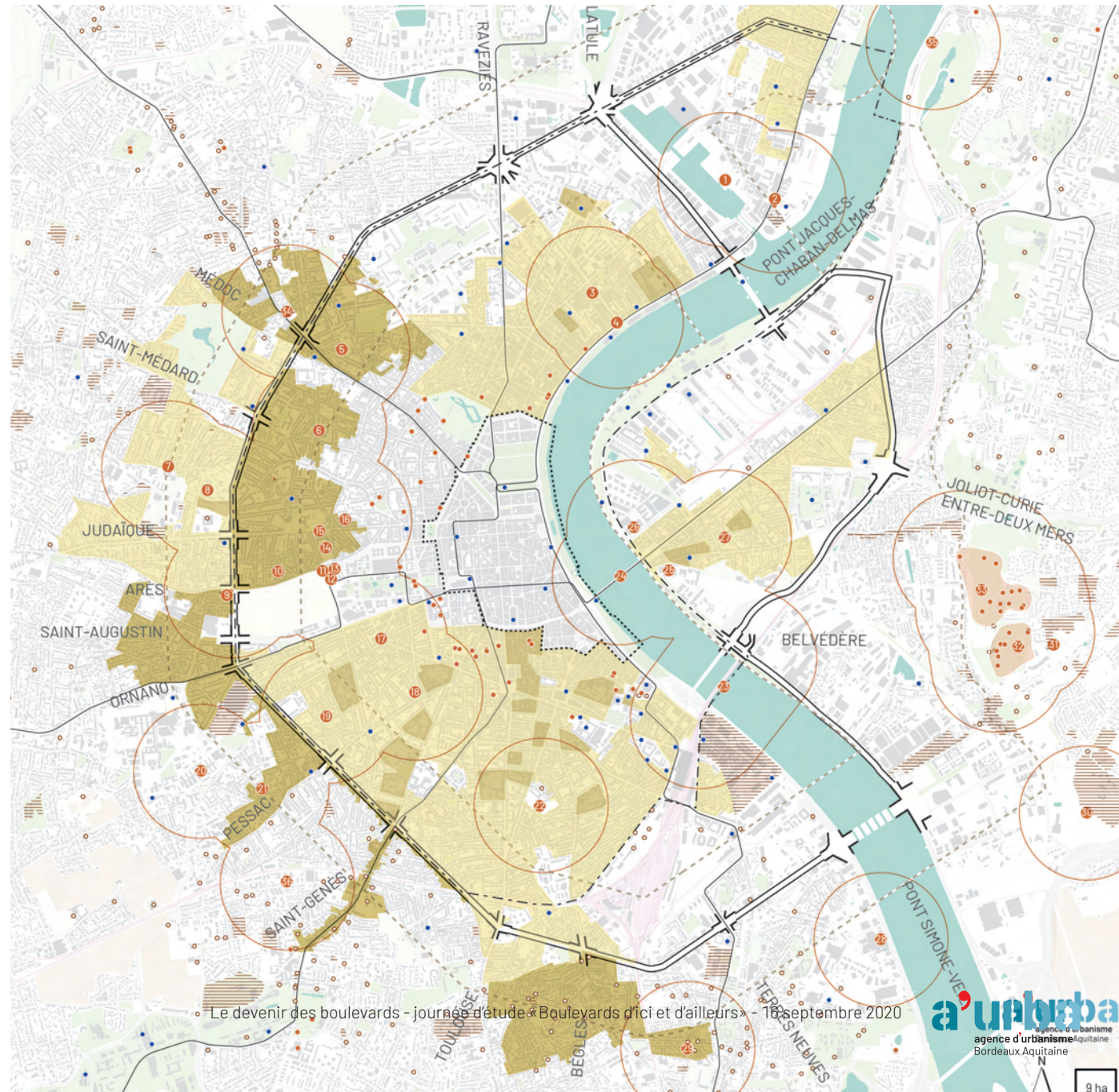
> S'y cultiver, s'y soigner, s'y amuser etc.



Le devenir des boulevards - journée d'étude « Boulevards d'ici et d'ailleurs » - 16 septembre 2020

6 Une forte dimension patrimoniale

> La permanence d'un patrimoine architectural et paysager SUR ou AUX ABORDS des boulevards



Le devenir des boulevards - journées d'étude « Boulevards d'ici et d'ailleurs » - 16 septembre 2020

7 Un panorama des morphologies urbaines

Typologie du bâti

- Échoppes et maisons de ville (du RDC au R+2)
- Hôtels particuliers (R+1 et plus)
- Tissus ou bâtis mixtes
- Tissus ou bâtis mixtes avec immeubles hauts (R+5 et plus)
- Tissus ou bâtis mixtes avec grands ensembles (R+9 et plus)
- Zones d'activités
- Espaces (ou)verts

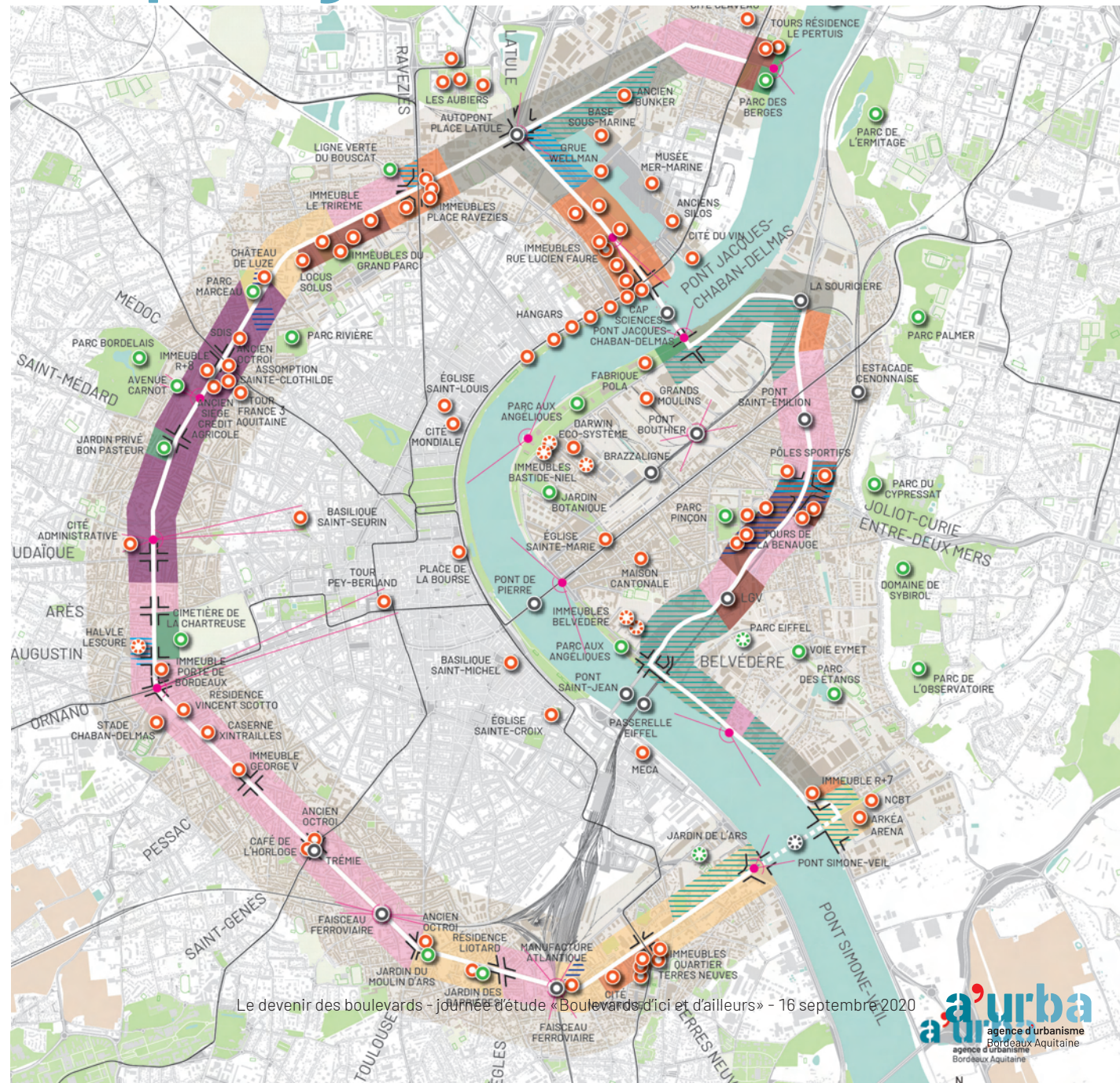
Futures formes urbaines

Secteurs de projets en cours de construction

- Immeubles contemporains à programmation résidentielle
- Immeubles contemporains à programmation économique
- Immeubles contemporains à programmation mixte

Repères urbains

- Ouvertures visuelles et points de vue
- Éléments bâtis existants
- Éléments végétaux existants
- Éléments d'infrastructures existants
- en projet
- en projet
- en projet



Le devenir des boulevards - journée d'étude « Boulevards d'ici et d'ailleurs » - 16 septembre 2020

8 ... et une collection de sites à projets

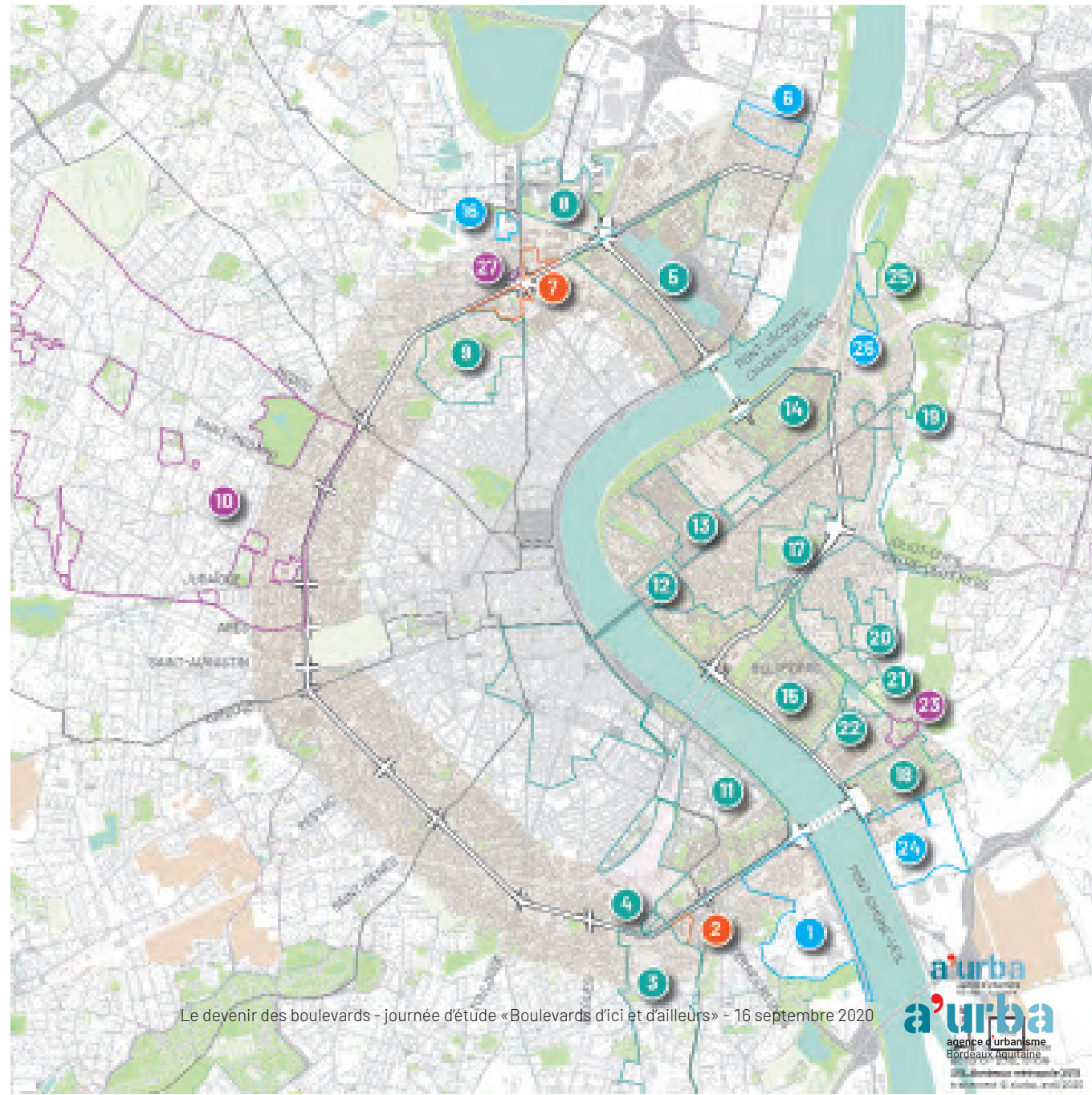
Projets urbains à horizon 2030

Périmètres de projets d'urbanisme en cours à proximité des Boulevards

- Projet en phase d'étude
- Projet en phase de préparation
- Projet en phase de réalisation
- Projet en phase de finalisation

- | | |
|---|----------------------------------|
| 1. OIN Béglès-Garonne (ZAC) | 17. Joliet-Curie (ANRU) |
| 2. Cité Mitterrand (OPH) | 18. ZAC des Jais (ZAC) |
| 3. OIN Béglès-Falgaux (OPH) | 19. Maine Pont Rouge (ZAC) |
| 4. Boulevard Albert Fournier des Arts (OPH) | 20. Libération (ORU) |
| 5. Bassins à Fle (IPAE) | 21. Coirière de France (ORU) |
| 6. Claveau (OPH) | 22. Les Danges (SRU) |
| 7. Ravioles (ZAC) | 23. Quilong (SRU) |
| 8. Les Rabiers (ANRU) | 24. OIN autres (OPH) |
| 9. Grand Parc (OPH) | 25. Quartier de l'Ermitage (OPH) |
| 10. Cauterets ville-jardin (P) | 26. Gerges-de-Lisandre (OPH) |
| 11. OIN Saint-Jean-Désiré (ZAC) | 27. Le Baucaut Ravioles (P) |
| 12. Re-centre (OPH-FSU-FSU-PRG-PRG4E) | |
| 13. Bassins Niel (ZAC) | |
| 14. Brassé (OPH) | |
| 15. OIN Garonne-Clavel (ZAC) | |
| 16. Ter-Mercure-Petit Drages (ZAC) | |

- Station
- Périmètre d'influence des boulevards
- Espace vert
- Appartenance plan d'urbanisme
- Appartenance commune
- Tramway
- Cours d'eau



Le devenir des boulevards - journée d'étude «Boulevards d'ici et d'ailleurs» - 16 septembre 2020

PAE BASSINS A FLOT



ZAC ST JEAN BELCIER

ZAC BASTIDE NIEL



ZAC GARONNE-EIFFEL



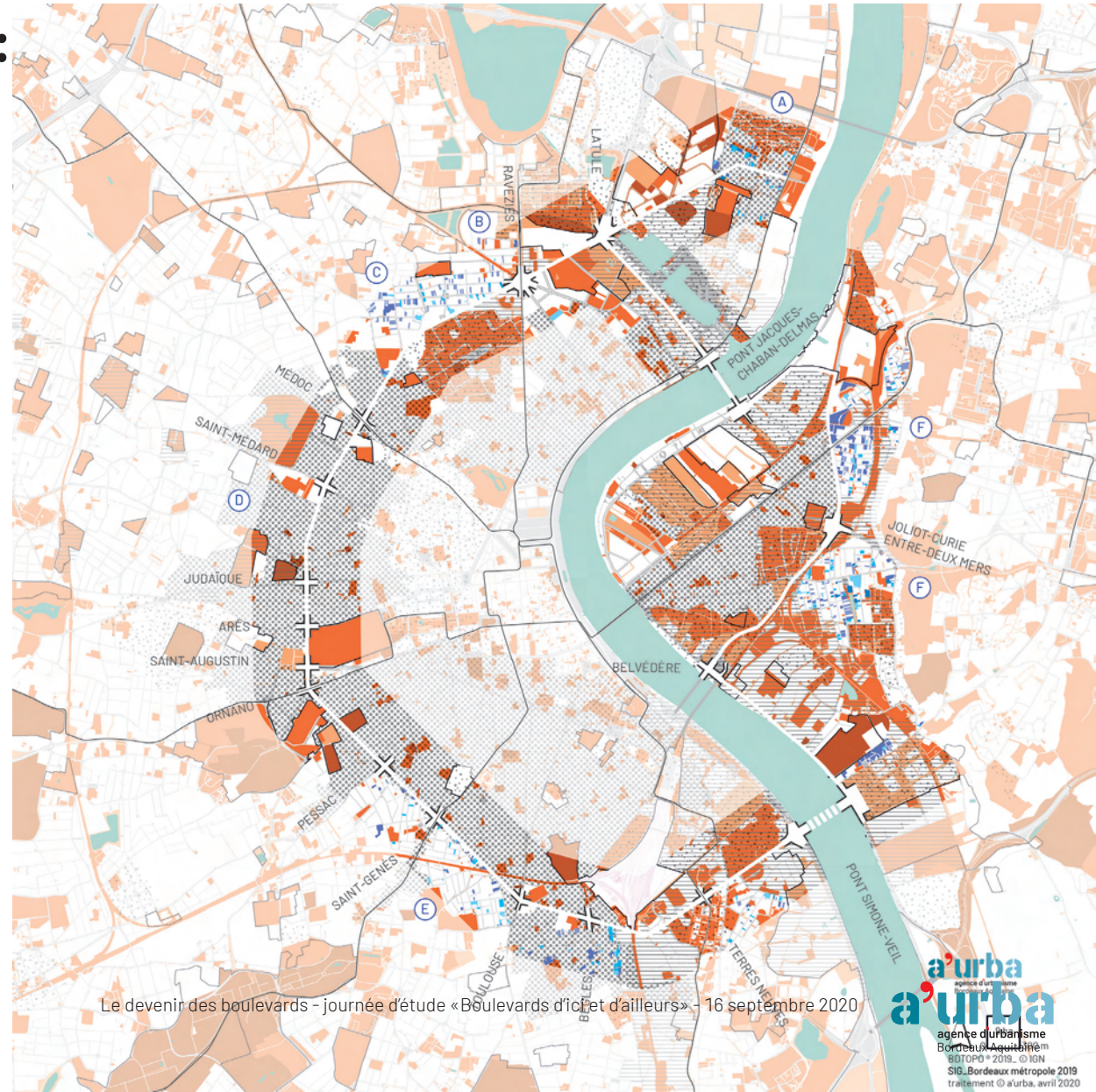
BRAZZA

Le devenir des boulevards - journée d'étude « Boulevards d'ici et d'ailleurs » - 16 septembre 2020

9 Une stratégie foncière à inventer : renouvellement des méthodes

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

> Réguler les prix fonciers et
immobiliers



10 Un acteur public pour définir & piloter une cohérence programmatique

- > Intégration dans le projet (grand)-bordelais : nouvelle phase de développement
- > Associer ville constituée & ville de demain
- > Gouvernance & coordination: rôle primordial des collectivités avec des prérogatives fortes pour le succès du projet

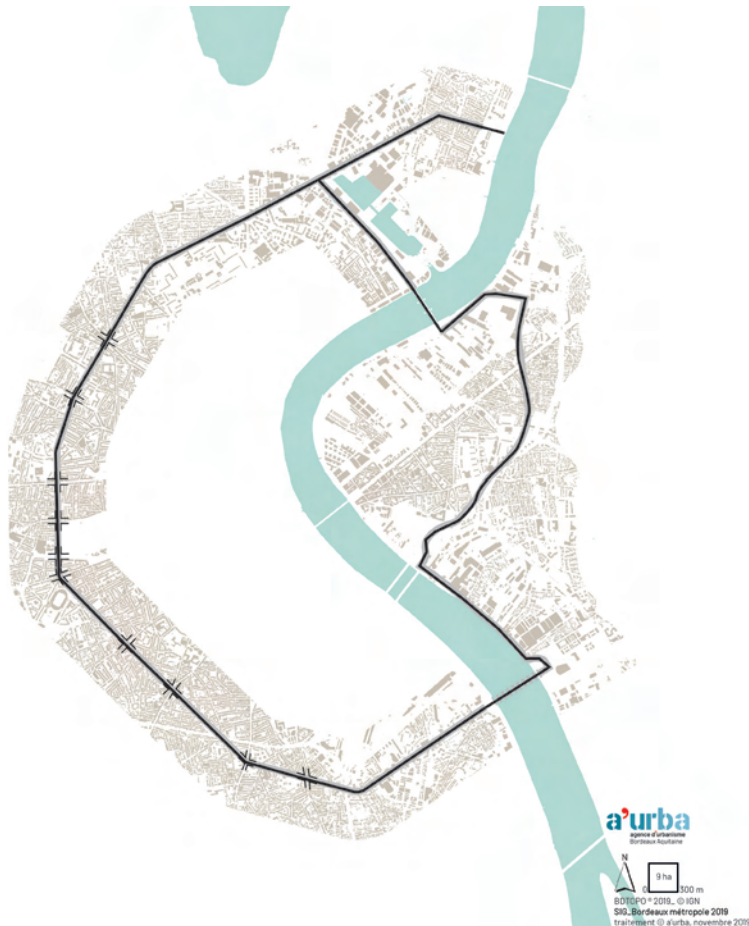


PARTIE 3 | Les éléments du débat

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

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

L'unité & la singularité

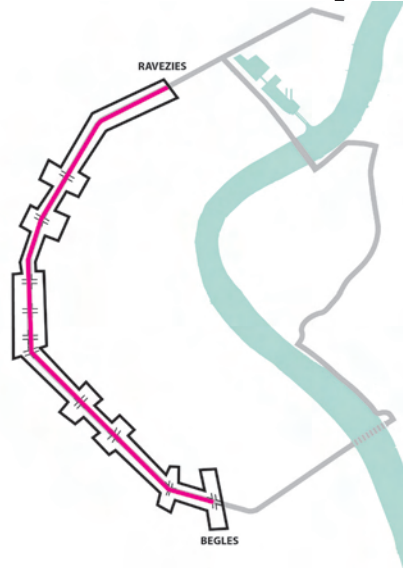


Les particularités & la pluralité

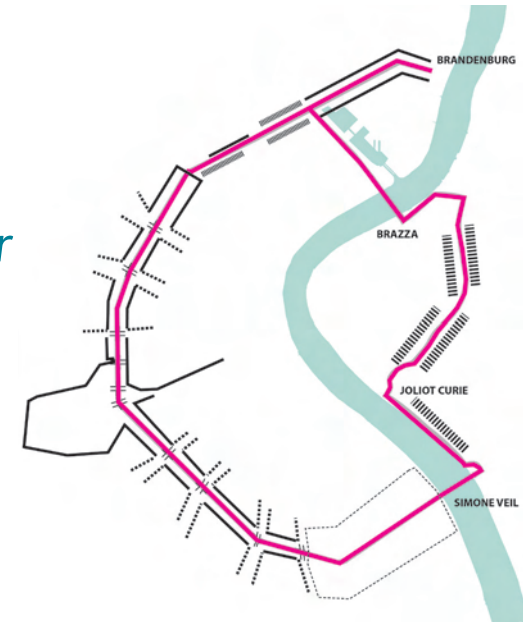


- > Des tracés et des périmètres fluctuants
- > Des ambiances singulières ...et subjectives !
- > 1000 façons de « découper » le territoire

« De Ravezies à la barrière de Bègles »



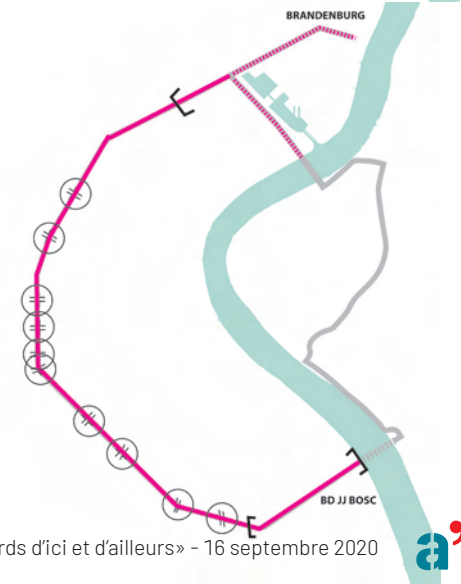
« De Brandenburg à Simone Veil en passant par Brazza »



« De Latule à la Garonne »



« Uniquement rive gauche »

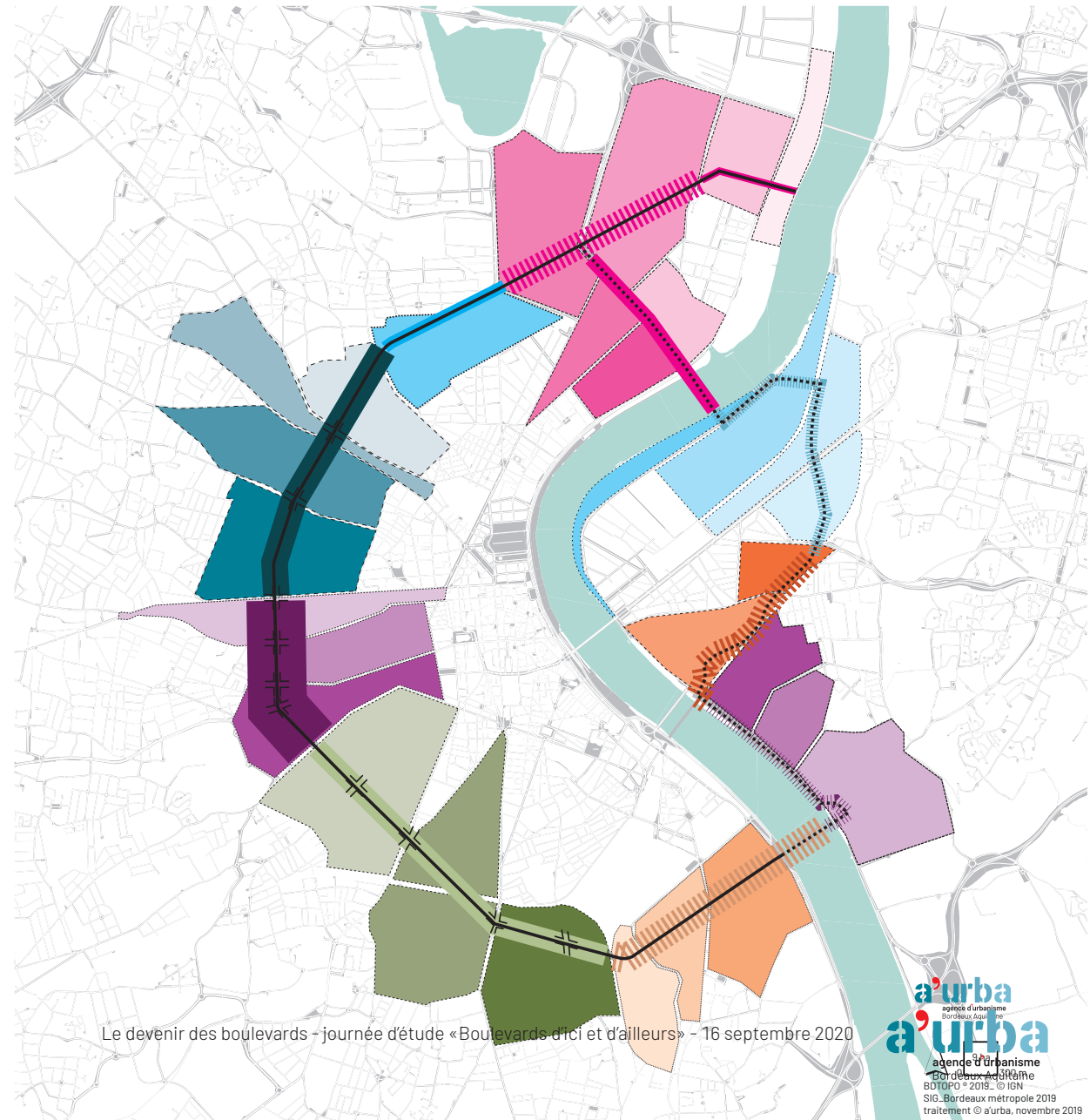


> Vers un double séquençage ?

Un séquençage linéaire



Un séquençage transversal



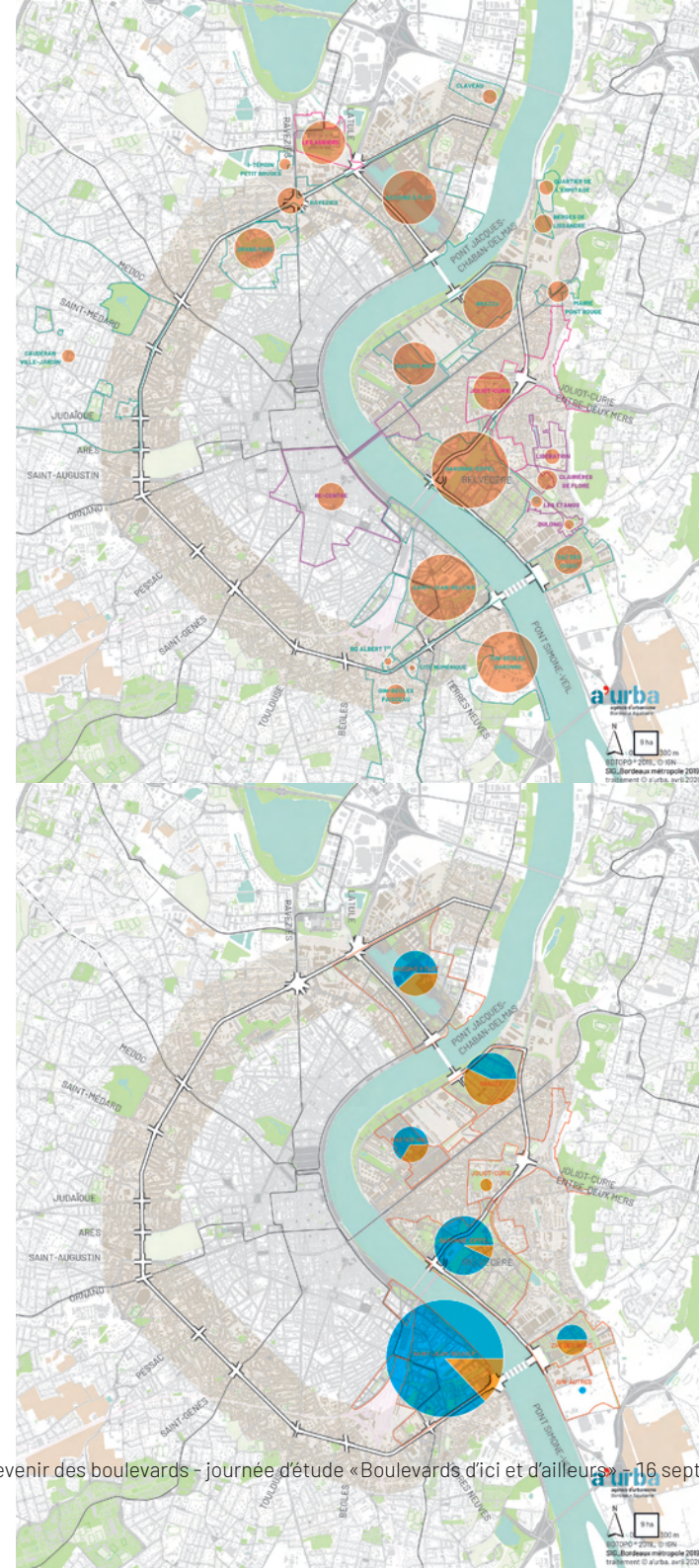
Le devenir des boulevards - journée d'étude « Boulevards d'ici et d'ailleurs » - 16 septembre 2020

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

> Quels choix programmatiques ?

> Des boulevards de plus en plus « habités » : comment faire mieux ?

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



Programmation résidentielle à horizon 2030

Surface de plancher de logements



- Perimètre de projet de ZAC/OPA/PAE/POP...
- Perimètre de projet de renouvellement urbain (ORU, PNRoad, etc.)
- Perimètre de projet ANRU

Afin d'avoir une estimation du nombre de logements autour des boulevards (buffer de 500 mètres de part et d'autre de l'axe), il convient de se reporter aux données de planification d'urbanisme qui complètent la programmation en matière de logement (contrats, permis, etc.)

Par quartier géographique, en voici le cumul de surface de plancher (SPP) des logements existant par quartier à proximité des boulevards :

Site de projet et procédure opérationnelle	Programmation de logements à créer (SPP en m²)	Prog. de logements à substituer (SPP en m²)	Prog. de logements à créer (SPP en m²)	Nb de logements	Déjà de la demande programmée sur l'Euurbain
Garonne (SPP) ZAC	750 271	0	750 271	30 940	0/0/19
Garonne (SPP) ZAC	965 922	0	965 922	3 944	0/0/19
ORU (SPP) ZAC	482 330	0	482 330	6 952	0/0/19
Garonne (SPP) ZAC	273 520	0	273 520	6 900	0/0/19
Garonne (SPP) ZAC	300 250	0	300 250	5 884	0/0/19
Garonne (SPP) ZAC	278 831	0	278 831	2 450	0/0/19
Garonne (SPP) ZAC	38 430	174 241	212 411	2 884	0/0/19
Garonne (SPP) ZAC	80 044	27 231	107 275	2 401	0/0/19
Les Coteaux (SPP) ZAC	30 841	300 290	331 131	1 790	0/0/19
ZAC des Coteaux (SPP) ZAC	307 894	0	307 894	1 400	0/0/19
Garonne (SPP) ZAC	55 262	48 000	103 262	1 384	0/0/19
Garonne (SPP) ZAC	19 146	0	19 146	880	0/0/19
ORU (SPP) ZAC	43 342	11 200	54 542	741	0/0/19
Garonne (SPP) ZAC	55 242	0	55 242	731	0/0/19
Garonne (SPP) ZAC	43 376	0	43 376	707	0/0/19
Garonne (SPP) ZAC	55 500	0	55 500	690	0/0/19
Garonne (SPP) ZAC	33 942	0	33 942	430	0/0/19
Garonne (SPP) ZAC	38 835	0	38 835	483	0/0/17
Garonne (SPP) ZAC	14 162	14 435	28 597	342	0/0/19
Garonne (SPP) ZAC	23 892	0	23 892	308	0/0/19
Garonne (SPP) ZAC	18 440	0	18 440	261	0/0/19
Les Coteaux (SPP) ZAC	18 841	0	18 841	271	0/0/19
Garonne (SPP) ZAC	16 270	0	16 270	208	0/0/19
Garonne (SPP) ZAC	3 785	0	3 785	47	0/0/19
Les Coteaux (SPP) ZAC	4 992	0	4 992	31	0/0/19
Programmation totale	3 000 145	848 545	3 848 690	53 130	
Programmation totale Bordeaux Métropole	8 428 880	824 152	7 604 728	124 128	
Part - Bordeaux	36,3%	10,3%	51,4%	42,6%	

- Barrières
- Périmètre d'influence des boulevards
- Espaces de nature
- Équipements en plein air / sports
- Agriculture / verges
- Tourisme
- Vies fermées

Programmation économique à horizon 2030

Part des surfaces de plancher des bureaux et des locaux d'activités

Programmation économique



- Programmation de bureaux
- Programmation de locaux d'activités
- Site de projet économique majeur

Matière de projets économiques majeurs pour le Métropole se situent à proximité immédiate des Boulevards, l'axe de la Garonne (Garonne - Jean-Baptiste et Solaire à Paris) les autres sont localisés sur les boulevards. La programmation économique (SPP) est essentiellement axée sur les bureaux et, dans une moindre mesure, les locaux d'activités.

