

Rue de l'avenir



Pour des espaces publics ordinaires  
de qualité

L'armature urbaine ordinaire

Les points de connexion ordinaires

# Les points de connexion ordinaires

## Principes :

Intensifier la ville le long des lignes de transports

- proximité stricte
- proximité souple

Prendre appui sur les points de connexion

Positionner les points de connexion en fonction (densité habitants, support urbain, usages)

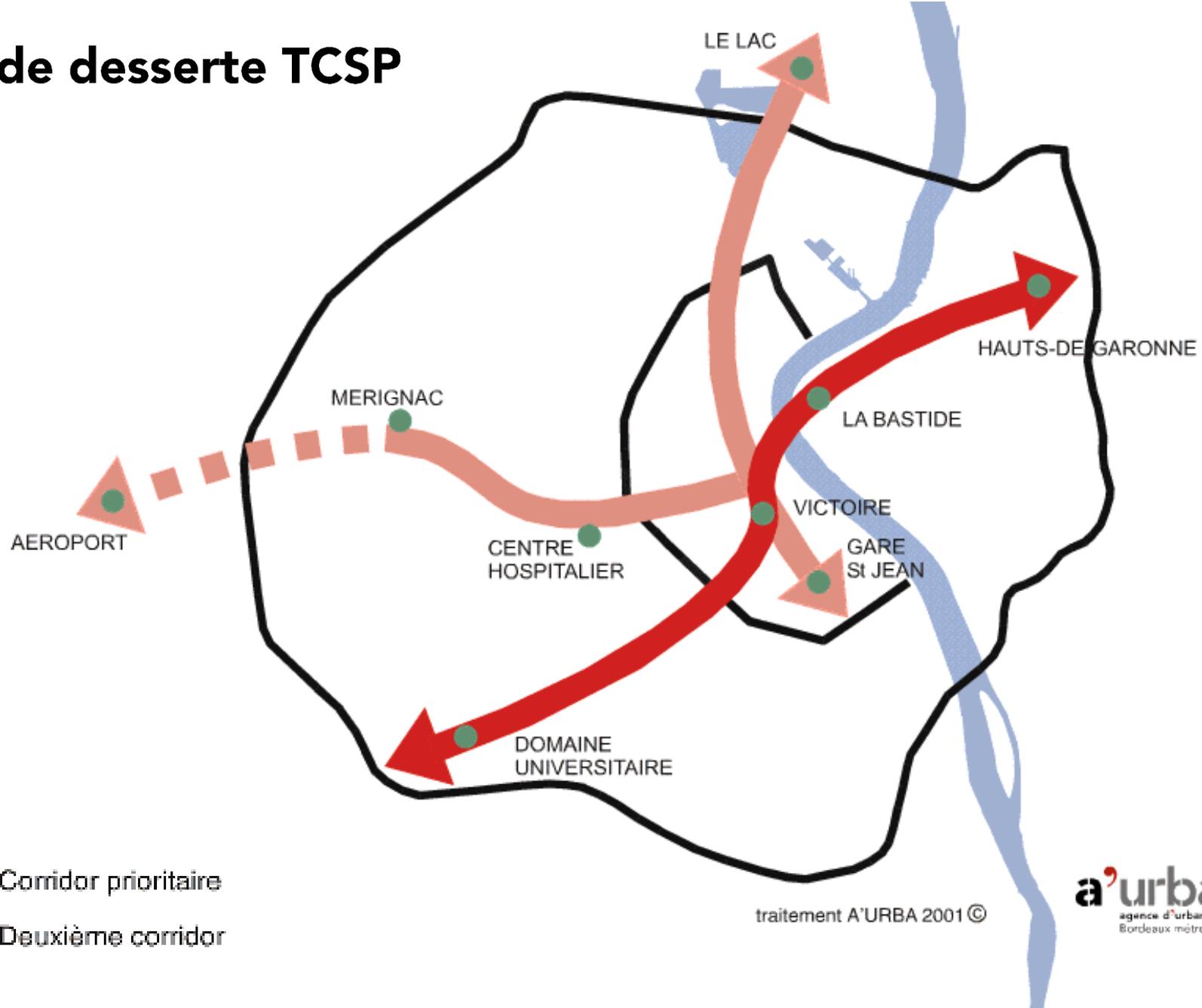
Confort d'usage et lisibilité d'accès à assurer

Points de contacts numériques

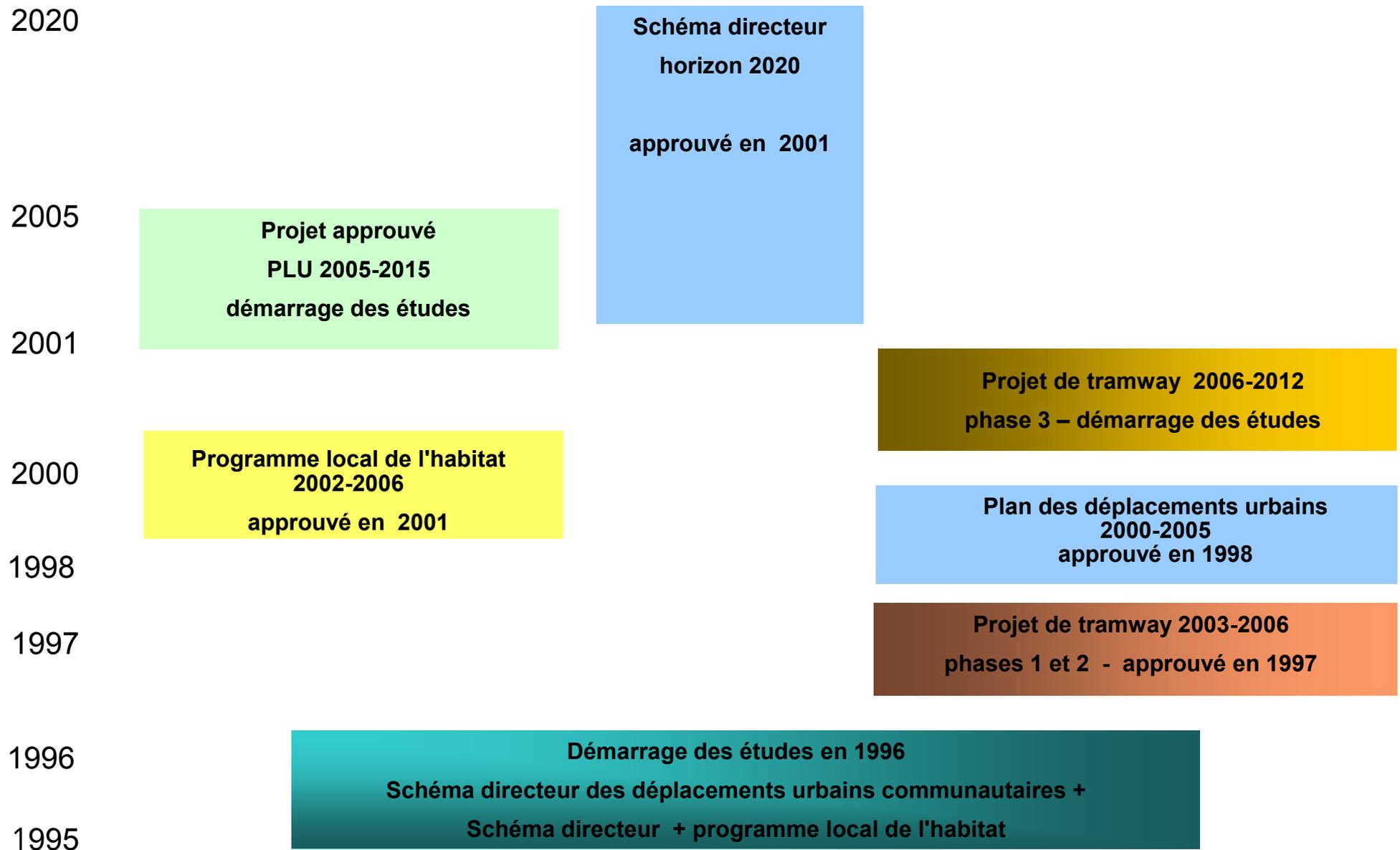
## Boîte à outils :

- SCoT
- Programme d'aménagement
- Jalonnement

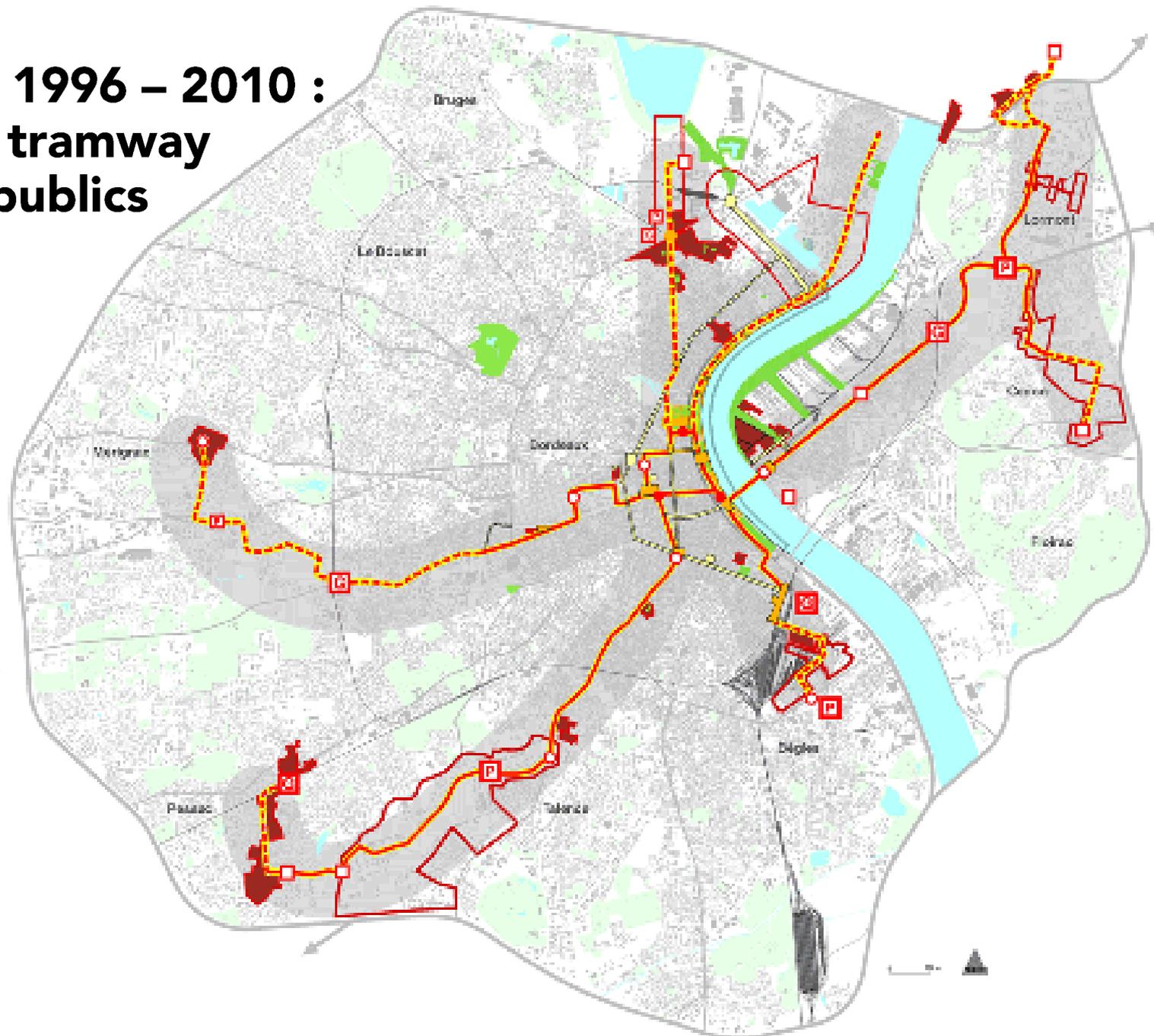
# Corridors de desserte TCSP



# Un projet urbain d'agglomération...



# Le projet urbain 1996 – 2010 : L'effet levier du tramway sur les espaces publics emblématiques



# Douceurs girondines et réveil de la belle endormie



# Place Pey-Berland



Francisco Mangado / atelier d'architecture King Kong

# D ESTINATION GENERALE DES SOLS

## Le réseau d'infrastructures

- autoroute et rocade
- ◆ échangeur
- voie de liaison et de distribution
- voie locale
- liaisons à étudier
- /// zone de passage ou de franchissement possible
- voie ferrée
- voie ferrée à renforcer
- liaison TGV
- ✈ aéroport, aérodrome, PEB

