

Barrières et Boulevards Rive Gauche

y vivre, y travailler,
s'y déplacer, s'y ressourcer

Enquête sociologique

étude

06/2021



Introduction	p.5
1 Méthode et profil des répondants	p.7
2 Imaginaires, identités, les définitions des boulevards	p.21
3 Mobilités	p.51
4 Lieux de vie et animations	p.77
5 Les boulevards demain, opportunités et attentes	p.101
6 Conclusion	p.135
7 Table des matières	p.139

Objectif

L'enquête usages « Barrières et Boulevards » s'inscrit dans la continuité des réflexions engagées par l'a-urba et Bordeaux Métropole depuis 2015 sur l'avenir des barrières et des boulevards. Elle formalise un meilleur savoir de leurs usages occasionnels ou quotidiens, essentiellement sur la rive gauche, et dresse un portrait de leurs principaux utilisateurs.

Méthode

La connaissance des comportements, des représentations, des aspirations et des besoins des usagers de cet axe urbain d'envergure métropolitaine repose sur un travail d'analyse qui combine plusieurs méthodes relevant du quantitatif et du qualitatif :

- Un questionnaire en ligne et son traitement statistique.
- La conduite d'entretiens semi-directifs avec des habitants, des usagers, des concepteurs, des gestionnaires et des élus.
- L'animation de groupes focus sur la base des grandes thématiques et problématiques identifiées grâce au questionnaire et aux entretiens.

Introduction

« *J'aime flâner sur les grands boulevards, y a tant de choses, tant de choses, tant de choses à voir...* » fredonnait Montand en 1956. Est-ce la même musique pour les boulevards bordelais en 2020 ? Si le bruit de la ville et de la circulation couvre depuis longtemps le chant des oiseaux, derrière une apparence presque banale, ces boulevards n'ont pourtant rien d'ordinaire. Leur histoire, leur aménagement et leurs usages en font un lieu à la fois typique et atypique de Bordeaux.

Typique, parce que leur conception s'inscrit dans la continuité de l'époque des grands axes et des grandes compositions du Bordeaux XVIII^e et de sa bourgeoisie prospère. Atypique, parce que ce lieu est unique à l'échelle de la métropole, voire du département, par la longueur de son tracé, son positionnement et sa composition.

Des rives de la Garonne le long des boulevards des frères Moga à l'embouchure du pont Jacques Chaban Delmas où toutes les strates de la société bordelaise se superposent, il s'est passé et s'y passe encore des tas de choses. C'est ce récit que nous avons cherché à mettre en lumière en allant à la rencontre de ceux qui les empruntent chaque jour ou occasionnellement pour mieux comprendre ce qu'ils sont.

Cette entrée par l'expérience des lieux et les usages se veut résolument ouverte. Elle permet de faire un pas de côté utile pour regarder les boulevards et les barrières moins comme un objet technique que comme un objet social. Que se passe-t-il le long de ses 13 kilomètres de bitume ? Pour quelles raisons sont-ils utilisés par près de 30 000 automobilistes chaque jour ? Que font les 50 000 salariés et les près de 100 000 habitants qui les parcourent quotidiennement au moins en partie ? Que reste-t-il de leur histoire dans les représentations populaires ? La frontière commerciale de l'octroi originelle ? La promenade mondaine des années 1930 et les lignes de tramway ? La ceinture routière moderne des trente glorieuses ? La multimodalité des années 2000 ? À quoi a-t-il fallu renoncer au fil du temps et pourquoi ? Était-ce mieux avant ? Qui sont les usagers des boulevards et des barrières aujourd'hui ?

Ces interrogations constituent le fil rouge de l'enquête usages « *Barrières et Boulevards Rive Gauche : y vivre, y travailler, s'y déplacer, s'y ressourcer* » commandée par les services de Bordeaux Métropole. Elle aborde tous les sujets, du partage de l'espace public aux questions d'habitat en passant par les mobilités, le commerce, les emplois, la culture, les services et les loisirs.

Cette enquête repose sur le croisement de méthodes combinant expressions individuelles par questionnaires, récits en face à face via des entretiens et des paroles collectives issus de groupes témoins. La réunion publique du 13 novembre 2019 de concertation métropolitaine sur les boulevards et les barrières lui a servi de rampe de lancement. Depuis cette date et malgré un contexte sanitaire peu propice aux échanges, pas moins de 1 750 personnes ont partagé leur expérience et leur vision du sujet. Une occasion nouvelle d'ouvrir le débat et de rebattre les cartes sur ce qui est annoncé depuis dix ans comme le grand projet métropolitain de 2030. Si demain les boulevards peuvent constituer un nouvel espace public métropolitain emblématique, l'objectif est bien de mesurer à quelles conditions cela sera possible.





PARTIE 1

Méthodes et profils des répondants

1.1 Les boulevards en quelques chiffres

18,6 km (sans les ponts), avec 12,6 km en rive gauche et 6 km en rive droite.

131 300 habitants (17 % de la population métropolitaine) :
99 500 habitants rive gauche (13 %)/31 800 habitants rive droite (4 %) sources : INSEE

63 000 actifs (18 % des emplois métropolitains) :

53 000 actifs rive gauche (15 %)/10 000 actifs rive droite (3 %) sources : INSEE

22 000 véhicules par jour/sens, aux tronçons les plus chargés.

Environ 30 000 à 40 000 véhicules les empruntent tous les jours sur une partie de leur trajet. Seul 1% les emprunte en entier.

Plus de 30 projets programmés ou opérationnels (rive gauche et rive droite confondues) sources : Evol'urbain, a'urba

1.2 La méthode « croisée » : mettre l'individu au cœur du dispositif d'analyse

L'enquête usagers dans le cadre du projet métropolitain des boulevards et des barrières repose sur le croisement de trois méthodes alliant approche quantitative et qualitative. Expressions individuelles par questionnaires, récits en face à face et paroles partagées lors de groupes focus, trois temps complémentaires pour faire le portrait d'un territoire en mouvement. Quand l'approche quantitative permet la mesure d'un phénomène, l'approche qualitative vise à comprendre les expériences personnelles et collectives.

Chaque méthode apporte des éléments de compréhension sur des problématiques particulières ou communes, en lien avec les territoires « boulevards » et « barrières ». Analyses et synthèse se sont construites par itération. L'enquête s'est déroulée de novembre 2019 à octobre 2020 et a interrogé des élus de l'ancienne et de la nouvelle majorité.

Les trois méthodes

1.2.1 Le questionnaire en ligne

Méthode et objectifs

Un questionnaire a été partagé en ligne sur les sites internet de Bordeaux Métropole, des communes et de l'a-urba pour capter les habitudes de l'ensemble des usagers réguliers ou occasionnels des boulevards et des barrières. Il a permis de dresser un panorama des pratiques (mobilité, équipements, espace public...), du niveau de satisfaction et des thématiques prioritaires.

Période d'enquête :

- Janvier-avril 2020 : mise en ligne du questionnaire.
- 1674 personnes ont répondu au questionnaire.
- 17% des répondants (soit 296) se sont portés volontaires pour participer aux ateliers et/ou à un entretien pour poursuivre les échanges.

1.2.2 Les groupes focus

Méthode et objectifs

Douze groupes focus de 2 h se sont tenus en soirée dans les locaux de Point-Virgule, rue Amédée Saint Germain à Bordeaux. Ils visaient à écouter la parole des usagers pour approfondir le diagnostic des questionnaires et les propos recueillis en entretien. Ils mettent en évidence les systèmes de valeurs, les représentations et les aspirations que les usagers ont au sujet des boulevards et des barrières.

Ces ateliers ont rassemblé au total 54 participants : 18 femmes et 36 hommes.

Période d'enquête : du 21 septembre au 14 octobre 2020.

Séquences thématiques traitées dans les groupes focus :

- Évocations, représentations générales, définitions d'un boulevard.
- Boulevards, accessibilité et espace public : qu'est-ce qu'un « boulevard pour tous ».
- Le fonctionnement des boulevards, leur spatialité, les expériences. Les boulevards au quotidien : les mobilités, les équipements et services, les ambiance(s).
- Utopie/dystopie : les boulevards et les barrières demain.

Les trois principes retenus pour l'animation :

- Ne pas définir les boulevards de facto comme un objet uniforme, mais le laisser être défini par les usagers.
- Développer des séquences similaires dans les douze groupes et disposer de supports d'animation communs, en laissant des temps d'ouverture aux différentes thématiques abordées par les participants.
- Une écoute bienveillante, sans préjugés, une parole libre dans le respect et l'écoute de l'ensemble des participants.

1.2.3 Les entretiens individuels

Méthode et objectifs

37 entretiens individuels (de 30 minutes à 2 heures) ont été réalisés auprès d'habitants, d'élus et de professionnels. Cette méthode permet de comprendre la fabrication des récits et d'affiner les problématiques en jeu.