Par quartier géographique, en voici le cumul de surface de plancher (SPP) des bureaux et des locaux d'activités existant par quartier à proximité des boulevards :

Site de projet	Programmation de bureaux (SPP en m²)	Programmation de locaux d'activités (SPP en m²)	Volume total d'investissement (SPP en m²)
Saint-Jean-Baptiste (ZAC)	385 000	59 000	444 000
Garonne (ZAC)	57 790	7 891	65 681
Reming (ZAC)	48 000	25 000	73 000
Garonne (ZAC)	38 000	30 000	68 000
Garonne (ZAC)	27 000	16 000	43 000
ZAC des Coteaux (ZAC)	8 500	5 500	14 000
Les Coteaux (SPP) ZAC	1 700	0	1 700
Programme total	616 140	178 900	795 040
Programme total Bordeaux Métropole	1 600 000	1 600 000	3 200 000
Part - Bordeaux	41%	11%	24,5%

Source : Schéma Métropolitain d'Aménagement et d'Urbanisme (SMAU) Bordeaux Métropole 2019

3. Définir le niveau de multimodalité

- > Dans 25 m de large, quels arbitrages ?
- > Tram VS BHNS ?
- > Vélo VS TC ? Quel mode dominant ?
- > Peut-on se passer d'une suppression du stationnement sur la chaussée des boulevards ?

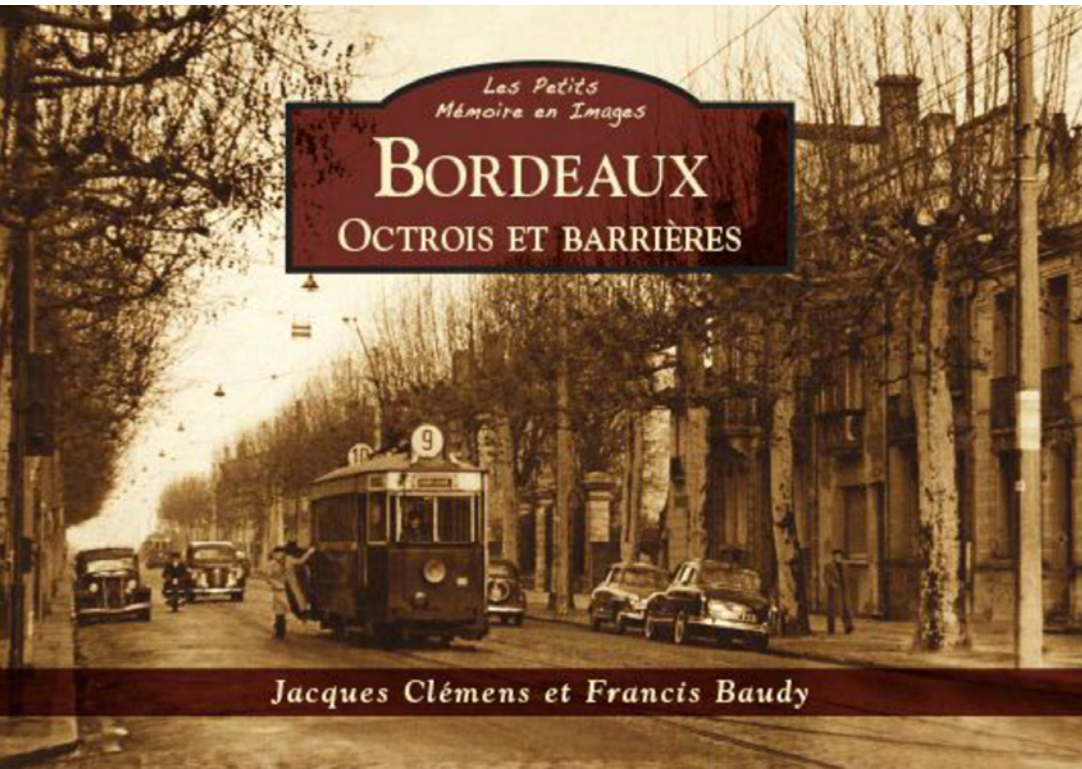


Le devenir des boulevards - journée d'étude «Boulevards d'ici et d'ailleurs» - 16 septembre 2020

4 Comment nommer les barrières ?

> Le « gang des puristes »
= terme «barrière» à conserver

> Le « gang des provocateurs »
= terme «barrière» à réinventer



5 Les modes de faire

> Quelles visions ?

Comment on imagine les boulevards dans 15-20 ans ?

> Quelles façons de faire ?

Comment on aménage au XXI^e siècle ?

> Quelles procédures & quels outils ?

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

> Quelle place pour l'expérimentation ?

Faut-il faire de la préfiguration ?

> Quelle démarche pour la rive droite ?

Comment on s'articule par rapport aux projets en cours ?

Quel projet d'ensemble ?

PARTIE 4 | Pistes de réflexion stratégique

1 UNE ceinture, DEUX approches

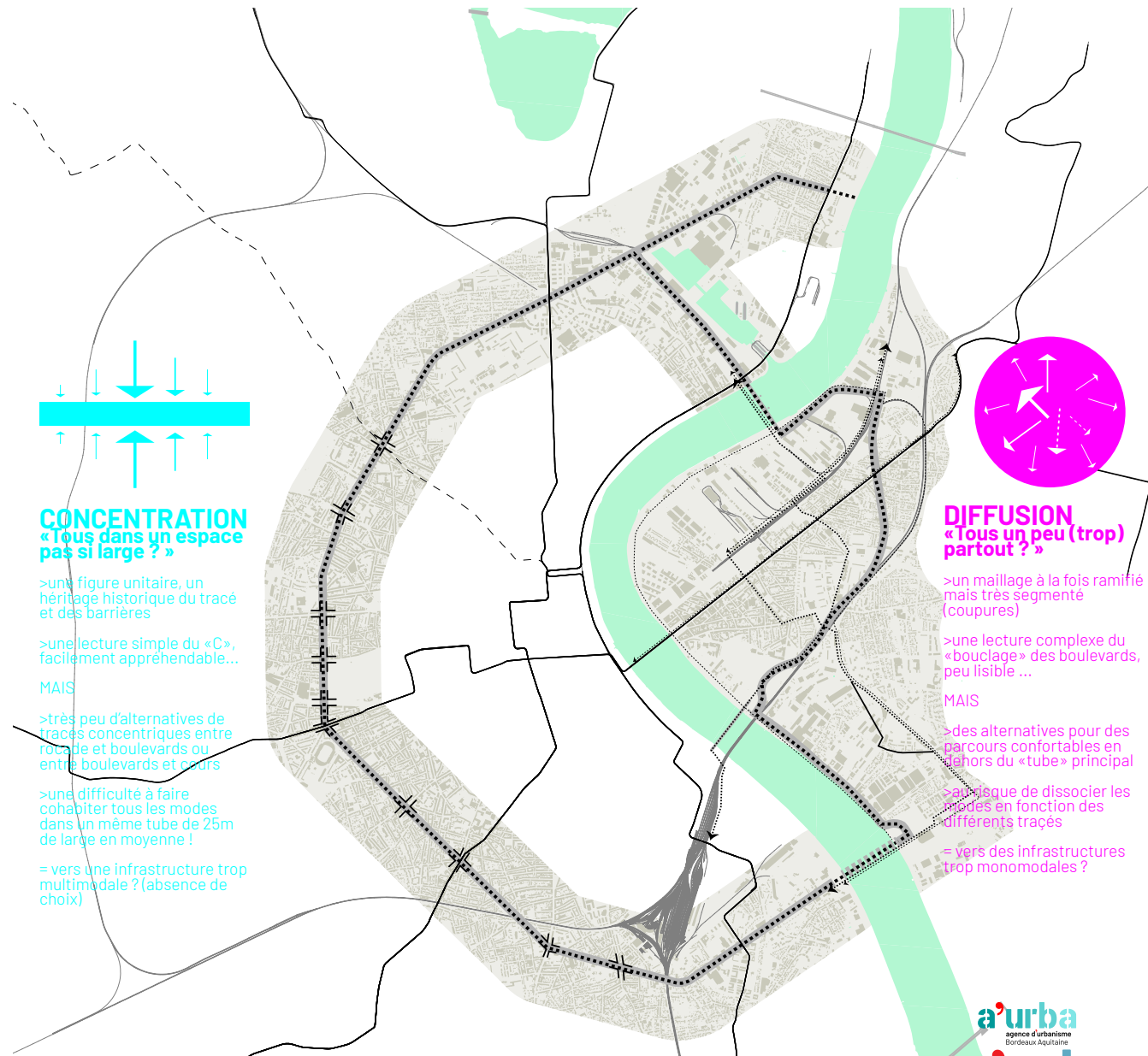
Concentration = «Tous dans un espace pas si large»

- Figure unitaire
- Héritage historique
- Lecture simple
- Peu d'alternatives
- Que 25 mètres de façade à façade...pas assez de choix

VS

Diffusion = «Tous un peu (trop) partout»

- Maillage ramifié mais segmenté
- Lecture complexe du bouclage...mais des alternatives
- Plus de place...trop de choix



2 Un portrait de l'existant a priori aux antipodes

BOULEVARDS RIVE GAUCHE

TRACÉS

- Un tracé historique clair & facilement identifiable
- Des lignes de TCSP inscrites au SDODM passant sur l'intégralité des boulevards
- Une figure simple, unitaire : un C

CONFIGURATIONS

- Une composition d'espaces publics relativement homogène
- Des codes urbains
- Un héritage historique : la figure des barrières

CADRE DE VIE AMÉNITÉS

- La limite de la ville de pierre, classée UNESCO
- Des boulevards très habités, très travaillés et très équipés
- Cadre urbain très marqué / appartenance au centre-ville

VS

BOULEVARDS RIVE DROITE

- Des boulevards infrastructurels
- Des lignes de TCSP inscrites au SDODM passant sur une petite partie des boulevards
- Une figure complexe, ramifiée : plusieurs boucles / plusieurs itinéraires

- Une composition d'espaces publics très hétérogène
- Des codes presque auto-routiers
- Absence de barrières ou de toutes formes de véritables centralités

- La limite de la ville de pierre en rive droite ne tangente pas les boulevards
- Des boulevards pas directement habités, ni travaillés et très peu équipés
- Ambiance plus périphérique / univers plutôt «d'entrée de ville»

3 Des convergences à construire : des grandes orientations d'aménagement pour l'ensemble des boulevards (tout en assumant des identités contrastées)

BOULEVARDS RIVE GAUCHE + BOULEVARDS RIVE DROITE

ENVIRONNEMENT ESPACES PUBLICS

- Aménager des boulevards urbains apaisés, moins pollués
 - Imaginer des boulevards écologiques, participant à la lutte contre le réchauffement climatique
- Proposer des boulevards + paysagers, en interaction avec les grands et petits espaces de nature métropolitains
 - Construire des boulevards résilients, notamment du point de vue des risques inondation et écologiques
 - Assumer des boulevards par parties / aux identités marquées

USAGES MOBILITÉS

- Réduire les flux routiers
 - Equiper les boulevards d'un système de TC structurant
- Traverser la Garonne et aménager les têtes de pont comme des «barrières»
 - Aménager de nombreuses traversées piétonnes
 - Implanter des trottoirs et des pistes cyclables confortables
- Activer/équiper les espaces-charnières/de transition (barrières/interfaces)
 - Programmer des rdc actifs le long des boulevards

PROJETS

- Programmer les boulevards pour renforcer le cohérence des nombreux secteurs de projets traversés ou longés par les boulevards
 - Faire en sorte que les boulevards soient support d'urbanisation et d'aménités (adressages/pieds de façade/rdc actifs etc.)
 - Anticiper la mutation des tissus hors opération : faire projet dans le diffus
 - Provoquer un projet autour de la Garonne.

Chef de projet : Sophie Haddak-Bayce

Sous la direction de : Jean-Christophe Chadanson / Jean-Marc Offner

Équipe projet : Louise Baixe, Thierry Bucau, Laurent Dadie, Emmanuelle Goïty, Vincent Laguille, François Peron, Cécile Rasselet, Claire Sèze, Anaïs Turquetil

Conception graphique : Olivier Chaput

Enquête sociologique croisée sur les boulevards : premiers résultats

Cécile Rasselet / Emmanuelle Goïty, Agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine

JOURNÉE D'ÉTUDES
«BOULEVARDS D'ICI ET D'AILLEURS»

Vivre, travailler, se ressourcer sur les boulevards & les barrières

L'expérience « usager » pour renforcer un diagnostic urbain,
l'exemple de l'étude sociologique

Présentation

16 septembre 2020



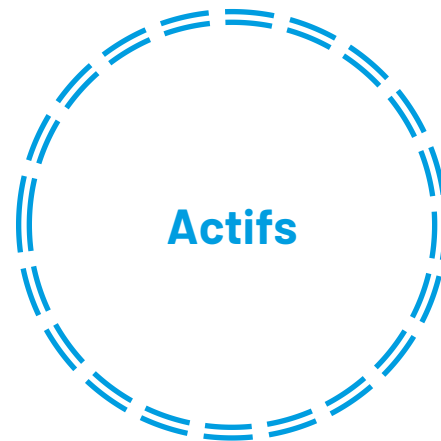
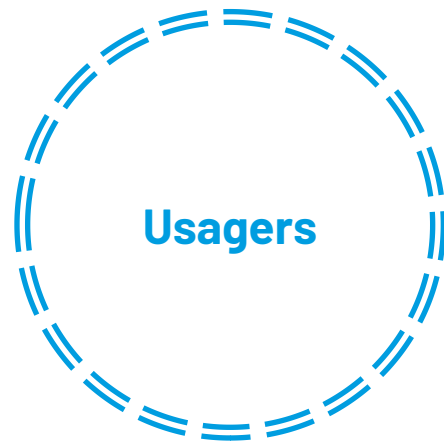
Bordeaux

Compléter le portrait des boulevards et des barrières à partir de l'expertise d'usages

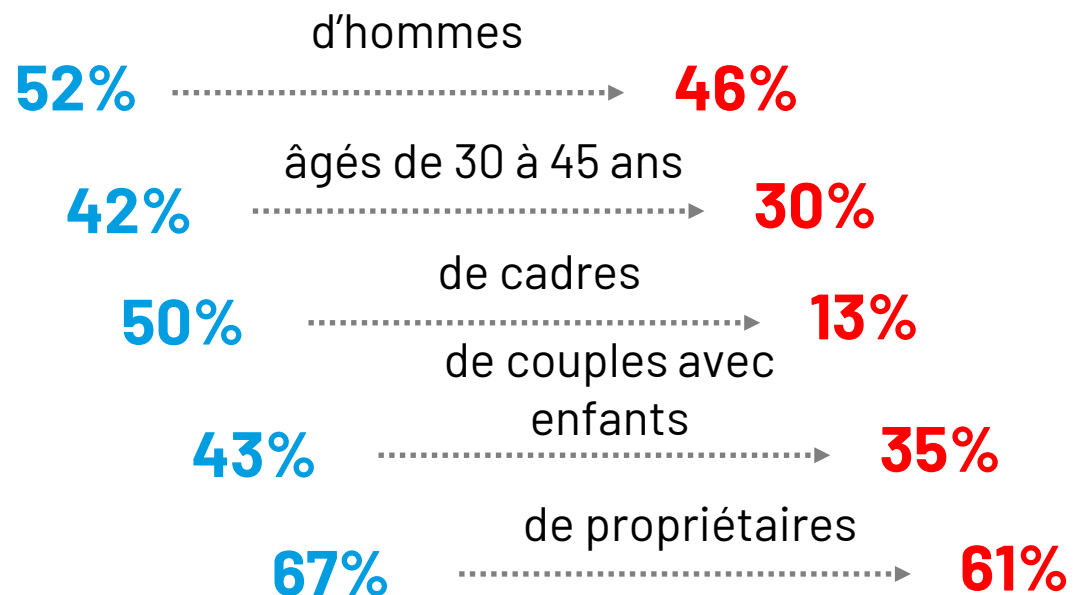
Mixer les méthodes de recueil de la parole des usagers

Mêler les approches quantitatives et qualitatives

- Expressions individuelles par questionnaires
- Récits en face à face
- Paroles collectives de groupes témoins



Profil enquêté / Profil redressé



1674

40 questions
5 thématiques
1 redressement

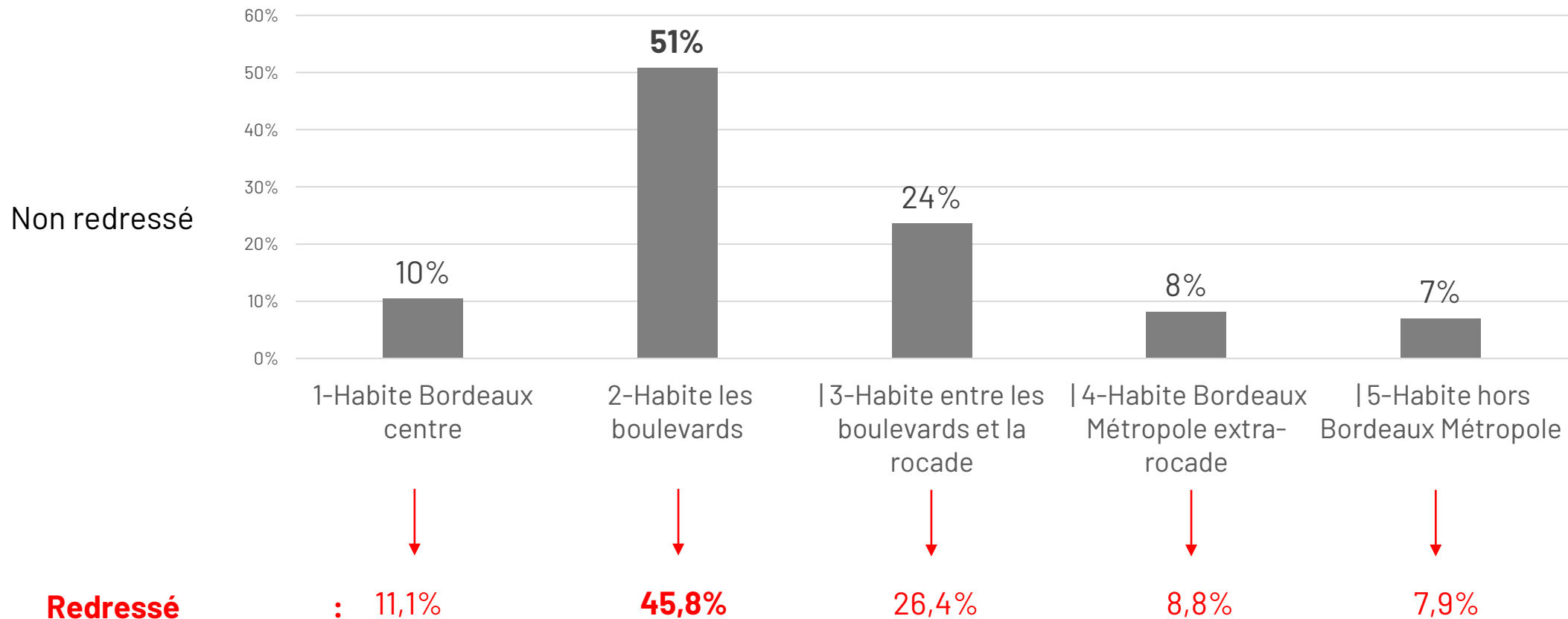
1/3 des répondants dit travailler et/ou étudier à proximité des barrières et des boulevards (165 répondants sont des salariés de la Cité Administrative)

Echantillon redressé sur le genre, l'âge et surtout la CSP – pondération du poids des salariés de la Cité Administrative (de 10 à 7%)

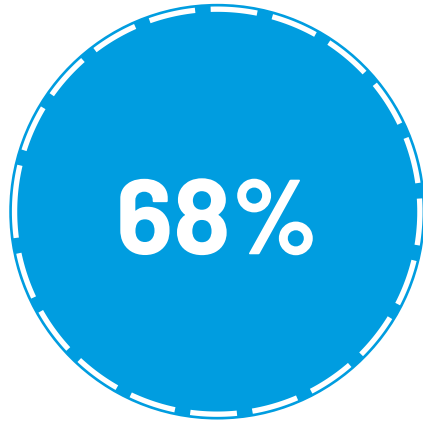
NB: ces résultats sont livrés à titre indicatif et devront être consolidés

Des croisements géographiques

Répartition des répondants selon leur lieu de vie

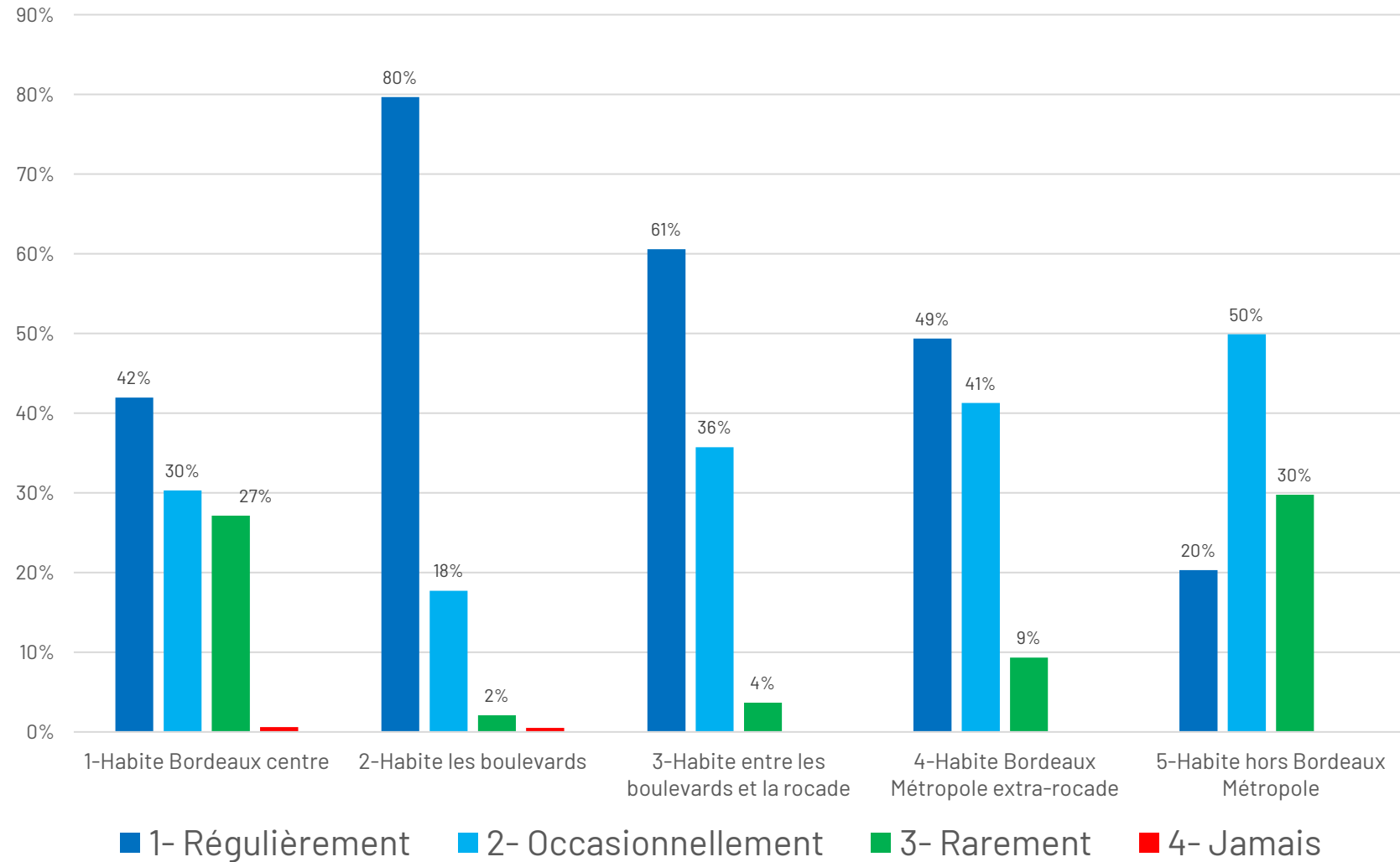


Une fréquentation régulière



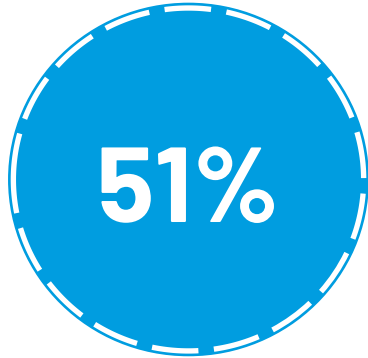
Un usage plus régulier pour les habitants bordelais et riverains des boulevards

Usages des boulevards - fréquence globale selon le domicile



Enseignement n°2

Un usage du quotidien et de la proximité

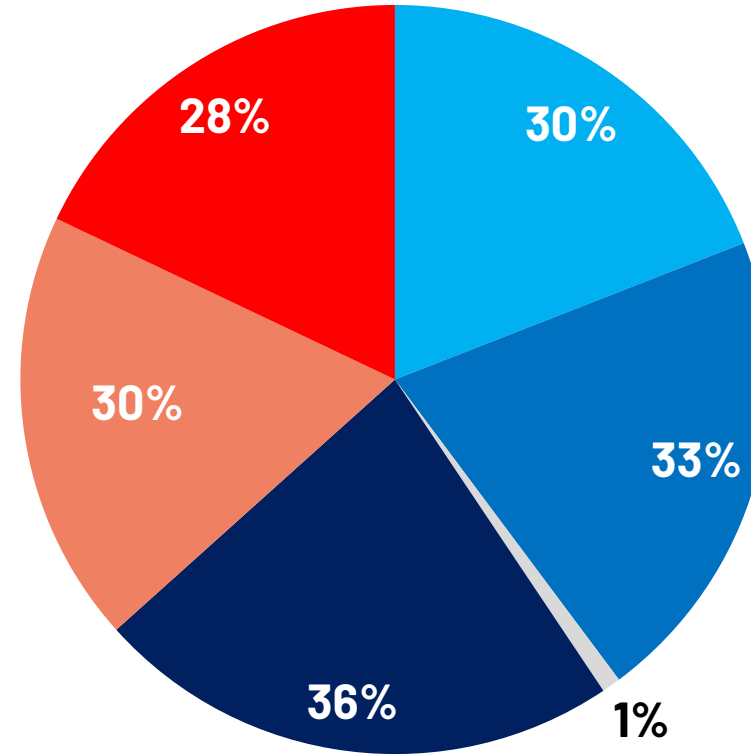


utilisent les boulevards pour les motifs commerces et équipements (51%) et travail ou étude (44%).



les utilisent pour se promener (chiffre le plus élevé : 36%, pour éviter l'hypercentre)

Vous déplacer sur les boulevards vous permet... (A5)



- Gagner du temps
- Raccourcir un trajet
- Me promener
- Eviter l'hypercentre
- Eviter la rocade
- Aucune de ces réponses

Une fréquentation d'opportunité

Motifs de fréquentation

24% y font les courses alimentaires au moins une fois par semaine (52% déclarent ne jamais y faire les courses)

35% se rendent de temps en temps dans les bars et restaurants situés sur les barrières et les boulevards.

26 % se rendent sur les boulevards au moins une fois par mois pour accéder aux services publics

19% y ont des activités culturelles et sportives au moins une fois par mois

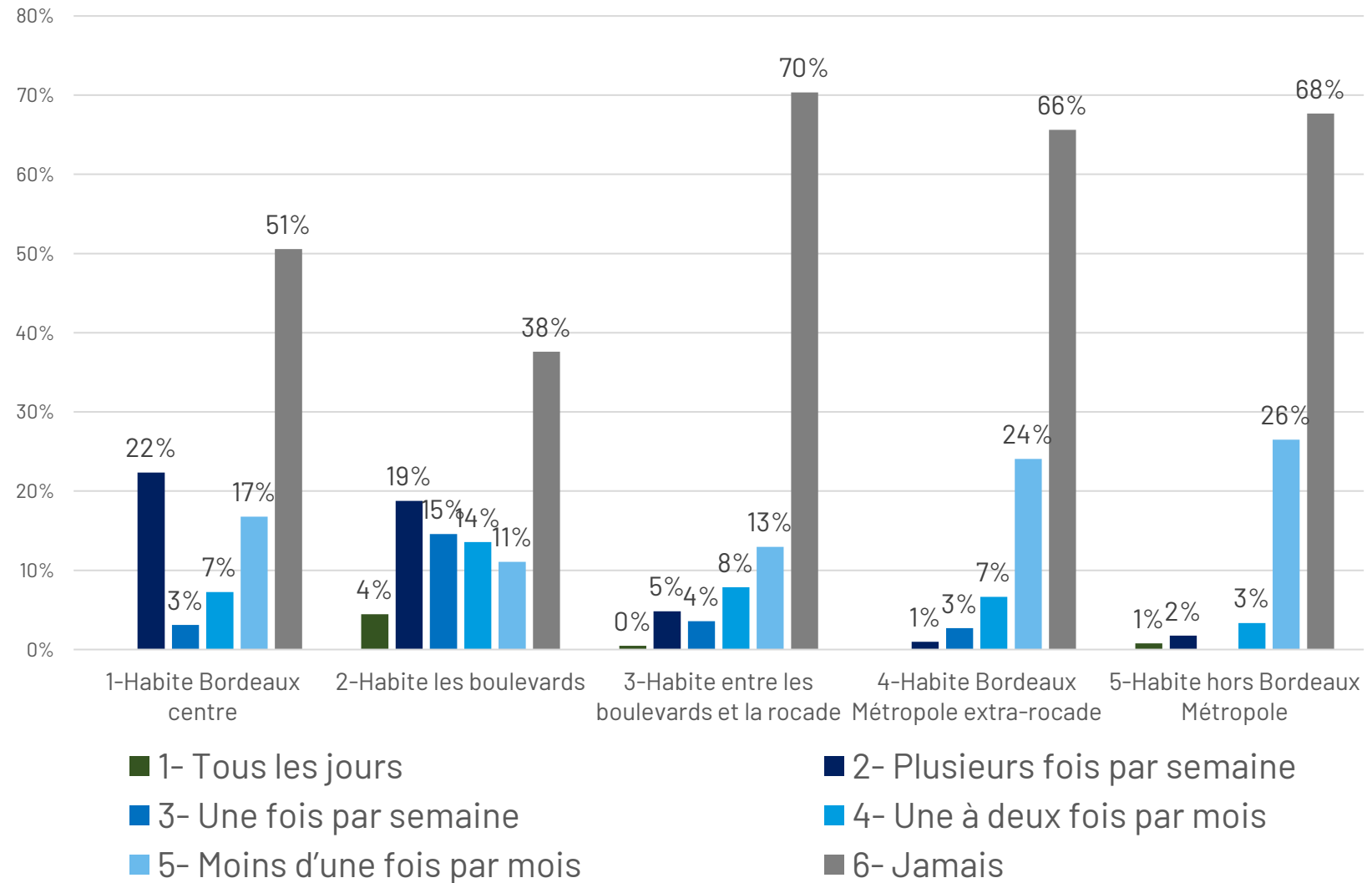
27% fréquentent au moins une fois par mois d'autres services privés et commerces non alimentaires;

59% déclarent ne jamais y fréquenter de cabinets médicaux et paramédicaux

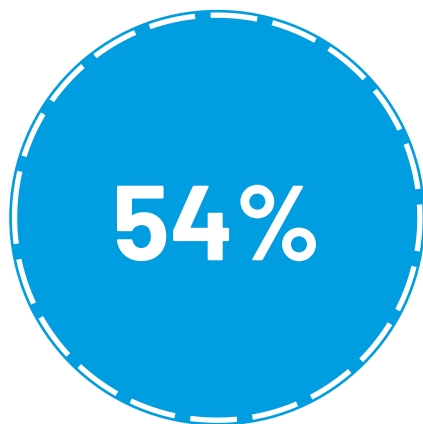
Une fréquentation régulière des commerces des boulevards et barrières par les habitants de Bordeaux centre et les riverains des boulevards

Un usage régulier des commerces locaux : plutôt les habitants des boulevards et de Bordeaux centre

Lieux de courses alimentaires

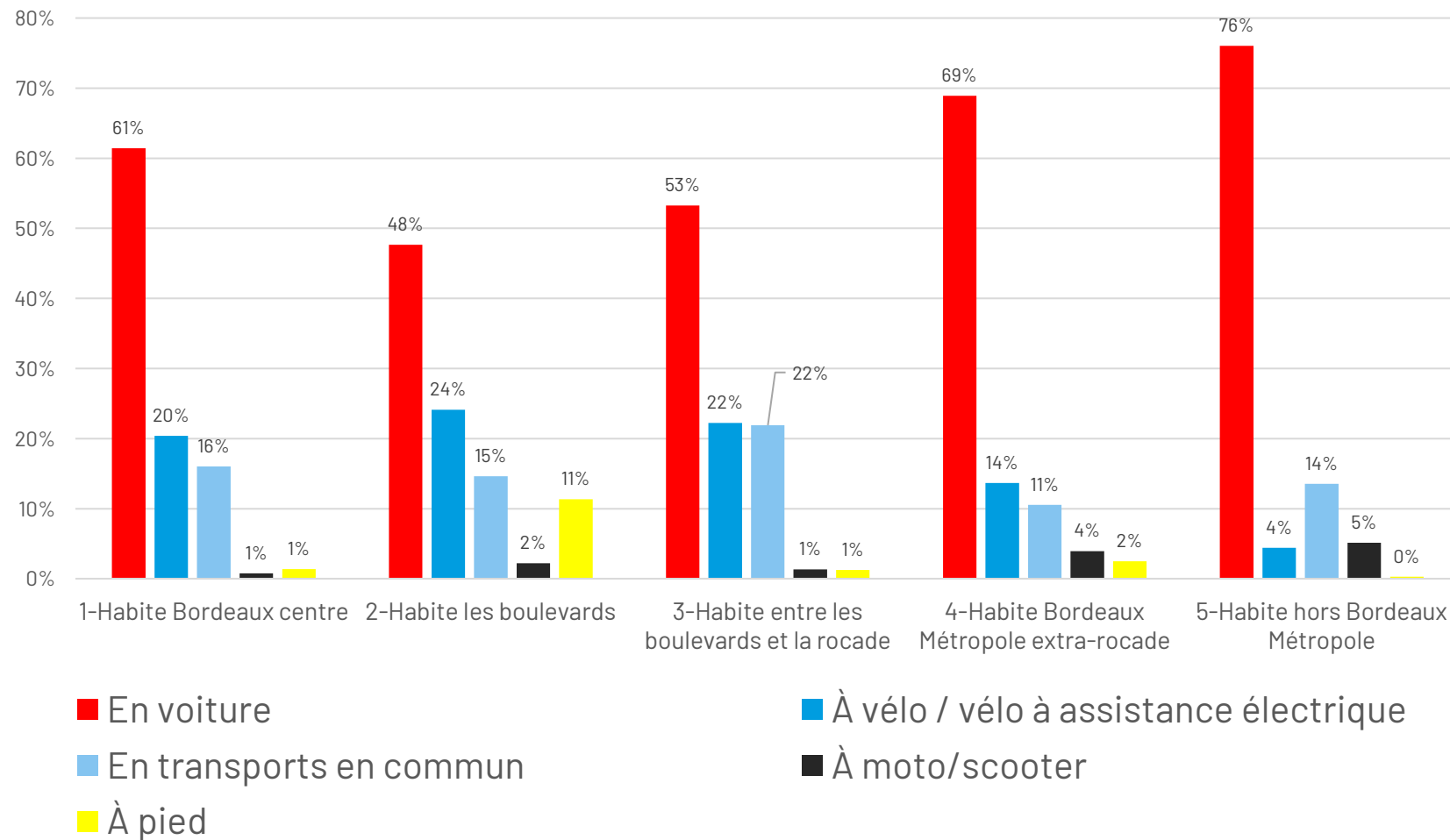


Un espace pratiqué majoritairement en voiture



En second choix le transport en commun devient dominant à 27% (seulement 16% en 1^{er} choix).