## Les espaces ouverts à l'urbanisation

- zone urbaine multifonctionnelle dont lieu privilégié de densification et de renouvellement urbain
- site économique spécifique
- emprise relevant de la défense nationale
- zone urbaine et d'extension urbaine soumises au risque inondation en l'état actuel des protections

## Les grands équipements

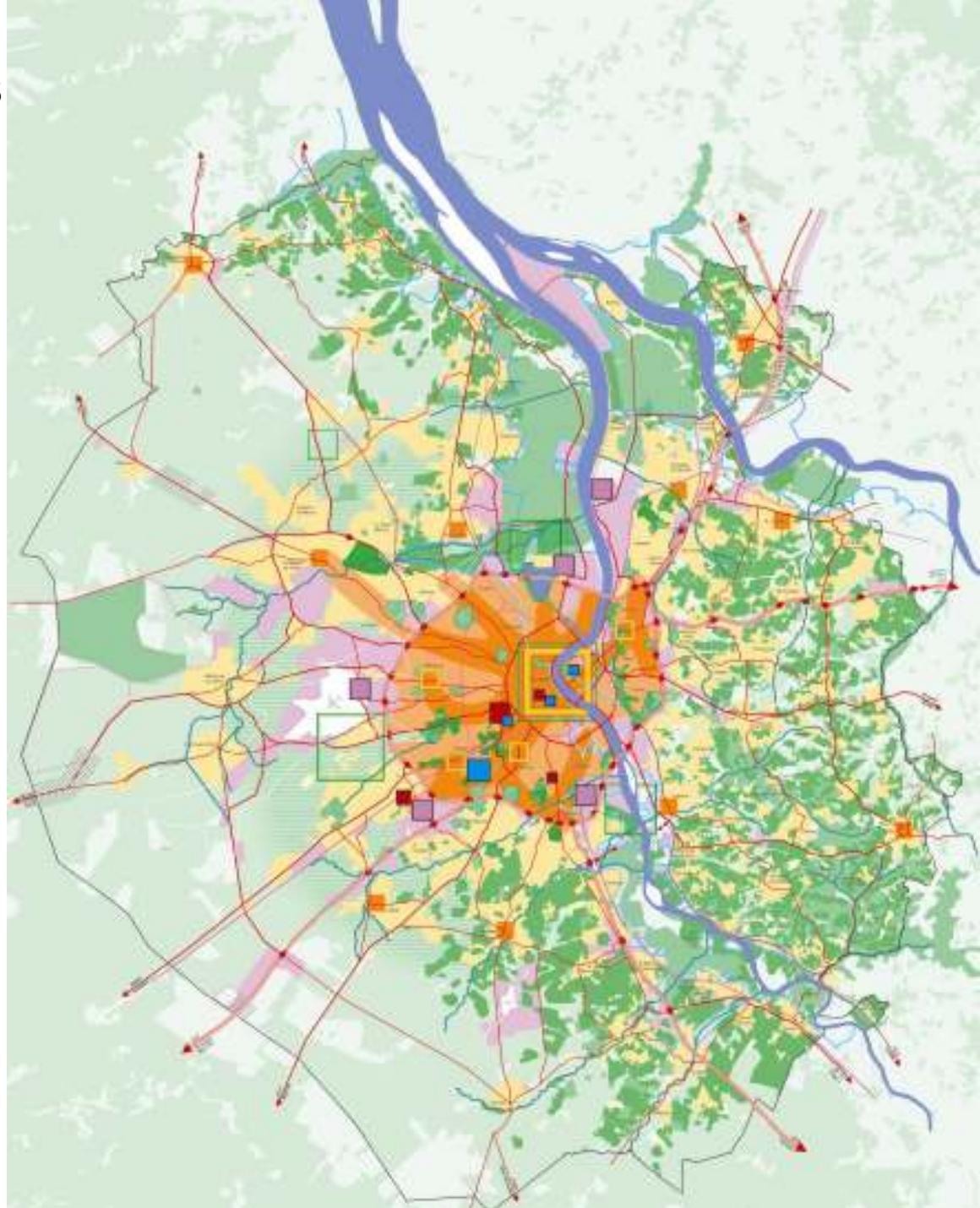
- espace des fonctions majeures de centralité
- pôle majeur de développement économique
- pôle de vie universitaire
- pôle hospitalier
- pôle touristique de sport et de loisir

## Les espaces naturels

- espace naturel urbain
- espace naturel majeur
- espace naturel à protéger pour des raisons économiques, environnementales et paysagères
- espace naturel de discontinuité
- fil de l'eau
- champ d'expansion de crues

## Les espaces ruraux

- espace agricole
- espace sylvicole ou espace de forêt



PLAN 2010-2020

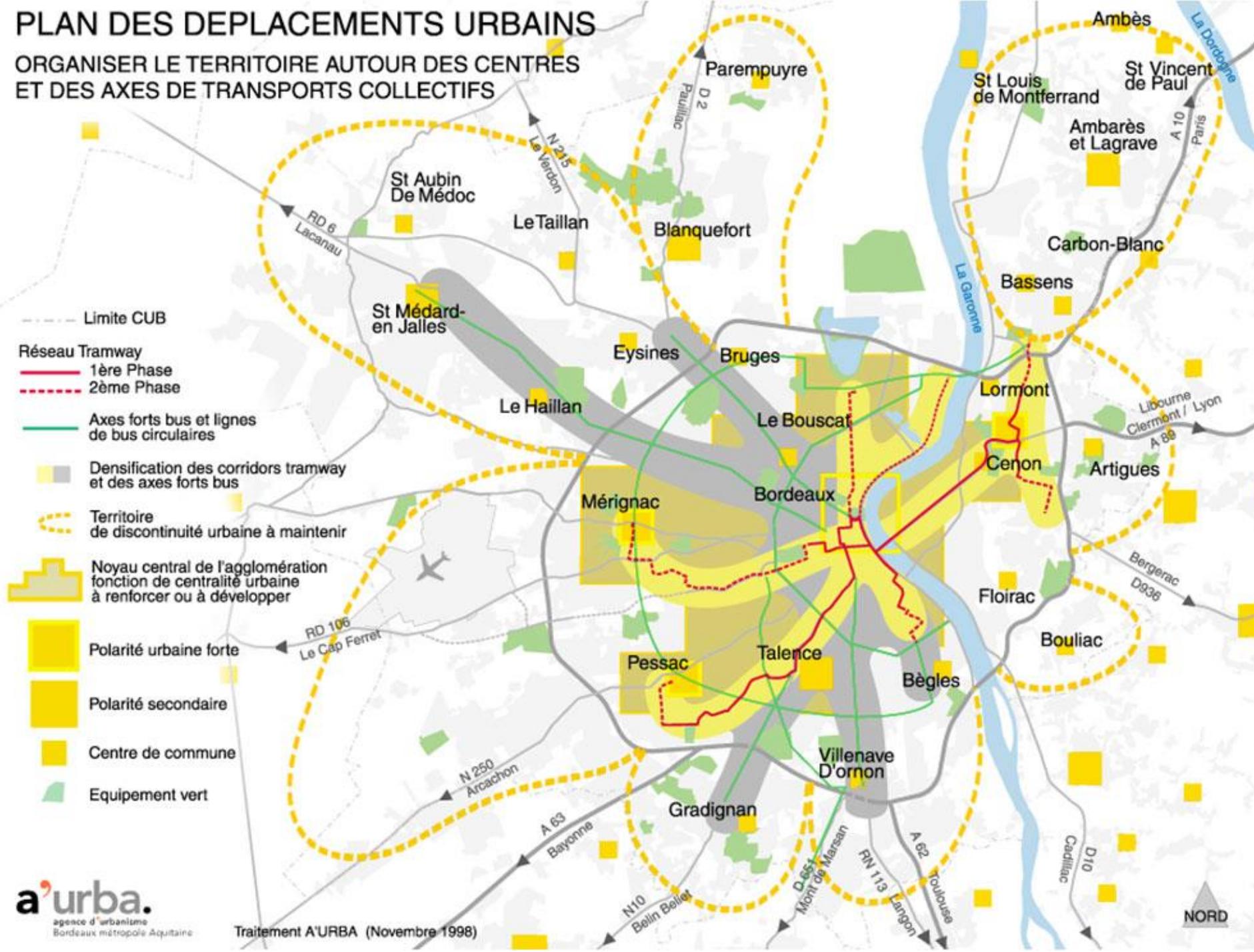
schéma directeur  
de développement d'urbanisme  
et d'infrastructures de Bordeaux

Source : IGN, a'urba  
Révisé par le SYSDAU (Schéma directeur) le 31/03/2009



# PLAN DES DEPLACEMENTS URBAINS

ORGANISER LE TERRITOIRE AUTOUR DES CENTRES  
ET DES AXES DE TRANSPORTS COLLECTIFS



**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine

Traitement A'URBA (Novembre 1998)