Période d'enquête : De janvier 2020 à octobre 2020.

Objet des entretiens :

- Les réalités des pratiques sur les boulevards.
- Les sources de satisfaction et/ou de mécontentement.
- Les causes et les moyens de remédiation proposés.

Liste des personnes ayant participé à un entretien semi-directif

37 personnes interrogées, plus de 50 heures de paroles récoltées sur les boulevards et les barrières.

Élus :

M. Rossignol, M. Sallaberry, M. Bobet, M. Labardin, M. Duchêne, M^{me} Dessertine, M^{me} Kusiew, M. Lothaire, M. Njikam, M. Carmona, M^{me} Cazalet, M. Bernard Blanc.

Professionnels représentant les structures suivantes :

CHU, Cité administrative, Lycée Tivoli, Assomption, la Manufacture Atlantique, Parcub (maintenant Metpark).

Keolis/TBM, France 3, la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Gironde, l'Observatoire Immobilier du Sud-Ouest (OISO), l'Observatoire de l'Immobilier d'Entreprise Bordeaux Métropole (OIEB), JSA Maison de quartier de Saint Augustin, « Association des commerçants barrière de Pessac », « Association des commerçants Ornano Gaviniès », « Association de quartier des riverains d'Ornano Gaviniès », MAM « Mille et un sourires », le *lieu sans nom*, Club Athlétique Municipal de Bordeaux, « Association des commerçants barrière judaïque et d'Arès », « Fédération Française de Roller et de Skateboard ».

Cinq habitants, quatre usagers.

1.3 Méthode de traitement et de redressement

1.3.1 Données sociodémographiques

Au regard de la part importante des répondants hommes, des cadres, des ménages en couple avec enfants, un redressement des résultats du questionnaire a été effectué en vue de se rapprocher du profil des habitants de Bordeaux Métropole (sources : INSEE RP 2016, 2017).

Trois critères ont été retenus pour ce redressement :

- Le type de ménage.
- La catégorie socioprofessionnelle.
- Le sexe.

MÉNAGE	Profil non redressé	Profil redressé
Seul·e sans enfant au domicile	17,9 %	24,8 %
Seul·e avec un enfant et plus au domicile	6,9 %	10,3 %
En couple sans enfant au domicile	27,7 %	22,9 %
En couple avec enfant(s) vivant à domicile	44,3 %	35,1 %
Autres + colocation	3,3 %	6,9 %

CSP	Profil non redressé	Profil redressé
Agriculteur·trice exploitant·e	0,1 %	0,1 %
Artisan·e, commerçant·e et chef·fe d'entreprise	3,3 %	3,4 %
Cadre et profession intellectuelle supérieures	50,1 %	12,8 %
Profession intermédiaire	9,3 %	16,0 %
Employé·e	19,7 %	16,1 %
Ouvrier·e	0,4 %	9,1 %
Retraité·e	7,2 %	21,3 %
Autre	9,9 %	21,2 %

SEXÉ	Profil non redressé	Profil redressé
Homme	52,9 %	46,7 %
Femme	47,1 %	53,3 %

Le redressement permet de pondérer les variables. On décote les caractéristiques sur-représentées et on surcote les caractéristiques sous-représentées. Les caractéristiques sur-représentées ont un poids inférieur à 1 et les sous-représentées ont un poids supérieur à 1, par rapport à la population témoin de Bordeaux Métropole. Ainsi, la réponse d'un cadre homme en couple sans enfants vaut 0,1, alors que celui d'une femme retraitée en couple sans enfant vaut 3,4 points.

Conseils pour la lecture des données quantitatives tout au long du rapport :

1. Dans cette partie et la partie suivante sur le profil des répondants, les données sont livrées non redressées et redressées afin de cerner le profil de répondants à l'enquête et l'évolution des chiffres suite au redressement.
2. Les tableaux qui illustrent l'étude sont avisés du nombre de répondants en dessous. Il peut y en avoir par exemple 1674 (ensemble des répondants), 1536 ou moins. Cela signifie qu'il y a eu moins de répondants à certaines questions. Ces différences s'expliquent par le caractère obligatoire ou non des questions posées, et par le fait que les personnes ont répondu qu'elles n'empruntaient pas ou peu les boulevards, ce qui les conduit à ne pas répondre à l'ensemble des questions, ou bien, notamment dans la partie mobilité, parce qu'elles utilisent un mode de déplacement qui n'entraîne pas de questions alternatives (ex. : si la personne utilise un vélo pour se déplacer, la question « et si vous deviez vous déplacer à vélo, trouveriez-vous ce trajet confortable ? » n'est pas posée).

1.3.2 Géographie des résultats

Pour permettre une autre lecture des réponses, des regroupements géographiques ont été créés pour répartir la population enquêtée. Ces regroupements ont été opérés à partir :

A. Du lieu d'habitation

Les répondants ont été classés en cinq géotypes :

1. les habitants de Bordeaux centre hors boulevards (soit intra-boulevards).
2. ceux vivant à proximité des boulevards.
3. les habitants entre les boulevards et la rocade.
4. les habitants extra-rocade.
5. les habitants hors Bordeaux Métropole.

		non redressé		redressé	
		Effectif	Part	Effectif	Part
	1. Habite Bordeaux centre	175	10,5 %	186	11,1 %
	2. Habite les boulevards	848	50,7 %	766	45,8 %
Filtre lieu hab.	3. Habite entre les boulevards et la rocade	393	23,5 %	442	26,4 %
	4. Habite Bordeaux Métropole extra-rocade	136	8,1 %	148	8,8 %
	5. Habite hors Bordeaux Métropole	122	7,3 %	133	7,9 %

B. Des lieux d'habitation et de travail déclarés

La population ici a été répartie en six classes selon le lieu de vie et selon le lieu de travail (voir ci-dessous). Elle est construite à partir du croisement de données issues du questionnaire.

		non redressé		redressé		
		Effectif	Part	Effectif	Part	
	1. Travaille Bordeaux et boulevards	habite Bordeaux	192	11,5 %	182	11 %
	2. Travaille Bordeaux et boulevards	habite les boulevards	607	36,4 %	571	34 %
	3. Travaille Bordeaux et boulevards	habite hors Bordeaux et boulevards	358	21,4 %	324	19,5 %
Filtre domicile/travail	4. Travaille hors Bordeaux et boulevards	habite Bordeaux	84	5,0 %	91	5,5 %
	5. Travaille hors Bordeaux et boulevards	habite les boulevards	238	14,3 %	191	12 %
	6. Travaille hors Bordeaux et boulevards	habite hors Bordeaux et boulevards	190	11,4 %	304	18 %

1.4 Qui a répondu à l'enquête en ligne ?

1.4.1 Le profil-type : un homme, entre 30 et 44 ans, en couple avec enfant, propriétaire et cadre, bordelais, habitant près des boulevards

Le sujet boulevards serait-il plutôt masculin ? En tout état de cause, les hommes ont été plus nombreux à répondre que les femmes. Ces chiffres sont d'autant plus remarquables que de manière générale, lors d'enquêtes, ce sont plus souvent les femmes qui répondent en majorité.

A fortiori, ces résultats ne reflètent pas la répartition femmes/hommes à l'échelle métropolitaine. C'est pourquoi, comme mentionnés dans la partie méthode et pour plus de représentativité des femmes, ces chiffres ont été redressés.

SEXE	Profil non redressé	Profil redressé
Homme	52,9 %	46,7 %
Femme	47,1 %	53,3 %

Une majorité de personnes âgées entre 30 et 44 ans a répondu à l'enquête en ligne. Elles sont 42,1 %, suivies par les 45-59 ans. Bien qu'ayant tenté de capter les canaux universitaires pour recueillir l'avis des étudiants, l'enquête est marquée par une faiblesse du nombre de répondants de moins de 30 ans, relativement aux parts observées à l'échelle de Bordeaux Métropole. Il en est de même pour les plus de 60 ans.

L'effet du redressement (sexe, CSP, type de ménage) corrige ces chiffres en ramenant à près d'un tiers les 30-44 ans et à un quart les 45-69 ans. La part des plus jeunes et des plus âgés a légèrement augmenté mais reste éloignée des données métropolitaines. Pour les jeunes, le redressement ne corrige pas la sous représentation. Les plus de 75 ans, malgré un fort impact du redressement, restent également sous-représentés. Il faudra tenir compte d'une plus forte représentation des 60-74 ans.

Age	Profil non redressé	profil redressé	Bordeaux Métropole
Entre 15 et 29 ans	15,6 %	18 %	28,9 %
Entre 30 et 44 ans	42,1 %	30,9 %	24 %
Entre 45 et 59 ans	30,3 %	25,8 %	21,6 %
Entre 60 et 74 ans	10,7 %	22,2 %	1 %
Plus de 75 ans	1,3 %	3,1 %	9,5 %

1.4.2 Une représentation trois fois plus élevée de cadres parmi les répondants

Avant redressement, une très forte proportion de cadres et professions intellectuelles supérieures apparaît parmi les répondants (839 personnes). Elle est trois fois supérieure à la part observée à l'échelle métropolitaine.