Mode de déplacement le plus souvent utilisé sur les boulevards



Enseignement n°6

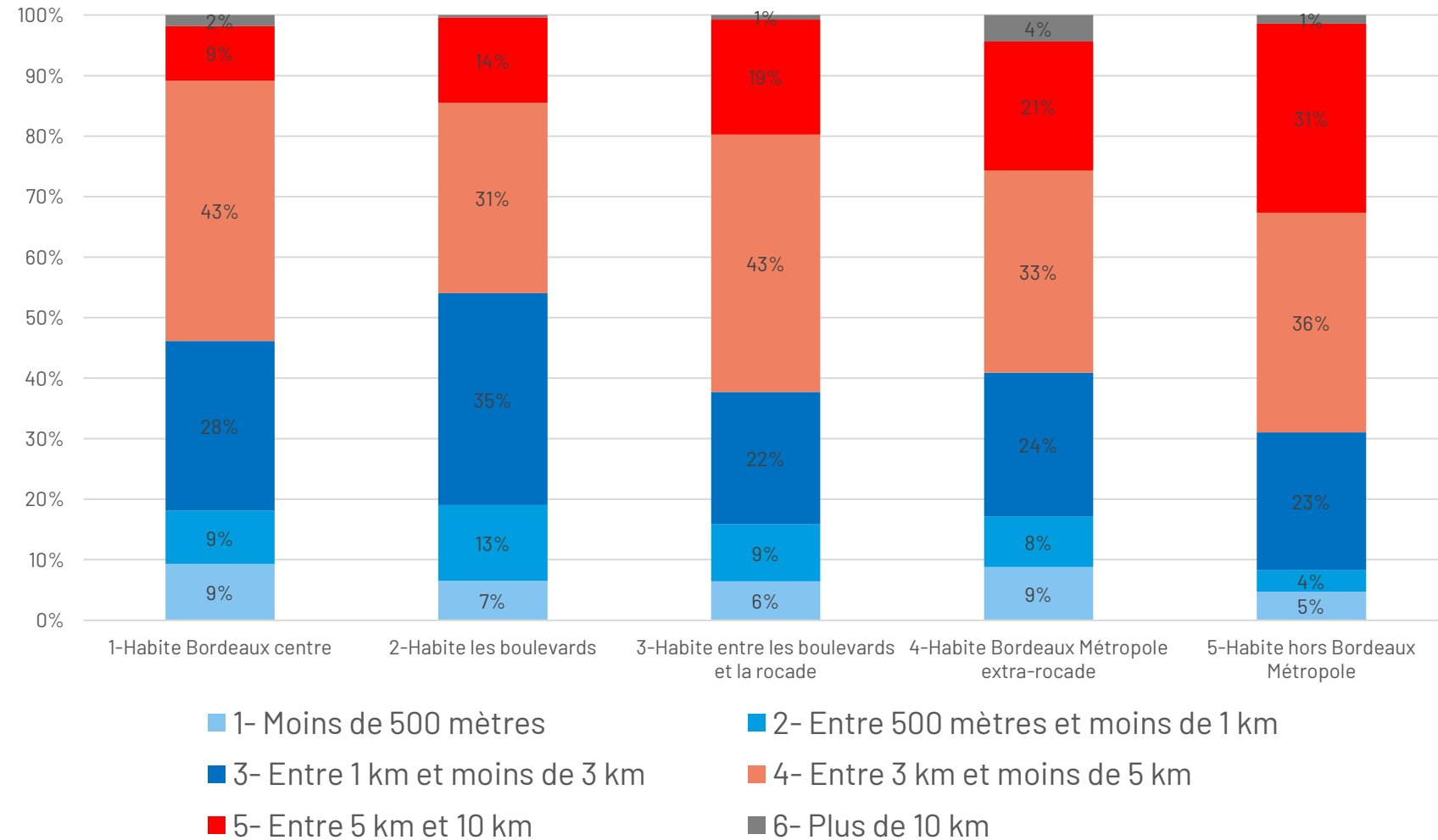
Des trajets courts



Les déplacements se font sur une distance comprise entre 1 et 5 km.

(moins d'1km = 17%;
plus de 5km = 18%)

Kilomètres parcourus en moyenne sur les boulevards



Des équipements qui font repère



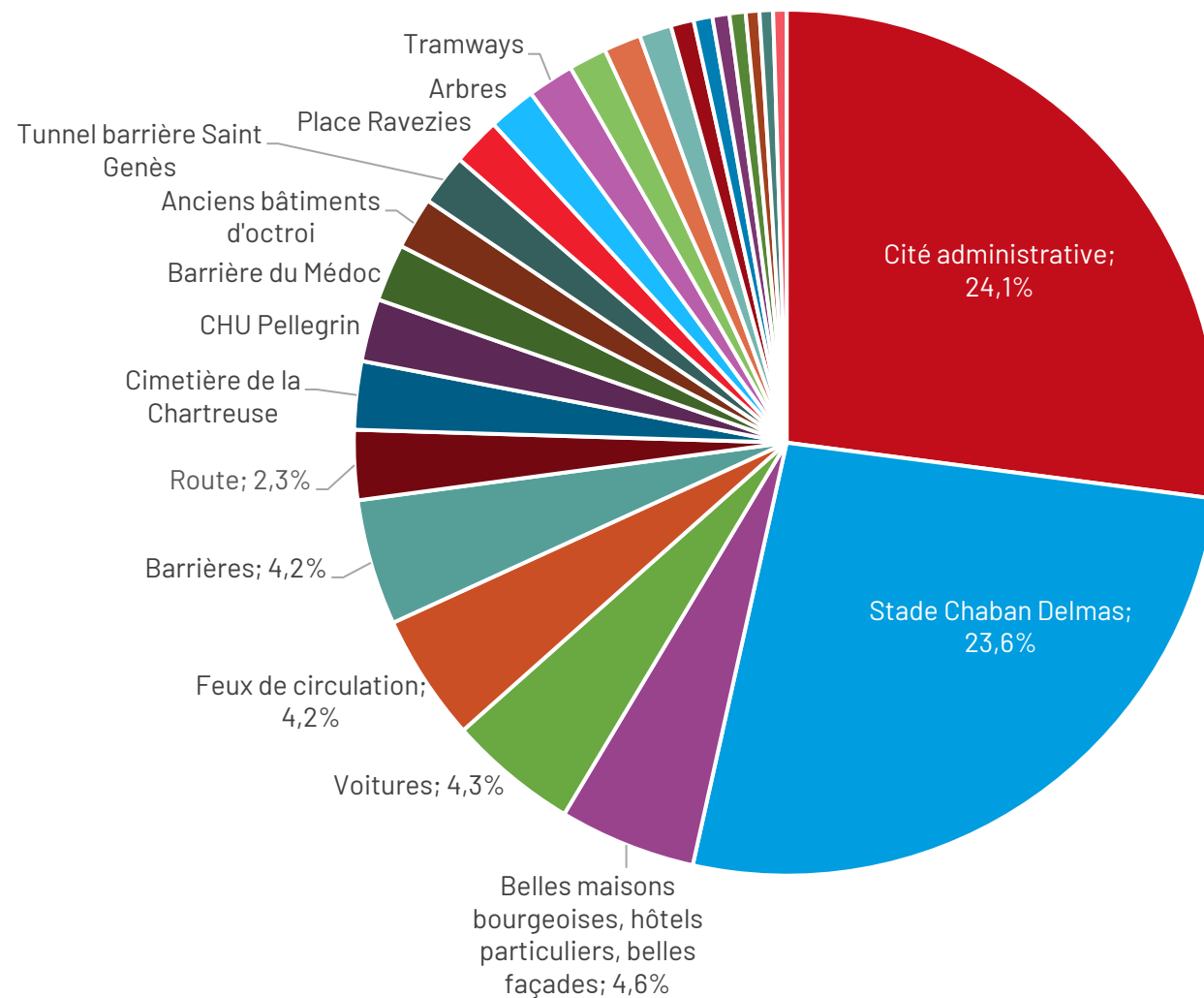
grands symboles des boulevards

- La Cité administrative
- Le stade Chaban Delmas

les maisons bourgeoises, les barrières, le cimetière de la Chartreuse, le CHU...

... et beaucoup d'éléments « routiers » (voitures; feux de circulation; route; tunnel)

Les 25 symboles les plus cités (A22)



**Une bonne connaissance
des barrières**

La plus connue :
Barrière Judaïque

La moins connue :
Barrière Saint Augustin

Les plus animées :
Barrière du Médoc & Barrière Saint-Genès

Une perception plutôt négative

« plutôt d'accord » + « tout à fait d'accord » =

Animés (45%)

Bien équipés (51%)

Ennuyeux (52%)

Dangereux (75%)

Stressants (77%)

Trop fréquentés (circulation) (88%)

Pollués (90%)

Bruyants (91%)

(Attractifs : 21% ; beaux/esthétiques : 18% ; agréables : 14% ;
conviviaux : 13%)

Point positif : la fonction commerciale

(animation, niveau d'équipement)

Et demain ?

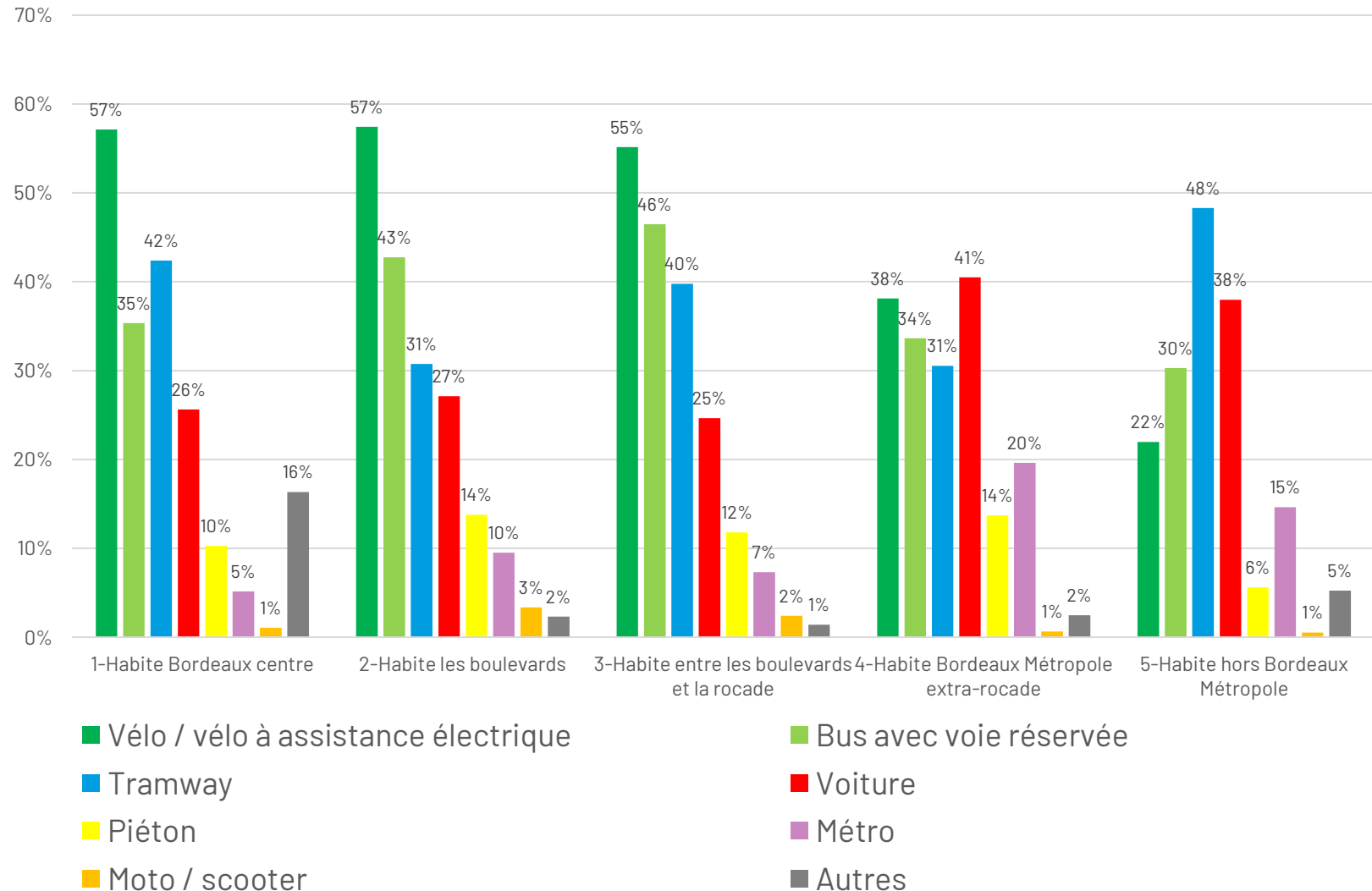
Priorité aux **vélos**, aux **bus avec voie réservée**, au **tramway**

72% l'envisagent à terme comme un lieu de promenade et **92%** estiment que les barrières auront un rôle à jouer (*attention questions orientées et fermées*)

Les options les plus plébiscitées : sécurisation des pistes cyclables, fluidité du trafic, amélioration de l'offre en transports en commun

Les espaces verts ne remportent que 8% des votes en premier choix, contre 13% en second choix, enfin 15% en 3^{ème} choix

Les modes de transport à privilégier demain sur les boulevards



A RETENIR

1. Un sujet qui mobilise surtout les bordelais et principalement les riverains (1086 répondants; métropolitains hors Bordeaux : 466)
2. La priorité est à l'infrastructure et aux conditions de circulation
3. Un lieu de promenade à terme, dans une volonté d'apaisement face aux nuisances (circulation, bruit, pollution)

ZOOM SUR LES ENTRETIENS SEMI-DIRECTIFS



ZOOM SUR LES ENTRETIENS SEMI-DIRECTIFS



Etat des lieux :

Des propos plutôt à connotation péjorative, à l'exception des commerçants et des habitants

1. Des aménagements et des infrastructures à l'image vieillissante
2. Un attachement fort à l'architecture mais sans lieux emblématiques en dehors de la Cité, du CHU et du Stade Chaban Delmas
3. Idée d'une population « CSP + » (peu de références aux grands quartiers d'habitat social)
4. Des difficultés pour s'y déplacer : embouteillages, ligne 9 inefficace
5. Le stationnement : une préoccupation majeure (place, sécurité) pour les commerces, services et équipements scolaires
6. Une vraie dynamique commerciale
7. Des effets frontières voire fractures : place Ravezies; Caudéran/centre ville; Saint Augustin (intra /extra bds)
8. Des porosités sociales : Barrière du Médoc, de Pessac, Saint Genès, de Bègles, Marché du Bouscat, Euratlantique.

ZOOM SUR LES ENTRETIENS SEMI-DIRECTIFS



Les envies, les enjeux :

Des boulevards et des barrières à ajuster ou à repenser

1. Une attente forte de végétalisation (moins visible dans le questionnaire en ligne)
2. Un système de livraisons et de desserte notamment aux abords des grands équipements
3. Une meilleure intégration des modes actifs mais conserver la voiture
4. Un plan d'aménagement plutôt en séquence
5. Des transports en commun type BHNS ou tramway. Partagé entre vision linéaire et vision séquencée
6. Un Objet métropolitain, travail sur les radiales avec parking relais en amont, jusqu' à la rocade
7. Donner de l'identité

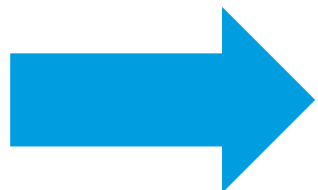
La suite



12 groupes focus

Éclairer la dimension sociale et collective des usages et des représentations sociales

1. Évocations/représentations générales d'un boulevard
2. Boulevards, accessibilité et espace public
3. Le fonctionnement des boulevards, leur spatialité, les expériences
4. Dans 10 ans ? Utopie/dystopie autour des boulevards



Automne 2020 : Analyse transversale de l'ensemble des données recueillies et rédaction du rapport

Merci

Ouverture de l'après-midi

Jyoti Hosagrahar, directrice adjointe, Centre du patrimoine mondial de l'UNESCO (en visio)

Ouverture de l'après-midi

Jean-François Lagneau, président d'ICOMOS France

Ouverture de l'après-midi

François Terrasson, chargé de mission pour le patrimoine mondial au ministère de la Culture et de la Communication

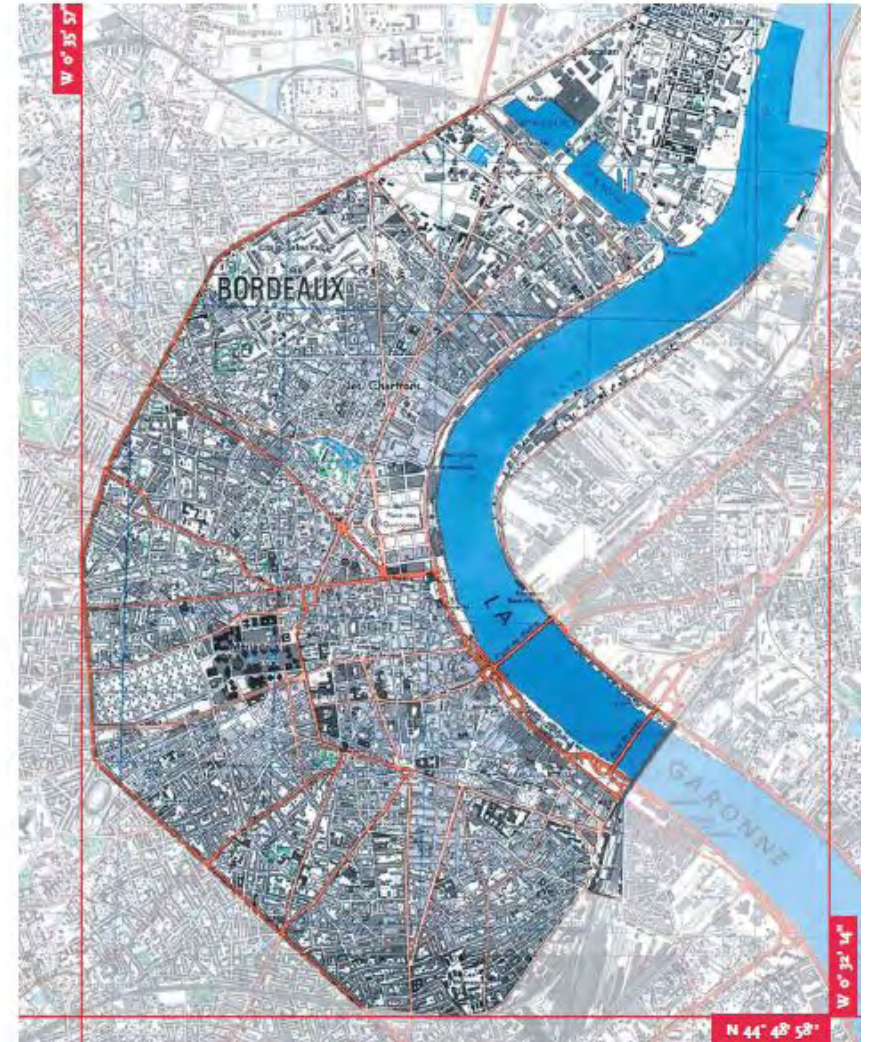


MINISTÈRE
DE LA CULTURE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

- **LES CENTRES URBAINS**
- **INSCRITS AU PATRIMOINE**
- **MONDIAL EN FRANCE**

Journée d'études « Boulevards d'ici et d'ailleurs »
Bordeaux, 16 septembre 2020



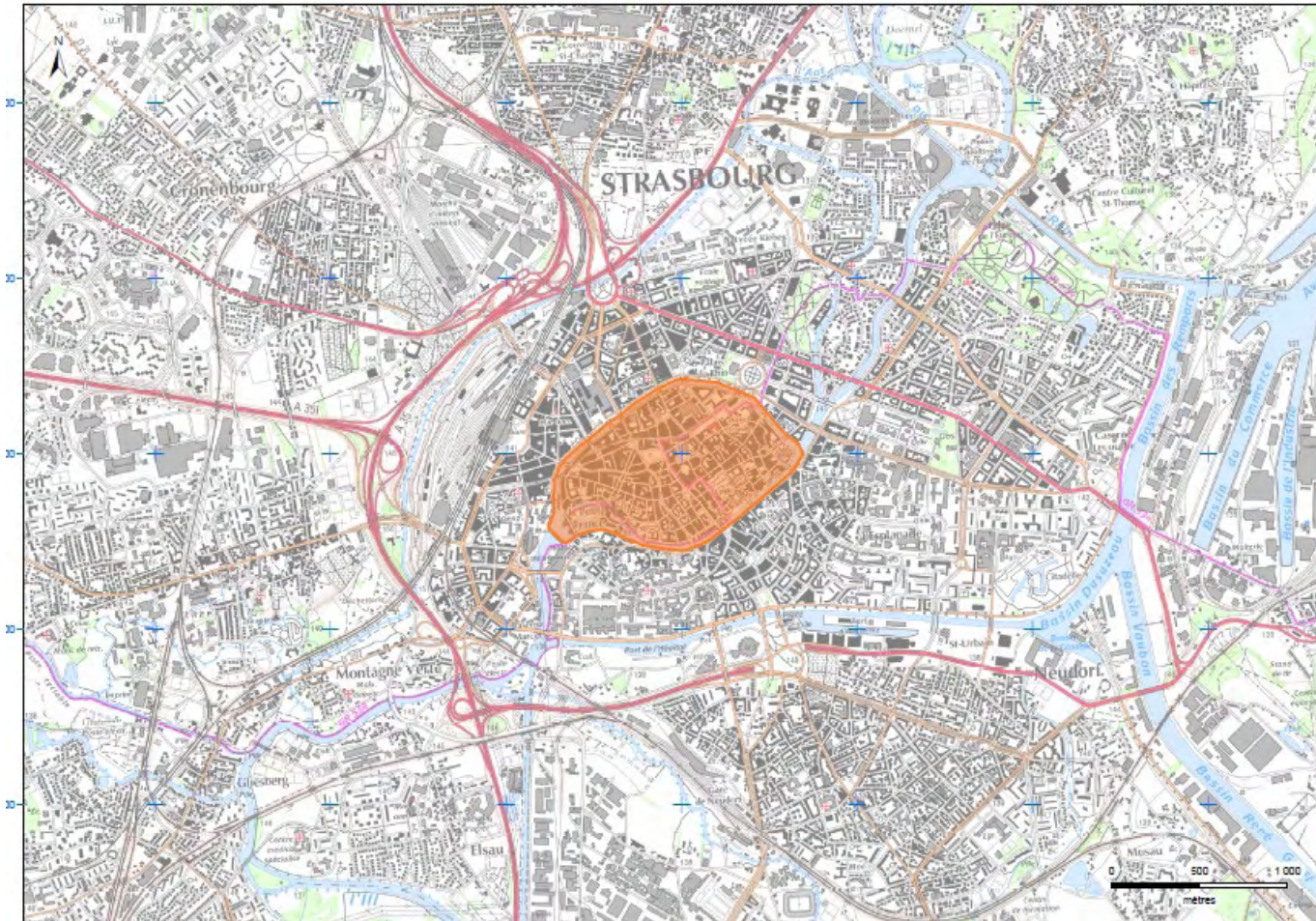
Cinq centres urbains très différents

- Strasbourg, Grande Ile et Neustadt (1988, 2017)
- Paris, rives de la Seine (1991)
- Site historique de Lyon (1998)
- Le Havre, la ville reconstruite par Auguste Perret (2005)
- Bordeaux, port de la lune (2007)



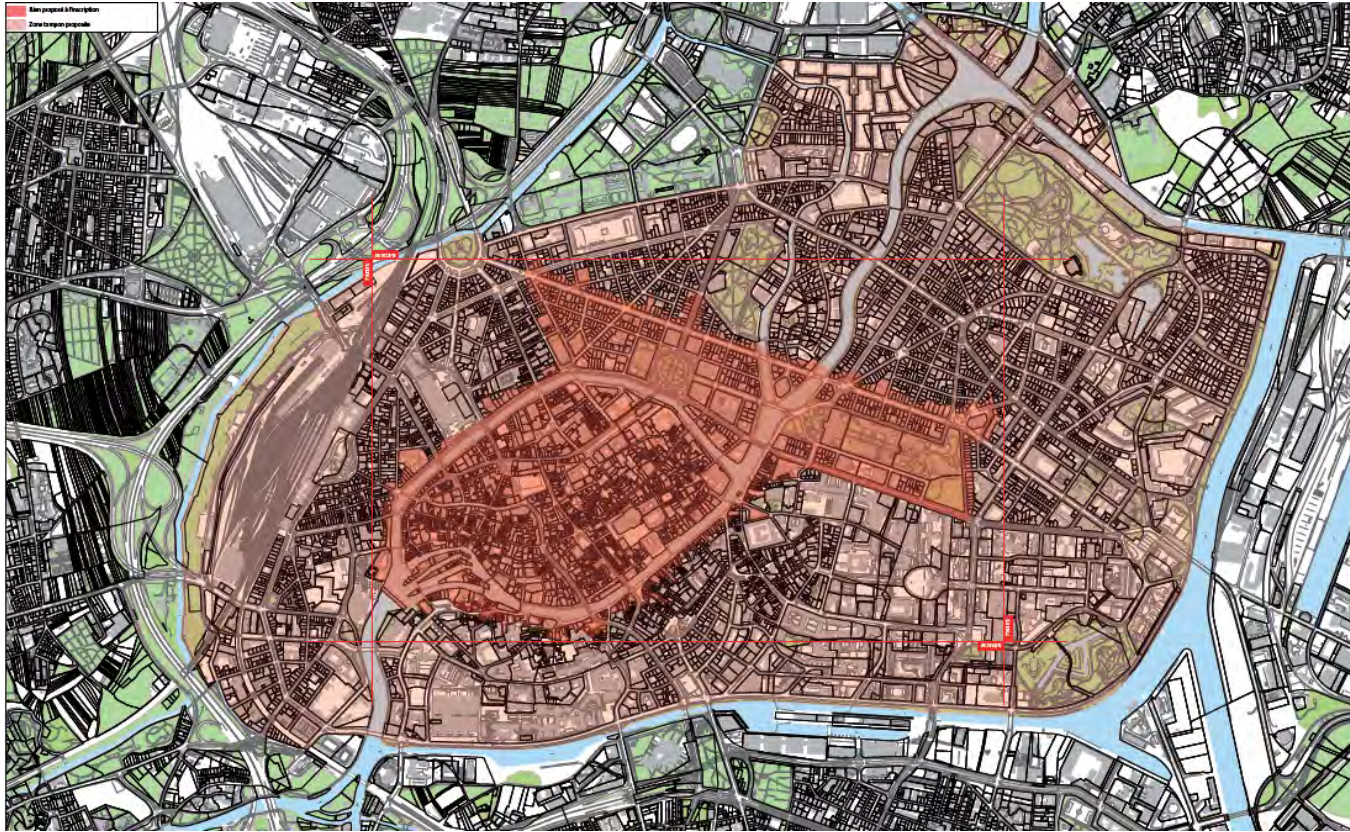
1988 : Strasbourg, Grande Ile (94 ha)

495 - Strasbourg - Grande île : délimitation du bien lors de son inscription sur la Liste en 1988



- Première inscription 1988 : Strasbourg Grande Ile
- Le dossier d'origine ne concerne que la seule cathédrale de Strasbourg, puis il est progressivement étendu à la Grande Ile.
- En 1988, Strasbourg devient le premier centre urbain français inscrit au patrimoine mondial.

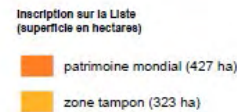
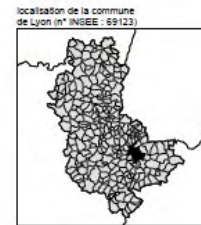
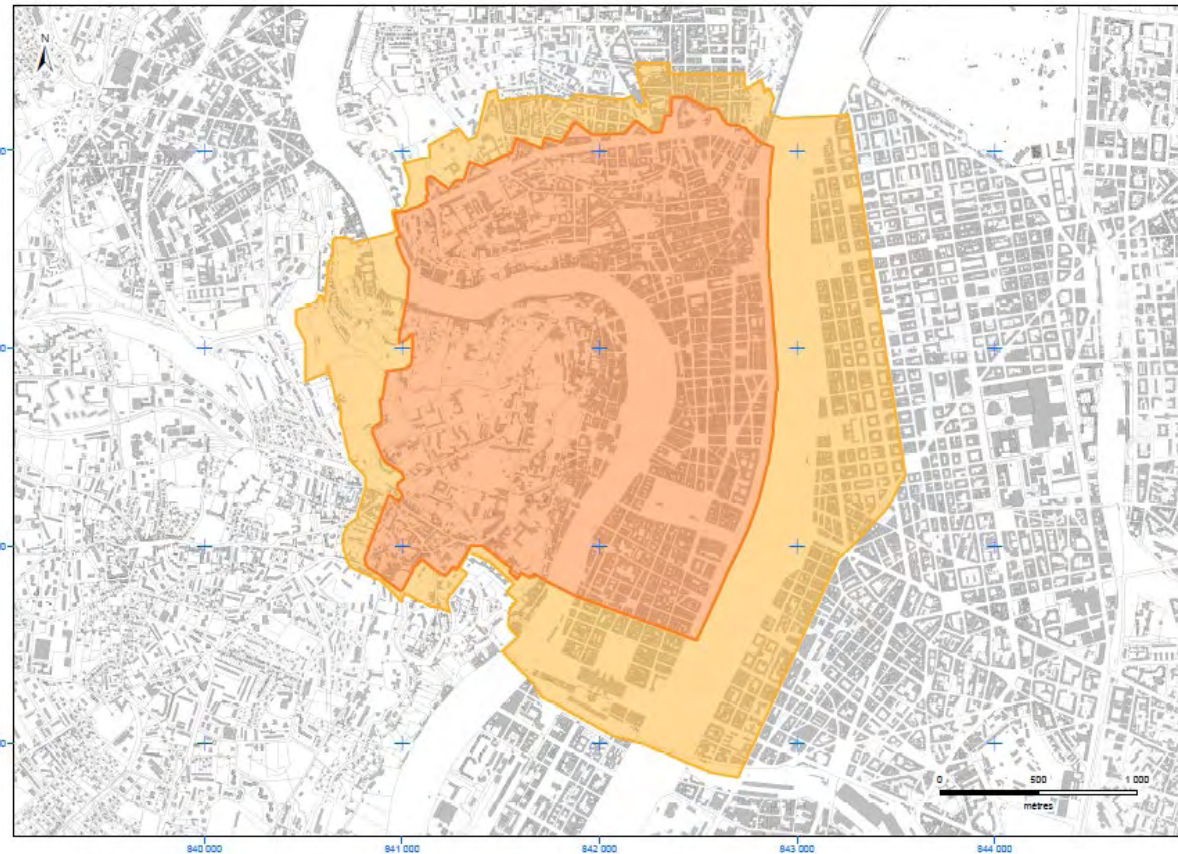
2017 : Strasbourg, Grande Ile et Neustadt (183 ha)



- Extension majeure du bien en 2017 : Strasbourg, Grande Ile et Neustadt
- « La Grande-Île et la Neustadt forment un ensemble urbain caractéristique de l'Europe rhénane, structuré autour de la cathédrale, chef-d'œuvre majeur de l'art gothique. Son imposante silhouette domine l'ancien lit du Rhin maîtrisé par l'homme. Des perspectives construites à partir de la cathédrale créent un espace urbain unifié et modèlent un paysage singulier organisé autour des cours d'eau et canaux. »

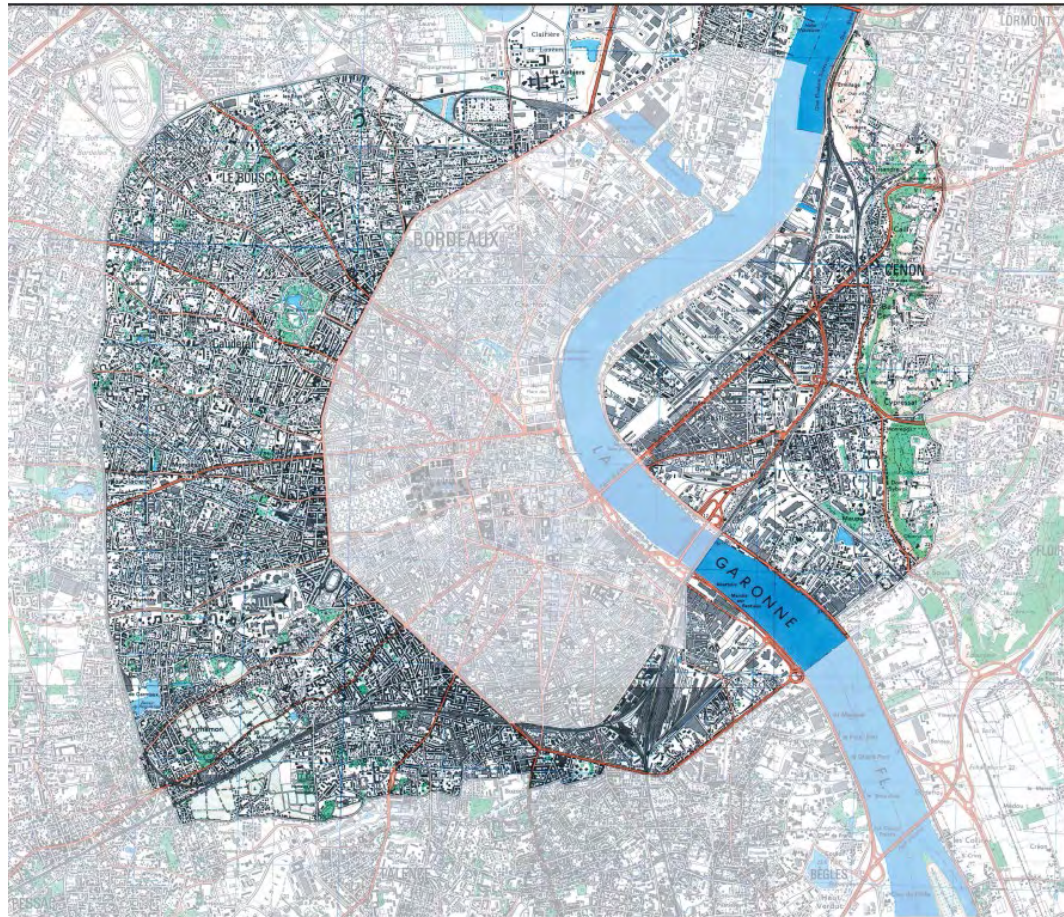
1998 : Site historique de Lyon (427 ha)

872 - Site historique de Lyon : délimitation du bien et de sa zone tampon lors de son inscription sur la Liste en 1998



- « Lyon présente, à travers une construction urbaine de plus de 2000 ans, un développement de son urbanisme unique : au lieu de se reconstruire sur elle-même, la ville s'est déplacée progressivement vers l'Est, conservant ainsi toutes les formes urbaines des différentes époques les unes à côté des autres »

2007 : Bordeaux, Port de la Lune (1731 ha)