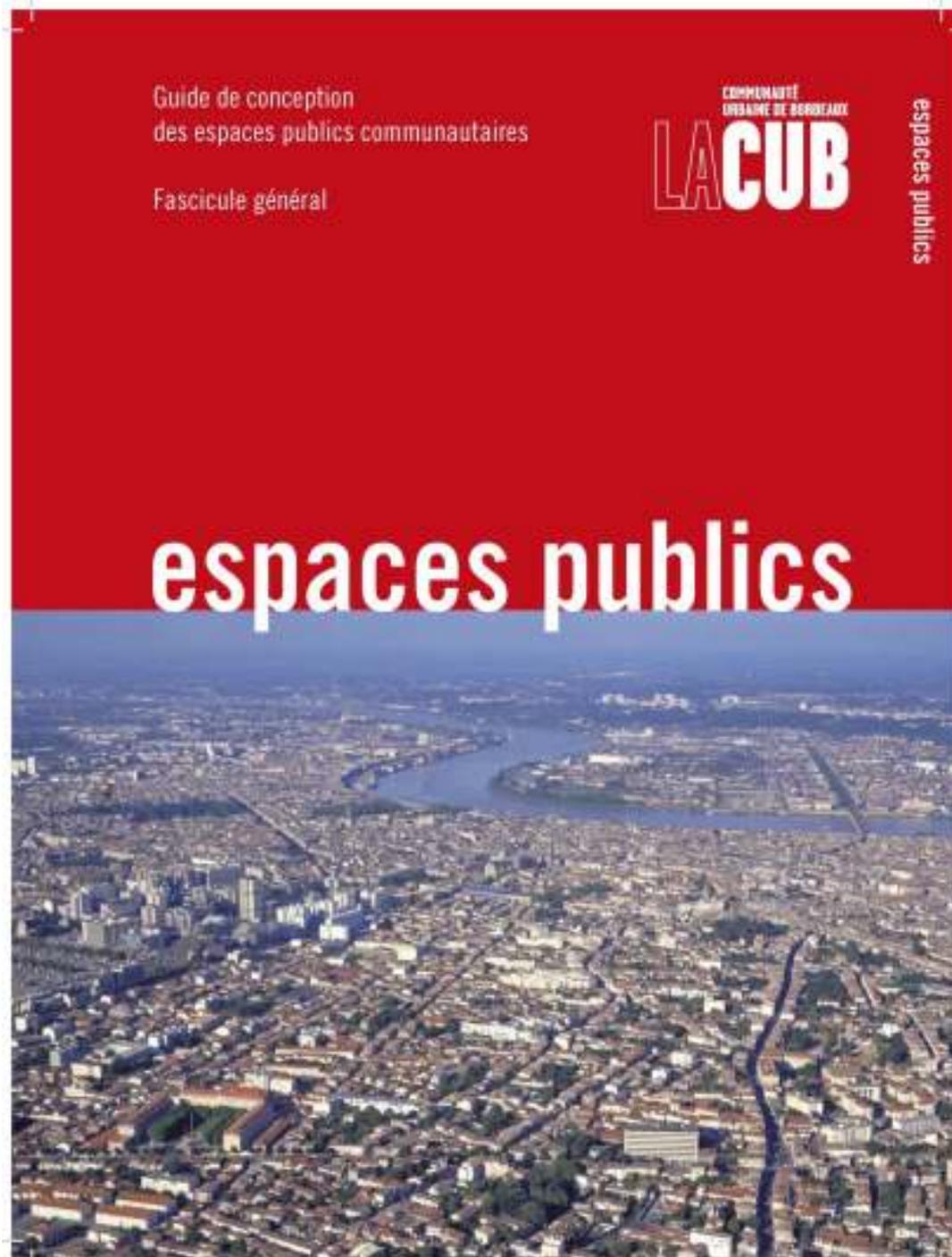
**a'urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine

Pour des espaces publics ordinaires de qualité

**2005 : un référentiel des espaces publics (règles et conseils)**

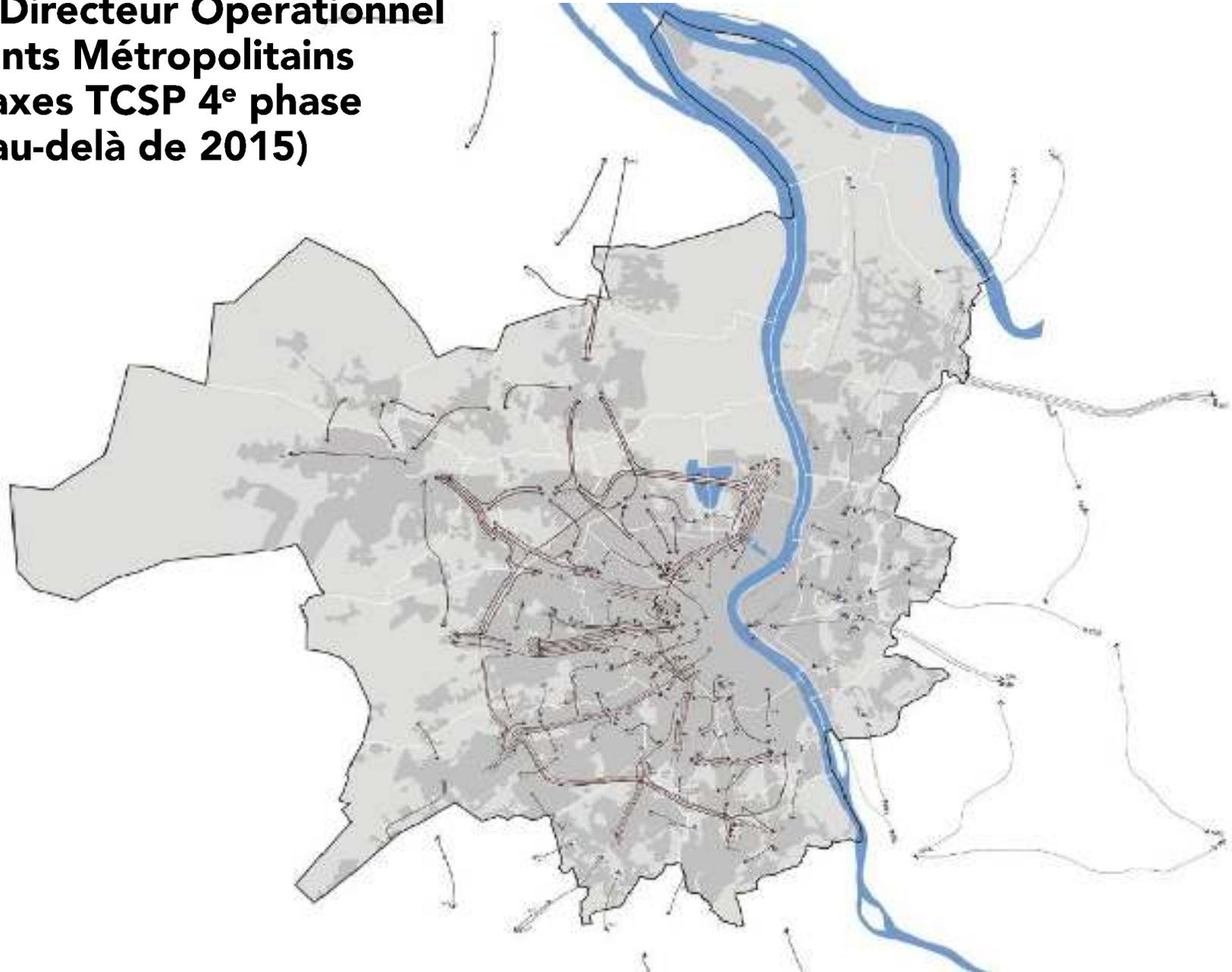
**+**

**PDU : règle du 50 / 50**





**2ième remise en cause des corridors radiaux  
2011 : Schéma Directeur Opérationnel  
des Déplacements Métropolitains  
Objectiver les axes TCSP 4<sup>e</sup> phase  
à développer (au-delà de 2015)**

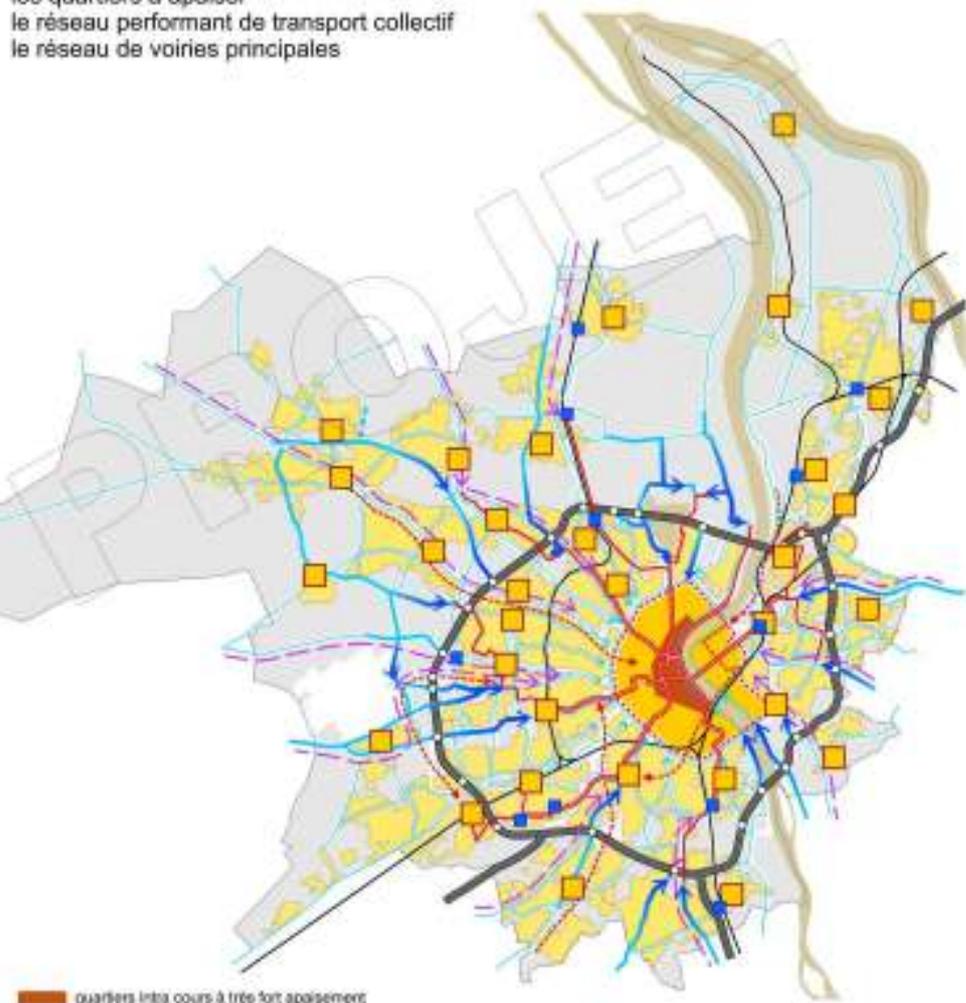


# 3ième remise en cause de la vitesse 2012 -2013 : La démarche Grenelle des mobilités Concerter pour changer de modèle de mobilité



## Schématisme de la mobilité

les quartiers à apaiser  
le réseau performant de transport collectif  
le réseau de voiries principales