Ces résultats montrent également une moindre représentation des retraités, des ouvriers et « autres¹ ».

CSP	Profil non redressé	Profil redressé
Agriculteur·trice exploitant·e	0,1 %	0,1 %
Artisan·e, commerçant·e et chef·fe d'entreprise	3,3 %	3,4 %
Cadre et professions intellectuelles supérieures	50,1 %	12,8 %
Profession intermédiaire	9,3 %	16,0 %
Employé·e	19,7 %	16,1 %
Ouvrier·e	0,4 %	9,1 %
Retraité·e	7,2 %	21,3 %
Autre	9,9 %	21,2 %

1.4.3 Une part prépondérante de couples avec enfants

Comparée à la métropole, la part des couples avec ou sans enfant est beaucoup plus importante parmi les répondants avant redressement. (72 % au total, soit 1205 sur 1674, 58 % après redressement). Les couples sans enfant sont sur-représentés parmi les répondants. À l'inverse, sont sous-représentés les ménages seuls et sans enfant au domicile, les familles monoparentales et les autres types de ménages, dont les colocataires.

MÉNAGE	Profil non redressé	Profil redressé
Seul·e sans enfant au domicile	17,9 %	24,8 %
Seul·e avec un enfant et plus au domicile	6,9 %	10,3 %
En couple sans enfant au domicile	27,7 %	22,9 %
En couple avec enfant(s) vivant à domicile	44,3 %	35,1 %
Autres + colocation	3,3 %	6,9 %

1. « Autres » : définition INSEE. Ce groupe comprend la population au chômage et la population inactive décrite ci-après : par activité professionnelle, on entend un travail effectué en vue d'un échange marchand (obtention d'un salaire, ou d'un bénéfice sur la vente du produit fabriqué) et dont la nature n'est pas contraire aux lois ou à la moralité publique. Ne sont pas des activités professionnelles : la production de biens ou services pour soi-même ou sa famille ; les activités bénévoles de toute nature ; le travail des détenus ; les activités qui, par leur nature ou leur but, sont illégales (mais non les activités légales exercées dans des conditions illégales). Certaines activités très généralement considérées comme immorales et, de ce fait, mal déclarées dans les enquêtes statistiques ; les enfants de moins de 14 ans sont réputés n'avoir aucune activité professionnelle. Les chômeurs appartiennent à la population active et sont classés dans les CSP d'actifs en fonction de leur dernière situation professionnelle (ou éventuellement de leur situation professionnelle habituelle). Toutefois, les chômeurs n'ayant jamais travaillé, pour lesquels cette règle n'aurait pas de sens, sont classés dans une catégorie à part.

Sources : <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/pcs2003/ioprofessionnelleAgreee/8?champRecherche=false>

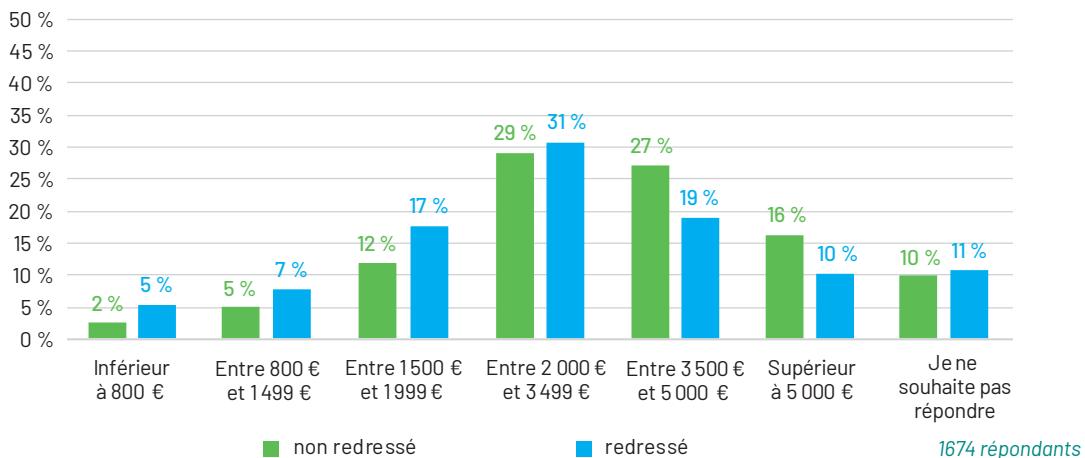
1.4.4 Des répondants aux revenus assez élevés

Les répondants à l'enquête en ligne ont des revenus se situant dans la moyenne haute des revenus des ménages. 52 % d'entre eux déclarent gagner plus de 3 500 euros par mois. Après pondération, ce groupe est ramené à 40 %. Peu de personnes avec de faibles revenus ont répondu à l'enquête (7 %, et 12 % après redressement). La catégorie de revenus par mois la plus souvent enregistrée reste, avant ou après redressement, entre 2 000 et 3 499 euros.

Cette analyse renforce l'importance de pondérer les résultats afin d'obtenir une meilleure représentativité des ménages aux revenus plus faibles.

Le revenu disponible médian par unité de consommation à Bordeaux Métropole en 2015 est de 1790 € par mois.
NB : il est impossible de calculer un revenu médian par unité de consommation avec les données recueillies par le questionnaire.

Revenus des ménages



1.4.5 Une grande majorité de propriétaires

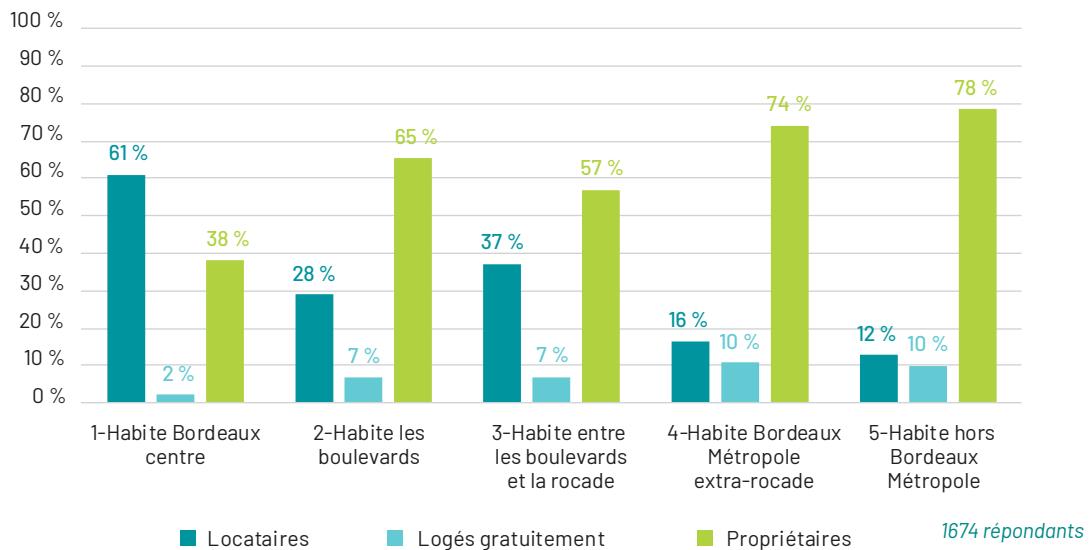
Statut d'occupation du logement



La part des propriétaires parmi les répondants étant très élevée, elle le demeure malgré le redressement (67,7 % contre 61,6 %). Les locataires représentent moins d'un tiers des répondants. À titre comparatif, en 2016, Bordeaux Métropole comptait 43,3 % de propriétaires occupants dans le parc de résidences principales (INSEE).

En revanche et après redressement, la proportion de locataires est bien plus forte parmi les répondants qui habitent Bordeaux centre (61 %). Elle est également élevée parmi les répondants résidant entre les boulevards et la rocade, mais plus faible au niveau des boulevards, avec une tendance au décroissement au-delà de la rocade et de la Métropole.