Bordeaux
Port de la Lune

CARTE II
Zone tampon
Ech : 1/10 000
CARTE IGM SERIE BLEUE 1316 O - 1994

Zone tampon
Hors zone tampon

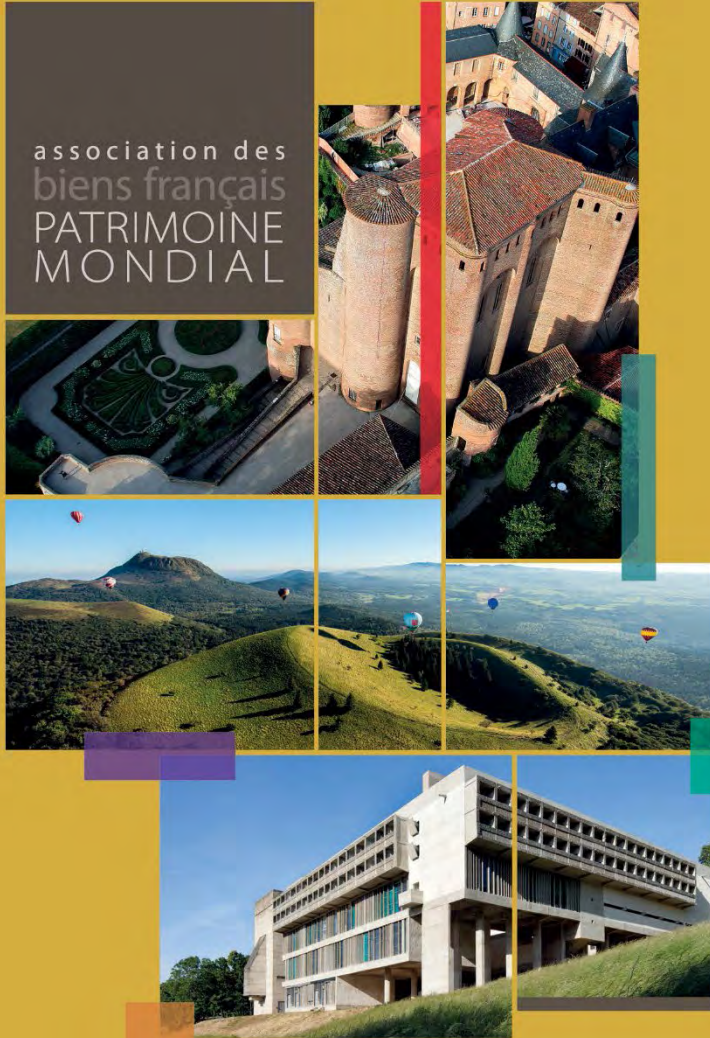
Echelle : 1 cm = 100 m
0 100 200 300 400 500 m

- «Le Port de la Lune constitue un exemple exceptionnel d'échange d'influences sur plus de 2 000 ans, par son rôle de capitale d'une région vinicole de renommée mondiale, et par l'importance de son port dans le commerce régional et international. L'urbanisme et l'architecture de la ville sont le fruit d'extensions et de rénovations continues de l'époque romaine jusqu'au XXe siècle. Les plans urbains et les ensembles architecturaux à partir du début du XVIIIe siècle font de la ville un exemple exceptionnel des tendances classiques et néo-classiques et lui confèrent une unité et une cohérence urbaine et architecturale exceptionnelles. »

Ouverture de l'après-midi

Chloé Campo – de Montauzon, déléguée générale, Association des biens français du patrimoine mondial

association des
biens français
PATRIMOINE
MONDIAL

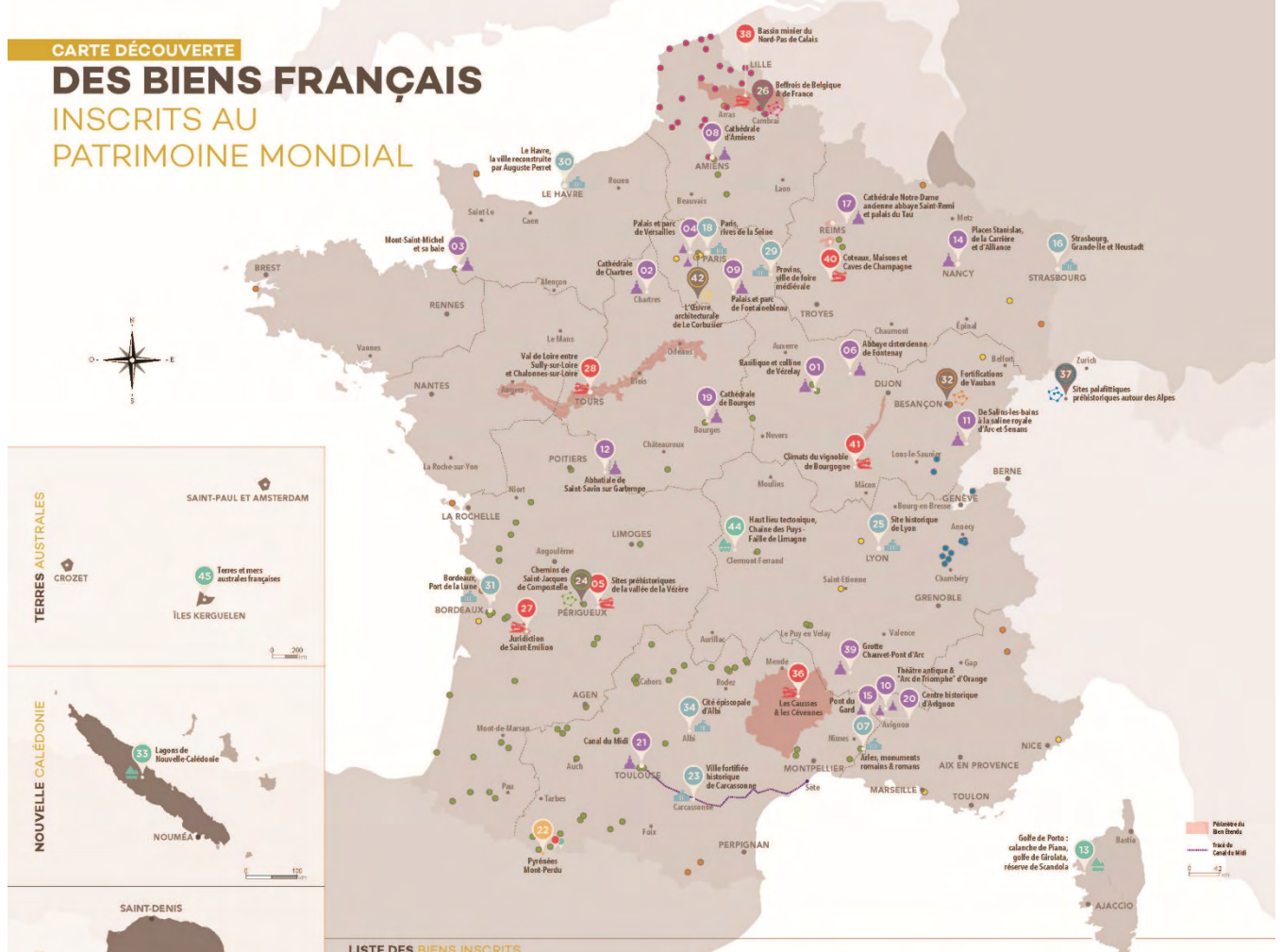


L'Association des biens français du patrimoine mondial

Journée d'études
Boulevards d'ici et d'ailleurs
16 septembre 2020

CARTE DÉCOUVERTE

DES BIENS FRANÇAIS INSCRITS AU PATRIMOINE MONDIAL



LISTE DES BIENS INSCRITS

MONUMENTS ET ENSEMBLES

- 01 Basilique et colline du Val-de-Vézelay 1979
- 02 Cathédrale de Chartres 1979
- 03 Mont-Saint-Michel et ses baies 1980
- 04 Palais et parc de Versailles 1979
- 05 Abbaye cistercienne de Fontenay 1981
- 06 Cathédrale d'Amiens 1981
- 07 Palais et parc de Fontainebleau 1981
- 08 Théâtre antique et ses abords et "Arc de Triomphe" d'Orange 1981
- 09 De la grande saline de Salins-les-Bains à la saline royale d'Arc-et-Senans, la production du sel gemme 1982 / Extension : 2009

VILLES & CENTRES HISTORIQUES

- 12 Abbaye de Saint-Savin sur Gartempe 1983
- 14 Places Stanislas, de la Carrière et d'Alliance à Nancy 1983
- 15 Port de Gard 1985
- 17 Cathédrale Notre-Dame, ancienne abbaye Saint-Remi et palais du Tau, Reims 1991
- 19 Cathédrale de Bourges 1992
- 20 Centre historique d'Avignon : Palais des papes, ensemble épiscopal et Port d'Avignon 1995
- 21 Canal du Midi 1984
- 23 Ville fortifiée historique de Carcassonne 2010

PAYSAGES CULTURELS ET BIENS ÉTENDUS

- 06 Sites préhistoriques et gros ensembles de la vallée de la Vézère 1979
- 27 Parc de la Seine 1991
- 29 Ville fortifiée historique de Carcassonne 1997
- 30 Site historique de Lyon 1998
- 32 Parc, Ville de foires médiévales 2001
- 36 Le Havre, la ville reconstruite par Auguste Perret 2005
- 37 Bordeaux, Port de la Lune 2010
- 38 Cité épiscopale d'Albi 2014

BIENS EN SÉRIE

- 25 Chemins de Saint-Jacques de Compostelle en France 1992 / Extension : 1999 / 71 monuments et ensembles et 17 sections de sentiers
- 26 Vallées de la Loire 1999 / Extension : 2000 / 65 sites sur 2 pays / 23 sites en France
- 35 Fortifications de Vauban 2008 / 12 sites
- 37 Sites préhistoriques préhistoriques autour des Alpes* 2011 / 11 sites sur 6 pays / 11 sites en France
- 42 L'œuvre architecturale de Le Corbusier, une contribution exceptionnelle au Mouvement Moderne* 2016 / 17 sites sur 7 pays / 10 sites en France

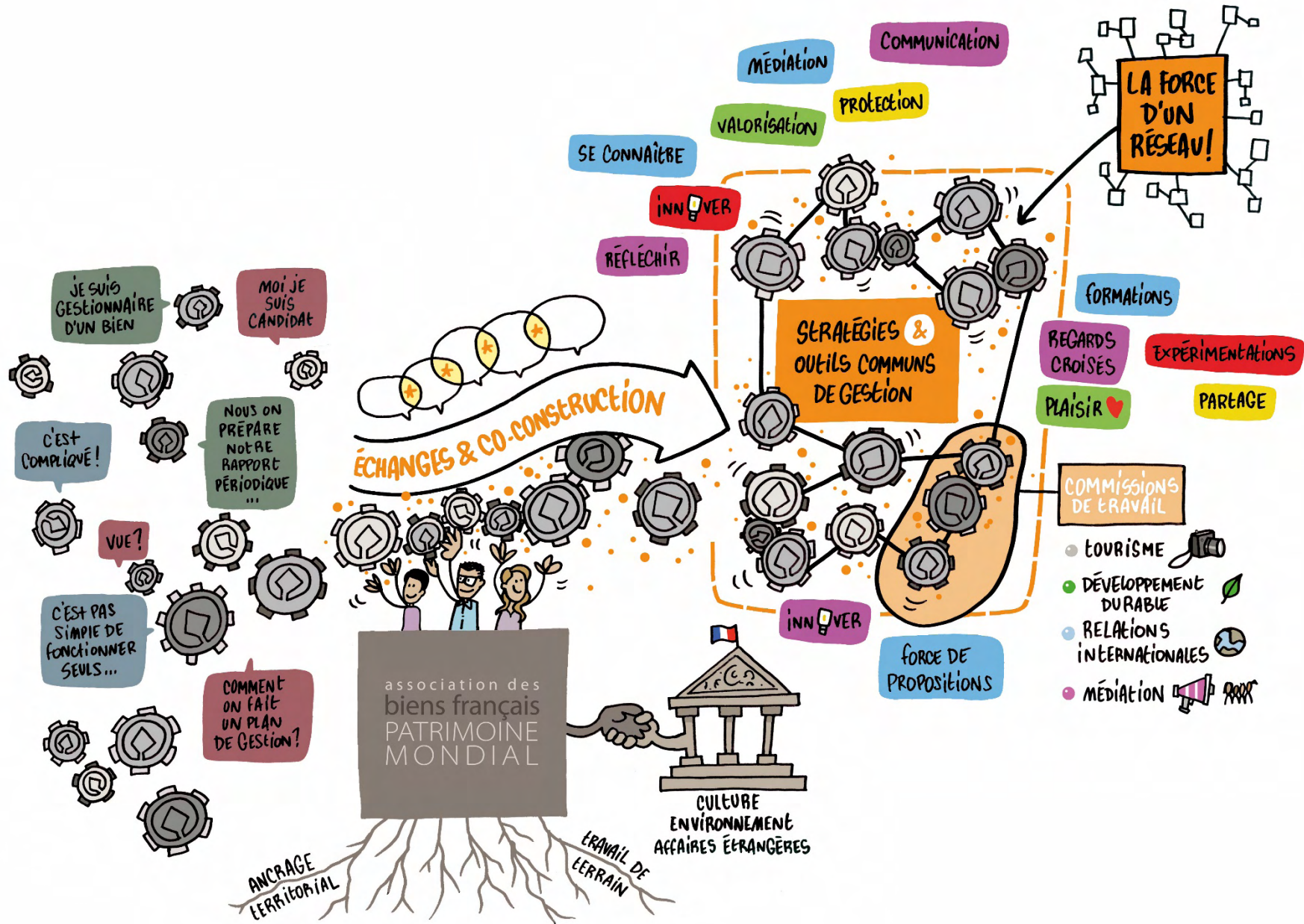
BIENS NATURELS

- 11 Golfe de Porto, cirque de Fium, grotte de Grimaldi, rivière de Scandola 1982
- 33 Lagon de Nouvelle-Calédonie : diversité récifale et écosystèmes associés 2008
- 35 Pitons, cirque et rimps part de l'île de La Réunion 2010
- 44 Haut lieu tectonique, Chaîne des Pays - Faille de Limagne 2010
- 45 Terres et mers australes françaises 2019

BIENS MIXTES

- 22 Pyrénées - Mont-Perdu* 1997 / Extension : 1999

* Bien transfrontalier




Casablanca

Abderrahim Kassou, architecte(en visio)

Comment concilier patrimoine et mobilité ? Le cas des boulevards bruxellois

Christophe Loir, professeur Université libre de Bruxelles (en visio)



Concilier patrimoine et mobilité ? Le cas des boulevards bruxellois

**Christophe Loir (Université libre de Bruxelles)
Journée d'études « boulevards d'ici & d'ailleurs » Bordeaux – 16 septembre 2020**

Introduction



Orthophotoplan de « Bruxelles Pentagone » 2019 (BruGIS)

Introduction

Piétonnisation des boulevards centraux



Extrait du site de la Ville de Bruxelles
<https://www.bruxelles.be/projet-le-pietonnier>

« Cyclabilisation » des boulevards extérieurs



Status: En exécution

La Petite Ceinture entoure le centre de Bruxelles. Sur cette ceinture se concentrent une série de lieux de rencontre, des stations de métro fréquentées, des zones commerciales et des espaces verts. Les investissements de la Région bruxelloise transforment ces lieux en espaces de rencontre agréables : un nouveau parc Porte de Ninove, de l'espace pour les piétons et les cyclistes le long du canal, des terrasses place Rogier, ... Et de multiples projets sont en cours : la revalorisation de la zone Midi, un concours d'architecture pour redessiner le quartier commercial entre Louise et Porte de Namur, le réaménagement complet de l'espace public de l'avenue de la Toison d'or et du Boulevard de Waterloo entre le rond-point Louise et la Porte de Namur...



Extrait du site du Service public régional *Bruxelles Mobilité*
<https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/petite-ceinture>

Introduction

Boulevards extérieurs

Boulevards centraux

1. Place De Brouckère
2. Grand-Place
3. Place Royale



Orthophotoplan de « Bruxelles Pentagone » 2019 (BruGIS)

Introduction

1. Contexte historique
2. Contexte patrimonial
3. Réaménagements actuels



Orthophotoplan de « Bruxelles Pentagone » 2019 (BruGIS)

1. Contexte historique

1.1. Trois phases

Phase 1

**Fortifications
médiévales**

fin 14^e s.-début 19^e s.

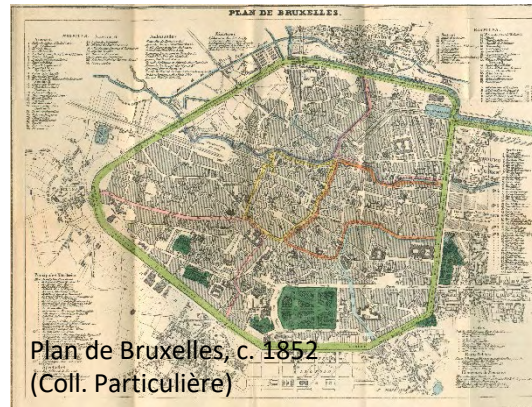


Carte de Ferraris, détail, c. 1777
(Bibliothèque royale de Belgique)

Phase 2

**Boulevards
plantés**

Début 19^e s.-mi 20^e s.

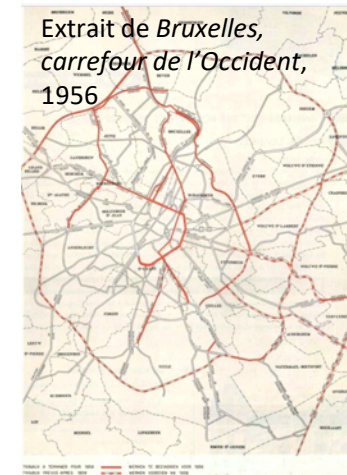


Plan de Bruxelles, c. 1852
(Coll. Particulière)

Phase 3

Autoroutes urbaines

mi 20^e s.-auj.



Extrait de Bruxelles,
carrefour de l'Occident,
1956

J.-B. Bonnecroy, *Vue de Bruxelles*, 1664-1665
(Musées royaux des Beaux-Arts de Belgique)



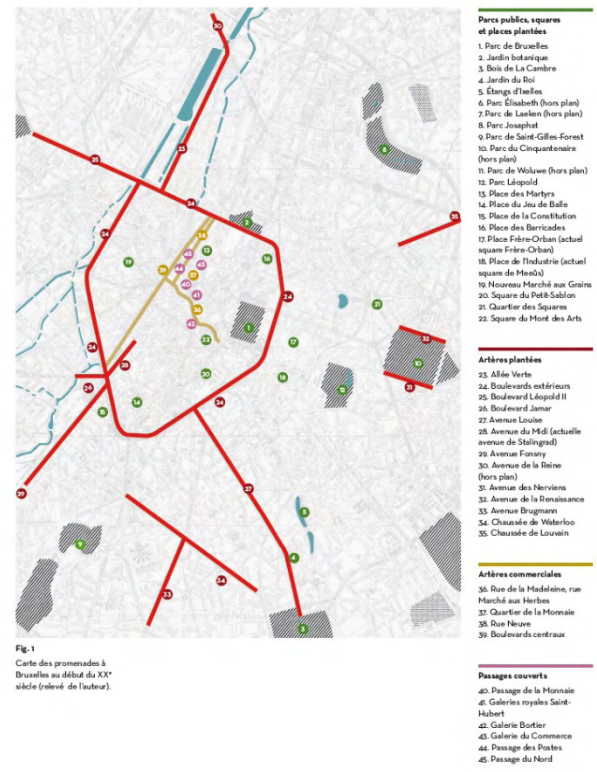
Vue aérienne vers 1850
(Archives de la Ville de Bruxelles)

Bd de Waterloo, 1967
(Travaux Publics)



1. Contexte historique

1.2. Boulevards plantés et mobilité



Tensions entre la fonction récréative (promenade) et la fonction circulatoire (rue)
 « Les boulevards ne sont que des promenades provisoires en attendant qu’ils deviennent des rues »
 (extrait de la publication de Antoine Barthélemy, Des embellissements de Bruxelles ou réponse à un écrit, intitulé : mémoire inutile sur des objets importants, Bruxelles, M.-E. Rampelbergh, 1821, p. 11-12).

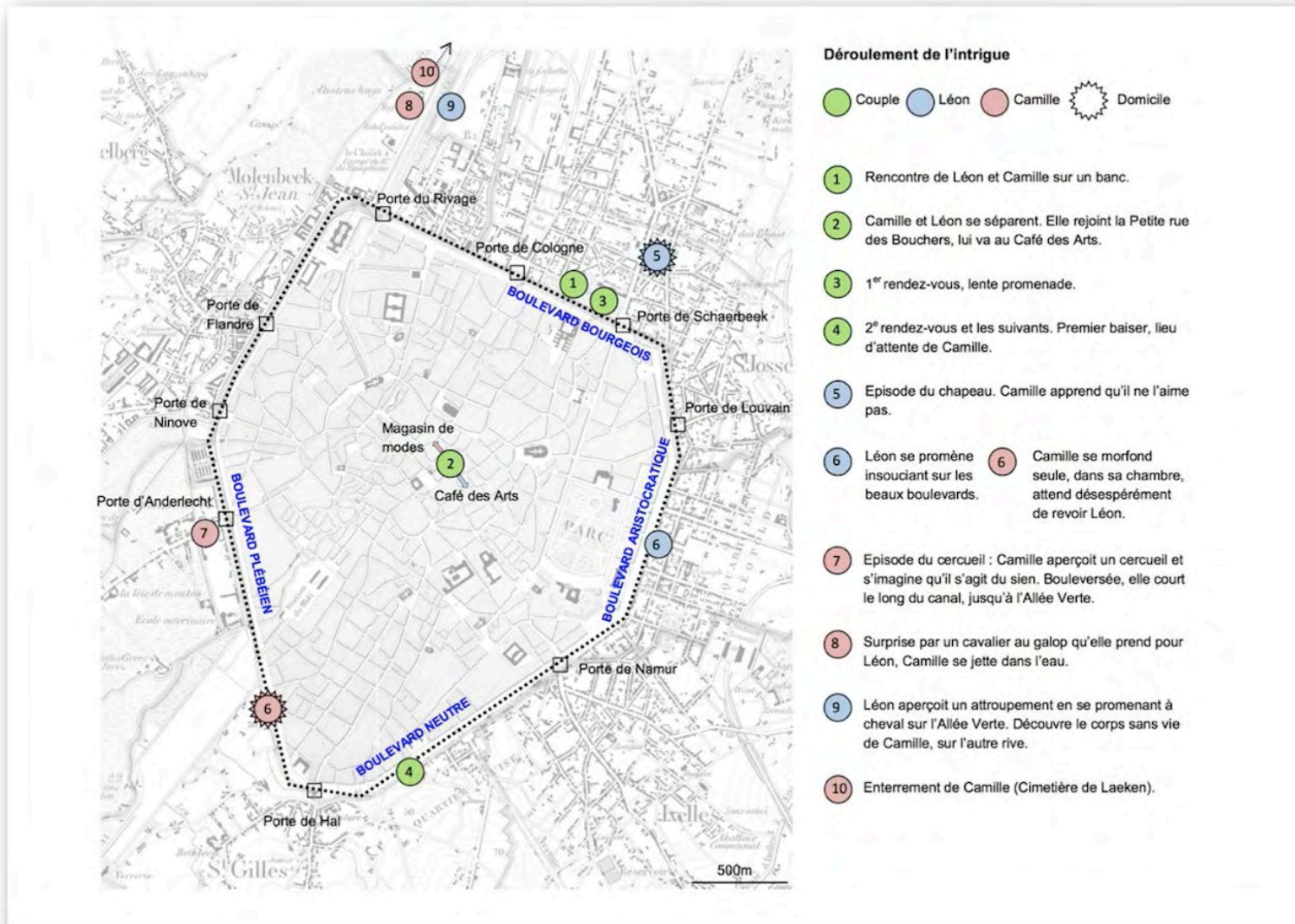


L'avenue de la Toison d'Or. Carte postale © ACI

1. Contexte historique

1.3. Boulevards plantés et usages

L'histoire de Léon et Camille



2. Contexte patrimonial

2.1. Trois « paysages »

Phase 1
Paysage fortifié

Phase 2
Paysage néoclassique

Phase 3
Paysage moderniste



Porte de Hal



Palais des Académies



Ancien siège de la BBL

2. Contexte patrimonial

2.2. Zoom sur le paysage néoclassique

LE PATRIMOINE NEOCLASSIQUE A BRUXELLES - 2012

- Voie bordée partiellement de façades néoclassiques
- Voie bordée uniquement de façades néoclassiques et/ou de patrimoine néoclassique remarquable

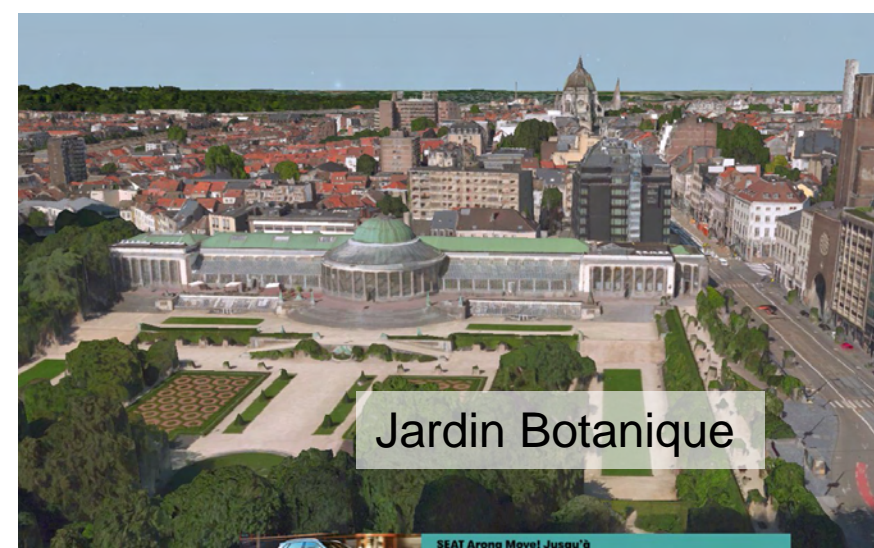
Christophe LOIR - ULB
Cartographie ERU asbl
ERU



Place des Barricades



Place du Trône



Jardin Botanique



Porte de Ninove

2. Contexte patrimonial

2.3. Boulevard comme « paysage urbain historique » spécifique?



Orthophotoplan de « Bruxelles Pentagone » 2019 (BruGIS)

3. Réaménagements actuels

3.1. La prédominance des questions de mobilité

Piétonnisation des boulevards centraux



Extrait du site de la Ville de Bruxelles
<https://www.bruxelles.be/projet-le-pietonnier>

« Cyclabilisation » des boulevards extérieurs



Status: En exécution

La Petite Ceinture entoure le centre de Bruxelles. Sur cette ceinture se concentrent une série de lieux de rencontre, des zones commerciales et des espaces verts. Les investissements de la Région bruxelloise transforment ces lieux en espaces de rencontre agréables : un nouveau parc Porte de Ninove, de l'espace pour les piétons et les cyclistes le long du canal, des terrasses place Rogier, ... Et de multiples projets sont en cours : la revalorisation de la zone Midi, un concours d'architecture pour redessiner le quartier commercial entre Louise et Porte de Namur, le réaménagement complet de l'espace public de l'avenue de la Toison d'or et du Boulevard de Waterloo entre le rond-point Louise et la Porte de Namur...



Extrait du site du Service public régional *Bruxelles Mobilité*
<https://mobilité-mobilité.brussels/fr/petite-ceinture>

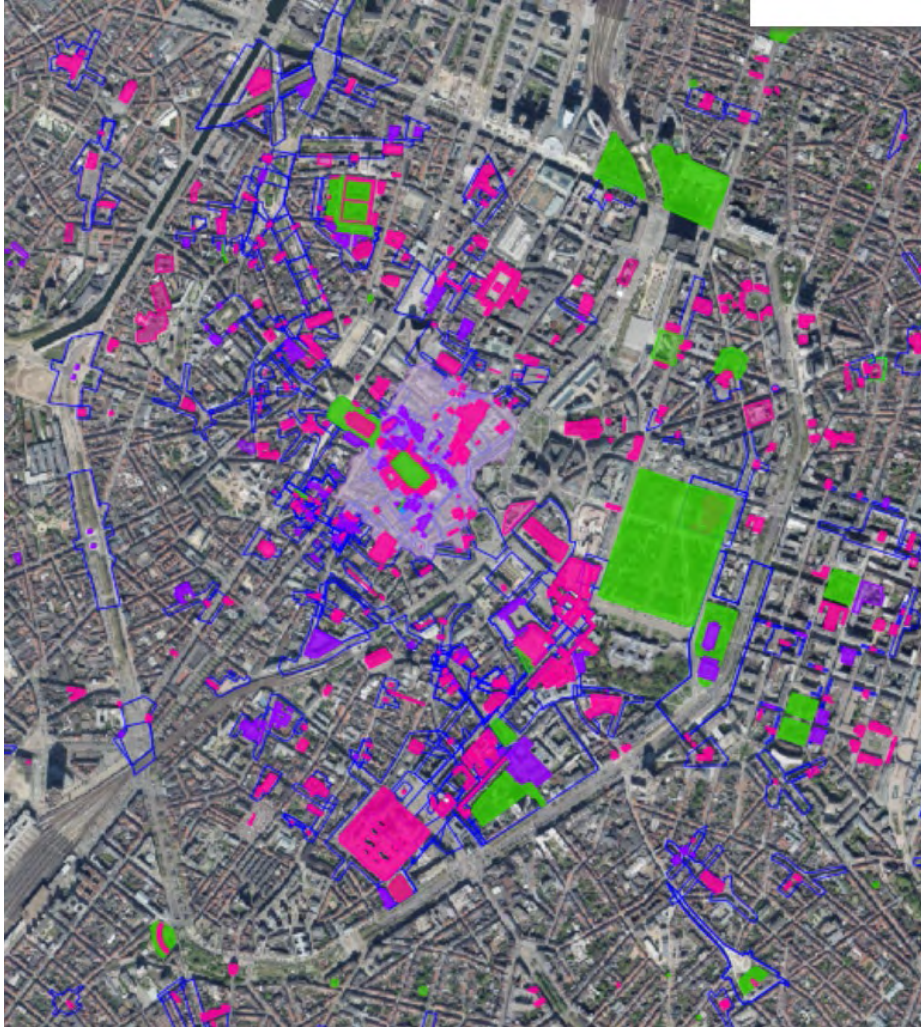
D'autres questions peuvent se poser, mais généralement sur des espaces spécifiques. Exemple : la décolonisation de l'espace public



Statue de Léopold II sur la place du Trône

3. Réaménagements actuels

3.2. La quasi absence de la prise en compte de la dimension patrimoniale



Patrimoine classé comme monument

Patrimoine classé comme ensemble

Patrimoine classé comme site

Périmètre des zones de protection

Zone UNESCO



Voir les avis de la Commission royale des Monuments et des Sites

Site <http://www.crms.irisnet.be/fr>

3. Réaménagements actuels

3.3. Quelques initiatives nouvelles



Adieu l'autoroute urbaine, exit les embouteillages, bye bye la pollution ! Rendons les boulevards de la Petite Ceinture aux Bruxellois. A tous les Bruxellois.

BYE BYE Petite Ceinture a lancé le débat. En 2017, nous avons organisé quatre ateliers de co-construction avec des habitants, des usagers et des professionnels. Aujourd'hui, voici ce qui se profile à l'horizon : un début de **projet urbain**.

L'arrivée de pistes cyclables sur la Petite Ceinture ne peut être qu'une première étape. Ensemble, préparons la suite des opérations. Faisons en sorte que les nouveaux boulevards rapprochent les quartiers, fassent bouger la ville et garantissent des lieux de vie et de travail agréables et sains.