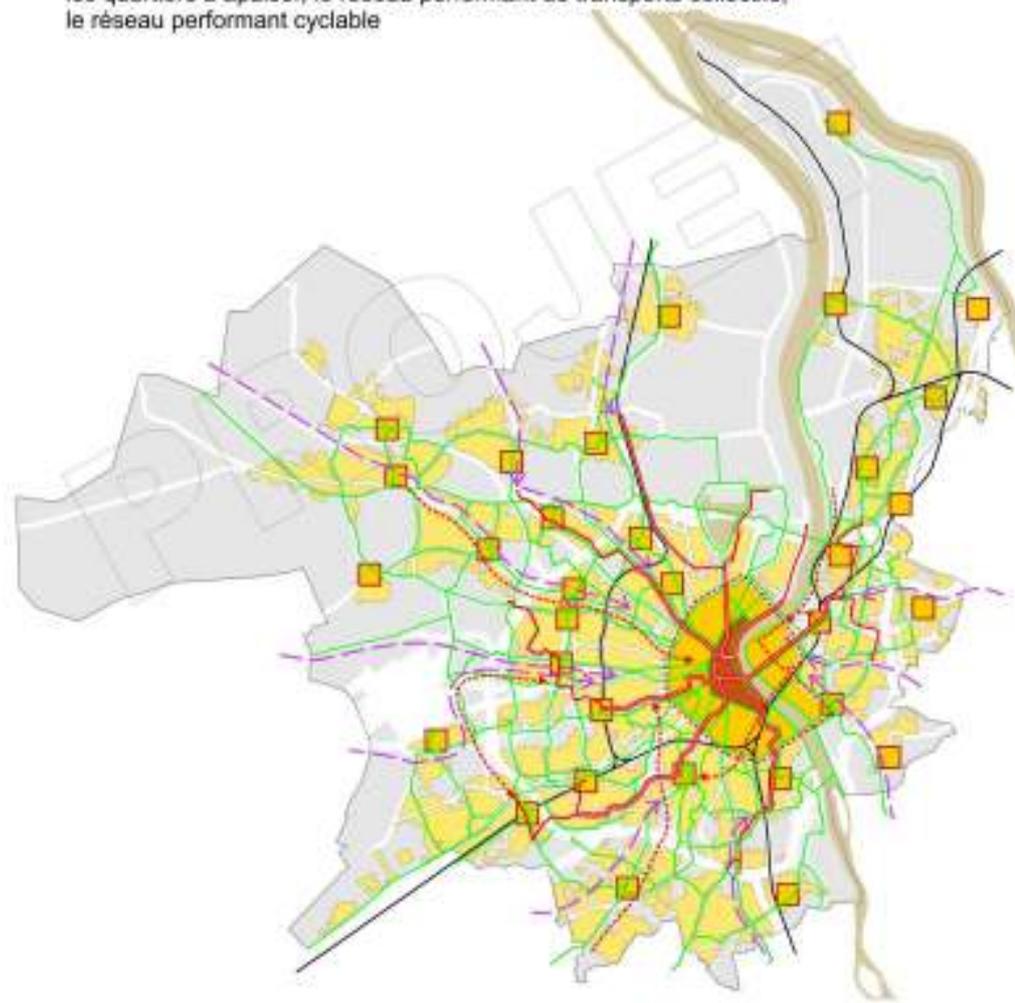


- quartiers intra cours à très fort apaisement
- quartiers intra boulevards à fort apaisement
- centralité à très fort apaisement
- quartiers extra boulevards à fort apaisement
- tramway phases 1, 2 et 3, offre renforcée
- - - axes prioritaires du SDDOM
- liaisons périurbaines express en relation avec l'extérieur de la CUB
- réseau ferré
- centres d'échanges modaux
- axes routiers à fort trafic rabatés vers les centres d'échanges modaux
- accès principaux au centre d'agglomération



## Schématisme de la mobilité

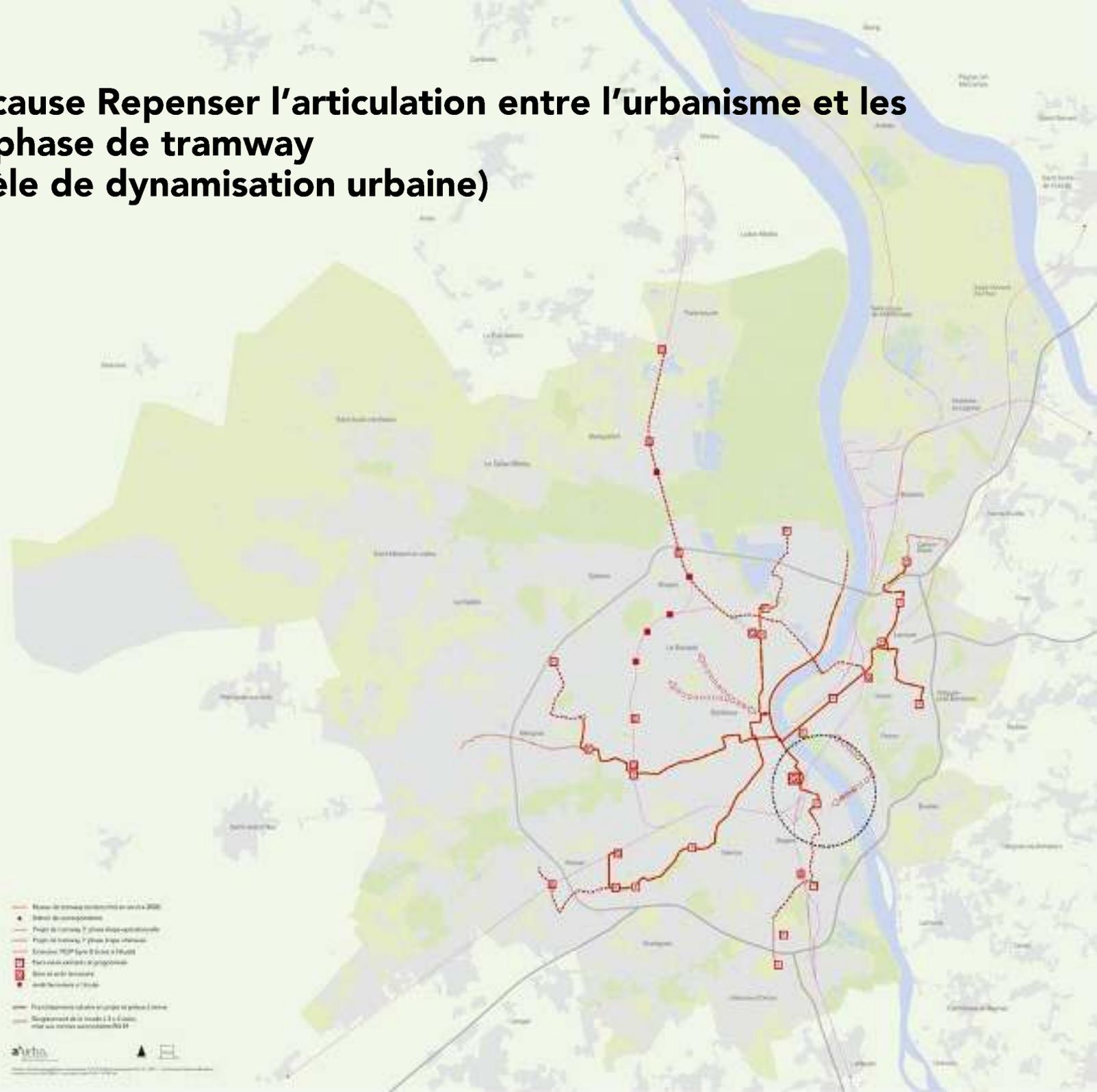
les quartiers à apaiser, le réseau performant de transports collectifs,  
le réseau performant cyclable



- quartiers intra cours à très fort apaisement
- quartiers intra boulevards à fort apaisement
- centralité à très fort apaisement
- quartiers extra boulevards à fort apaisement
- tramway phases 1, 2 et 3, offre renforcée
- - - axes prioritaires du SDDOM
- liaisons périurbaines express en relation avec l'extérieur de la CUB
- réseau ferré
- réseau structurant vélo



# 4ième remise en cause Repenser l'articulation entre l'urbanisme et les transports : la 3<sup>e</sup> phase de tramway (changer de modèle de dynamisation urbaine) 2010 – 2015



# Appel à projets 50 000 logements

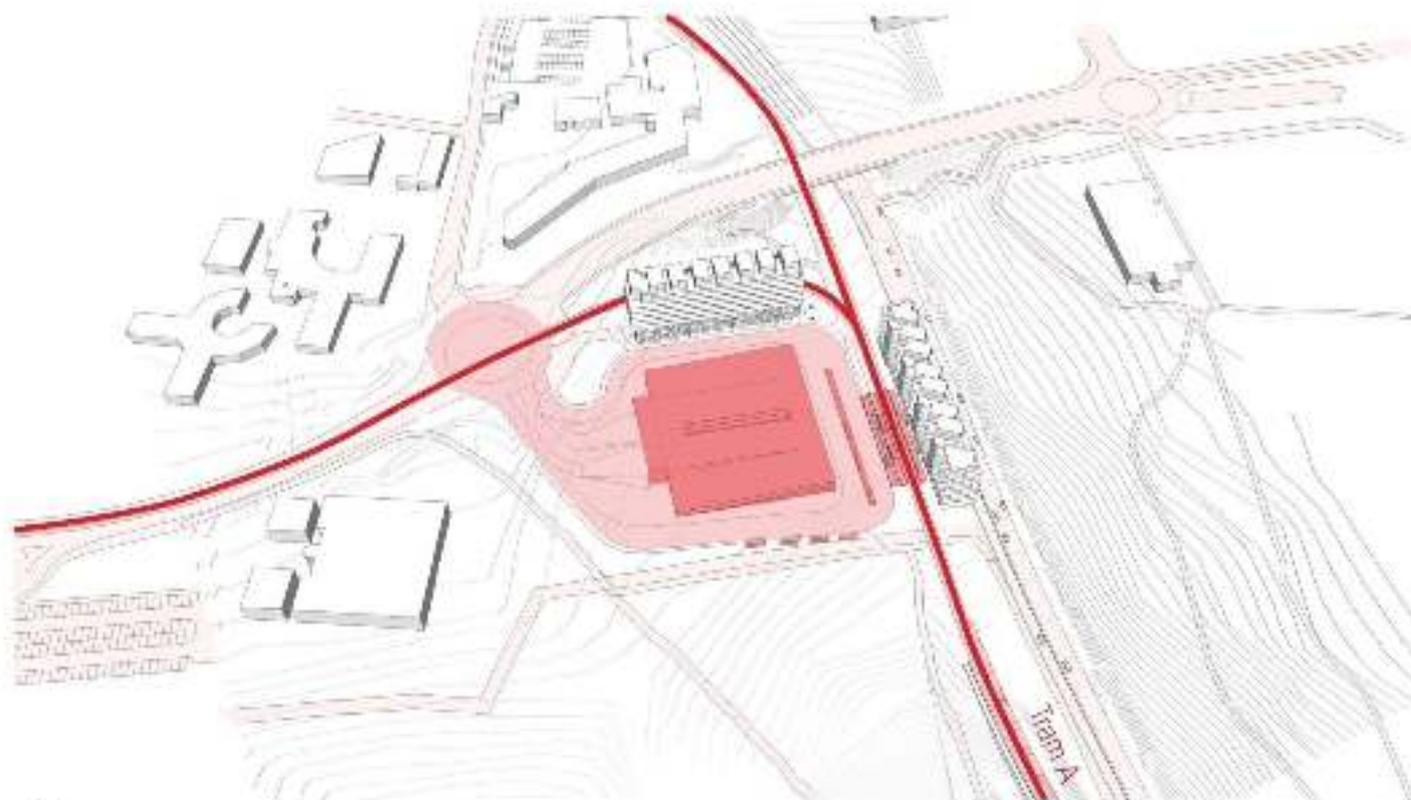
## Le transport public et l'armature urbaine

COMMUNAUTÉ URBAINE DE BORDEAUX

# 50 000 LOGEMENTS

autour des axes de transports collectifs

- Réseau de tramway (ligne 1 et 2) et tramway à service 3000
- Réseau de complémentarité
- Réseau de tramway "3 phase et 400000"
- Sites d'habitat existants et programmés
- Sites à 500 m des axes
- Sites à 1000 m des axes
- Sites à 1500 m des axes
- Sites à 2000 m des axes
- Sites à 2500 m des axes
- Sites à 3000 m des axes
- Sites à 3500 m des axes
- Sites à 4000 m des axes
- Sites à 4500 m des axes
- Sites à 5000 m des axes
- Sites à 5500 m des axes
- Sites à 6000 m des axes
- Sites à 6500 m des axes
- Sites à 7000 m des axes
- Sites à 7500 m des axes
- Sites à 8000 m des axes
- Sites à 8500 m des axes
- Sites à 9000 m des axes
- Sites à 9500 m des axes
- Sites à 10000 m des axes