Statut d'occupation selon le lieu de vie



1.4.6 Lieu de vie et lieu de travail des répondants (non redressé)

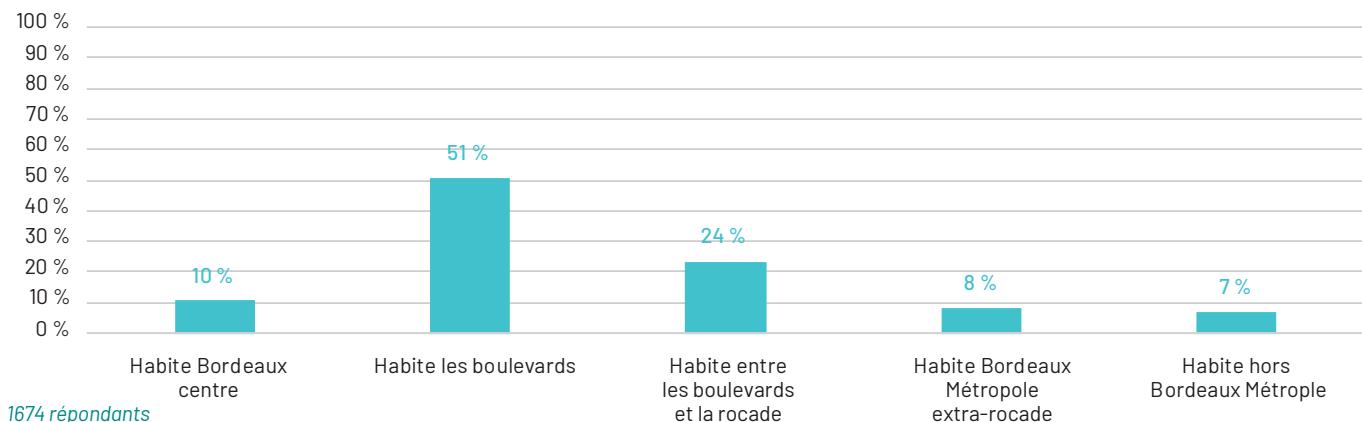
Les répondants sont majoritairement des habitants de la commune de Bordeaux (51,7 %). Parmi les quatre autres communes qui jouxtent ou sont traversées par les boulevards, les Talençais (9,1 %) et les Béglais (7 %) sont ceux qui se sont le plus exprimés. La participation des Bouscatais est plus faible (4,7 %). Les répondants habitant les villes de Mérignac et Pessac portent un intérêt à la question. Ceux résidant entre boulevards et rocade sont plus mobilisés que les Bordelais intra-boulevards.

Le taux de retour est très faible dans les communes de la presqu'île et plus généralement de la rive droite, puis dans le nord et l'ouest de la métropole. Dans la métropole, aucun habitant des communes de Bouliac, de Martignas-sur-Jalle ou d'Ambès n'a participé à l'enquête.

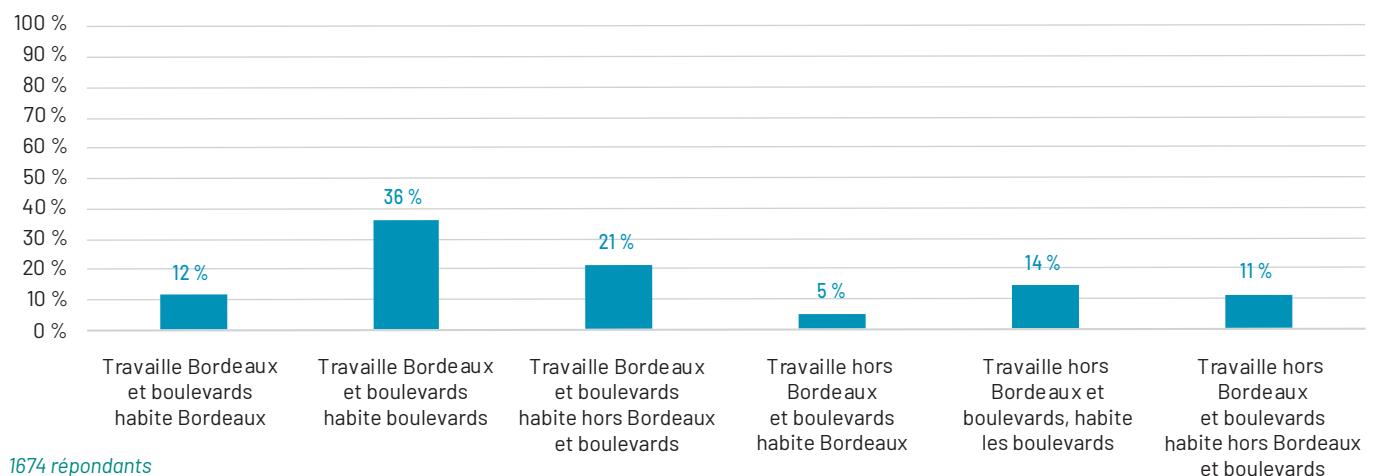
Commune de résidence (non redressé)	%
BORDEAUX	51,7 %
TALENCE	9,1 %
BÈGLES	7,0 %
MÉRIGNAC	5,5 %
LE BOUSCAT	4,7 %
PESSAC	4,0 %
EYSINES	1,8 %
BRUGES	1,5 %
VILLENAVE-D'ORNON	1,5 %
BLANQUEFORT	1,1 %
FLOIRAC	0,8 %
SAINT-MÉDARD-EN-JALLES	0,8 %
CENON	0,7 %
LORMONT	0,6 %
GRADIGNAN	0,5 %
PAREMPUYRE	0,5 %
LE HAILLAN	0,4 %
LE TAILLAN-MEDOC	0,4 %
ARTIGUES PRÈS BORDEAUX	0,3 %
CARBON-BLANC	0,3 %
AMBARÈS-ET-LAGRAVE	0,2 %
BASSENS	0,1 %
SAINT-LOUIS-DE-MONTFERRAND	0,1 %
SAINT-VINCENT-DE-PAUL	0,1 %
SAINT-AUBIN DU MEDOC	0,1 %

Lieu de travail (non redressé)	%
BORDEAUX	65,7 %
MÉRIGNAC	5,6 %
PESSAC	5,1 %
TALENCE	4,8 %
BÈGLES	3,3 %
BRUGES	1,3 %
VILLENAVE-D'ORNON	1,0 %
LE HAILLAN	0,8 %
LE BOUSCAT	0,7 %
SAINT-MÉDARD-EN-JALLES	0,7 %
CENON	0,7 %
FLOIRAC	0,7 %
EYSINES	0,6 %
GRADIGNAN	0,5 %
LORMONT	0,5 %
ARTIGUES-PRES-BORDEAUX	0,5 %
BLANQUEFORT	0,5 %
AMBARÈS-ET-LAGRAVE	0,2 %
PAREMPUYRE	0,2 %
BASSENS	0,2 %
CARBON-BLANC	0,2 %
MARTIGNAS-SUR-JALLE	0,1 %
AMBES	0,1 %
BOULIAC	0,1 %

Répartition des répondants selon leur lieu de vie (non redressé)



Répartition lieu de travail et lieu de vie (non redressé)



Près de la moitié des répondants habitent les boulevards (51 %, non redressé, voir page précédente). Cela montre une corrélation entre la participation à l'enquête et la proximité du lieu de vie. Ce sont plutôt des personnes vivant à l'extérieur des boulevards qu'en intra-boulevards qui ont répondu (extra-boulevards 48,8 % contre 35,8 % intra-boulevards). Par ailleurs, près de la moitié des personnes ayant répondu au questionnaire en ligne déclarent « habiter à proximité des boulevards » (données non redressées 49,4 %).

Après redressement, la part des répondants travaillant à proximité des boulevards est de 30 % (à moins de 10 min à pied ou à moins de 500 m).

Parmi eux, 56 % des répondants ne travaillent pas au sein d'entreprises ou établissements mentionnés dans la liste proposée par l'enquête en ligne.

Au sein des 44 % restants, on constate un poids important d'actifs de la Cité administrative (plus d'un quart des personnes travaillant à proximité), et 8,6 % du Centre Hospitalier Universitaire de Pellegrin.

NB : Les chiffres qui jalonnent le rapport après cette partie seront livrés redressés.





PARTIE 2

Imaginaires et géographie des boulevards

L'objet « boulevards », que représente-t-il pour les usagers de la métropole ? Comment est-il perçu ? En quels termes en parle-t-on ? Quel est son périmètre ? Ses limites ? Son patrimoine ? Ses bruits ? Ses symboles ? Au fil des récits recueillis, l'impression se dessine de boulevards qui se conjuguent au pluriel.