Une **initiative citoyenne** : Bye Bye Petite Ceinture
<http://byebye.petiteceinture.be/>



Un **observatoire interuniversitaire**
<http://byebye.petiteceinture.be/>



Une **exposition** et une brochure
<https://www.bruxelles.be/exposublime>




Concilier patrimoine et mobilité ? Le cas des boulevards bruxellois

**Christophe Loir (Université libre de Bruxelles)
Journée d'études « boulevards d'ici & d'ailleurs » Bordeaux – 16 septembre 2020**

Les boulevards de Madrid entre la survivance et la disparition

Ruben Pallol, professeur Université Complutense de Madrid (en visio)



Les boulevards de Madrid: entre la survivance et la disparition

Rubén Pallol

Universidad Complutense de Madrid

**Journée d'études « Boulevards d'ici & d'ailleurs »
Bordeaux, 16 septembre 2020**

Marques de Urquijo, vers 1930

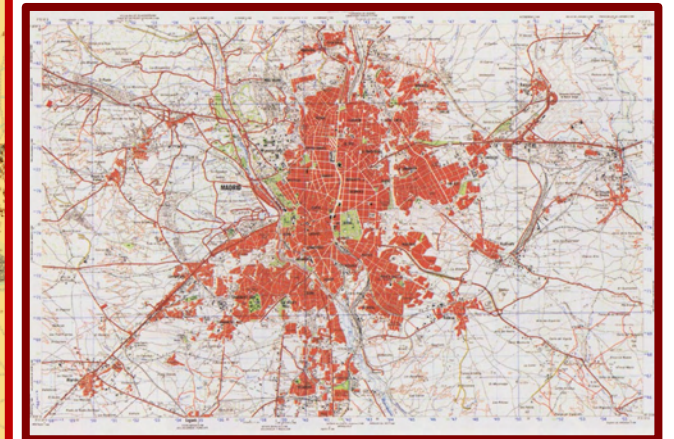
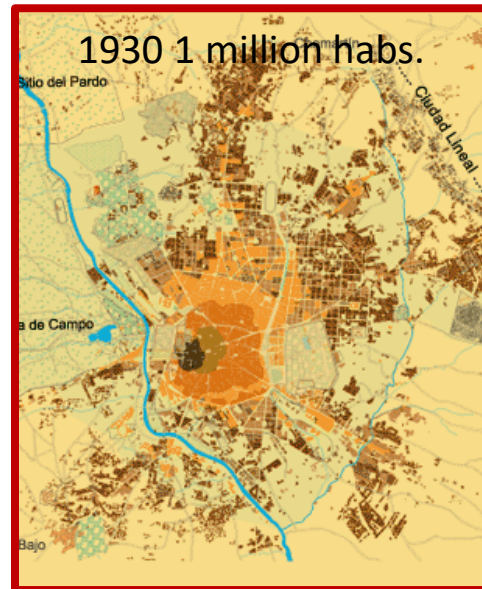
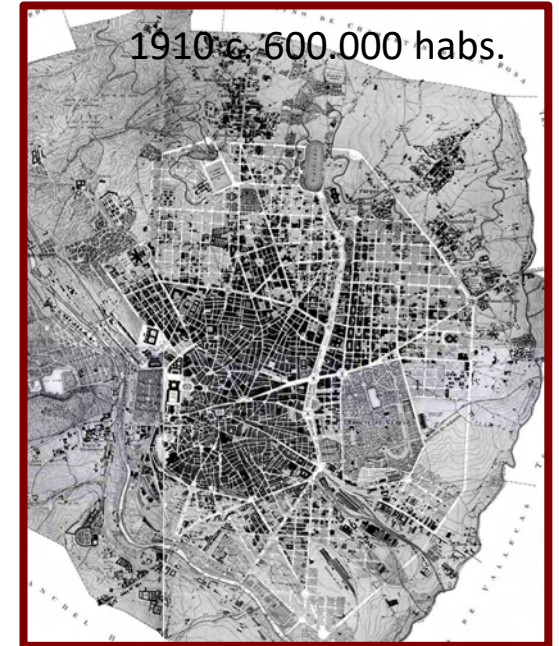
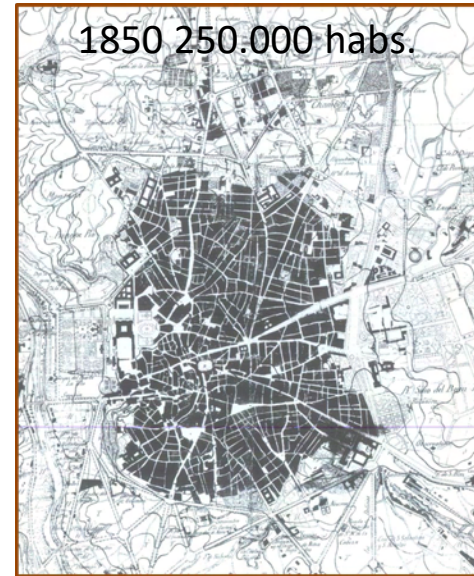
Emmenez-moi à travers les boulevards...
Des tracés qui n'ont laissé trace que dans la langue



Calle Alberto Aguilera, vers 1930 et actuellement

Le plan d' 'Ensanche de 1860 et la possibilité de tracer les rues autrement

La croissance de la ville et la vie limitée du boulevard



1. Des allées extérieures intégrées à la nouvelle ville de L'Ensanche



2. L'Ensanche et les boulevards surgis de la démolition des murs d'octroi



L'idée: encercler la vieille ville d'un réseau d'allées et boulevards

L'extension du réseau:

- Marques de Urquijo: 500 metres
- Alberto Aguilera: 895 metres
- Carranza: 300 metres
- Sagasta: 535 metres
- Génova: 500 metres

La signification dans l'ensemble de la ville:

- Frontière entre la vieille-ville et les nouveaux quartiers
- Un axe de communication : circulation du transport public et privé
- Une intense vie commerciale et de loisir

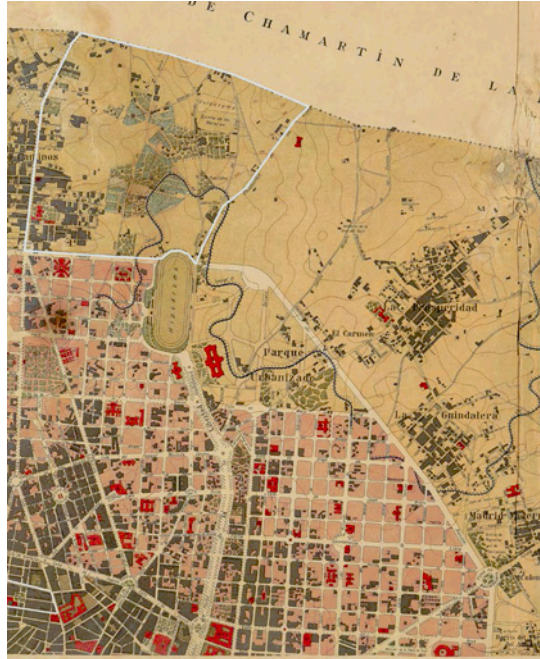


3. l'extension du modèle du boulevard dans l'Ensanche et au delà



La création des boulevards à l'intérieur d'un quartier résidentiel: barrio de Salamanca

Rue Príncipe de Vergara / rue Velázquez



L'Aménagement des anciens fossés d'Ensanche

Rue Francisco Silvela

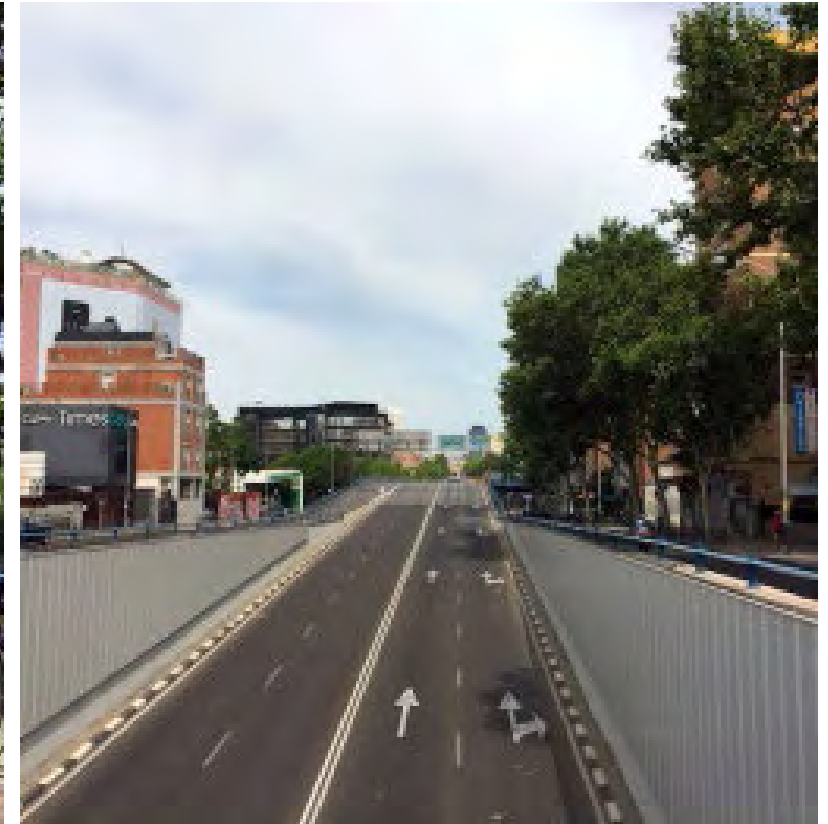




**Ancien boulevard entre la
vielle ville et l'Ensanche**



**Ancien boulevard sur le
fossé de l'Ensanche**

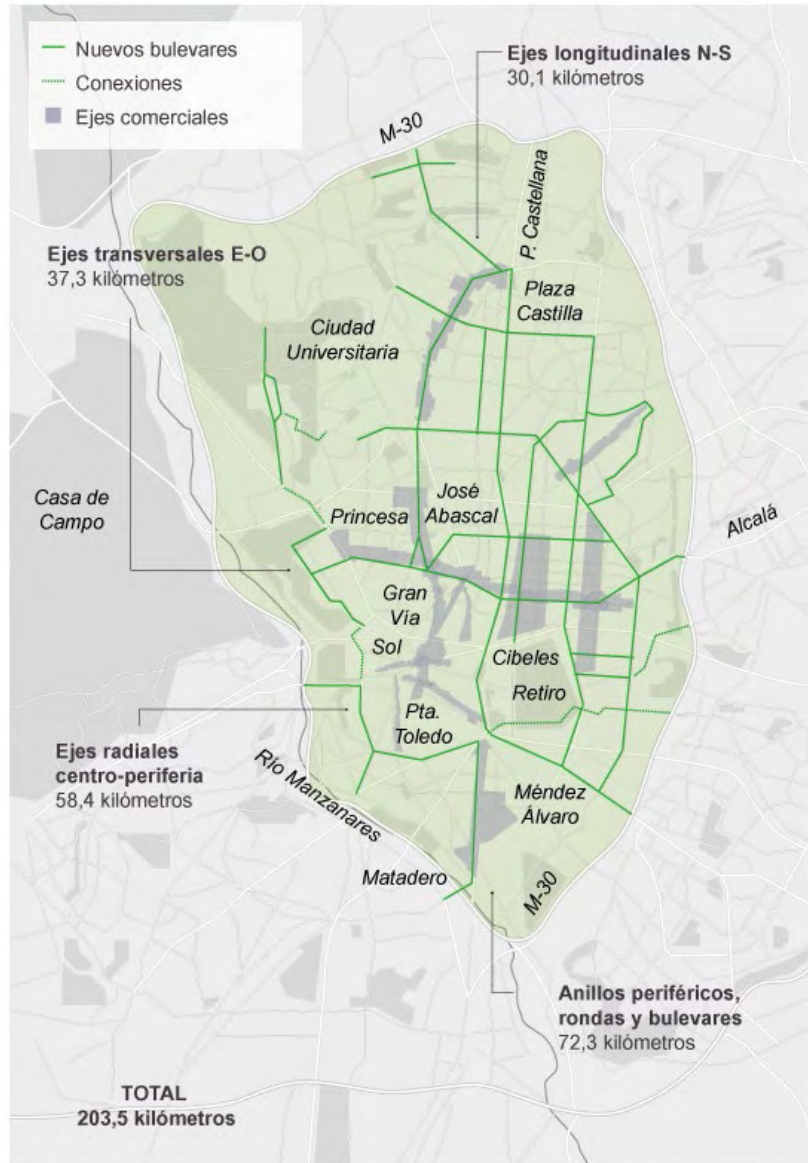


**Ancien boulevard sur le
fossé de l'Ensanche**

Le destin des boulevards dans un Madrid motorisé

Récupération des boulevards dans un Madrid a priorité piétonnier ?

ZONA DE ACTUACIÓN



Le début du XXI^{ème} siècle et l'expulsion de l'automobile

- Démontage et enfouissement des infrastructures pour les automobiles
- Le plan de la Mairie de 2012: gagner 200 kilomètres de voies pour les piétons et récupérer les boulevards.
- La crise économique et l'échec des grands plans pour Madrid
- Madrid Central: la fermeture du centre ville aux voitures
- Le droit à la ville conquis? Les initiatives citoyennes et la récupération du patrimoine urbain.

Les anciens boulevards: une résurrection impossible?



Projet présenté lors de l'appel au participation des voisins dans le réaménagement urbain.

- Limitation du trafic à une voie dans chaque sens
- Création d'une voie centrale pour piétons
- Habilitation des voies cyclistes séparées des piétons et des automobiles.
- Jardin et arbres dans la voie piétonnière



Situation actuelle

- Déclaration de projet non viable en raison de caractère stratégique des anciens boulevards pour la circulation des automobiles
- Intégration des voies cyclistes dans le trafic
- Plans de élargissement des trottoirs dans le centre ville.



**La mutation du boulevard Schuman à Lille : un levier pour la
transformation du territoire**

Céline Maire-Vigueur, chef de projet Métropole européenne de Lille



MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE

LA MUTATION DU BOULEVARD SCHUMAN A LILLE : UN LEVIER DE TRANSFORMATION POUR LE TERRITOIRE

Journée d'Etudes – Bordeaux métropole
Boulevards d'ici et d'ailleurs
16 septembre 2020

Sommaire

La métropole européenne de Lille
L'héritage de l'histoire
Les problématiques contemporaines
Les pistes de réflexion

NB : l'essentiel de cette présentation est tirée du SCoT, du PLU et des productions de l'étude d'Atelier Jours en cours

LA METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE

Quelques chiffres clé

95 communes

+ d'1 million d'habitants (4^e agglomération après Paris Lyon Marseille)

Territoire à la fois urbain et rural

Une densité 10 fois supérieure à celle de la région des Hauts de France, déjà la plus dense de France

1,8 Milliards d'Euros de budget (2020)

Compétences :

- **Développement social et territorial (emploi, agriculture...),**
- **Aménagement du territoire (logement, planification, aménagement, transports...),**
- **Développement durable (déchets, énergie, ...)**
- **Promotion du territoire (tourisme, sport, loisirs, ...)**
- **Cadre de vie (espaces naturels, patrimoine, eau et assainissement...)**

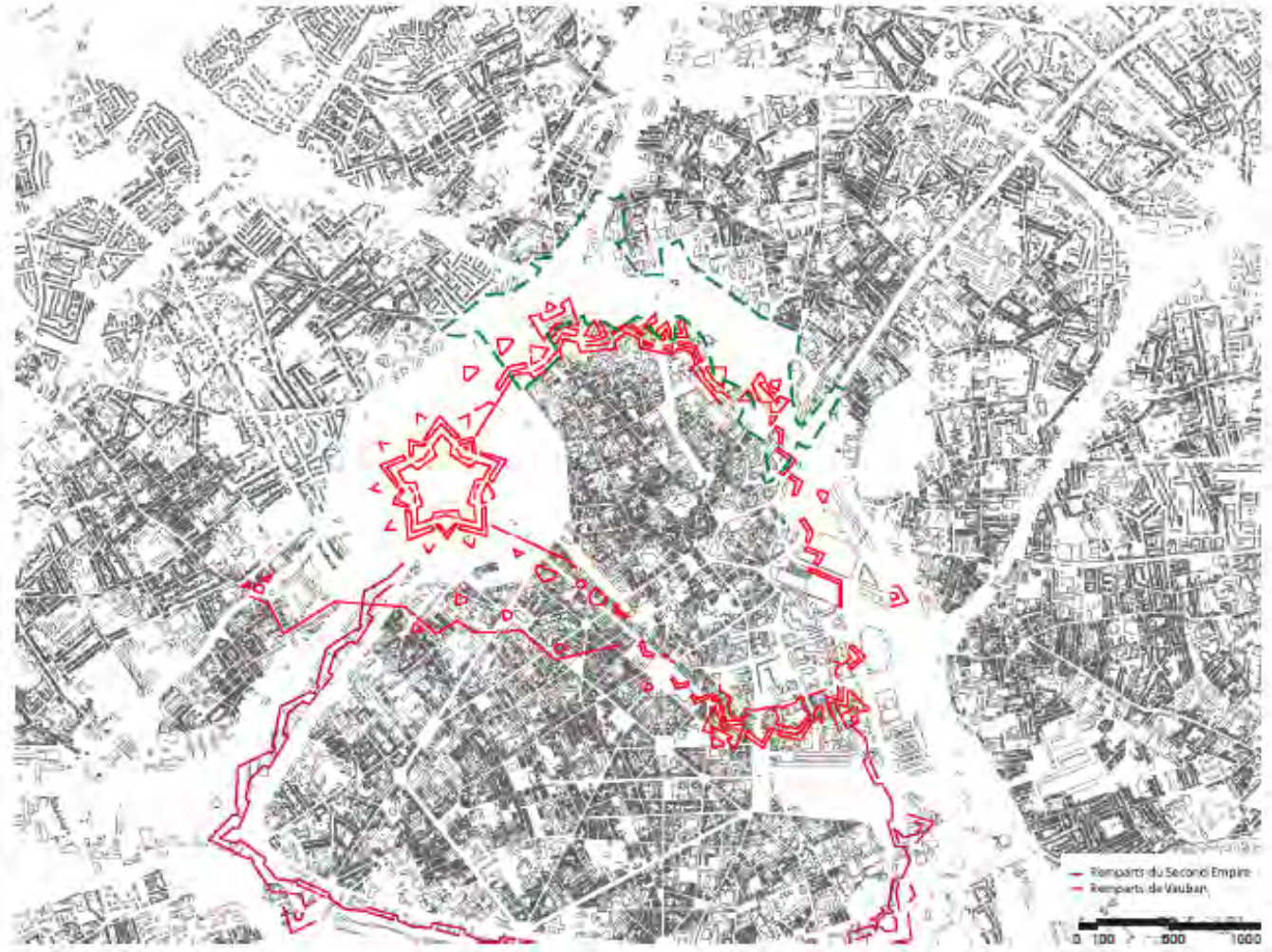
L'HERITAGE DE L'HISTOIRE

L'HERITAGE DE L'HISTOIRE

Des fortifications contre les envahisseurs

Jusqu'au XIX^{ème} siècle se succèdent à Lille plusieurs générations de fortifications. Une étape importante est l'agrandissement et la modernisation du système de fortifications par Vauban au XVII^{ème} siècle.

Au XIX^{ème} siècle la ville s'étend vers le sud et les fortifications sont complétées.



L'HERITAGE DE L'HISTOIRE

Un patrimoine encore présent...
majoritairement sur le site de projet

Si les fortifications ont été démantelées au cours du XX^{ème} siècle, il en reste encore de nombreux témoignages. Certains éléments des anciennes fortifications sont valorisés dans la ville, en revanche sur le site d'étude les fortifications restent des éléments cachés (enclavement de la porte de Gand, remparts masqués par la végétation...).



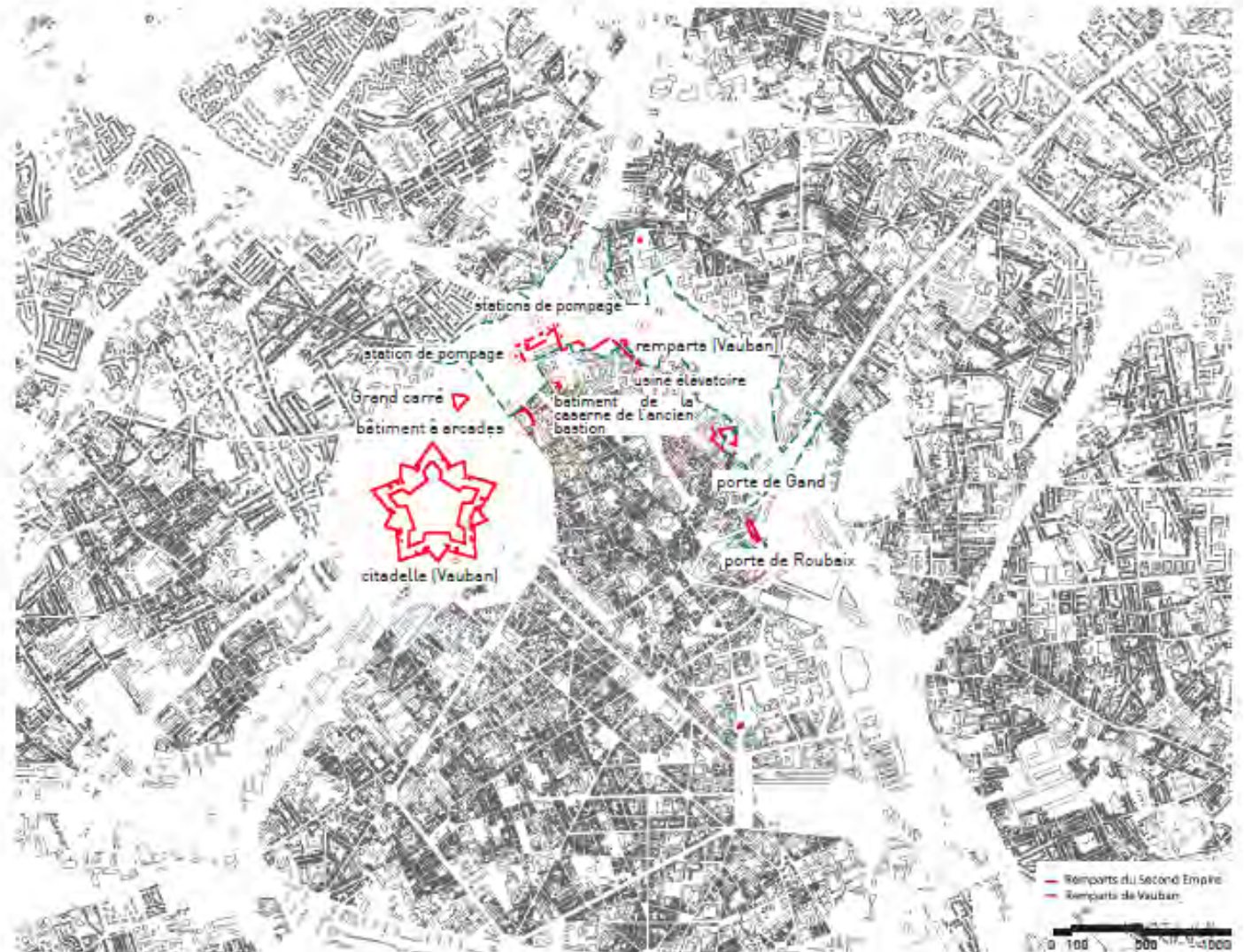
Porte de Gand



Fossés au niveau du jardin écologique du Vieux Lille



Fortifications au niveau de l'Usine éleatoire



L'HERITAGE DE L'HISTOIRE



Epoque 1 : Les voies ferrées

Alors que les fortifications sont devenues inutiles, la construction de la ligne ferroviaire Lille Dunkerque au XIX^{ème} siècle sur le glacis militaire vient créer une deuxième frontière urbaine parallèle aux fortifications sur la façade Nord de la ville.

De cette ligne subsistent aujourd'hui l'ancien pont au-dessus du bras mort de la basse Deûle, et la passerelle piétonne à l'emplacement de l'ancienne branche ferroviaire qui desservait les abattoirs.



Epoque 2 : Le périphérique apparaît et la coupure se renforce

Le périphérique profite du vide laissé par la zone non aedificandi devenue inutile. Il est construit à partir de 1960 pour fluidifier les parcours routiers, mais vient doubler les voies ferrées et renforcer la frontière entre Lille et les communes limitrophes.

Impossible à traverser, les croisements sont conçus comme des échangeurs dénivelés. Les liens ne sont guère plus nombreux que du temps de la fortification.

Le périphérique sert à entrer et sortir de Lille, il concerne les trajets lointains et ne crée pas de liens de voisinage entre communes voisines.

La desserte de la métropole avec son contexte lointain se fait au détriment des enjeux très locaux.



Epoque 3 ; Le TGV, une barrière supplémentaire... mais en partie franchissable

La ligne grande vitesse créée dans les années 1990 pour rejoindre des métropoles éloignées, vient remplacer l'ancienne ligne ferroviaire. Elle donne naissance à une tranchée se prolongeant par un large viaduc.

Ce viaduc, même s'il permet le passage entre ses piles est perçu aujourd'hui également comme une limite. Ces voies se lisent comme une barrière entre les communes et pourtant le linéaire de zones infranchissable n'est pas si large, du glacis militaire qui était pourtant devenue possible.

L'HISTOIRE

Le temps des infrastructures



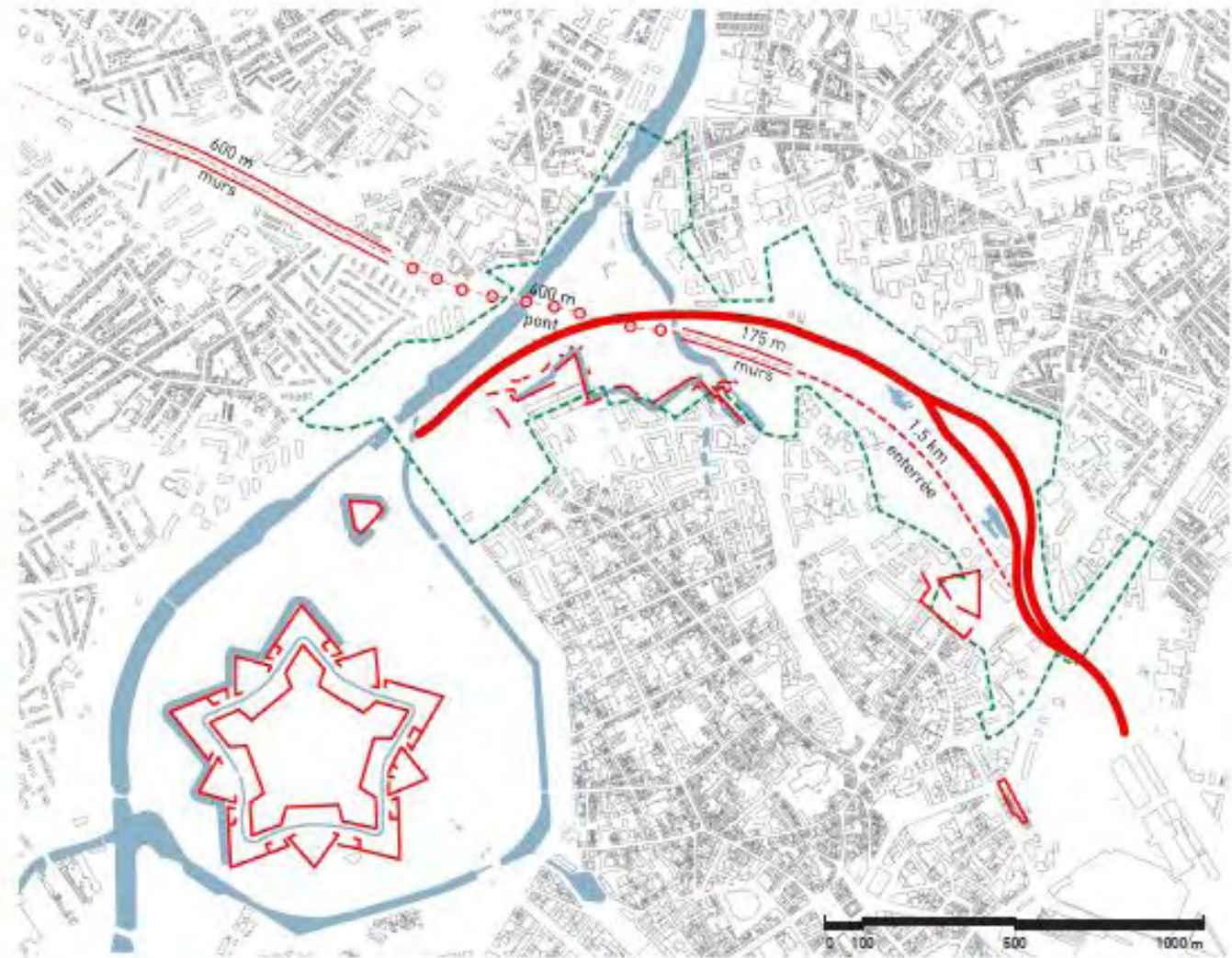
Ancien pont de la ligne Lille Dunkerque



Boulevard Schuman



Viaduc LGV



LES PROBLEMATIQUES CONTEMPORAINES

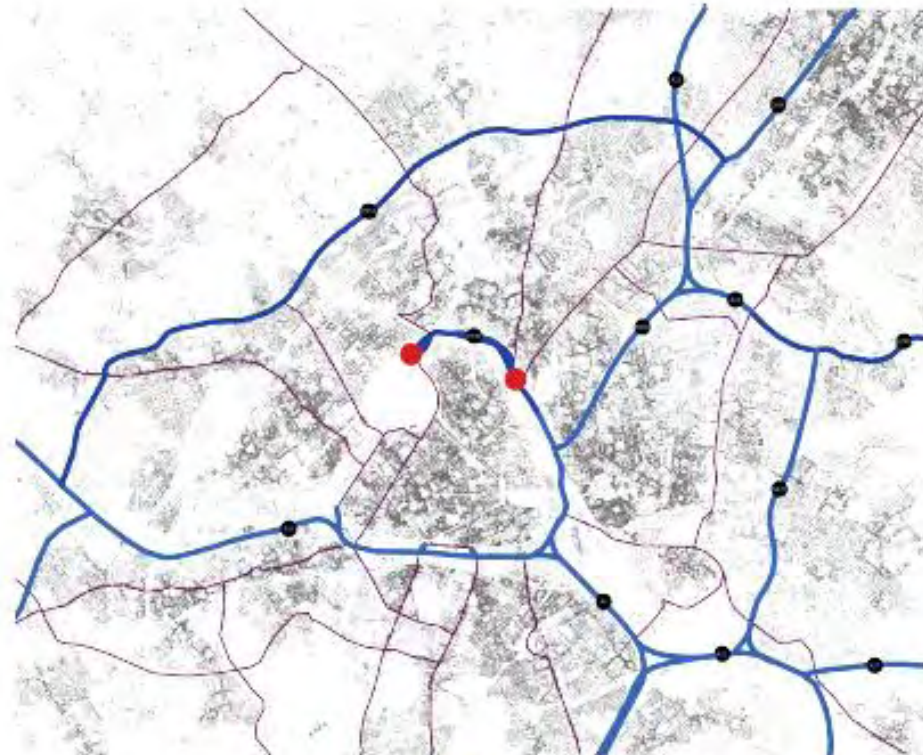
UNE INFRASTRUCTURE INEFFICACE

Le boulevard : l'apparence d'une autoroute

...mais une portion isolée

Le bd Schuman a été conçu comme une autoroute devant se relier soit au sud pour boucler le périphérique lillois ou à l'ouest vers la rocade Nord-Ouest.

En définitive ce bouclage n'a pas été concrétisé et le Bd a gardé son profil du projet initial...



- Voies hyperstructurantes d'axe ou de liaison nationale - transit et échanges avec l'extérieur
- Voies hyperstructurantes départementales - transit et échanges avec l'extérieur
- Voies structurantes (rues, artères principales)
- Carrefours à feux

UNE INFRASTRUCTURE INEFFICACE

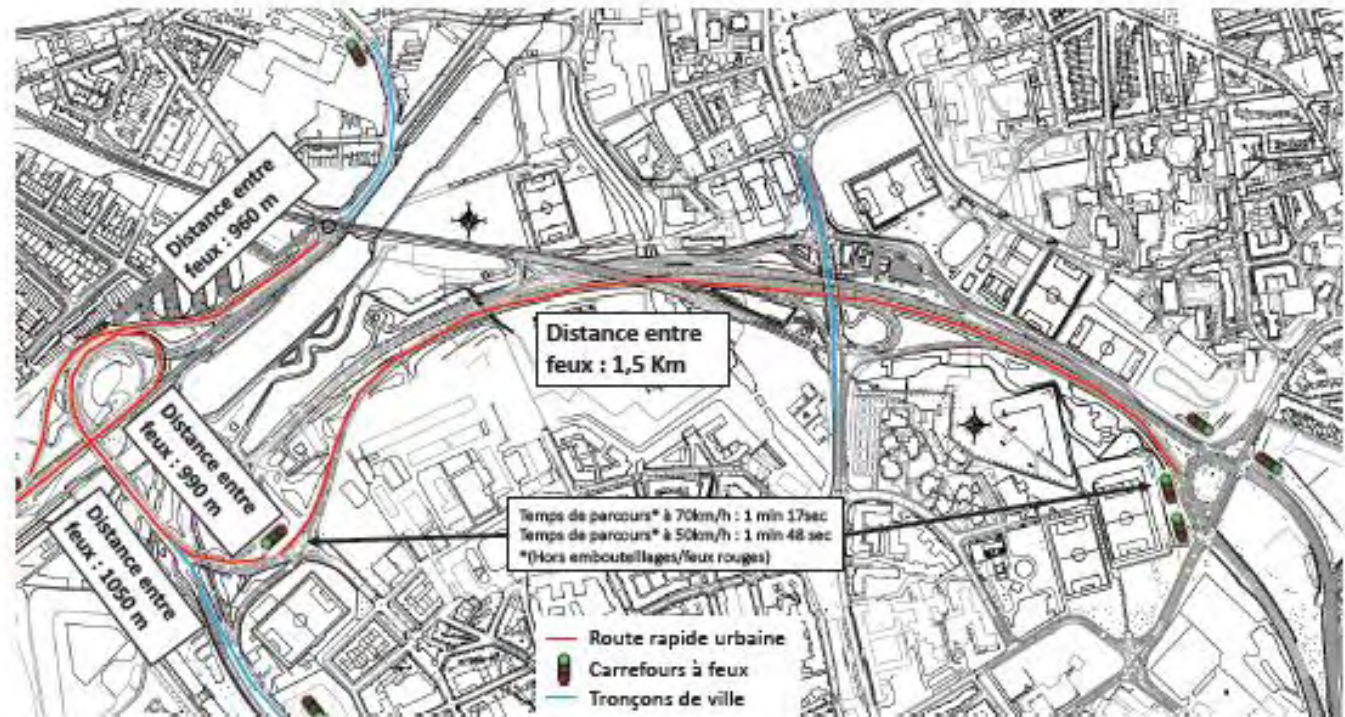
Le boulevard : l'apparence d'une autoroute

un gain de temps illusoire ?

La distance du boulevard (2 x 2 voies) est relativement courte (1,6 km), et la vitesse de parcours n'a pas une influence très forte sur le temps de trajet.

Aux heures de pointe la route est saturée et une limitation de vitesse n'entamerait pas l'efficacité de l'infrastructure.

Aux heures creuses une limitation de vitesse à 60km/h n'augmente que de 30 secondes le trajet.



UNE INFRASTRUCTURE QUI PENALISE LE TERRITOIRE

Des échangeurs consommateurs d'espace

4 carrefours



Echangeur du Pont Royal



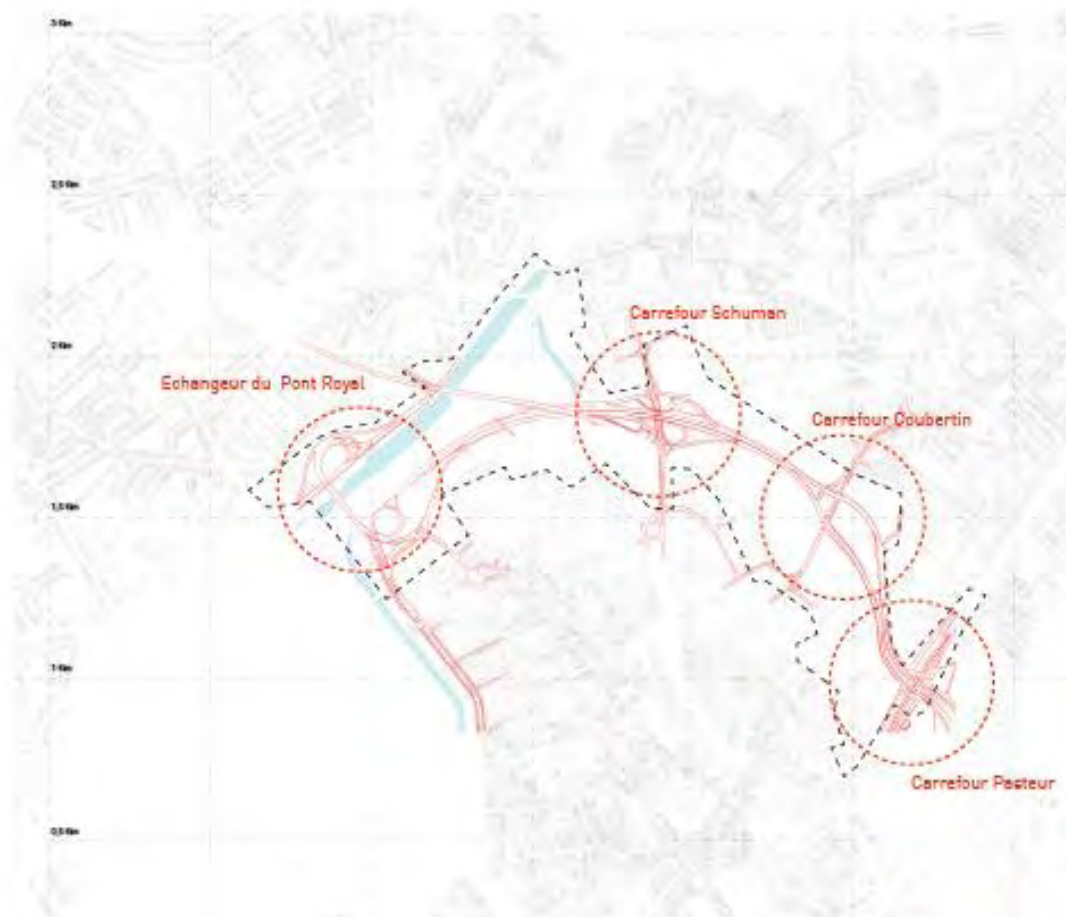
Carrefour Schuman



Carrefour Coubertin



Carrefour Pasteur



UNE INFRASTRUCTURE QUI PENALISE LE TERRITOIRE

- Parcs urbains
- Equipements sportifs
- Espaces verts délaissés d'infrastructure
- Jardins partagés
- Friches
- Aire d'accueil Gens du voyage
- Emprises privées

Jardins partagés			18 946	2%
1	Jardins de la Poterne		12 894	
2	Autres Jardins		3 640	
3	Autres Jardins		2 412	
Equipements sportifs			117 634	34%
4	Parc des sports du Sillam		67 095	
5	Complexe Maryse Bastié		12 214	
6	Stade Adolphe Max		20 535	
7	Stade Sainte HÉLÈNE		17 770	
8	Lycée Louis Pasteur		42 967	9%
Infrastructures			273 390	92%
9	Voirie Sainte-Hélène		4 314	
10	Boulevard & ligne LGV dont voirie		269 076	
11	dont espaces verts délaissés		85 252	
12	Canal		27 285	9%
Emprises privées			74 593	9%
13	Tir à l'Arc		19 680	
14	Terrain militaire		47 687	
15	Comptoir des matériaux		7 166	
16	Palais de Justice			
17	Aire d'accueil Gens du voyage		4 500	1%
Friches			18 542	2%
18	Friche 1		5 985	
19	Friche 2		12 557	
Parcs urbains			384 833	99%
20	Parc Winston Churchill (Espaces verts intégrés)		75 238	
21	Parc de la Deûle		52 883	
22	Parc REMPARTS		94 817	
23	Parc CITADELLE		19 697	
24	Basse Deûle		15 685	
25	Porte de Gand		26 493	



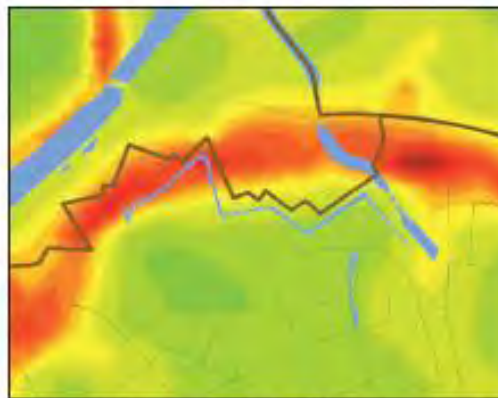
UNE INFRASTRUCTURE QUI PENALISE LE TERRITOIRE

Un axe très polluant et bruyant



Source : GDM - MEL Métropole Européenne de Lille

Un axe saturé malgré un trafic modéré



Extrait de « Modélisation de la moyenne annuelle de dioxyde d'azote - 2011 », source : Ville de Lille / LMCU

Un facteur de dégradation de la qualité de l'air



Extrait de « État multirisque 24 heures », source : GDM - MEL Métropole Européenne de Lille

Un générateur de nuisances sonores le jour...