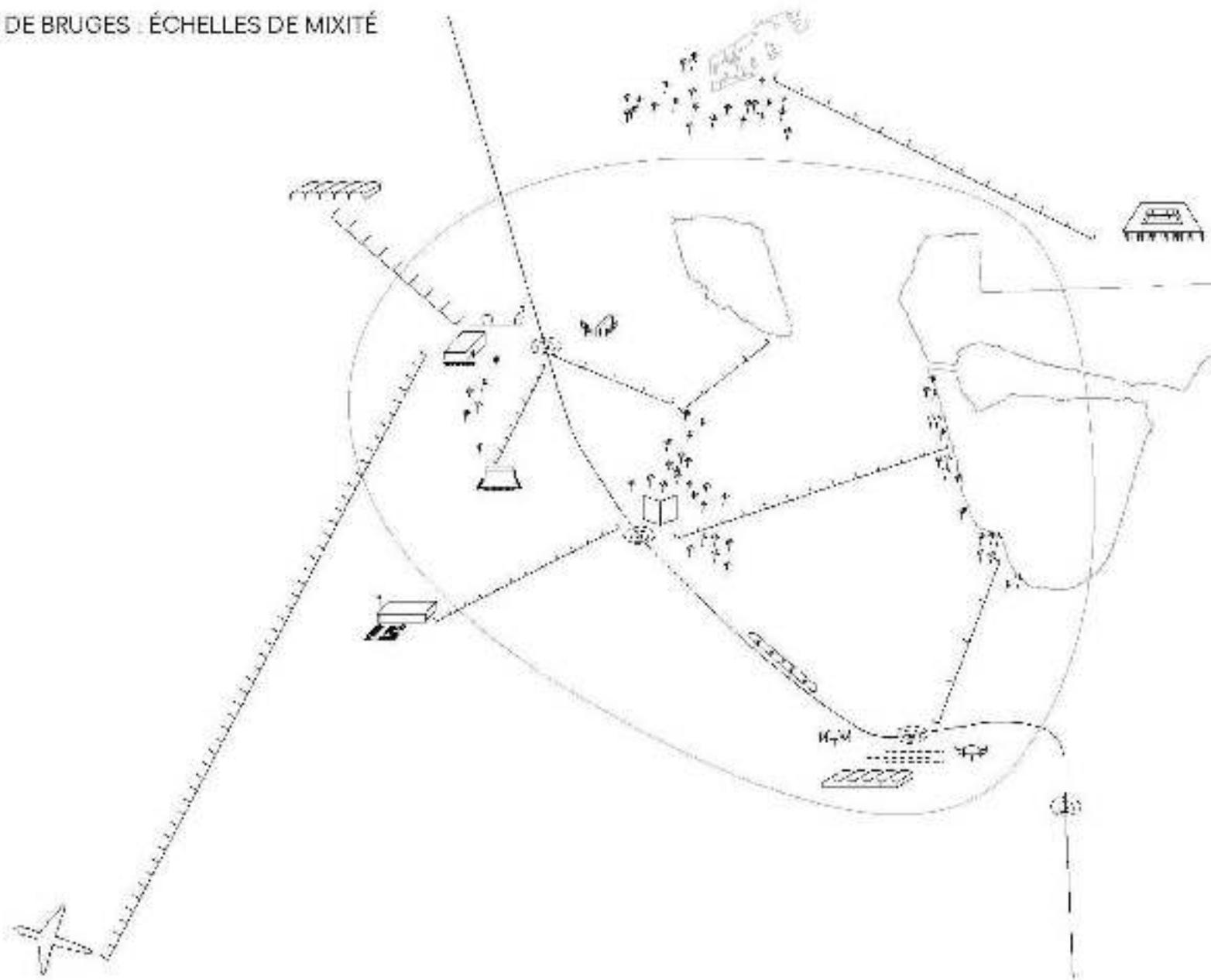
## ② Le panorama de la Buttinière

Une station de tramway à l'embranchement de deux lignes, un parc relais de 600 places, une gare de bus et la plus belle vue sur la grande ville au bord de la Garonne. La Communauté urbaine est propriétaire des terrains.

Moyennant quelques adaptations des voiries, on peut construire deux immeubles-panorama. Ils sont à proximité immédiate de la station et apportent aux voyageurs en attente, des services : café, marchand de journaux. Des investissements déjà réalisés sont mis à profit pour mieux habiter la grande ville. Les transports en commun offrent des ressources pour construire.



# GRAPPE DE BRUGES : ÉCHELLES DE MIXITÉ



# L'armature urbaine ordinaire (passante, ordinaire, de qualité, reliée)

Principes :

Connecter-tisser

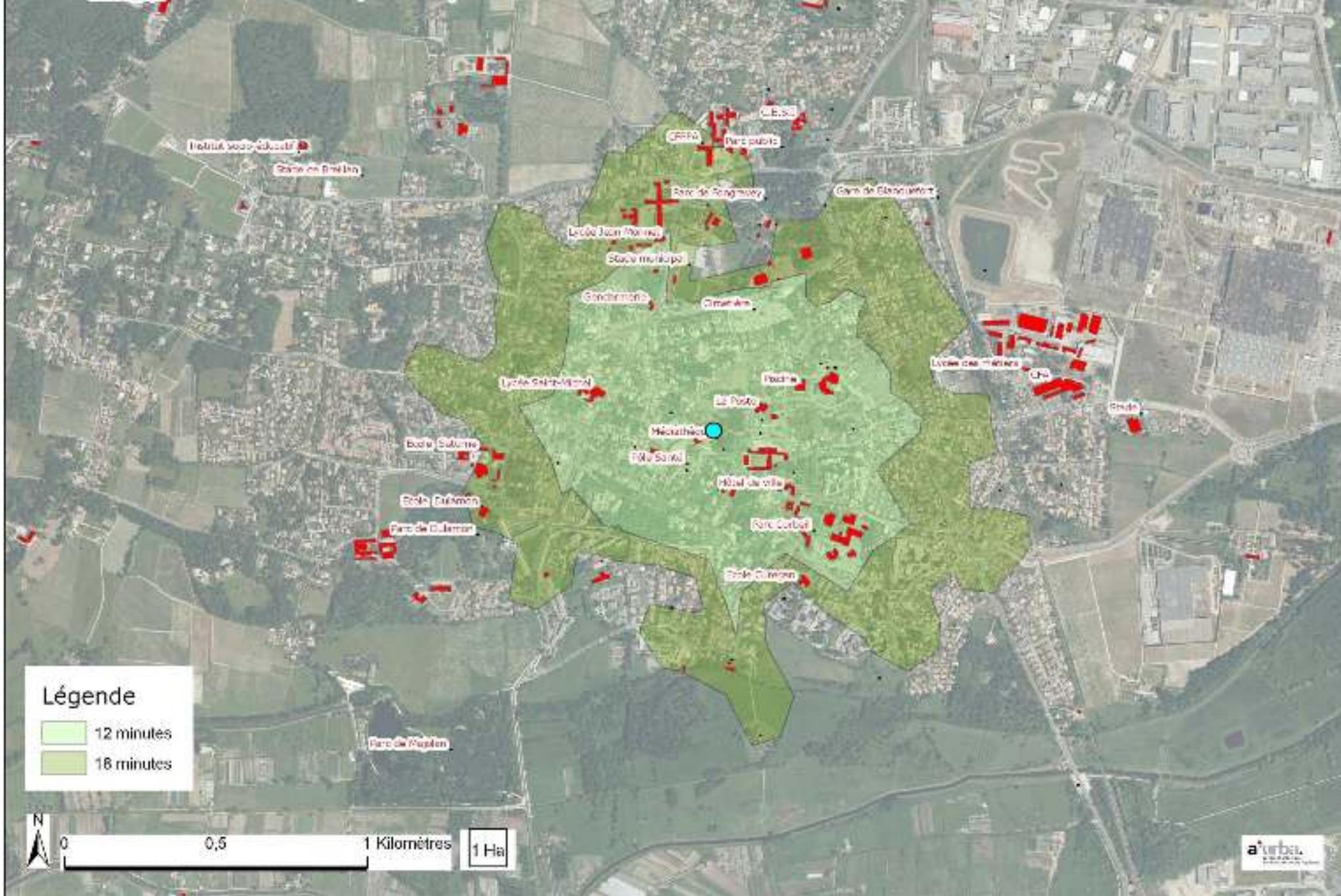
Rendre lisible la continuité physique des EP

S'appuyer sur les paysages urbains pour faciliter l'appropriation

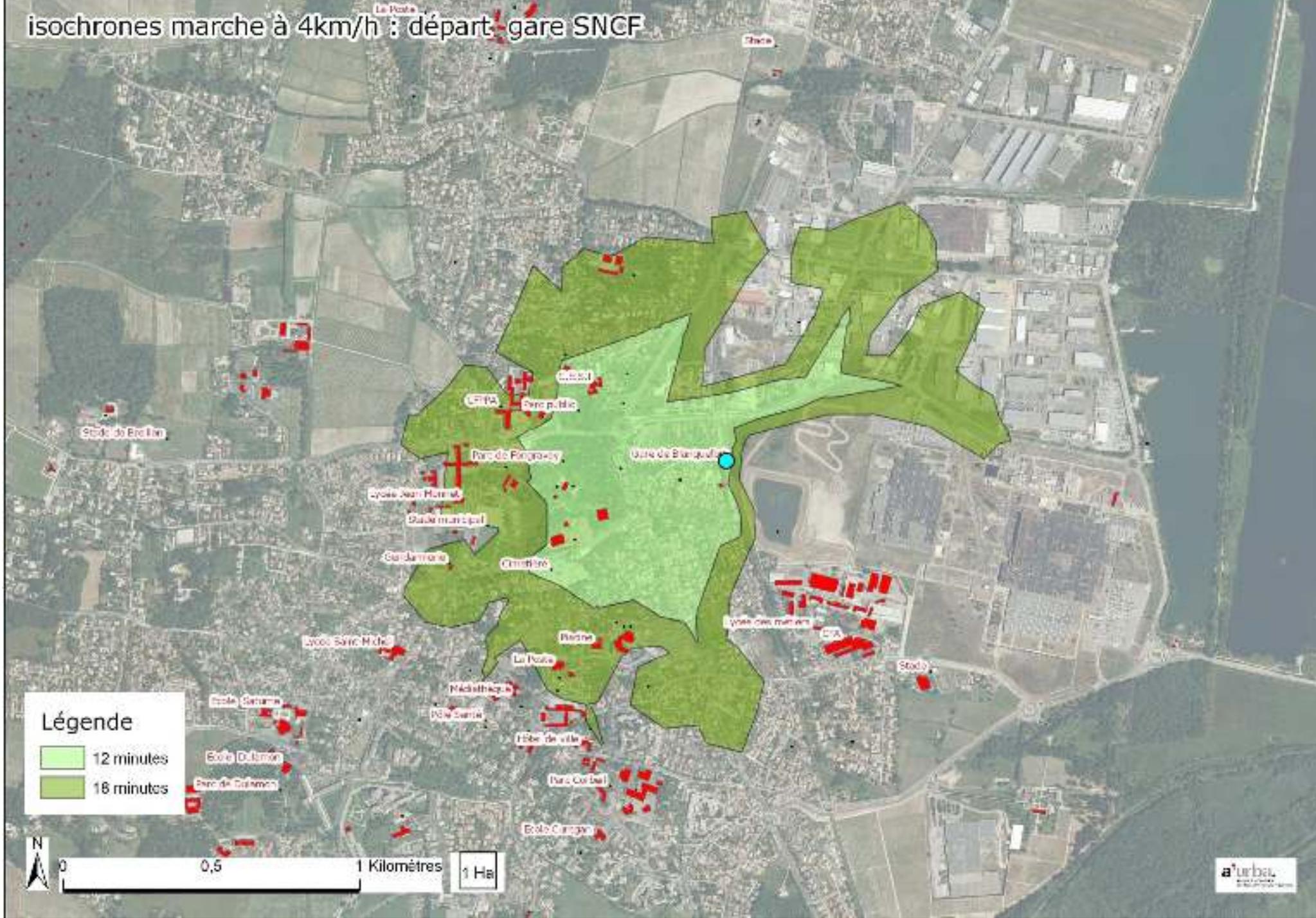
Boîte à outils :