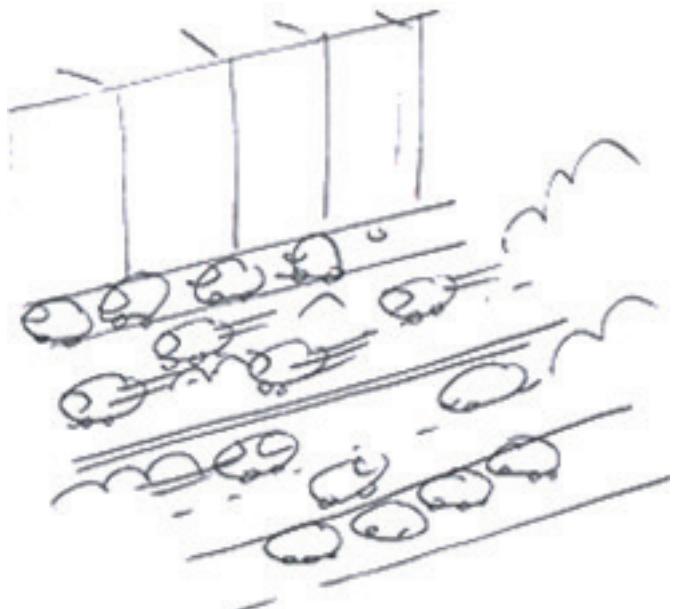
2.1 Représentations des boulevards

2.1.1 Un boulevard ? Mais qu'est-ce que c'est ?

Lors des groupes focus, nous avons demandé aux participants comment ils pouvaient définir un boulevard dans l'absolu, sans le contextualiser. Plusieurs personnes ont éprouvé des difficultés à s'extirper du contexte bordelais. Deux raisons semblent l'expliquer. D'une part, la motivation à parler des problématiques locales a parfois dépassé la première consigne. D'autre part, certains participants ont pour unique référence le cadre bordelais, et/ou ce n'est pas une question qu'ils s'étaient posée auparavant. Par ailleurs, les boulevards bordelais auraient également un caractère unique.

Le mot boulevard évoque plusieurs choses : une géographie, une histoire, un patrimoine, un marqueur social... Dans sa géographie, le boulevard apparaît comme un tracé large « *un axe routier important* » ; « *c'est une artère, mais c'est une grosse artère dans une ville* » ; « *quelque chose de grand, et large en opposition à une rue* » ; une largeur en lien avec ses usages « *c'est multimodal un boulevard, c'est pour ça que c'est large : il y a du piéton, de la voiture, et d'autres transports* ». Le boulevard est en effet aussi décrit comme un espace structuré, « *partagé, soit totalement réservé à la voiture, soit totalement réservé aux piétons* » ; « *Il y a un aspect de largeur, très grand, différentes modalités de transports (voitures, transports en commun, vélo). Il y a des arbres, une piste cyclable* ». Son rôle majeur est de permettre à chacun d'« *aller d'un endroit à un autre* », « *d'un point A à un point B* ».

Il est question de mouvements. Le boulevard serait un espace de circulation, d'intensités. La notion de circulation est souvent associée à un flux important de véhicules motorisés, et au bruit des véhicules d'urgence des pompiers, des ambulances, de la police. Ce flux produit aussi de la pollution, « *la suie noire sur les balcons* ». Quand on pense boulevard, la circularité l'emporte. D'autres retiennent le caractère « *rectiligne, large, régulier, au*



Dessin réalisé par une habitante des boulevards

cordeau, avec de grands immeubles, harmonie, époque de construction homogène. Dessinés pour une fonction».

Il est également perçu comme un lieu de vie. Des distinctions sont faites entre deux types de boulevards : les boulevards périphériques et les boulevards centraux. Les premiers servent essentiellement à circuler, les seconds peuvent accueillir de grands magasins, du shopping et des habitants : « *ce n'est pas la même image si on parle du boulevard périphérique : je n'y fais rien, c'est pour aller d'un point à un autre. Sur un boulevard circulaire qui fait une séparation avec le centre je m'y déplace, mais je ne m'y promène pas forcément* » ; « *cela dépend des boulevards, certains sont entièrement dédiés aux déplacements. Sur ces boulevards on s'y promène un petit peu, on peut y faire des activités sportives, de la course à pied. Après sur les boulevards centraux, ils sont plus dédiés aux commerces, au shopping!* ». On oscille donc entre un lieu de bruit, de pollution, de bitume, d'insécurité, ingrat quant aux socialités « *C'est un lieu d'échanges où l'on n'échange pas, c'est un espace de flux où on ne s'arrête pas* », et un lieu de rencontre et de destination, « *on se déplace et en même temps il doit y avoir de la vie. On s'arrête parce qu'il y a un commerce, un espace vert* ». Et lorsqu'il est circulaire, c'est aussi un dedans et un dehors, « *Une frontière, entre deux mondes, entre un centre historique et un faubourg, on passe les boulevards et l'on est dans un autre monde* ».

L'histoire et le patrimoine, souvent associés, s'invitent dans la définition. L'étymologie du terme boulevard, apprend-on d'un participant, viendrait du mot néerlandais « *bolevers* » (XIV^e siècle), qui signifie bastion « *historiquement, ça vient des pays nordiques, c'était une sorte de défense* ». Il fut une promenade plantée d'arbres autour d'une ville tout comme un lieu que fréquentaient les artistes, notamment à Paris. Le boulevard est un lieu où l'on pouvait flâner il y a cent ans, où la société se mettait en scène : « *on y flâne. À la Belle Époque, on s'y promène. Ça a été perdu à Bordeaux, mais ça a été comme ça un temps* ». Il impose un caractère monumental avec ses riches bâtiments, occupés par des notables : « *de grandes bâties, un catalogue de manoirs, un style toujours « néo » quelque chose (...). C'est pas forcément des juxtapositions d'époques, car ils sont tous du néo du XIX^e siècle [ndlr : construits à la même période]. Les styles sont très différents. On sent qu'il y avait de la place au moment où ça s'est bâti* » ; « *des immeubles de prestige, mais tous la même hauteur et uniforme* ». Pour de nombreux participants, le boulevard se définit comme un espace de nuisance parfois repoussoir, il est aussi perçu comme un lieu de distinction sociale dans la ville, ils servent à « *montrer sa richesse* ».

Comme référence géographique pour définir les boulevards, Paris est la ville la plus citée avec les Champs-Élysées, le boulevard Saint-Germain, et les « *Maréchaux* ». L'évocation des boulevards à la parisienne est l'occasion de parler des boulevards comme espace de divertissement et d'animation culturelle : « *à Paris il y a des cinémas et des théâtres sur les Grands Boulevards* ». Les grands magasins et le caractère circulaire du boulevard seraient des caractéristiques de plusieurs villes françaises, européennes, voire internationales : « *Lyon sur le boulevard de la Croix Rousse, il y a un marché* », comme à Tours et à Paris : « *si je prends les boulevards à Paris il y a des marchés dans les contre-allées le dimanche, à Tours aussi, il y quelques commerces... des consommateurs, des bars* » ; « *Paris, Lille, Rouen, Bordeaux...* » ; « *les grands magasins, des spectacles, des salles de spectacle, des loisirs* ». Lille et Rouen sont considérées comme des villes où les boulevards posent problème. À l'inverse, on rêve de ramblas barcelonaises, de grandes allées vertes berlinoises et de la fluidité des canaux d'Amsterdam.

L'image des boulevards est également associée à des villes outre-Atlantique « *qui fonctionnent 24 h sur 24* », des villes animées, routières, chargées de détails. Ce sont

Deux types de boulevards : les boulevards périphériques et les boulevards centraux

« Un lieu d'échange où l'on n'échange pas »

Un lieu de flânerie, de prestige et de distinction sociale

New York et Los Angeles, avec leurs services en continu, les phares des voitures, les enseignes lumineuses, les néons. Des villes cinégéniques, jusqu'à faire référence au « *boulevard de la mort* » de Quentin Tarantino, où un tueur en série se sert de sa voiture comme d'une arme. Car au-delà de la poésie, d'une manière générale, c'est « *dangereux pour tous les autres moyens de transport en dehors de la voiture* ».

Enfin, les boulevards, c'est aussi une musique. Parler des boulevards permet à des participants de fredonner la chanson « *les grands boulevards* » d'Yves Montand.

Les grands boulevards, Yves Montand

(Paroles : Jacques Plante. Musique : Norbert Glanzberg 1952)

*J'aime flâner sur les grands boulevards
Y a tant de choses, tant de choses
Tant de choses à voir
On n'a qu'à choisir au hasard
On s'fait des ampoules
À zigzaguer parmi la foule
J'aime les baraques et les bazars
Les étalages, les loteries
Et les camelots bavards
Qui vous débitent leurs bobards
Ça fait passer l'temps
Et l'on oublie son cafard
Je ne suis pas riche à million
Je suis tourneur chez Citroën
J'peux pas me payer des distractions
Tous les jours de la semaine
Aussi moi, j'ai mes petites manies
Qui me font plaisir et ne coûtent rien
Ainsi, dès le travail fini
Je file entre la porte Saint-Denis
Et le boulevard des Italiens*

*J'aime flâner sur les grands boulevards
Y a tant de choses, tant de choses
Tant de choses à voir
On y voit de grands jours d'espoir
Des jours de colère
Qui font sortir le populaire
Là vibre le cœur de Paris
Toujours ardent, parfois frondeur
Avec ses chants, ses cris
Et de jolis moments d'histoire
Sont écrits partout le long
De nos grands boulevards*

*J'aime flâner sur les grands boulevards
Les soirs d'été quand tout le monde
Aime bien ce coucher tard
On a des chances d'apercevoir
Deux yeux angéliques
Que l'on suit jusqu'à République
Puis je retrouve mon petit hôtel
Ma chambre où la fenêtre donne
Sur un coin de ciel
D'où me parviennent comme un appel
Toutes les rumeurs, toutes les lueurs
Du monde enchanteur
Des grands boulevards*

2.1.2 Les boulevards bordelais : entrée en matière

« Les boulevards sont imposants : la masse de voitures, le bruit, les odeurs et le visuel ».