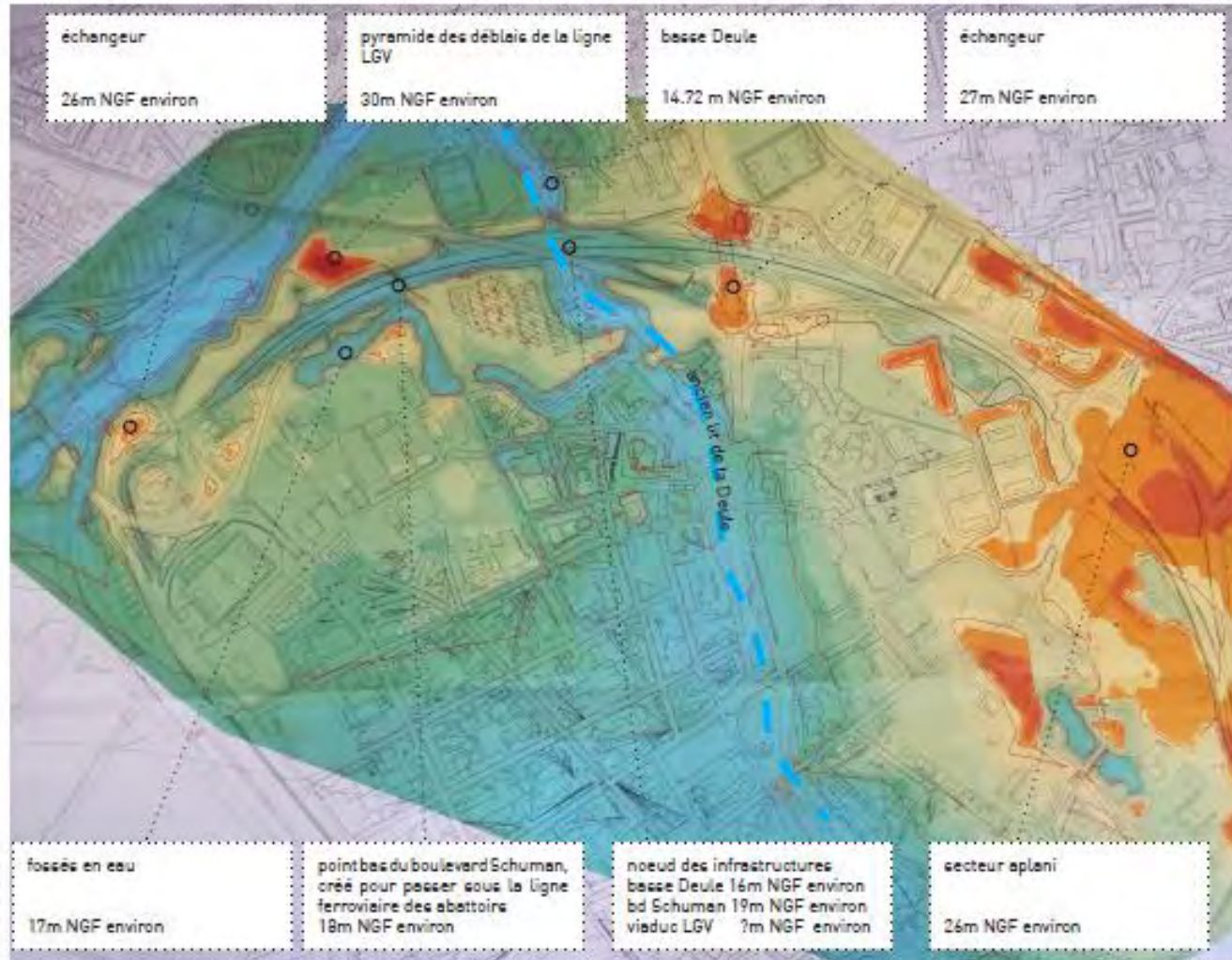


Extrait de « État multirisque nuit », source : GDM - MEL Métropole Européenne de Lille

... et la nuit

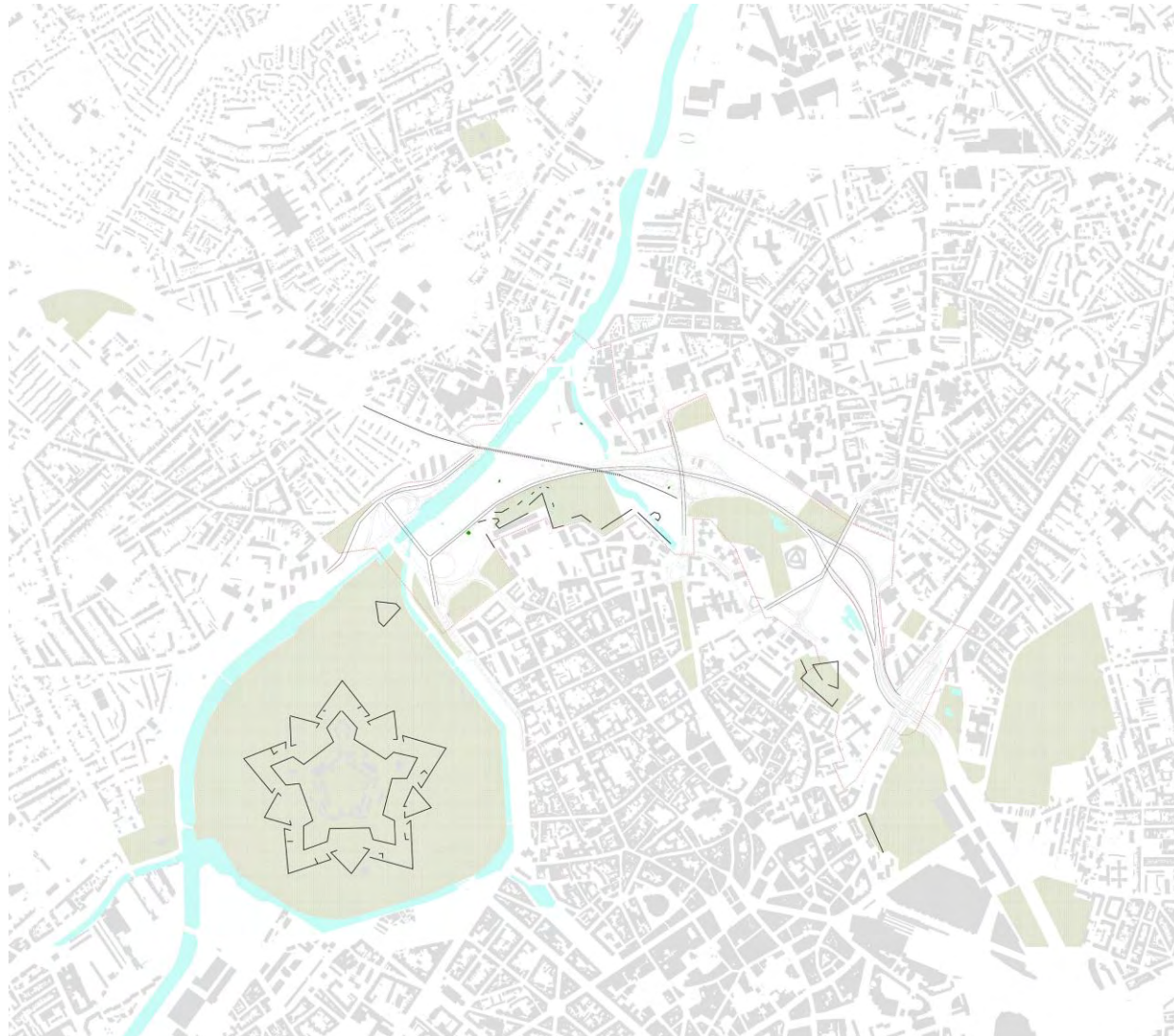
UNE INFRASTRUCTURE QUI PENALISE LE TERRITOIRE

Une topographie chaotique



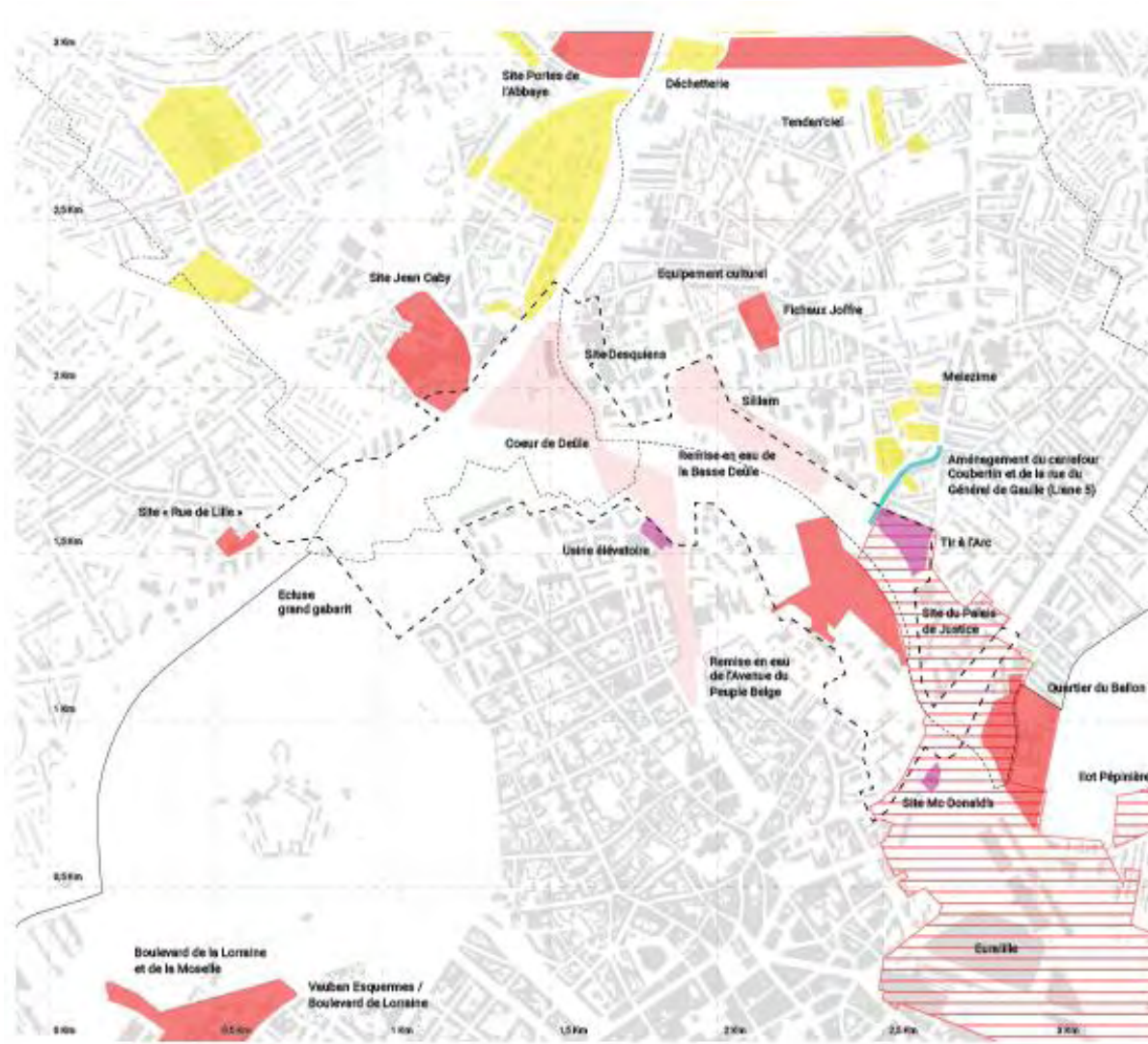
UN SITE STRATEGIQUE

Un potentiel environnemental considérable mais hors la ville



UN SITE STRATEGIQUE

Des coups partis et des études



EN RESUME



LA MUTATION DE L'INFRASTRUCTURE ROUTIERE UN LEVIER DE TRANSFORMATION DU TERRITOIRE

L'évolution de l'infrastructure est un levier majeur de projet, elle occupe aujourd'hui plus de 30% du site :

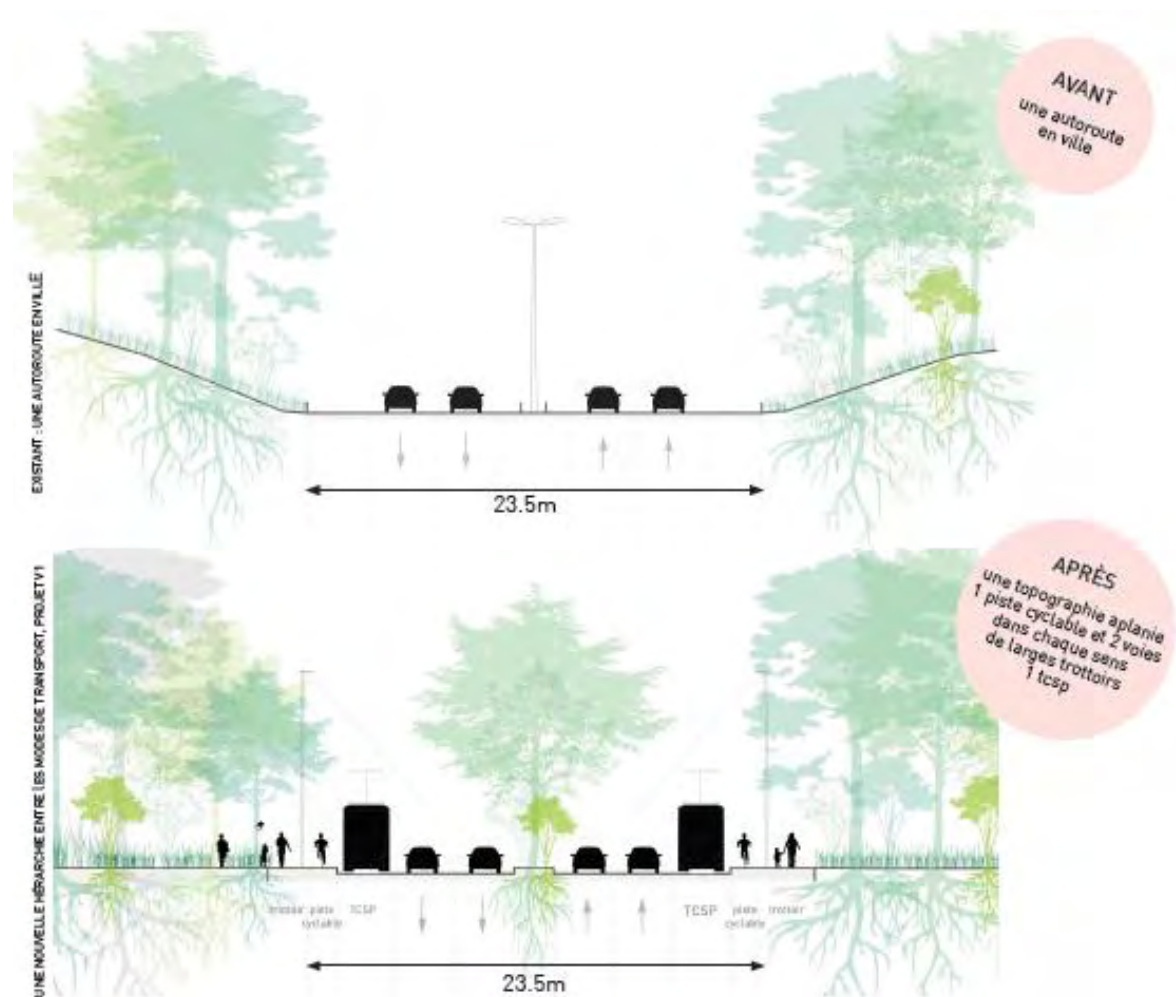
- nouvelles emprises de projet (grâce à des carrefours plus compacts et suppressions des sur-largeurs inutiles)
- diminution du bruit, de la pollution (grâce à la diminution de la vitesse)
- nouveaux usages possibles le long du boulevard



LES PISTES DE REFLEXION

UN RETOURNEMENT DE SITUATION

Passer d'une autoroute à un boulevard et transformer les échangeurs en carrefour à plat



LES PISTES DE REFLEXION

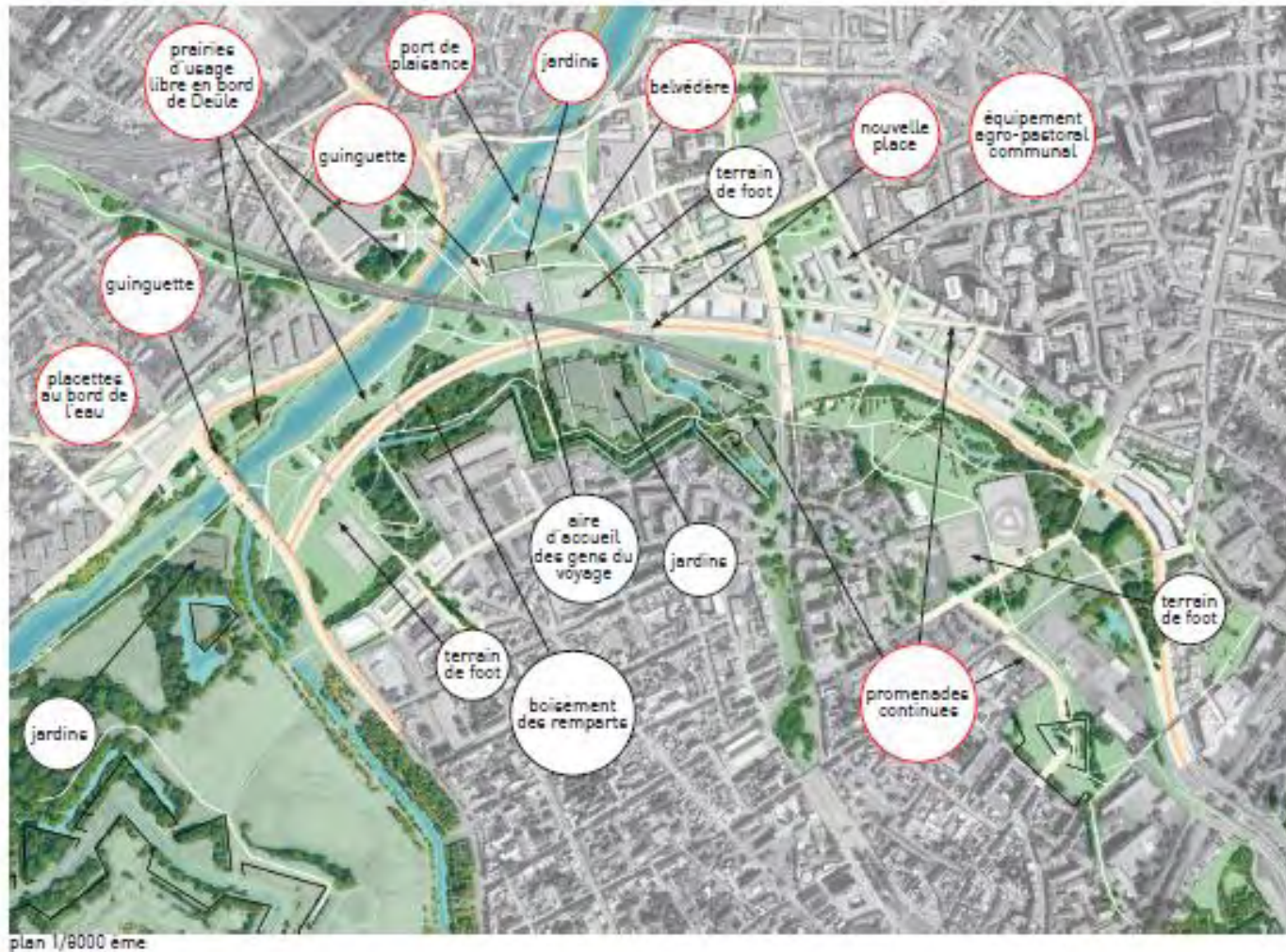
Créer un territoire du vivant continu



plan 1/9000 ème

LES PISTES DE REFLEXION

Créer un arc de loisirs, détente et patrimoine



LES PISTES DE REFLEXION

Créer une ossature hydraulique



LES PISTES DE REFLEXION

Rendre le site traversable et parcourable : les promenades



LES PISTES DE REFLEXION

Rendre le site parcourable et traversable : les itinéraires cyclables



plan 1/8000 ème

LES PISTES DE REFLEXION

Un arc de ville structuré par une chaîne de parcs

des parcs existants reliés par des promenades
et des traversées

dessinant en négatif des îlots pouvant accueillir
des programmes



LES PISTES DE REFLEXION

Exemple de premiers aménagements possible

Réduction de la vitesse à 50km/h

- premiers passages piétons à niveau avec feux de circulation

- démontage des glissières de sécurité du bd Schumann, signalisation, nouveaux marquages
...

Premiers aménagements :

1 : mise en place de mobilier convivial et ludique et implantation d'un encois de biodiversité de milieu ouvert, type prairie

2 : mise en place d'une première prairie en bord de Deûle, dégagement d'une ancienne station de pompage

3 : mise en place d'une guinguette provisoire en lien avec l'eau

4 : mise en place de mobilier convivial sur l'ancien pont ferroviaire

5 : ouverture d'une prairie de jeux libre sur le Sililam; avec mobilier

6 : mise en place de mobilier convivial et ludique et implantation d'un encois de biodiversité de milieu ouvert, type prairie

7 : mise en place des liens avec les parcs de l'arc Est

[ordre non chronologique]



plan de situation des premiers aménagements proposés 1/8 000ème



1, rue du Ballon
CS 50749 59034 LILLE CEDEX
Tél : +33 (0)3 20 21 22 23
Fax : +33 (0)3 20 21 22 99

www.lillemetropole.fr

PROJET : L'ÉMERGENCE D'UNE CHAÎNE DE PARCS DE LA DEÛLE À EURAILLE

3 FONDAMENTAUX :

IDÉE 1.
Le boulevard Schuman un nouveau lien métropolitain, pour rendre le site parcourable et traversable

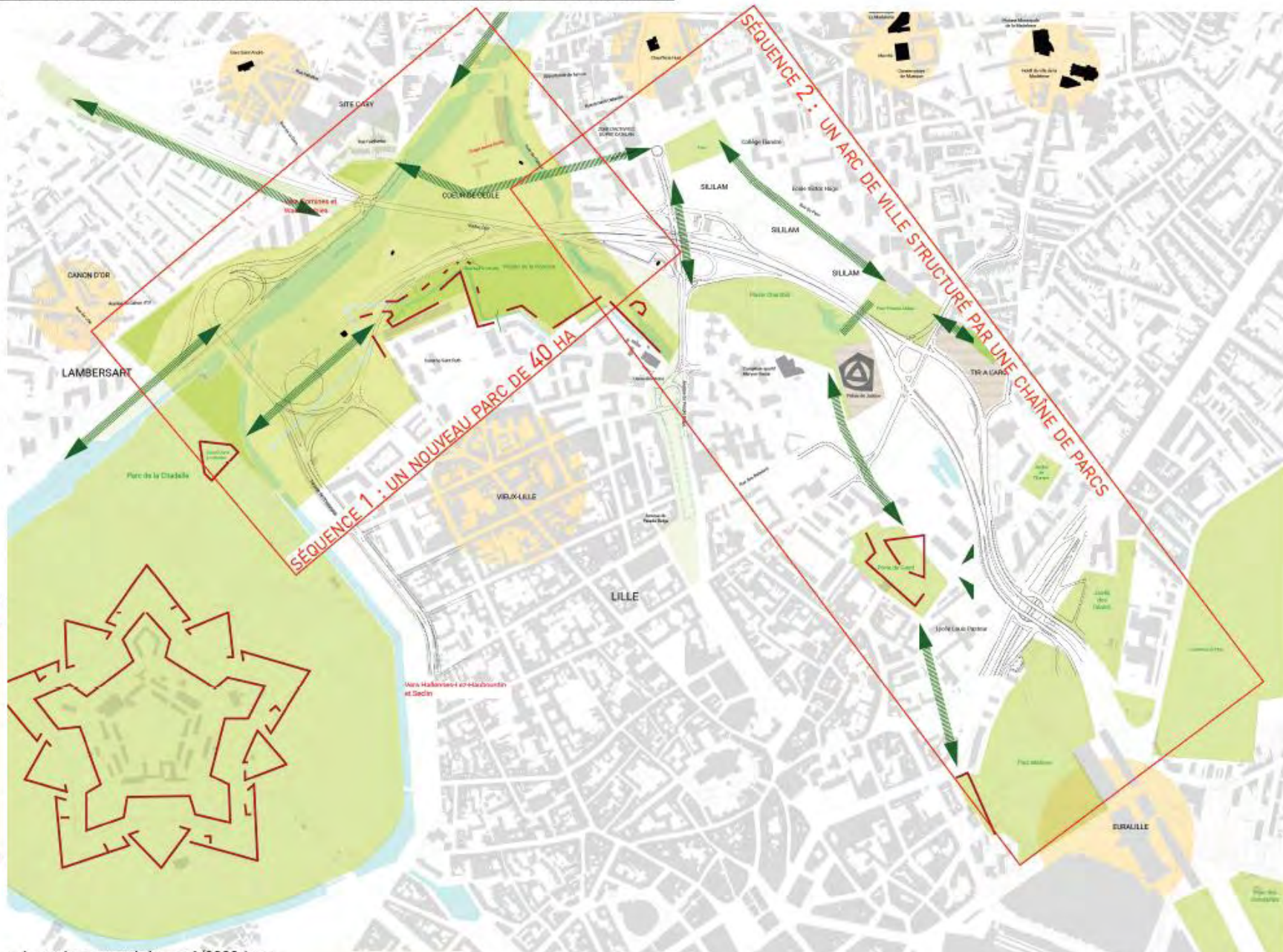
IDÉE 2.
Le grand arc vert, une infrastructure environnementale, de nature et de loisirs qui fait émerger une chaîne de parcs de la Deûle à Euralille

IDÉE 3.
Autour de la Deûle, un effet de centralité avec l'évidence d'un nouveau parc de plus de 40 hectares

2 SÉQUENCES :

SÉQUENCE 1.
un nouveau parc de plus de 40 ha d'un seul tenant en bord de Deûle

SÉQUENCE 2.
un arc de ville structuré par une chaîne de parcs



Marseille
Stéphanie Leheis

La ville et sa rocade: je t'aime...moi non plus!

Une illustration marseillaise sur l'histoire des rocades.

Stéphanie Leheis

Urbaniste-géographe, Docteur de l'Ecole des Ponts Paris-Tech

Propos introductifs

- Couple ville/voiture :

Rôle de la voiture dans structuration espaces urbains

Evolution usages / place des autres modes / enjeux durabilité

Crise des infrastructures héritées ex. autoroutes urbaines

- Question pour l'aménageur :

Des solutions techniques à trouver / adapter le réseau existant / enjeu de mutabilité

Quels outils? quels acteurs?

- Extraits travail de thèse (Rocade L2 à Marseille)

Focus sur rocades/autoroutes urbaines

1. La démarche de recherche
2. Genèse & transformations de la rocade
3. Quelques zooms

1. La démarche de recherche

- **Deux registres de travaux mobilisés:**

Sur l'infrastructure-objet (approche urbanistique/architecturale) : Histoire & architecture de la voirie

Sur l'infrastructure-projet (approche sociologique/politique) : Politique de transport & action publique

- **Un troisième champ:**

STS (sciences techniques & sociétés) : Dialectique Technique/Société ou Infrastructure/Territoire

L'infrastructure comme objet technique ET le territoire comme construit social.

- **Un questionnement** sur les dynamiques d'interaction entre infrastructure et territoire:

Problème du décalage ou de la désynchronisation entre les transformations de l'objet techniques ET les mutations territoriales ou urbaines.

Se joue à 2 niveaux: l'infrastructure-objet (problème d'obsolescence); l'infrastructure-projet (problème de l'adaptation du projet).

Comment se joue cette dialectique infrastructure/territoire/temps long?

Comment le projet intègre-t-il ou non la dynamique de coévolution infrastructure/territoire?

Les mutations du projet d'infrastructure témoignent-elles d'une véritable capacité d'adaptation du projet au gré des transformations de l'objet technique et des évolutions territoriales?

Ou bien ne sont-elles qu'une simple adaptation rhétorique, montrant les limites d'un flexible planning?

- **La démarche méthodologique:**

Une grille de lecture pour analyser un projet sur le temps long.

3 variables à croiser:

Formalisation du projet	Conception de l'infrastructure	Configuration territoriale
Interviews & Documents techniques et de communication relatifs au projet	Revue professionnelle & littérature sur les transformations de la voirie	Analyse cartographique & photographie aériennes

- **Le choix de l'objet rocade:**

Un objet peu étudié, assez méconnu (inexistant statistiquement)

Révéléateur dialectique Ville/Voirie, vices & vertus de la rocade

Un objet-limite, enjeu restructuration politique déplacements échelle métropolitaine

Terminologie	Morphologie	Fonction principale	Positionnement	Mode de gestion	Echelle
Boulevard circulaire, ring road	Boulevard	Protection du centre ancien	Anciens remparts, entre ville centre et faubourgs	Public, voirie communale	Ville
Contournement, rocade, périphérique	VRU	Desserte inter-quartiers	Limite commune centre/communes périphériques	Public, voirie nationale puis communale	Agglomération
Grande rocade	Autoroute	Continuité autoroutière, trafic de transit	Péri-urbain	Privé, par une société d'autoroute	Régionale, nationale

- **Le terrain marseillais:**

L'histoire longue de la 2ème rocade

Un projet qui a su évoluer MAIS un projet bloqué

Un discours fort sur la nécessité de «finir cette rocade» MAIS un décalage par rapport aux ambitions de la politique de déplacements.

- **Les particularités du site marseillais:**

Marseille, le port et les collines.

Où faire passer la rocade?



2. La genèse et l'évolution des formes & fonctions de la rocade

- S'inscrit dans une évolution des modèles d'organisation de la circulation en ville.
- Du modèle du boulevard circulaire conçu dans les années 1930 (pour répondre au problème de la place du grand trafic – interurbain – en ville) à celui de la voie rapide intégrée combinant des fonctions de détournement du trafic de transit et de desserte locale : 4 évolutions majeures.
- Une mise en récit

Mise en évidence des adaptations rhétoriques du projet ET des transformations profondes traduisant la mise en oeuvre d'une planification flexible.

(1) L'infrastructure imaginée dans une ville en devenir

(2) La ville adaptée à la rocade

(3) La rocade adaptée à la ville ou l'infrastructure intégrée

(4) Refaire la rocade pour refaire la ville

Séquence	Conception de la rocade	Configuration territoriale	Projet	Mutations	Permanences
30's-50's	Parkway, concept de boulevard circulaire à l'échelle de la ville. Modèle urbanistique de la voirie (la voie fait la ville). Modèle d'organisation radioconcentrique en radiales (traitées en autostrades) et rocades (traitées en parkway).	Ville en devenir, pas de congestion comme problème politique, enjeu de connexion de la ville au port, enjeu d'extension urbaine et de structuration de l'urbanisation.	Pas de projet (seulement dans les plans), la rocade comme solution sans problème.		Imaginaire de la rocade et emprises foncières.
60's-70's	Concept de voie rapide urbaine ; rocade ou boulevard périphérique, à l'échelle de l'agglomération. Modèle d'adaptation de la ville à la voiture. Modèle d'organisation radioconcentrique combinant liaison des autoroutes pénétrantes en rocades et en souterrain, hiérarchisation des niveaux de rocades.	Ville où urbanisation massive (rapatriés), déplacements intenses (essor de la voiture). Enjeu de déplacement et de connexion des autoroutes en construction.	Projet de la 1ère section, convergence entre problème et solution.	Réécriture de la voirie en voie rapide. Nouvelle échelle fonctionnelle (double fonction de 2 ^{ème} et 3 ^{ème} rocade). Construction de la 1ère section	Irréversibilisation du tracé avec les réserves foncières sur la section Est. Maintien d'une double fonction (circulatoire et urbaine).
80's-90's	Concept de voie rapide intégrée ; rocade à l'échelle métropolitaine. Réécriture du modèle circulatoire qui s'articule aux TC dans le centre (double logique de protection du centre et d'accélération de la circulation en périphérie).	Essor métropolitain, déclin de Marseille. Enjeu de connexion des autoroutes et congestion importante (réponse apportée par tunnel du Prado Carénage). Urbanisation autour des réserves foncières.	Projet de la 2ème section, adaptation de la solution au problème.	Réécriture de la voirie en voie rapide intégrée, enfouissement de la rocade sous la ville. Articulation aux transports collectifs dans le centre-ville.	Forme autoroutière avec les normes de la section Est et le changement maîtrise d'ouvrage
2000's	Boulevard urbain et rocade multifonctions. Vers un nouveau modèle circulatoire multimodal (concilier le réseau radioconcentrique à une logique multipolaire).	Enjeu de congestion, dans une métropole multipolaire, renouveau du centre, enjeu d'insertion urbaine des quartiers Nord.	Projet bouclage 1ère et 2ème section, adaptation du problème pour conserver la solution existante valide.	Réécriture de la voirie : autoroute enterrée et boulevard multimodal. Renouveau des objectifs de la rocade.	Non remise en cause du projet et maintien du tracé. Forme autoroutière.