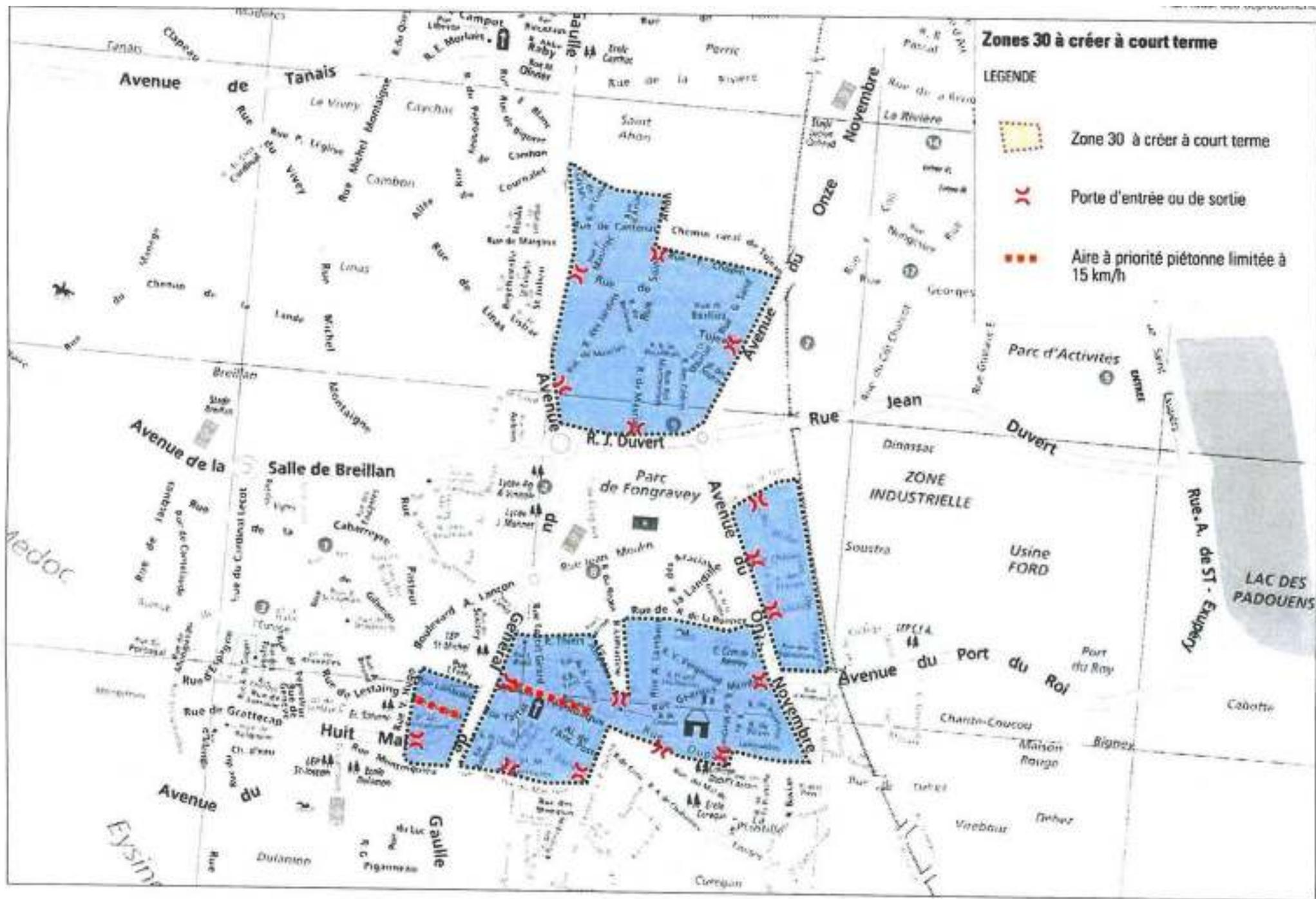
- PADD
- Guide de l'espace public
- Plan piéton

# isochrones marche à 4km/h : départ Médiathèque



# isochrones marche à 4km/h : départ gare SNCF

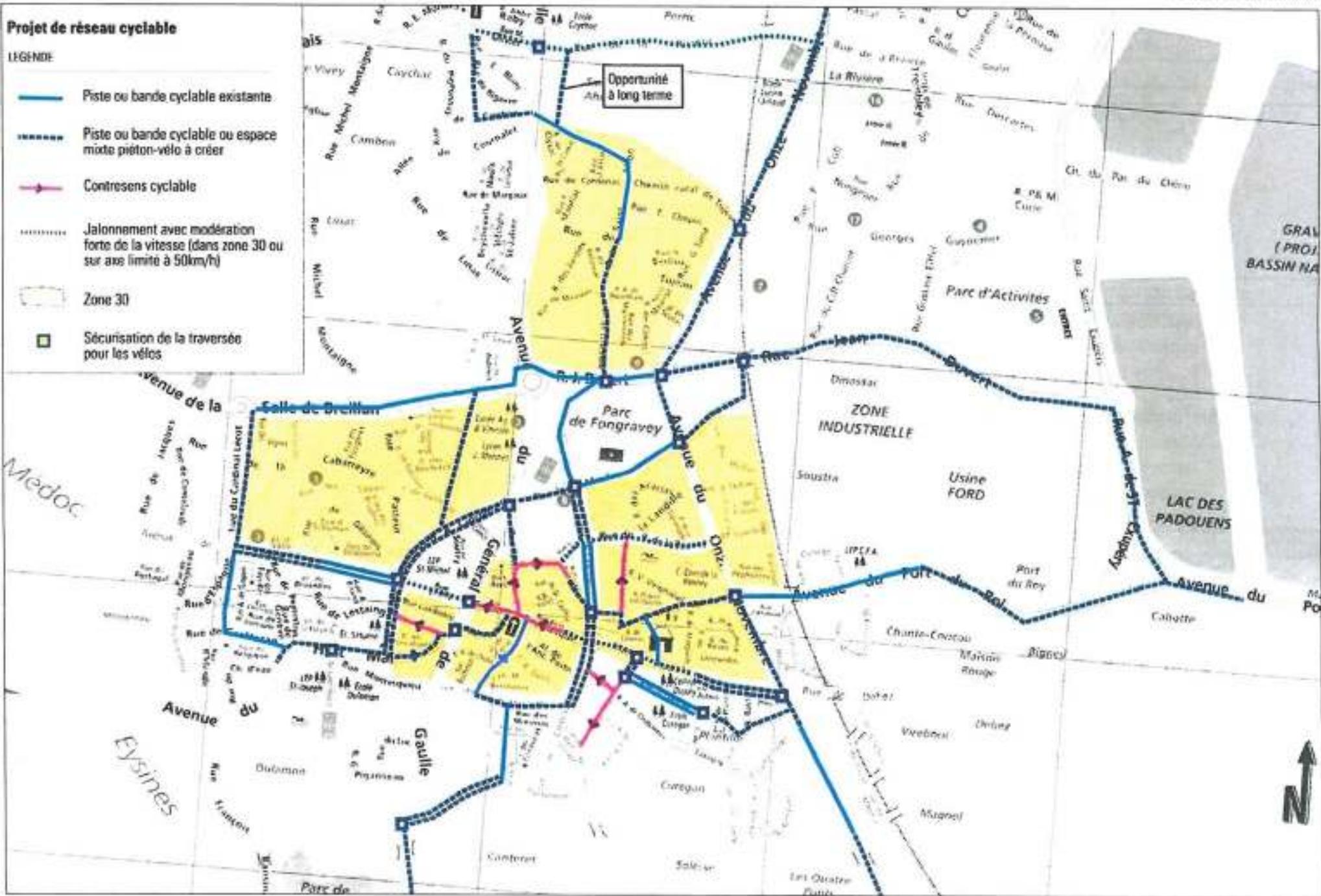




# Projet de réseau cyclable

## LEGENDE

-  Piste ou bande cyclable existante
-  Piste ou bande cyclable ou espace mixte piéton-vélo à créer
-  Contresens cyclable
-  Jalonement avec modération forte de la vitesse (dans zone 30 ou sur axe limité à 50km/h)
-  Zone 30
-  Sécurisation de la traversée pour les vélos





## Centre Ville

La mise en sens unique de certaines voies ainsi que les choix de traitement des sols ont permis de dédier aux piétons des emprises en partie centrale, favorisant sa traversée Est-Ouest. D'importantes plantations d'alignement le long des nouveaux cheminements doux prévus au nord de l'École du Bourg viendront agrémenter la liaison Centre Ville- Andrian et Gare.



ÉTAT ACTUEL



ÉTAT PROJETÉ

31

## 3.2 | Des objectifs : la marche quotidienne et la marche récréative

Il faut rappeler à tous que l'objectif est de développer toutes les formes de marche en répondant à l'ensemble des motivations.

### 3.2.1 | Développer la marche quotidienne

- Domicile / Travail ;
- Domicile / École ;
- Domicile / Achat.

### 3.2.2 | Développer la marche récréative

- Loisir ;
- Sport.

## 3.3 | Deux orientations : le confort et les bienfaits de la marche

### 3.3.1 | Améliorer le confort du piéton

- qualité d'aménagement ;
- sécurité ;
- réduction des conflits d'usages ;
- homogénéiser l'aménagement de l'ensemble de la ville.

### 3.3.2 | Sensibiliser sur les bienfaits de la marche

- pour le corps et l'esprit ;
- pour l'environnement et le développement durable ;
- pour un mode de déplacement moins coûteux.