Massifs, fragilisés par l'intensité des flux et les nuisances qui en découlent, les boulevards semblent figés depuis des décennies : « Je travaillais déjà sur les boulevards en 1998. Je n'ai pas vu de modification, ni sur la circulation [...] ni architecturalement : il n'y a eu aucune évolution ». Si une architecture qui traverse les époques peut être transformée en atout patrimonial, cette organisation ne répond plus à tous les usages contemporains. Même si pour certains c'est moins une dégradation qu'un décalage, il n'y a pas eu, selon cet interlocuteur, d'amélioration ni de dégradation : « je parlerais plutôt d'un vieillissement ». Alors même que l'apaisement est dans toutes les bouches, en dehors des heures de pointe, lorsqu'enfin le flux automobile fait une courte trêve, le sentiment de vide se fait sentir : « on sent qu'il manque quelque chose. C'est une veine sans sang ».

« un tuyau congestionné, sans âme et assez sombre, avec quelques territoires d'exceptions »

« une vitrine »

« une veine »

« c'est juste un moyen d'accès »

« une espèce de rocade interne »

« une route et des habitations »



« un espace intermédiaire. Une frontière entre deux choses »

« une autoroute »

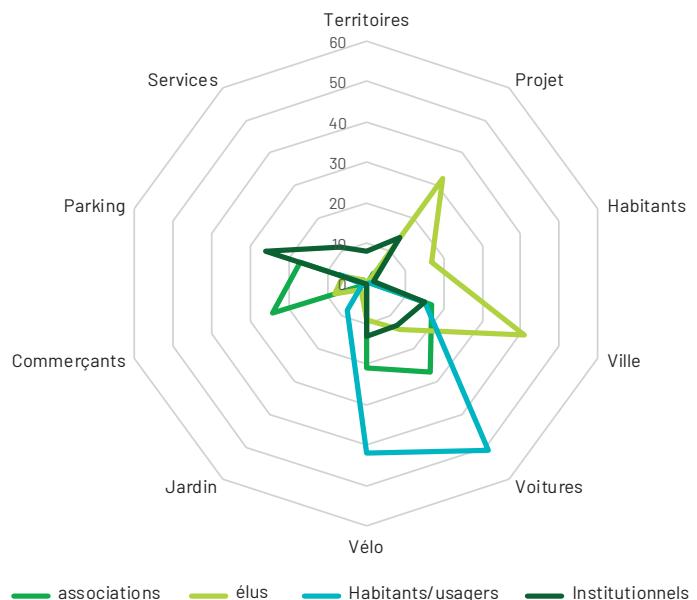
« une ceinture sur la ville de Bordeaux »

« une voie de transport, juste de transport pour aller d'un endroit à l'autre, c'est juste une route »

« un espace désuet, d'un autre temps qui est à l'image des Trente Glorieuses, c'est-à-dire du tout voiture »

Grâce à une autre méthode d'analyse, l'analyse lexicométrique, il est possible d'identifier de grandes familles de thèmes, sujets voire préoccupations liées aux fréquences d'apparition des thèmes lors des entretiens semi-directifs. Ce graphique rassemble les mots spécifiques présents dans les résumés de chaque interlocuteur, exprimés en valeurs relatives. Sont sélectionnés les noms communs revenant le plus souvent dans les résumés des élus (projet, habitants, ville), des institutionnels (services, territoires, parking), des associations (adhérents qui n'apparaissent pas ici et commerçants) et des habitants et usagers (voitures, vélo, jardin). Ces éléments permettent de saisir en un coup d'œil les thématiques spécifiquement abordées par chaque groupe d'interlocuteurs au cours de la série d'entretiens.

Analyse lexicométrique : spécificités des résumés d'entretiens en fonction du type d'interlocuteur

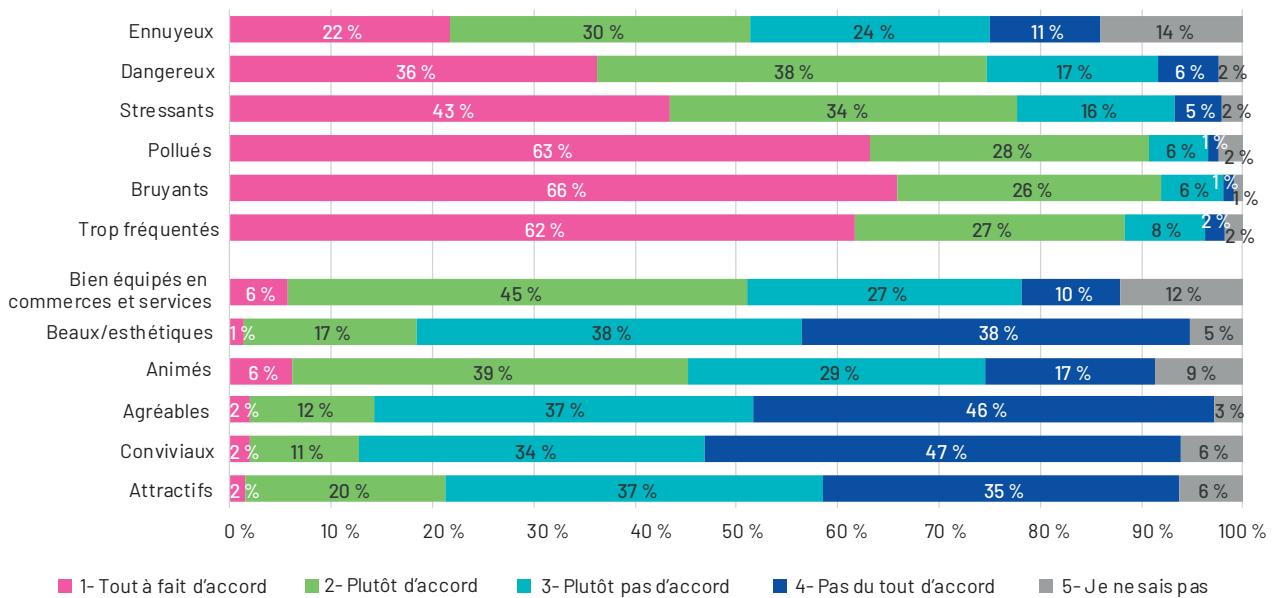


2.1.3 Une appréciation assez négative des boulevards

Le questionnaire fait ressortir une vision d'ensemble assez négative des boulevards et des barrières. Les points les plus saillants sont que les boulevards sont bruyants, pollués, trop fréquentés et qu'ils ne sont ni agréables, ni conviviaux ou attractifs.

Les seuls points positifs concernent la fonction commerciale des boulevards, c'est-à-dire le fait qu'ils soient bien équipés en commerces, services et équipements et qu'ils soient animés.

Défauts et qualités des boulevards



1674 répondants

Ce qui fait consensus : non conviviaux, peu agréables, trop fréquentés, pollués, bruyants, peu de qualités esthétiques et peu attractifs :

- L'avis des répondants sur la convivialité des boulevards est très mauvais. Ce sont ceux habitant extra-rocade qui les trouvent les moins conviviaux. Les résidents de Bordeaux intra-boulevard sont ceux qui se montrent les moins sévères à ce sujet.
- Les boulevards ne sont pas vus comme un lieu agréable. Les habitants de Bordeaux centre et hors Métropole sont plus modérés.
- Les boulevards seraient trop fréquentés. Les habitants entre boulevards et rocade appuient particulièrement cette proposition.
- La tendance concernant la pollution des boulevards est convergente. Seuls les habitants de Bordeaux centre diffèrent, avec une part de « plutôt pas d'accord » à 19 %, contre 4 % à 5 % en moyenne pour les autres groupes.
- Si les boulevards sont reconnus comme bruyants, on distingue un peu moins d'avis défavorables de la part des habitants de Bordeaux centre.