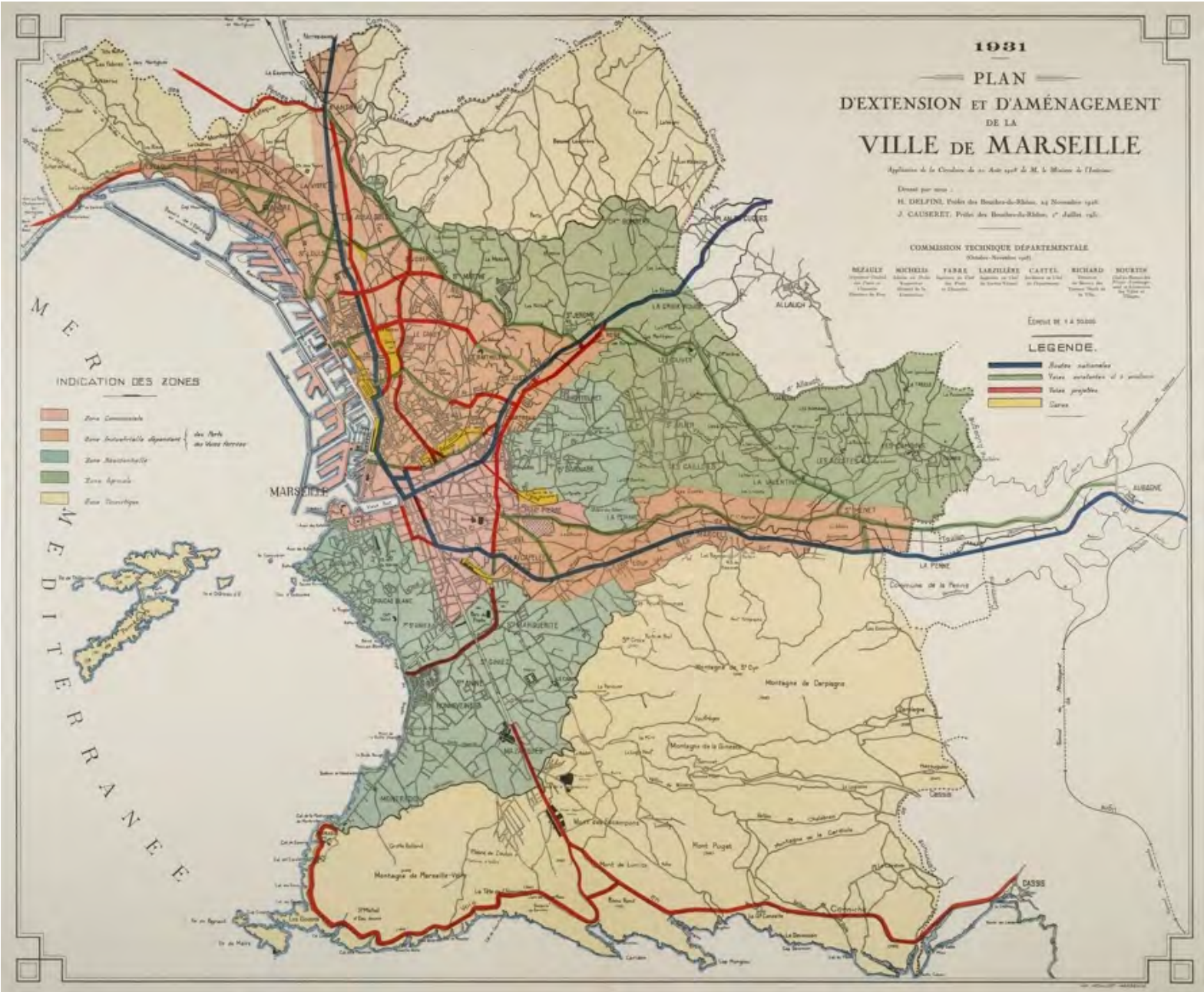
**(1) L'apparition de la rocade dans les plans d'urbanisme (comparaison
Marseille/Lyon)**

- *Les prémices d'un schéma radioconcentrique* de la voirie sont introduites avec le plan Castel, qui révèle de premières infrastructures en arc-de-cercle entre les principaux axes pénétrants.
- Avec Jacques Gréber, ces infrastructures sont bouclées pour former de véritables circulaires, articulant *deux, voire trois niveaux de boulevards*. Il introduit ainsi la logique du contournement, à laquelle s'ajoute ensuite une *logique de centralité* qui n'est pas pour autant contradictoire.
- La synthèse est formalisée dans le plan Meyer-Heine qui combine *l'interconnexion des axes pénétrants dans le centre avec la logique du contournement par les rocades*. Dans le même temps s'affirme la double fonction de l'infrastructure. La deuxième rocade répond à un enjeu de circulation, en connectant les autoroutes Nord et Est, le port et la vallée industrielle de l'Huveaune. Elle répond aussi à un enjeu d'urbanisation. Elle s'affirme comme axe structurant pour les quartiers traversés, à l'est et au sud en particulier, et comme support de nouvelles centralités urbaines.

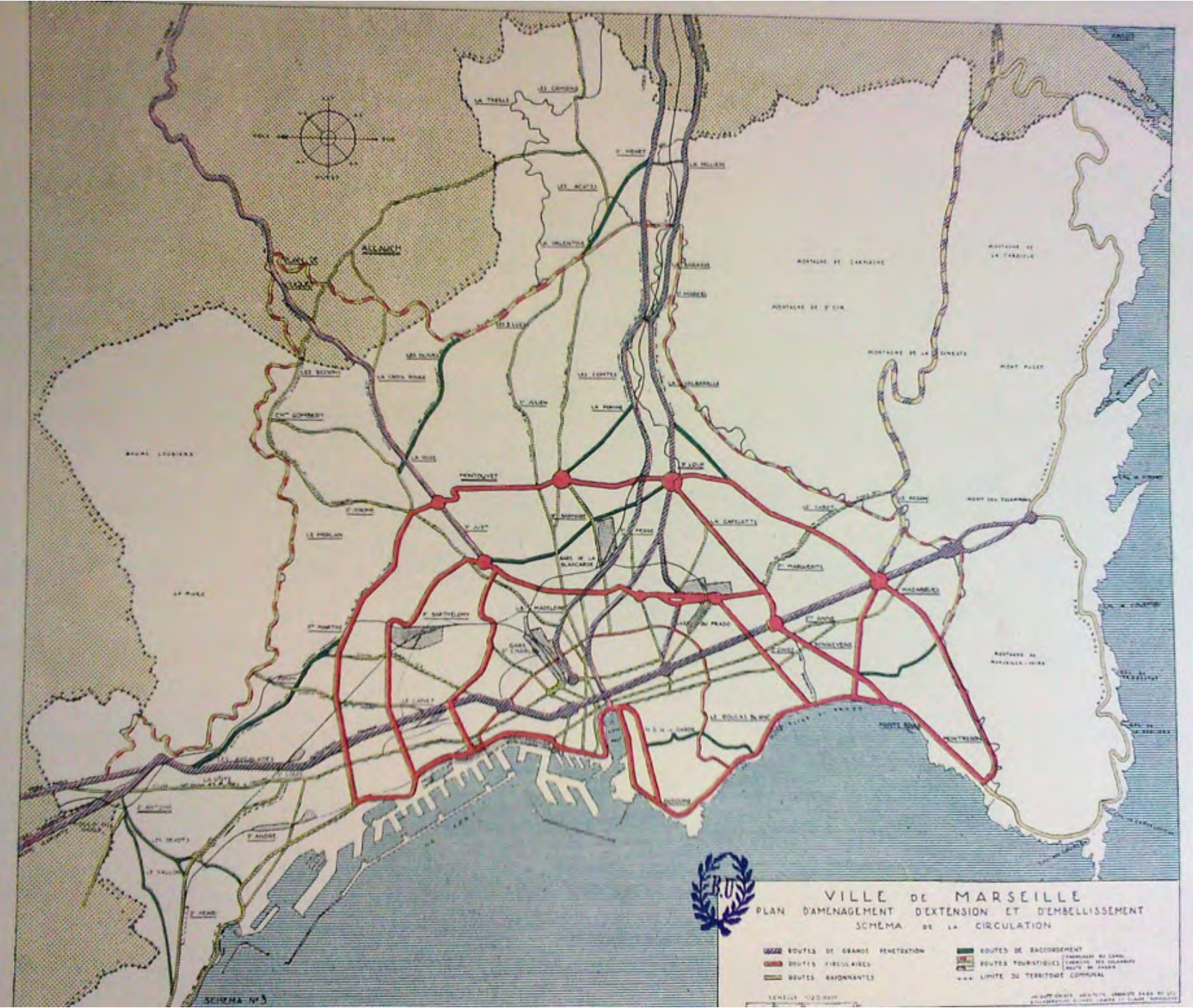
Permanence des tracés

	Logique d'organisation	Définition de la deuxième rocade
Plan Castel	Connexion des radiales au centre et début d'une structure radioconcentrique (sur le quart Nord-Est)	
Plan Gréber	Logique circulaire et de contournement : connexion des radiales par les boulevards circulaires. Maintien d'un axe central Nord-Sud de grands boulevards.	2 ^{ème} rocade= Ceinture de boulevards extérieurs. Fonction de circulation (contournement à l'échelle de l'agglomération et liaison inter-quartiers à l'échelle de la ville) Fonction de structuration de l'urbanisation.
Plan Beaudoin	Logique axiale : connexion des radiales au centre. Logique radioconcentrique : développement progressif des rocales à partir du centre.	Fonction de circulation (détournement trafic de transit entre le port et la vallée de l'Huveaune)
Plan Meyer-Heine	Logique radioconcentrique et de contournement : connexion des radiales par les rocales. Logique radiale : pénétrantes jusque dans le centre.	Fonction circulatoire Fonction de structuration de l'urbanisation.

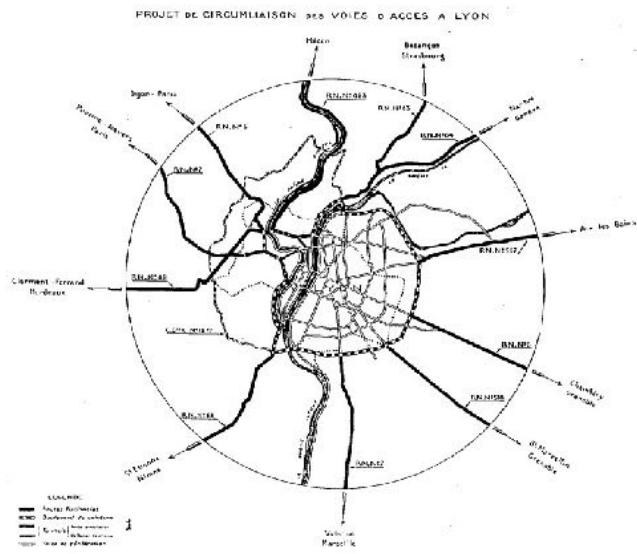
Tableau 2: La deuxième rocade dans le schéma fonctionnel de la voirie, du plan Castel au plan Meyer-Heine



Plan d'extension et d'aménagement de la ville de Marseille, G. Castel, 1931
© Collection du Musée d'Histoire de Marseille.



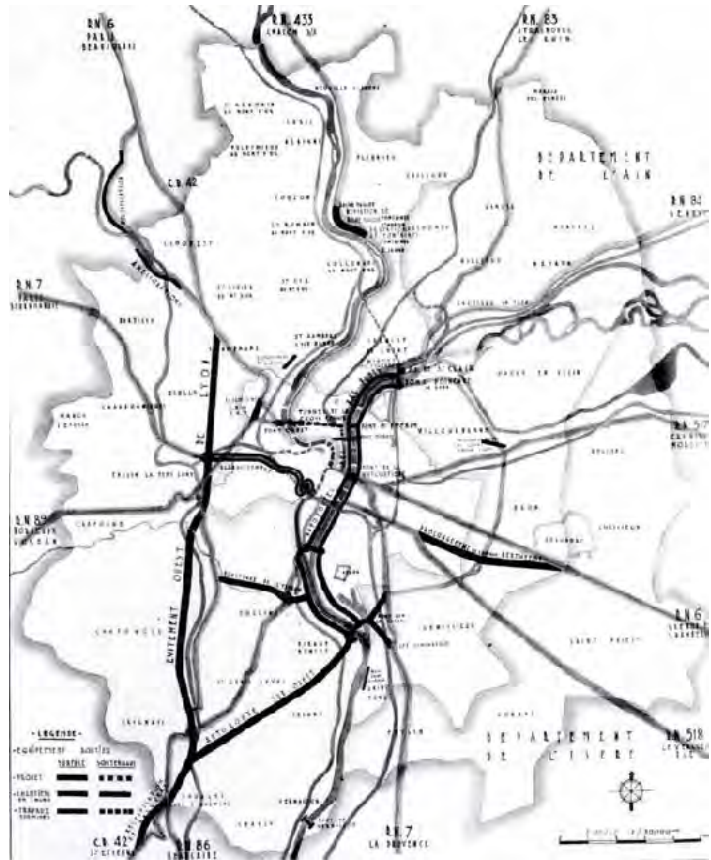
Plan schématique des circulations, J. Gréber, 1931.
Extrait de (Gréber, 1933).



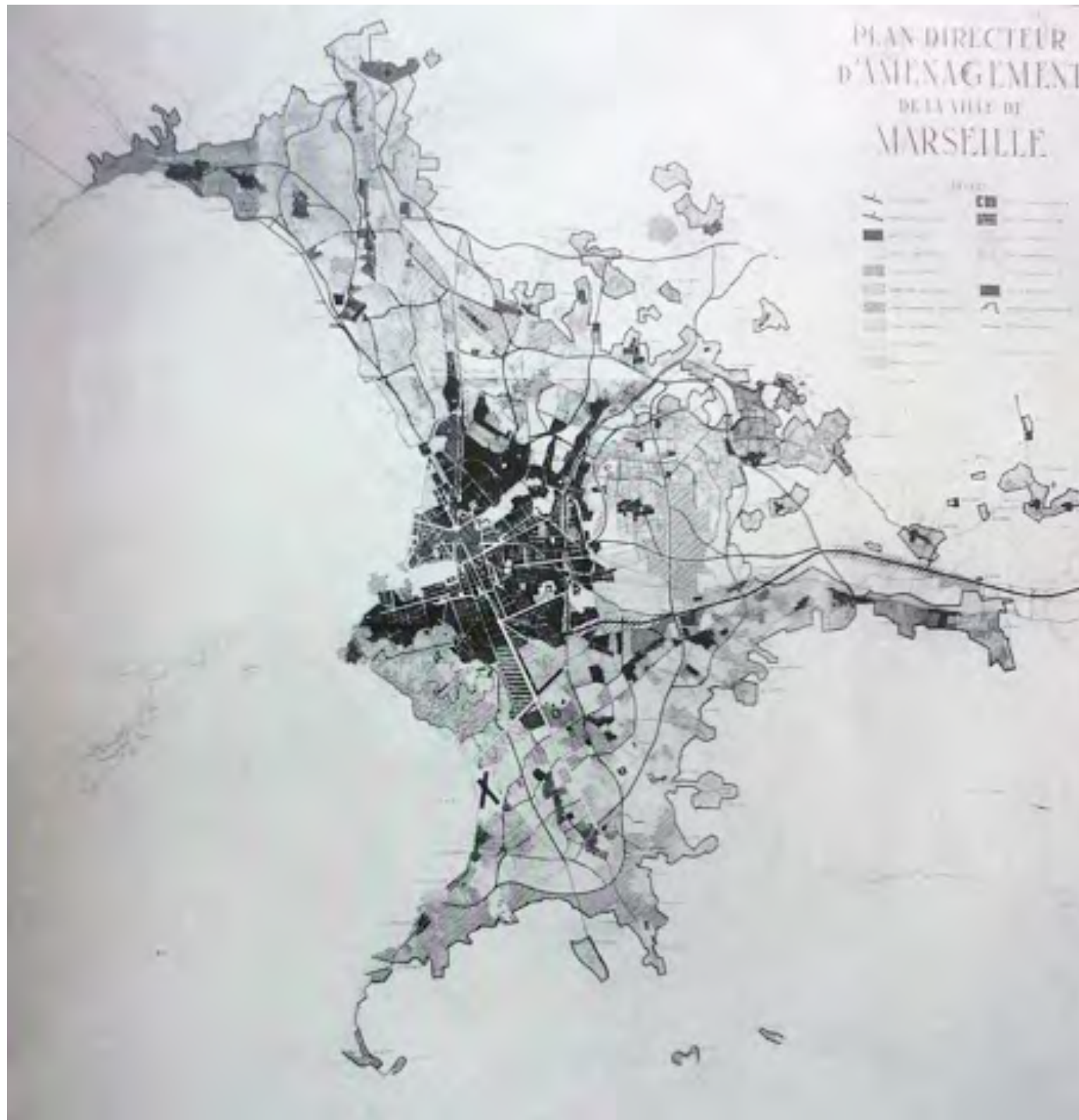
Plan des circulations, C. Chalumeau, 1935.



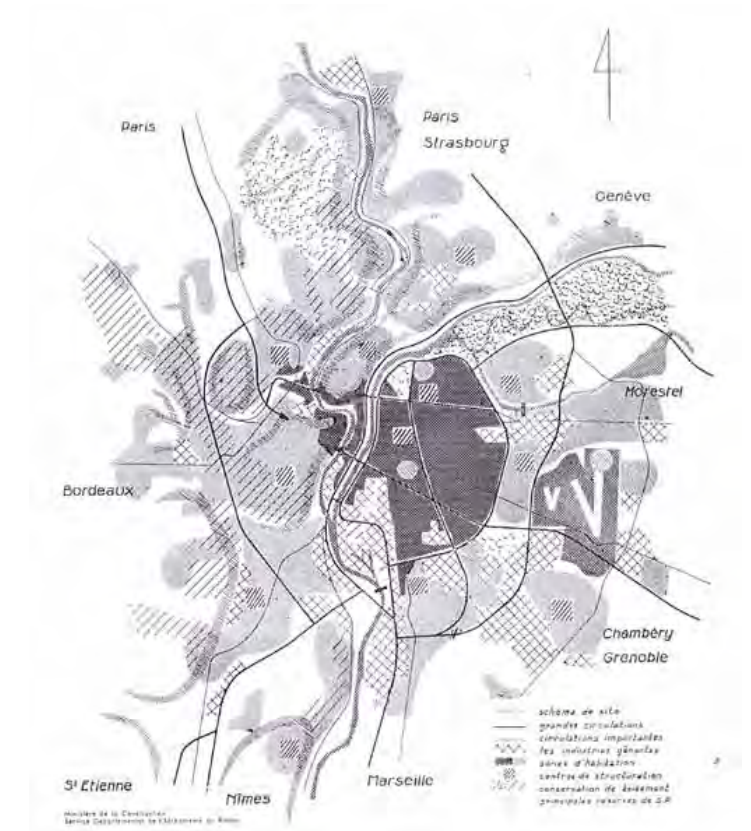
Plan des circulations majeures pour Marseille et sa région, E. Beaudoin, 1941
 © Collection de la Cité de l'architecture et du patrimoine.



Plan de J-H Lambert, 1944.



Plan d'aménagement de la ville de Marseille, G. Meyer-Heine, 1949.
Extrait de la revue Marseille, 1953 (20).



Plan Directeur du Groupement d'Urbanisme de la Région Lyonnaise, par Joseph Maillet (1962).



Les radiales et rocales inscrites dans le Plan d'Urbanisme Directeur de 1959.

Extrait de (Ville de Marseille, 1974)

(2) Idéal circulatoire et conception urbanistique de la voirie: la construction de l'objet rocade. Séparation des flux et construction d'un idéal circulatoire

Retour sur les débats urbanistes, architectes, ingénieurs.

- **Le contournement, pas vraiment une évidence:** antinomique avec fait urbain
- **Le contexte urbain et l'augmentation des circulations**

1910's: Développement urbain, augmentation des circulations et essor de l'automobile: le problème de l'usure de la voirie et de la continuité des grands itinéraires.

1930's: la naissance du trafic routier inter-urbain.

- **Le problème du «grand trafic»**

Encombrement des grands axes et congestion de la voirie urbaine.

Question de l'articulation Grande voirie/Voirie urbaine

« Ce rapide mais équitable coup d'oeil nous révèle une plaie flagrante du système. Rien n'est plus néfaste aux conditions de l'activité urbaine que ces trois corridors assurant si péniblement les liaisons avec le pays, paralysant le flux des échanges, et montrant leurs parois sordides. A vrai dire ces boyaux ne représentent guère que d'anciens chemins promus au rang de grandes routes et qui sont devenus boulevards bâtis à la façon des rues centrales de villages. Mais nul n'a songé qu'en élargissant ainsi le rayon de la ville on créait des surfaces d'habitation dans les nouveaux secteurs et qu'il en résulterait une circulation croissante de peuple et de véhicules dans ces artères prématurément sclérosées »

(Castel, 1934, pp. 132-133)

- **Les solutions débattues:**

L'élargissement de la traversée actuelle ou des voies de dédoublement

la création de voies de contournement;

la création de voies souterraines ou sur-élevées.

Un consensus chez les ingénieurs routiers (Congrès de la route)/chez les urbanistes-architectes (Congrès SFU 1934): la création d'un premier modèle d'organisation du trafic en ville.

La complémentarité des solutions:

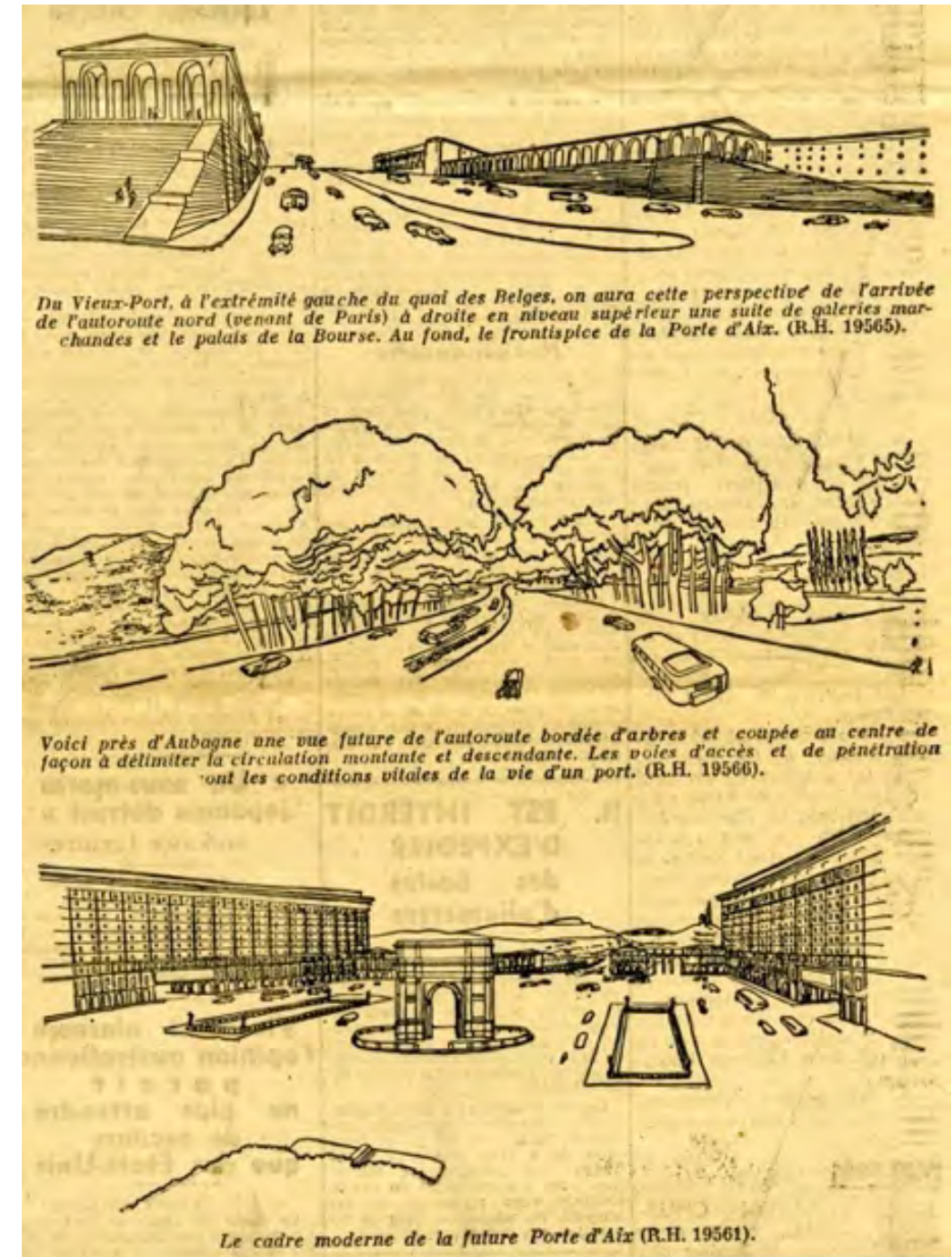
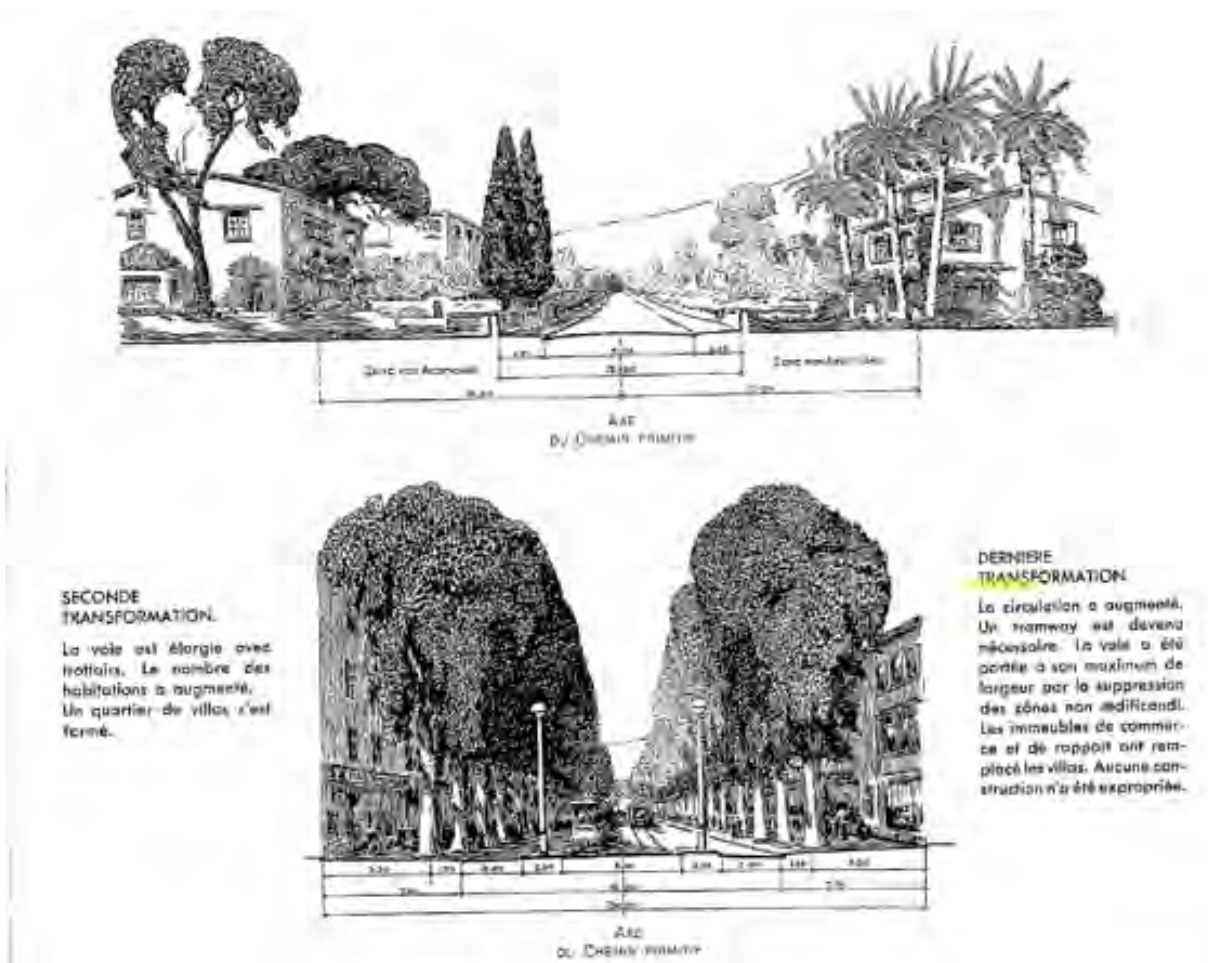
- les voies surélevées ou souterraines étant privilégiées pour traiter ponctuellement les artères intérieures encombrées par un trafic intense ;
- les axes pénétrants pour garantir l'accessibilité du centre-ville au grand trafic entrant ou sortant ;
- et les voies circulaires pour détourner le trafic de transit et dispatcher le grand trafic entrant ou sortant à l'échelle de l'agglomération.

Au total, c'est un nouveau modèle circulatoire qui se dessine.

Il est repris ainsi dans les conclusions du Congrès de Bordeaux : « *le Congrès a voté des vœux reconnaissant : (...) 2° la nécessité, dans la traversée des agglomérations moyennes par des voies à grand trafic, de concilier les besoins de circulation et la sauvegarde du caractère local, d'où, la plupart du temps, l'établissement d'une déviation pour la circulation ; 3° l'opportunité pour les agglomérations importantes a) de prévoir de larges voies de pénétration qui pourront exceptionnellement être aménagées en autoroutes ; b) de séparer, dans la mesure du possible, sur ces voies de pénétration, la circulation générale et la circulation locale, certaines d'entre elles pouvant, par place, être aménagées en parkways ; c) d'assurer la liaison entre les voies de pénétration par des voies périphériques largement traitées ; d) d'aménager les artères à grand trafic de manière à y interrompre le moins possible la circulation (...); e) de réserver la possibilité de la création ultérieure de voies souterraines, si elle devient nécessaire lorsque d'autres moyens de transports plus puissants (tel que le chemin de fer métropolitain) auront épuisé leurs possibilités* » (Giraud, 1935, p. 147).

- Une conception urbanistique de la voirie: la voie qui crée la ville.

Profil large, modèle de l'avenue-parc.



L'axe central marseillais, E. Beaudoin, 1942. Extrait de la revue Paris-Soir, 1942 (6685) © Collection de la Cité de l'architecture et du patrimoine

Figure 10: Modèle d'évolution de la route en voie urbaine, H. Prost, 1923. Extrait de (Prost, 1932)



ILL. 12. — VUE D'UN CRUJEMENT DE L'AUTOSTRADÉ
VOIE RELIANT DIRECTEMENT MARSEILLE A AIX ET A MARIGNANE

Figure 11: Profil de l'autoroute de Marseille à Marignane et Aix, J. Gréber, 1933. Extrait de (Gréber, 1933)

**(3) Les transformations du modèles d'organisation des circulations:
de la réécriture à la remise en cause.**

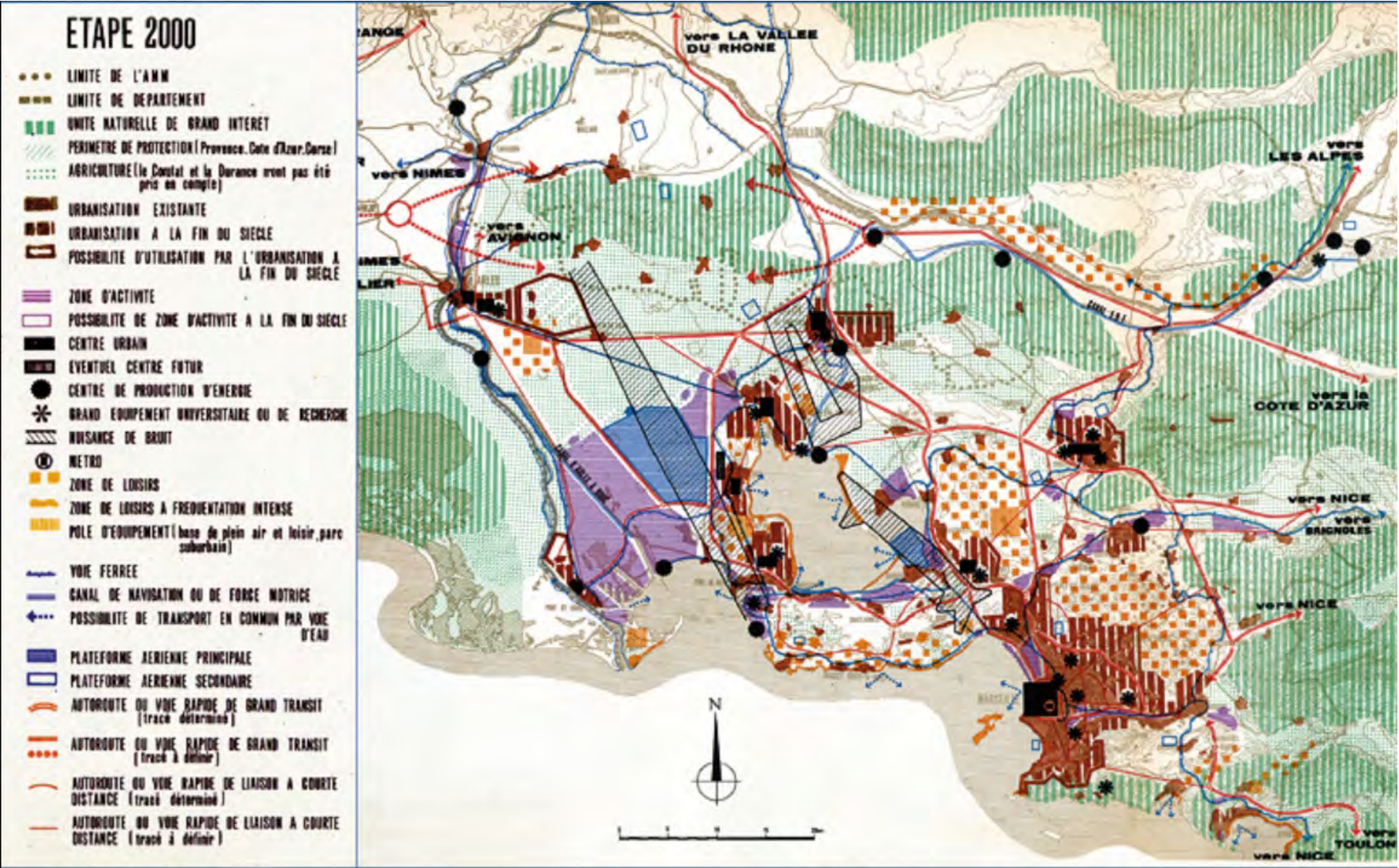
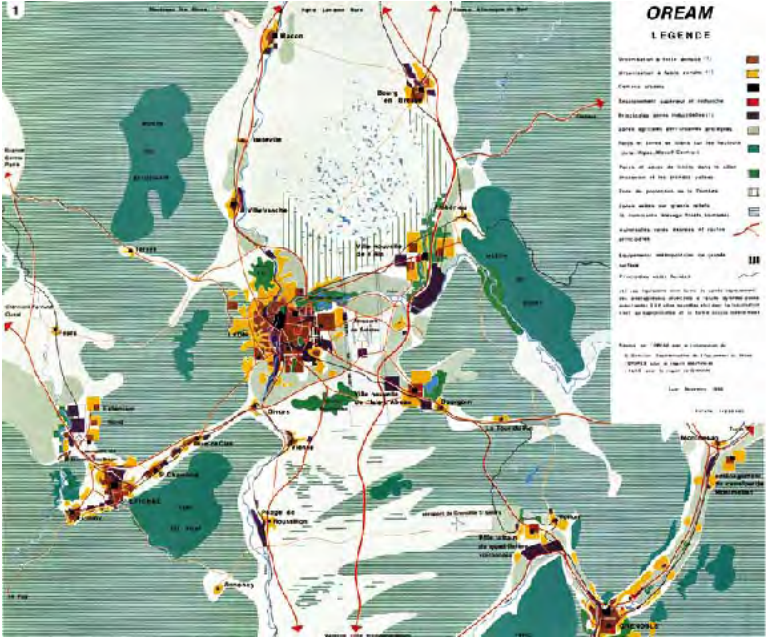


Schéma directeur de l'aire métropolitaine marseillaise, OREAM, 1969



Le schéma de l'OREAM, 1970

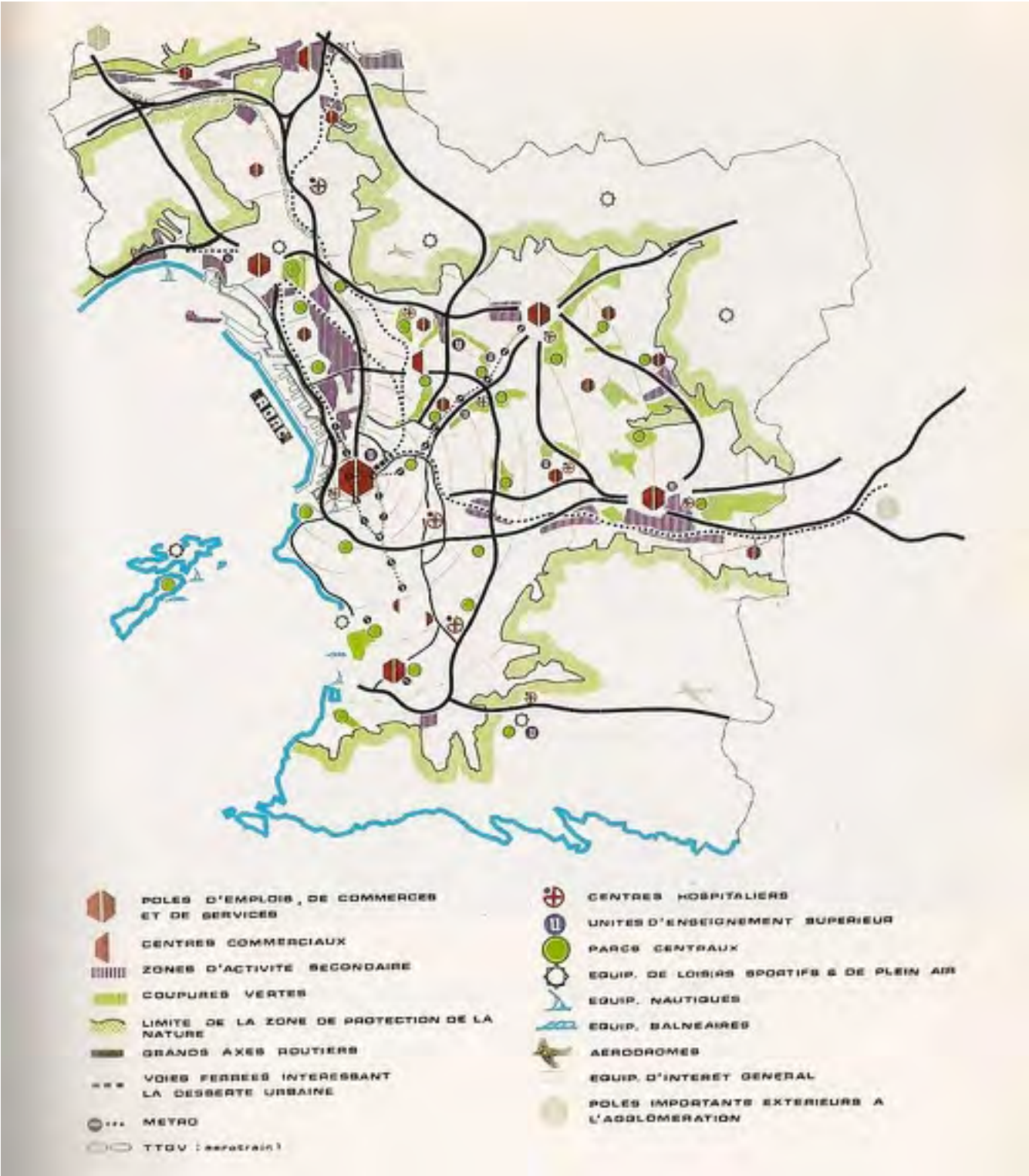


Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de l'agglomération marseillaise, AGAM, 1973.