## 4 | Plans d'actions

### 4.1 | Améliorer le confort

#### 4.1.1 | Action sur l'espace public

4.1.1.1 | Propositions / itinéraire : une cohérence et une continuité des aménagements au service du confort d'usage

4.1.1.2 | Propositions / site

4.1.1.3 | Quelques principes élémentaires à faible coût : simplifier les aménagements

#### 4.1.2 | Actions sur la compréhension

- Zones 30 : généraliser les espaces d'apaisement

- Plan de quartier : donner à voir le territoire

- Actions complémentaires

#### 4.1.3 | Actions sur les usages récréatifs

- Plans des 18 boucles : se balader dans les quartiers

- Équipements sportifs

### 4.2 | Sensibilisation sur les bienfaits

#### 4.2.1 | Communication

- Signalisation piétonne

- Valorisation des traversées piétonnes

- La marche intégrée au site de Blanquefort

- Dimanche sans voiture

#### 4.2.2 | Actions de sensibilisation

- Pedibus

- Événements : marche pieds nus

- L'art urbain

42 | Marchabilité à Blanquefort - En attente du Tram-train - Novembre 2012

## 4.1 | Améliorer le confort

### 4.1.1 | Actions sur l'espace public

4.1.1.1 | Propositions / Itinéraires : une cohérence et une continuité des aménagements au service du confort d'usage

#### Action 1 : Rue Maurian

- Resurfer les trottoirs
- Repeindre les passages piétons
- Aménager les bandes cyclables

- Soigner la lisibilité à la sortie du centre commercial
- Réaliser un trottoir
- Bandes cyclables

#### Action 2 : Rue Jean Duvert

- Abaisser les éclairages pour piétons
- Giratoire : consolider les refuges

#### Action 8 : Rue Lamartine

- Supprimer les trottoirs pour en créer un seul
- Planter des arbres à l'Est de la voirie
- Déplacer les poteaux qui gênent le cheminement

#### Action 3 : Rue de la Gare

- Couvrir, utiliser comme panneau d'affichage le pilier électrique
- Aménager le parking
- Continuer l'aménagement de la gare pour homogénéiser
- Travailler sur la lisibilité (c'est la rue qui conduit au centre ville)
- Déplacer le mobilier urbain (poteaux gênent le passage)
- Créer Zone 20 (Zone de rencontre) en sens unique

#### Action 9 : Rue de Dehez

- Soigner le passage / Renforcer la lisibilité

#### Action 4 : Av. du 11 Novembre

- Sécuriser les traversées
- Homogénéiser l'aménagement sur l'ensemble de l'avenue
- Créer une piste cyclable à double sens

#### Action 10 : Rue Dupaty

- Homogénéiser l'aménagement de la place de la mairie
- Créer des trottoirs + une piste cyclable
- Implanter des arbres et des bancs

#### Action 5 : Rue Jean Moulin

- Implantation d'arbres pour créer de l'ombre le long du trottoir

#### Action 11 : Rue de la République

- Supprimer les places de parking
- Créer une zone de rencontre
- Implanter de l'éclairage piéton
- Enterrer les câbles électriques

#### Action 6 : Rue de la Landille

- Savoir que le piéton marche sur la chaussée. Signalisation
- Créer un effet de porte à l'entrée de la rue

#### Action 12 : Rue Léon Gambetta

- Créer une zone de rencontre
- Implanter de l'éclairage piéton

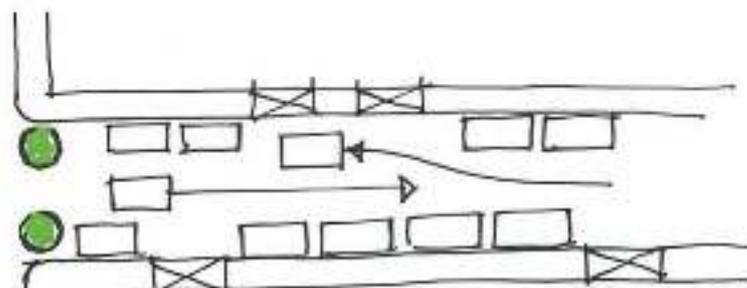
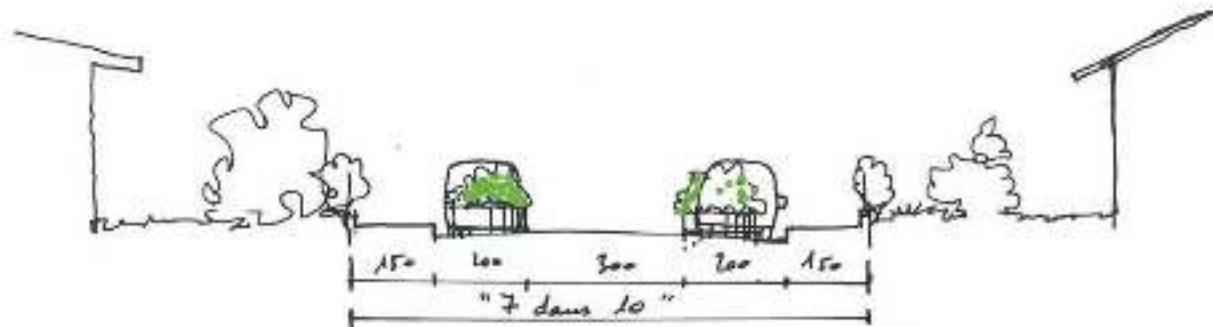
#### Action 7 : Rue de la Renney

#### Action 13 : Rue Jules Ferry

- Ralentir la circulation
- Valoriser les trottoirs

#### 4.1.1.2 | Propositions / site

##### Action 14 : Rue Jules Ferry



### Aux abords du centre bourg

Une mise à double sens (avec sens prioritaire) qui mise sur le sens de la courtoisie pour apaiser la vitesse par un resserrement paysager des entrées à chaque croisement.

Aménagement de la rue Jules Ferry



45 | Marchébillé à Blanquefort : En attente du Tram-train – Novembre 2012

### Action 15 : Rue de la Gare

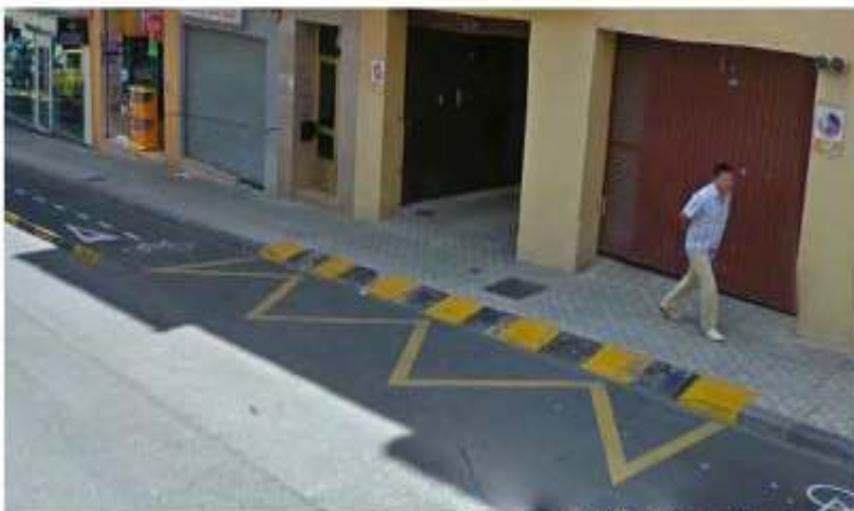
Une mise en sens unique pour dégager, sans nécessairement élargir, un vrai trottoir de piétons ombragé vers la Gare.

#### Aménagement de la rue de la Gare



47 | Marchabilité à Blanquefort : En attente du Tram-train – Novembre 2012

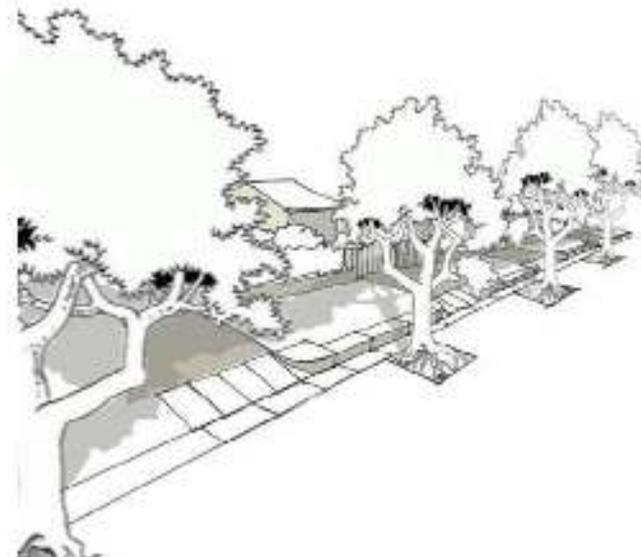
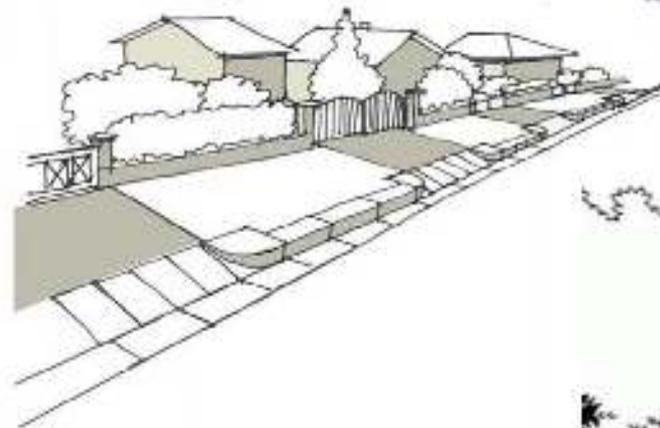
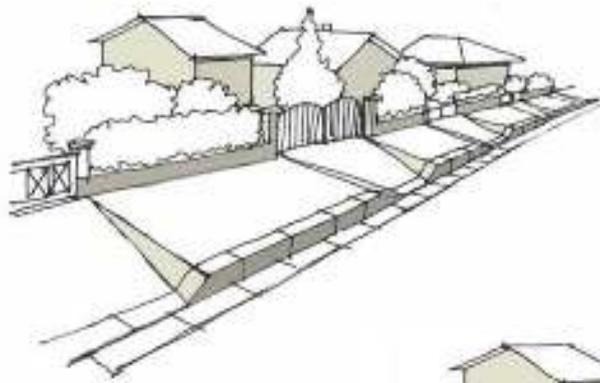
## Aménagements trottoirs Espagne et Italie



Source : Google earth - Street view

53 | Marché à Blanquefort : En attente du Tram-train – Novembre 2012

## Aménagement de bordures



56 | Marchabilité à Blanquefort : En attente du Tram-train – Novembre 2012

### Action 19 : Mini giratoires

Entièrement franchissables, les mini-giratoires sont implantés en agglomération uniquement sur des voies < 50 km/h. Il s'agit d'une solution pour des carrefours étroits. Destinés à matérialiser le sens de circulation sur des carrefours à emprise réduite, ils sont géométriquement adaptés aux différentes configurations. Leur résistance est adaptée aux exigences des voiries lourdes. Totalement franchissables, ils peuvent être circulés tant par les véhicules légers que les poids lourds et les transports en commun. La mise en œuvre est simple et rapide. Les écarteurs latéraux garantissent le respect de l'espacement entre éléments. La mise en œuvre est facilitée par des douilles de levage.



Sources : Google earth / Rochefort

### Action 20 : Implantation d'arbres et de bancs

A l'image de l'Avenue de l'Europe à Blanquefort, la disposition de bancs le long des itinéraires serait une démarche favorable à la marchabilité. Ils permettent de fractionner un temps de trajet et de diminuer ainsi la notion de distance. Ils composent de même un espace de rencontre et de convivialité créant des lieux de vie.

Les arbres permettent d'accompagner le piéton, lors de son parcours, de verdure, d'ombre et de fraîcheur. C'est un atout bien plus qu'esthétique.