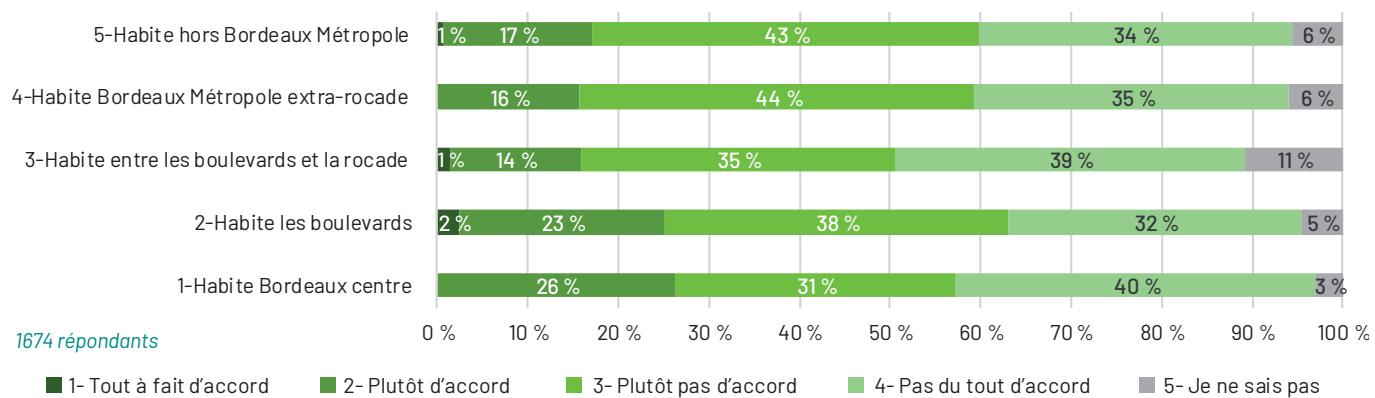
- Les boulevards ne sont pas considérés comme « beaux ». Seuls les habitants des boulevards et les habitants entre boulevards et rocade semblent se distinguer par un avis légèrement plus favorable.
- Les boulevards ne sont globalement pas vus comme attractifs.

Avis plus mitigés : niveaux d'équipements et d'animation

On constate une répartition plutôt égale entre les personnes qui trouvent les boulevards bien équipés et celles qui ne les trouvent pas bien équipés, en léger recul pour les habitants hors métropole ayant un avis plus défavorable. Aussi, nombreux sont ceux qui n'ont pas émis d'avis, et c'est particulièrement le cas pour les habitants entre boulevards et rocade (près d'un quart d'entre eux).

Le sentiment d'animation semble diviser. Ce sont les habitants extra-rocade de la Métropole qui les trouvent animés le plus souvent.

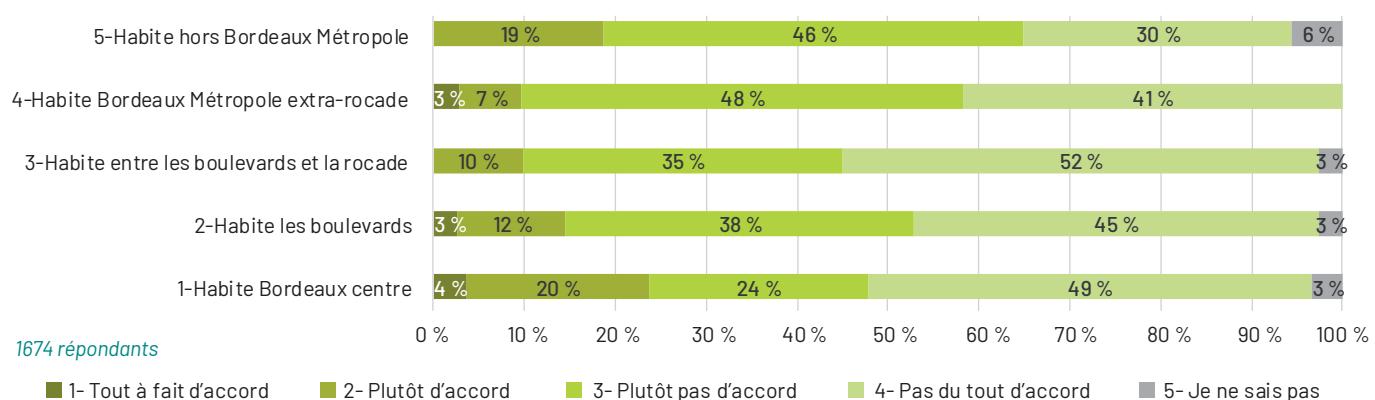
Les boulevards sont-ils attractifs ?



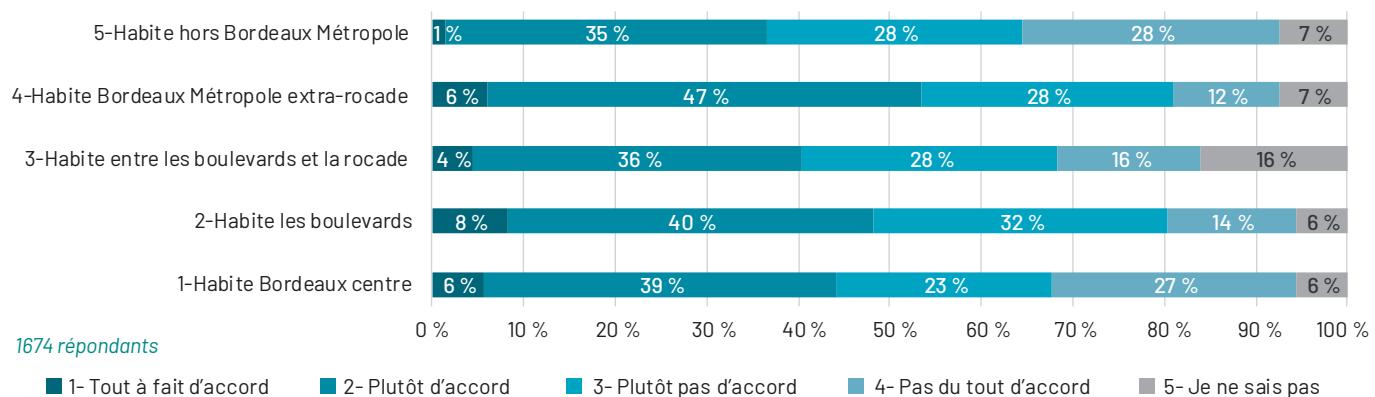
Les boulevards sont-ils conviviaux ?



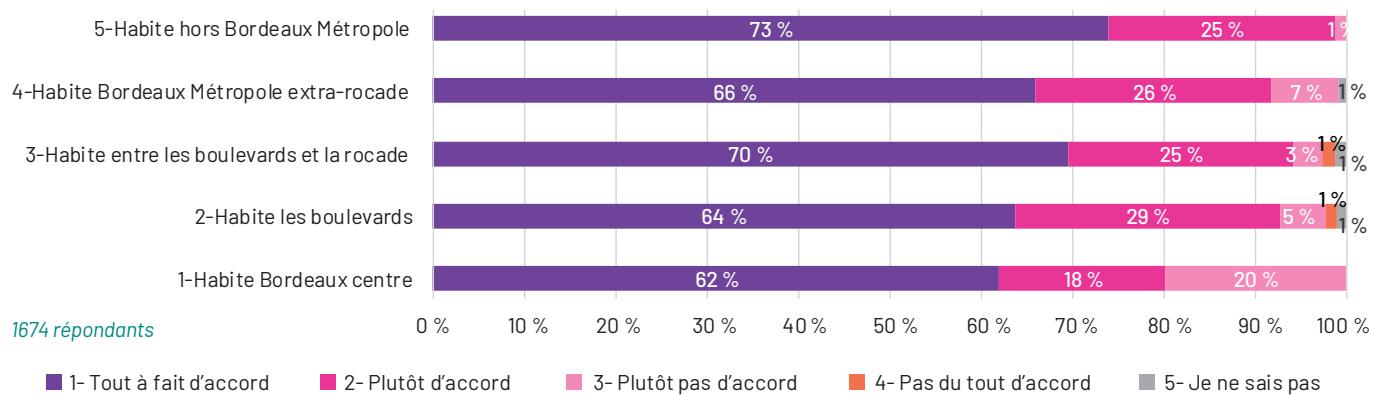
Les boulevards sont-ils agréables ?



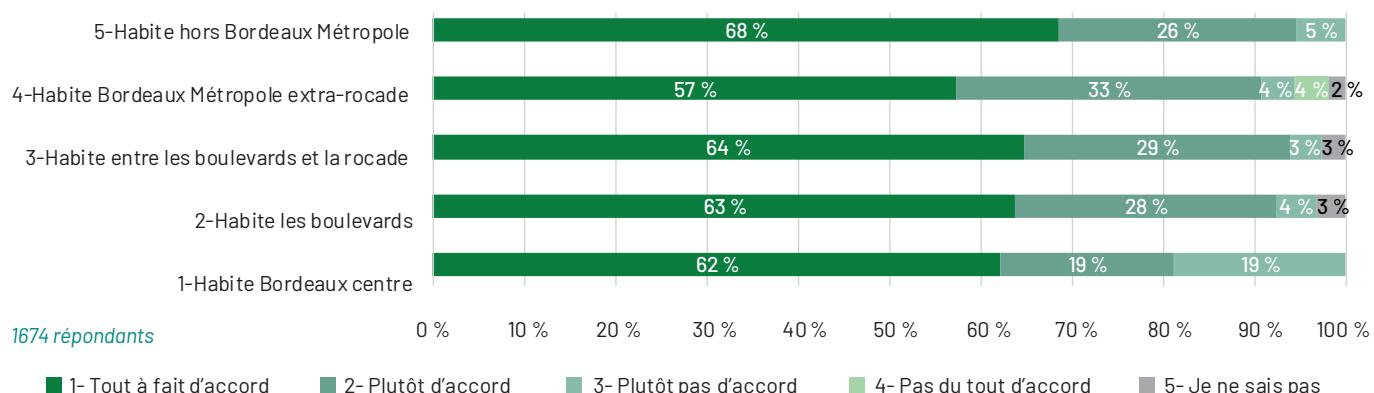
Les boulevards sont-ils animés ?