Le SDAU de Lyon, 1978

	Logique d'organisation	Définition de la deuxième rocade
PUD	<p>Logique radioconcentrique : quadrillage des voies rapides (radiales, rocade)</p> <p>Logique axiale (connexion par le centre des autoroutes pénétrantes)</p>	<p>2^{ème} rocade= R2 en partie, la R3 en partie, la R4 en totalité, et R2Bis. Fonction circulatoire à l'échelle de l'agglomération</p>
Schéma OREAM	<p>Logique radioconcentrique et hiérarchisation des niveaux de rocades</p>	<p>Fonction circulation à l'échelle de l'agglomération</p> <p>(3^{ème} rocade= B55 Fonction circulation à l'échelle métropole, liaison entre autoroutes pour grand transit)</p>
SDAU	<p>Logique de rééquilibrage centre- périphérie dans l'agglomération : radioconcentrique et multipolaire (rocades support de centres secondaires), logique axiale (connexion par centre)</p>	<p>2^{ème} rocade= L2. Fonction circulatoire à l'échelle agglomération (liaison inter-quartiers, protection du centre et réduction du trafic sur la 1^{ère} rocade)</p> <p>(3^{ème} rocade= B55 Fonction circulation à l'échelle métropole, liaison entre autoroutes pour grand transit)</p>

Tableau 3: La deuxième rocade dans le schéma fonctionnel de la voirie, du PUD au SDAU

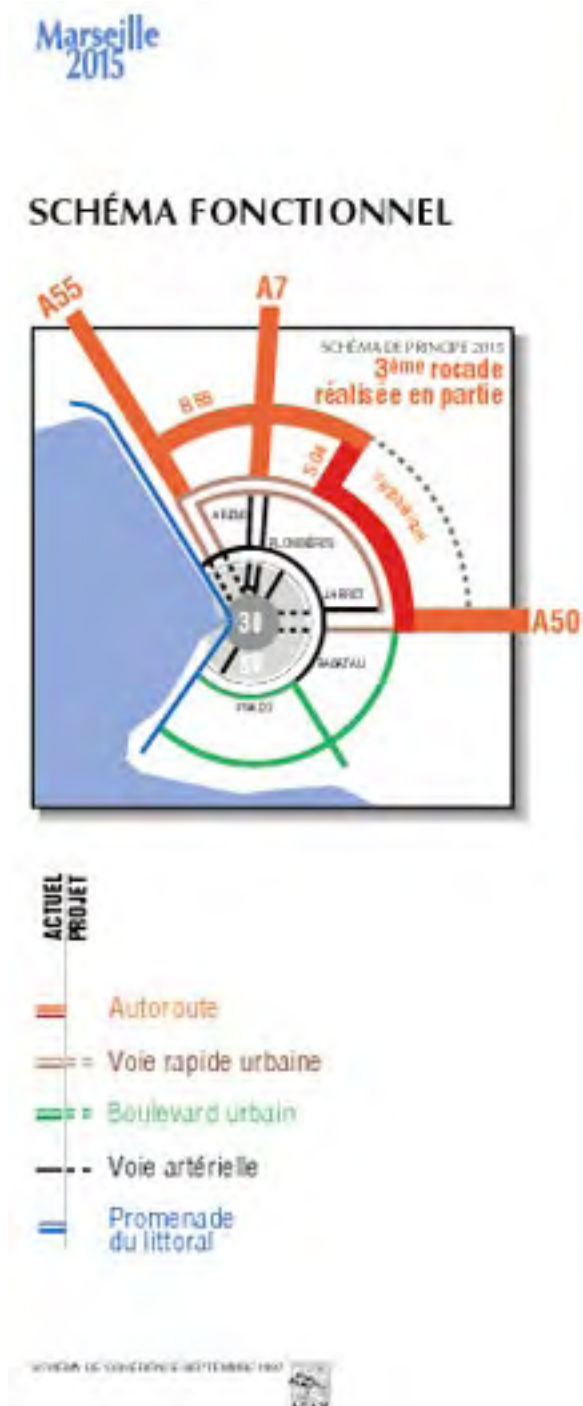
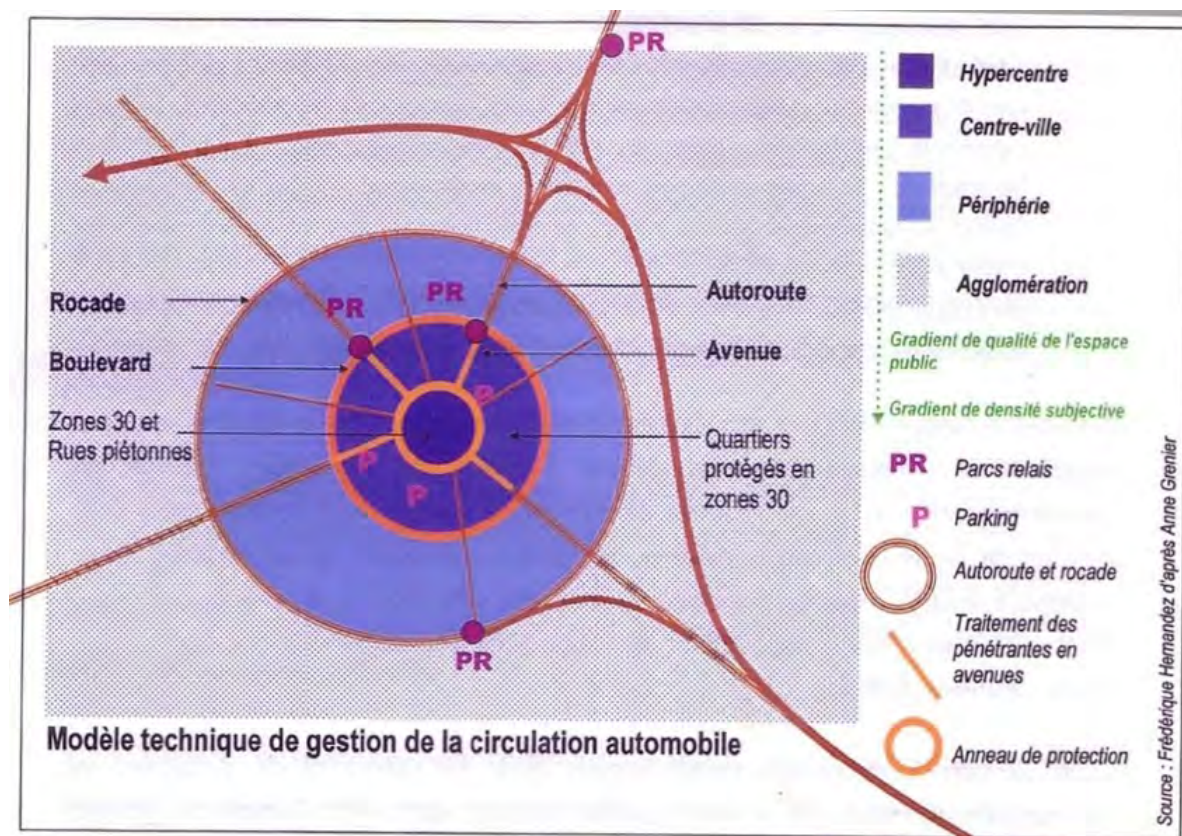
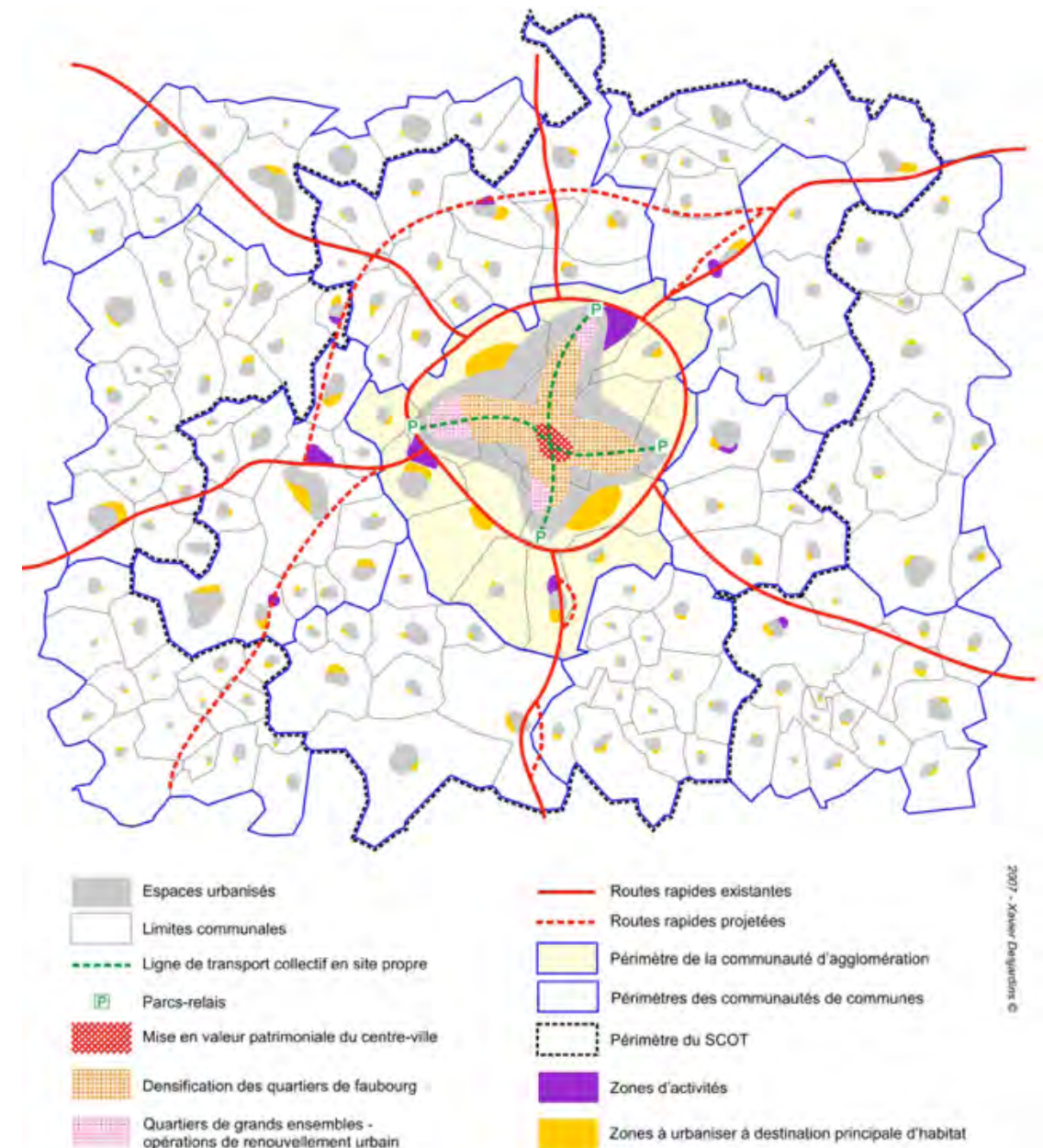


Schéma de Cohérence pour Marseille, AGAM, 1997.
Extrait de (Ville de Marseille, AGAM,1997)

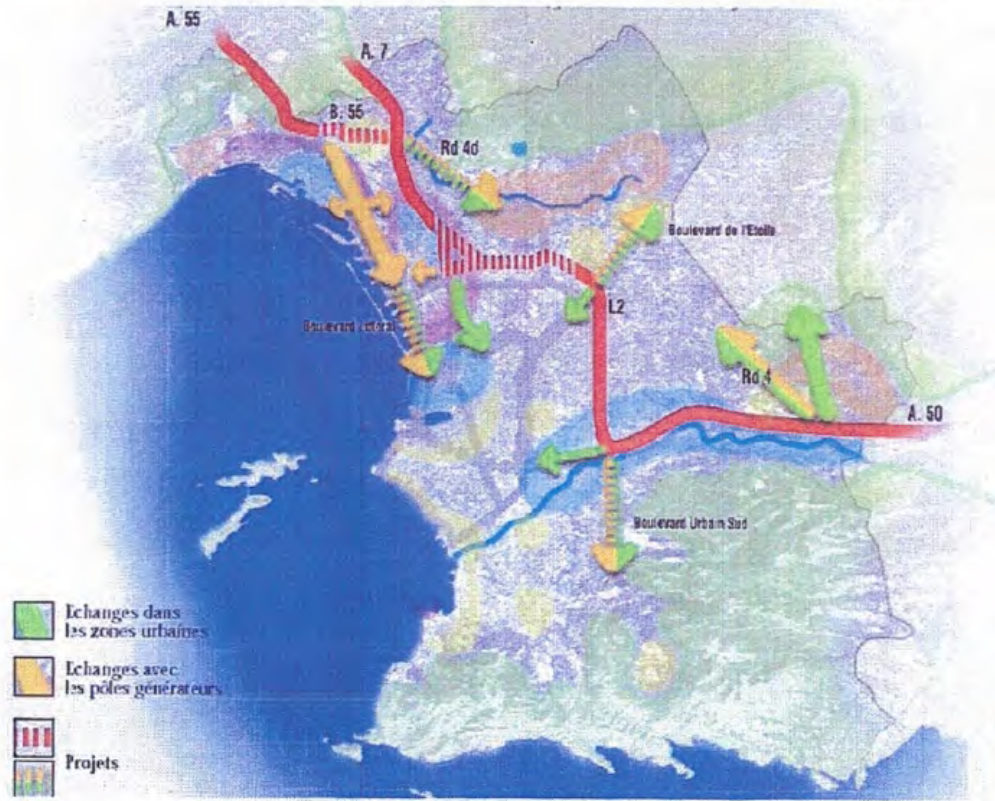


Le modèle technique d'organisation du PDU de Marseille.
Extrait de (Hernandez, 2003)

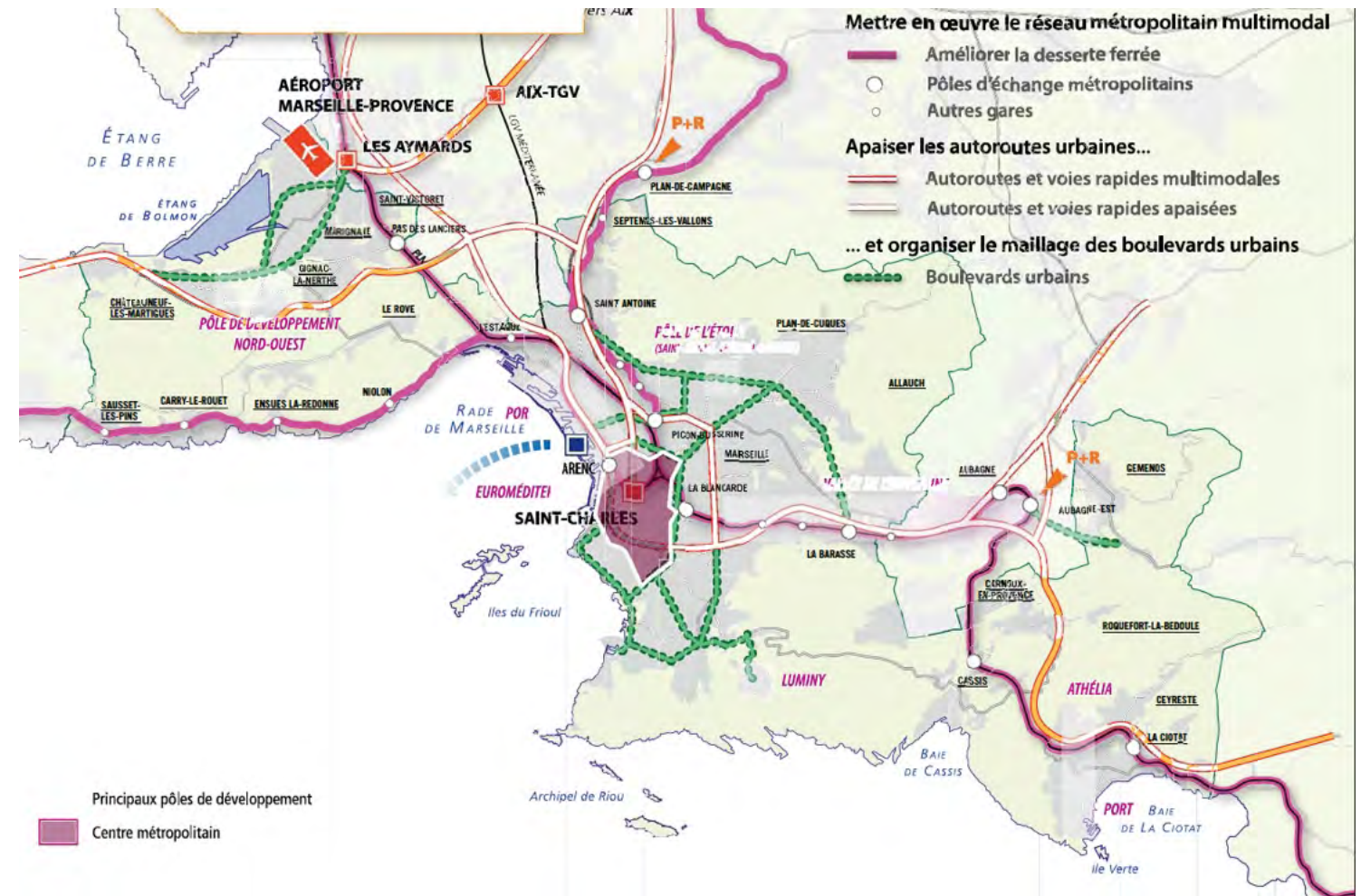


Le modèle de gouvernance de la ville diffuse issu des SCOT proposé par
(Desjardins, 2007, p. 454)

Les échanges avec la ville et système autoroutier structurant



Extrait du Dossier de Voirie d'Agglomération, dossier de concertation, février 2002



Le rôle de la L2 dans le système d'échanges marseillais.
Extrait de (DDE13, 2004)

Le réseau métropolitain multimodal.
Extrait de (MPM, 2007, p. 24)

(4) L'évolution des arguments pour/contre la rocade

Contournement <i>Séparation des flux à l'horizontale (flux de transit : rocade ; flux locaux : voirie urbaine)</i>	Traversée souterraine <i>Séparation des flux à la verticale (flux de transit en souterrain ; flux locaux en surface sur voirie urbaine)</i>	Traversée en route surélevée <i>Séparation des flux à la verticale (flux de transit en voie surélevée ; flux locaux en surface sur voirie urbaine ; ou inverse)</i>
Urbanisation des périphéries : foncier de moins en moins disponible (en dehors des réserves d'emprises) et de plus en plus cher	Réduction des coûts et perfectionnement des techniques	
Normes techniques imposent un éloignement de la zone urbaine ou des mesures d'insertion chères	Ouvrage d'art symbole d'innovation	
Risque d'étalement urbain		

Tableau 4: Contournement ou traversée, l'évolution des termes du débat

Projets de rocade récents ou en cours soumis à la CNDP

Nom du projet	Caractéristiques du projet	Maître d'ouvrage	Coût	Date de saisine	Débat	Site du débat
Projet de liaison autoroutière sud d'Angers	Projet de voirie 2x2 voies à chaussées séparées qui permettrait d'améliorer la circulation automobile dans l'agglomération d'Angers et sur sa périphérie. Projet publié dans le Monde du 18 Janvier	Conseil général de Maine et Loire	160 M €	Saisine du 11/03/2008 par France Nature Environnement	Refus de la CNDP	
Projet de rocade Nord de Grenoble	La réalisation de l'achèvement du contournement routier de Grenoble par la rocade nord a pour objectif que les autoroutes A48 et A480 à l'Ouest, l'autoroute A41 à l'est et la rocade Sud soient moins saturées lors des périodes de pointe de trafic de plus en plus longues	Conseil général de l'Isère	580 M €	04/04/2007	Refus de la CNDP	
Projet de Grand contournement autoroutier de Toulouse	Le Projet de Grand contournement autoroutier de Toulouse consiste à créer une nouvelle infrastructure autoroutière à 2 fois 2 voies et à péage qui permette : d'une part, à l'essentiel du trafic de transit d'échapper au nœud de congestion du périphérique toulousain, d'autre part, à servir à l'aménagement de l'aire métropolitaine	Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer	600 et 1 300 M €	05/02/2007	Dates du débat : 04/09/2007 au 22/12/2007	http://www.debatpublic-contournement-toulouse.org
Projet autoroutier de la Francilienne	Ce projet consiste à prolonger la Francilienne, troisième rocade d'Ile de France dans le Nord-Ouest de l'agglomération parisienne, à partir de Méry-sur-Oise, au nord de Cergy-Pontoise dans le Val d'Oise jusqu'à l'autoroute A13, au sud de Poissy-Orgeval dans les Yvelines	Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer	entre 1 et 2 000 M €	06/06/2005	Dates du débat : 08/03/2006 au 08/07/2006	http://www.debatpublic-francilienne.org
Grand contournement Ouest de Strasbourg	Réalisation d'une autoroute à deux fois deux voies d'une longueur de 27 km environ dans le prolongement de l'autoroute A35 Hoerdt-Lauterbourg en direction du sud et rejoignant l'A35-Voie Rapide du Piémont des Vosges en contournant Strasbourg par l'Ouest	Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer	337 M €	16/12/2004	Refus de la CNDP	
Contournement routier de Nice	Projet de renforcement de l'armature routière Est-Ouest pour contourner l'agglomération de Nice	Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer	500 à 2000 M €	19/11/2004	Dates du débat : 04/11/2005 au 28/02/2006	http://www.debatpublic-pcnice.org
Contournement de ROUEN	Le projet consiste en un contournement routier partiel à l'est de l'agglomération de Rouen par une voie express 2x2 voies de 27 km et situé à une distance de la partie agglomérée d'environ 5 km	Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer	360 M €	17/09/2004	Dates du débat : 09/06/2005 au 07/07/2005 et du 05/09/2005 au 09/11/2005	http://www.debatpublic-contournement-rouen.org
Contournement autoroutier de Bordeaux	Création d'une autoroute à péage, à 2x2 voies, branchée au nord sur l'ensemble A10 - RN10 et contournant Bordeaux par l'ouest ou l'est, pour diriger les trafics de transit en direction de l'A63	Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer	460 à 900 M €	30/01/2003	Dates du débat : 02/10/2003 au 15/01/2004	http://sites.debatpublic.fr/contournement-bordeaux/default.htm

En suspens

Avis défavorable à l'enquête d'utilité publique

En suspens

En suspens (DUP en 2008)

En suspens

«Le débat public sur le projet de prolongement de la Francilienne (autoroute A104) de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval s'est terminé comme il avait commencé: dans le vacarme; s'est ainsi vérifié une nouvelle fois le fait que plus l'histoire d'un projet est longue, plus les positions des uns et des autres ont eu le temps de se figer, plus elles s'expriment avec passion. Cela peut se comprendre et on le comprend mieux lorsque l'on entend les témoignages de certains intervenants ; mais ce qui ne peut être admis, c'est que cela s'accompagne d'intolérance, de violence verbale, de refus d'écouter ceux qui ont d'autres opinions ; on en a eu malheureusement émané parfois de personnes ou d'organismes qui plaidaient en même temps pour la nécessité d'un débat démocratique», Extrait Bilan débat public Francilienne, 2006.

Abandon du projet

Confirmation du projet MAIS en suspens...

(5) Sur la requalification de la voirie, vers un changement de paradigme.

Obsolescence de la voirie : héritage d'infrastructures lourdes

Outils & moyens d'action (CERTU, 2009: agir sur le tracé, sur l'emprise de la voie, sur le profil en travers, sur le statut de la voie...)

- La destruction/suppression de l'infrastructure: il s'agit de faire table-rase du problème, symbolique forte.
- Le réaménagement de l'infrastructure de l'échelle du quartier ou de la ville (dynamique projet urbain) au projet plus réduit à la limite de l'emprise de la voirie et des façades urbaines.
- Des aménagements ponctuels qui ne remettent pas en cause la fonction fondamentalement circulatoire de la voie (traitements paysagers, mobilier urbain, etc.)

3. Quelques zooms

- **Les limites de la planification flexible**

Les permanences et mutations du projet: parties flexibles/non flexibles

Remise en cause de quelques évidences: sur la mise en chantier, sur les réserves foncières.

Identification de 2 stratégies d'adaptation du projet à la dynamique de co-évolution ville/voirie.

	Modèle d'adaptation limitée	Modèle d'adaptation flexible ou dynamique
Période de mise en œuvre	Equipe E. Brassart - C. Piloix (Années 1990)	Equipe T. Dallard (Années 2000)
Principes d'action	Stratégie du coup parti visant créer des irréversibilités Stratégie « conversationnelle » de négociations sur le terrain	Stratégie d'intéressement basée sur la co-construction du projet
Modalités d'adaptation	On part du principe qu'on a une autoroute à faire passer dans la ville, la question qui se pose est : où la faire passer ?	On redéfinit totalement le projet dans un processus de co-construction et de négociation
Conditions de mise en œuvre	1 leadership fort	
Outils mobilisés	Le bulldozer La négociation directe avec les riverains Le concours de maîtrise d'œuvre	Le marché de définition et les études urbaines La maîtrise d'ouvrage urbaine et le partenariat
Avantages	Modèle pragmatique et qui permet d'avancer visiblement sur le terrain <i>(grâce à une forte mobilisation sur le terrain)</i>	Une approche flexible ou évolutive Une approche consensuelle
Inconvénients	Un dérive du coût non maîtrisable Un modèle conflictuel <i>(confrontation avec les riverains et avec les co-financeurs)</i> Une approche peu réversible <i>(crée de nouvelles irréversibilités fortes par les coups partis)</i>	Modèle qui reste plus dans le dialogue que dans l'action <i>(peu de mise en œuvre sur le terrain, seulement des effets à la marge)</i> Un coût diffus et invisible <i>(qui lorsqu'il ressurgit fait exploser le consensus)</i>

- **Les formes d'irréversibilisation du projet**

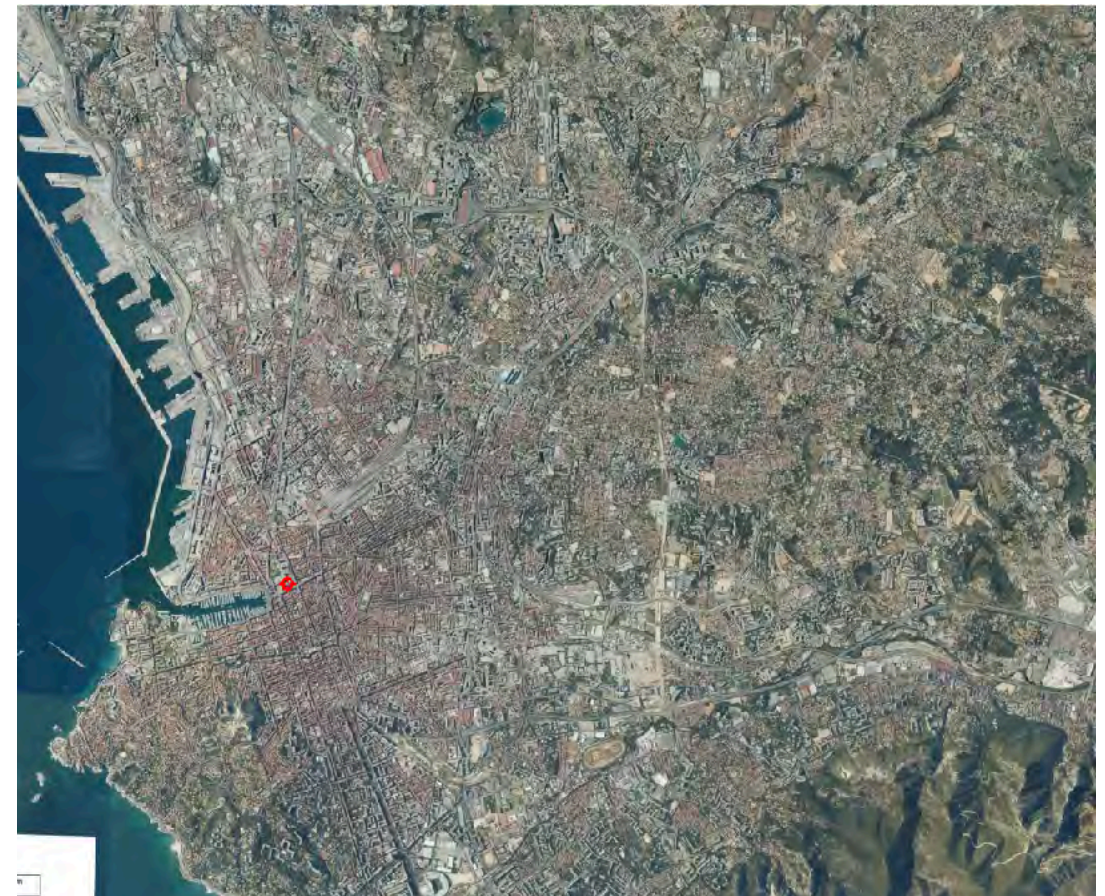
Technique ? un chantier qui passe inaperçu mais des équipements non mis en service et déjà obsolètes.

Politique? un objet-non saisi politiquement.

Economique? 300 millions € dépensés depuis 1983, reste à mettre: 200 millions € (L2 Est) et 560 millions € (L2 Nord)



La L2 en 2008, une route qui attend les voitures



La L2 en 2008, une cicatrice dans le territoire marseillais
© IGN, Géoportail

- **Sur les formes d'irréversibilisation de l'infrastructure et du projet:**

Les réserves foncières et leurs effets pervers

Les traces de l'infrastructure invisible



Traces de la L2 dans les quartiers Sud (branche U502 et amorce du Boulevard Urbain Sud), 2008

©IGN



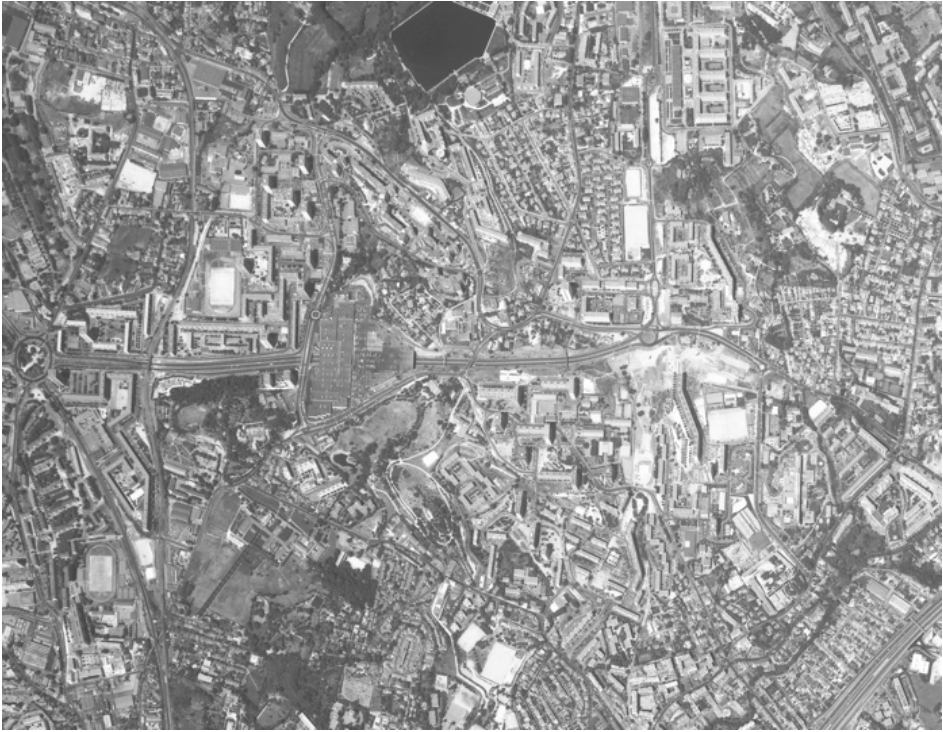
Environs section Nord, 1926 ©IGN



Environs section Nord, 1950 ©IGN



Environs section Nord, 1978 ©IGN



Environs section Nord, 1988 ©IGN



Environs section Nord, 2008 ©IGN

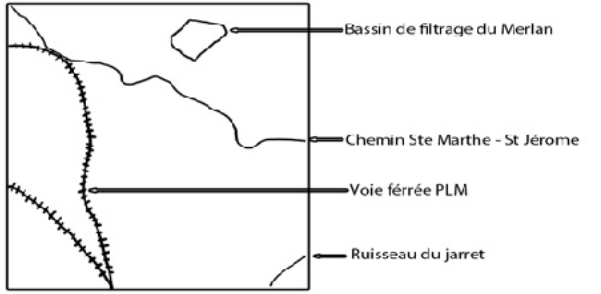


Schéma de repérage

Merci de votre attention.

Contact:

stephanie.leheis@gmail.com

Biblio:

<https://pastel.archives-ouvertes.fr/pastel-00655943>

Table-ronde

Laurent Coudroy de Lille, Ecole d'urbanisme de Paris