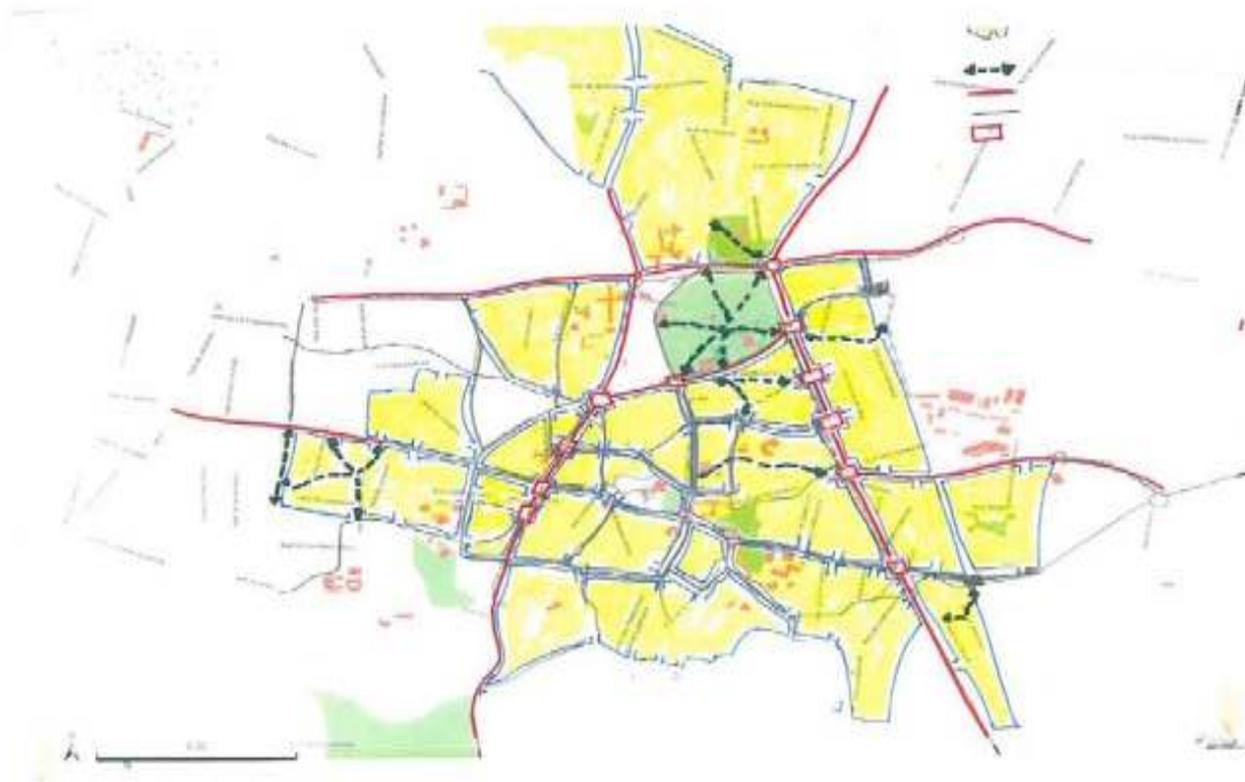
58 | Marchabilité à Blanquefort : En attente du Tram-train – Novembre 2012

### Action 21 : La cohérence de l'éclairage public

La sécurisation des traversées piétonnes passe, ne l'oublions pas, par la mise en place d'un éclairage public spécifique à l'échelle du piéton et d'intensité supérieure à l'éclairage courant de la voie principale.

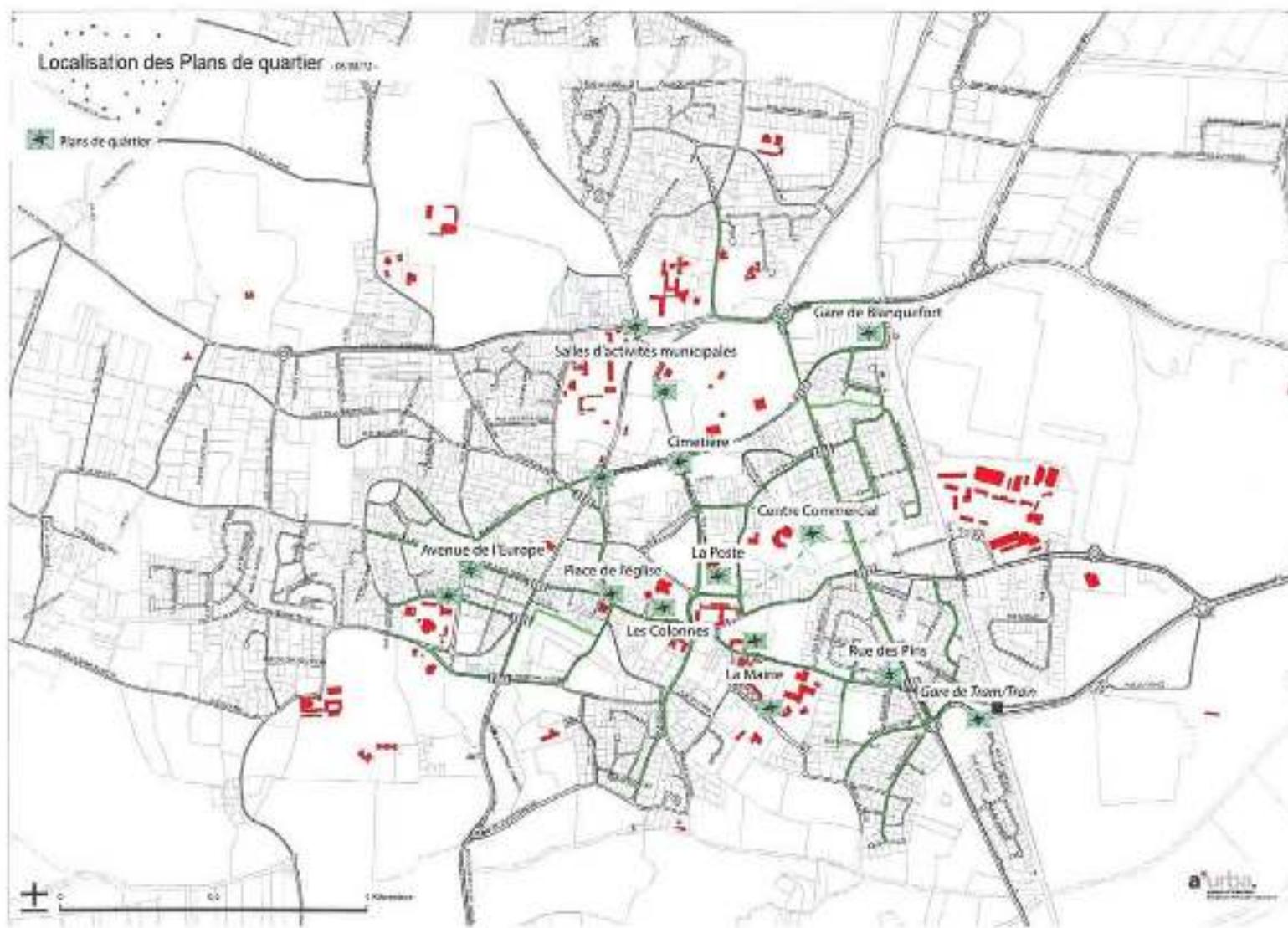
#### 4.1.2 | Actions sur la compréhension

### Action 22 : Généralisation des zones 30



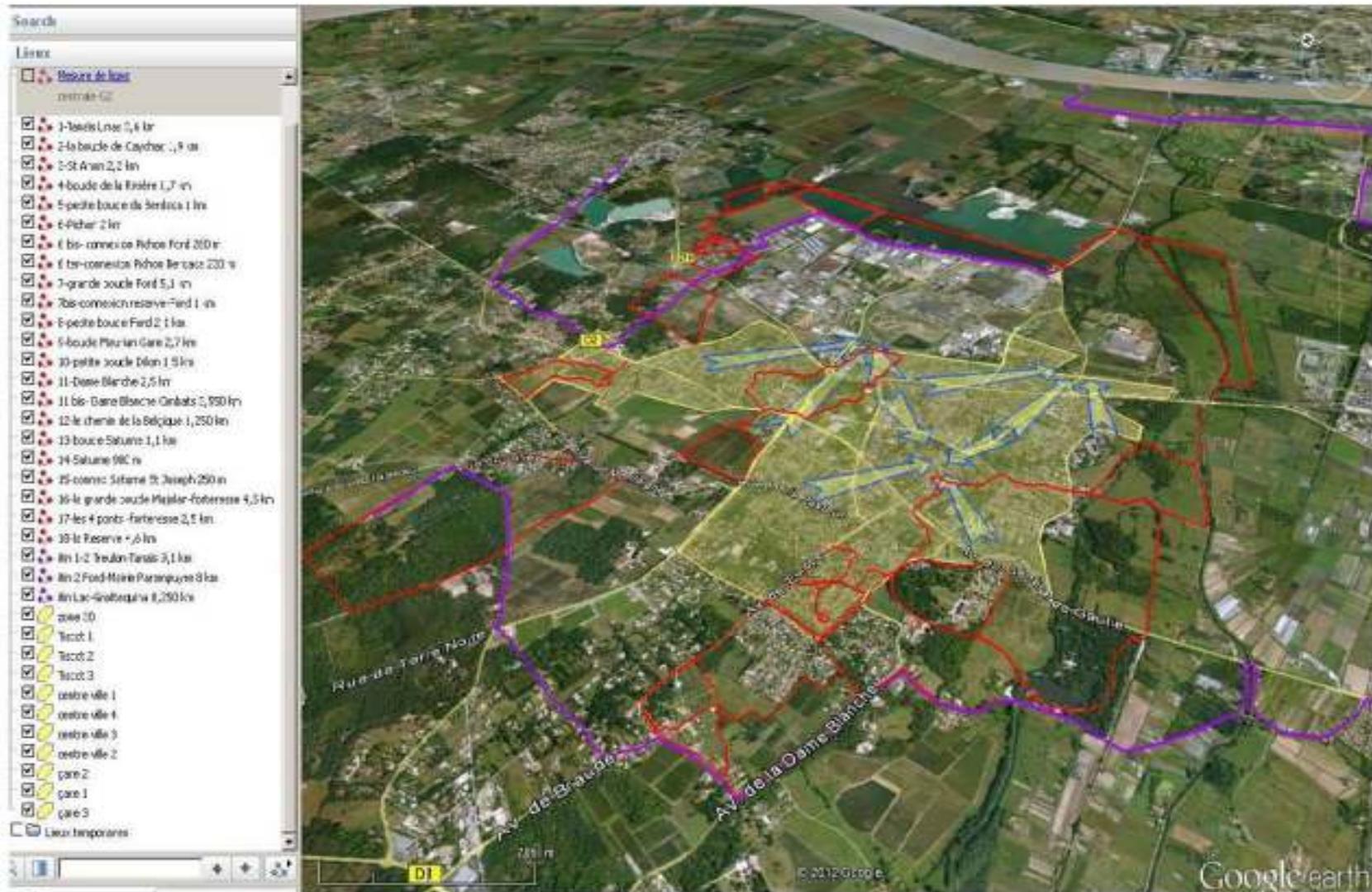
60 | Marchabillité à Blanquefort : En attente du Tram-train – Novembre 2012

## Action 23 : Plan d'équipement communal en plans de quartier



81 | Marchabilité à Blanquefort : En attente du Tram train - Novembre 2012

## Action 26 : 18 parcours récréatifs



68 | Marchabilité à Blanquefort : En attente du Tram-train – Novembre 2012