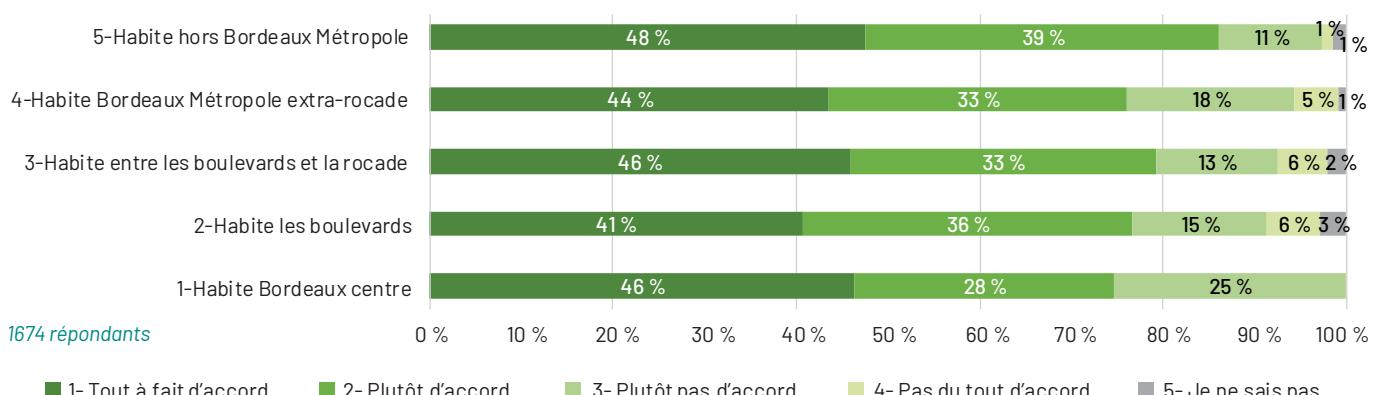
Les boulevards sont-ils bruyants ?



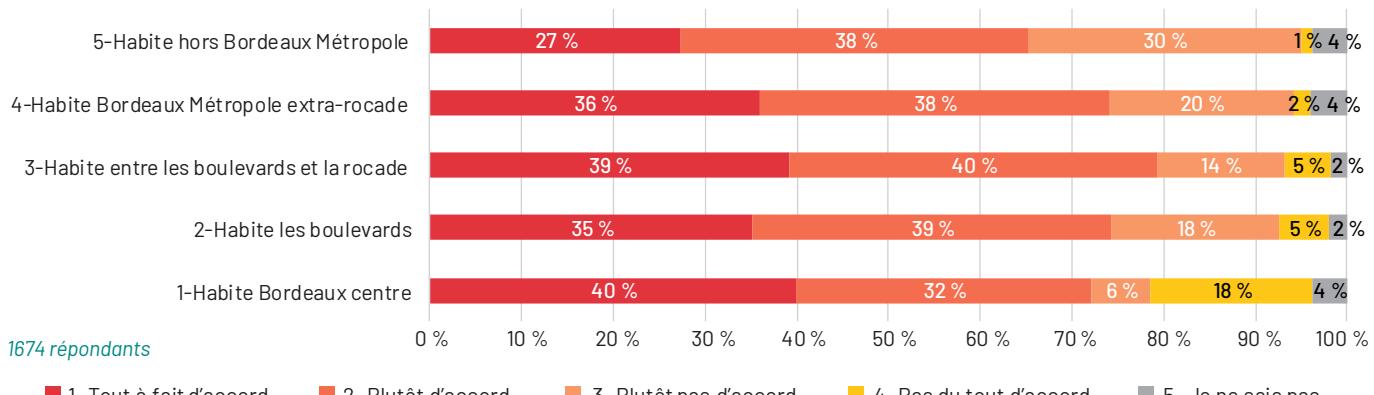
Les boulevards sont-ils pollués ?



Les boulevards sont-ils stressants ?

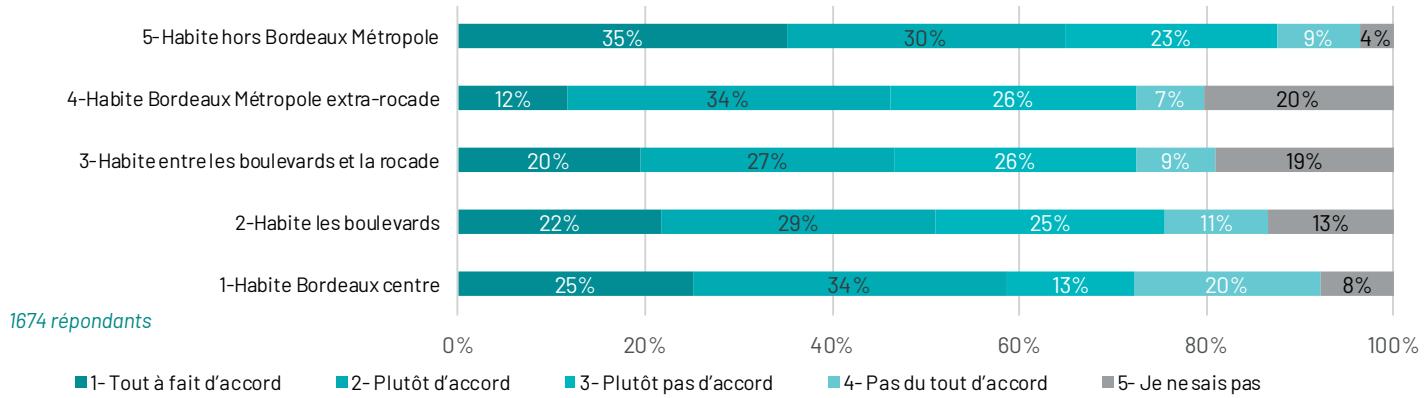


Les boulevards sont-ils dangereux ?

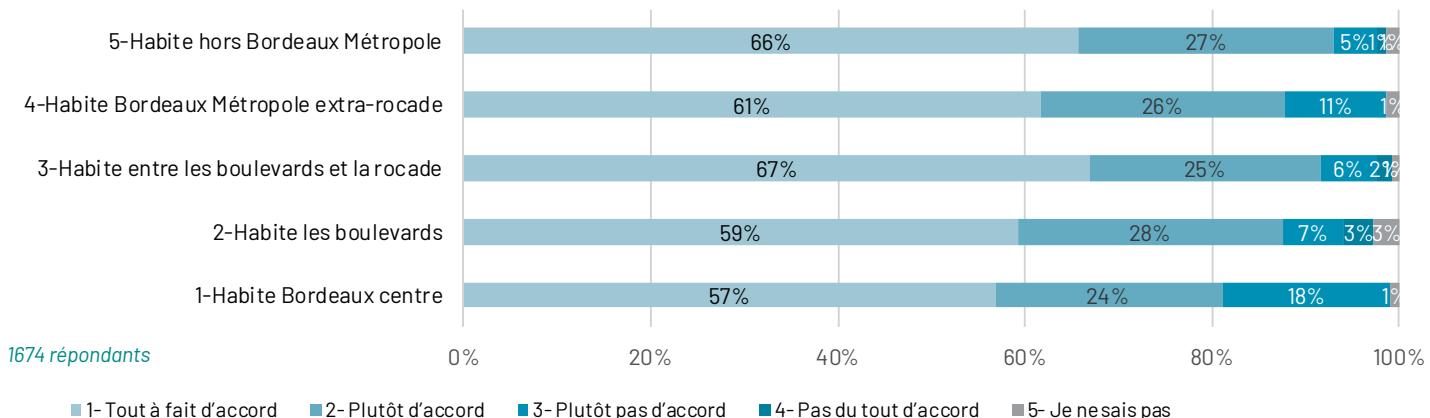


■ 1- Tout à fait d'accord ■ 2- Plutôt d'accord ■ 3- Plutôt pas d'accord ■ 4- Pas du tout d'accord ■ 5- Je ne sais pas

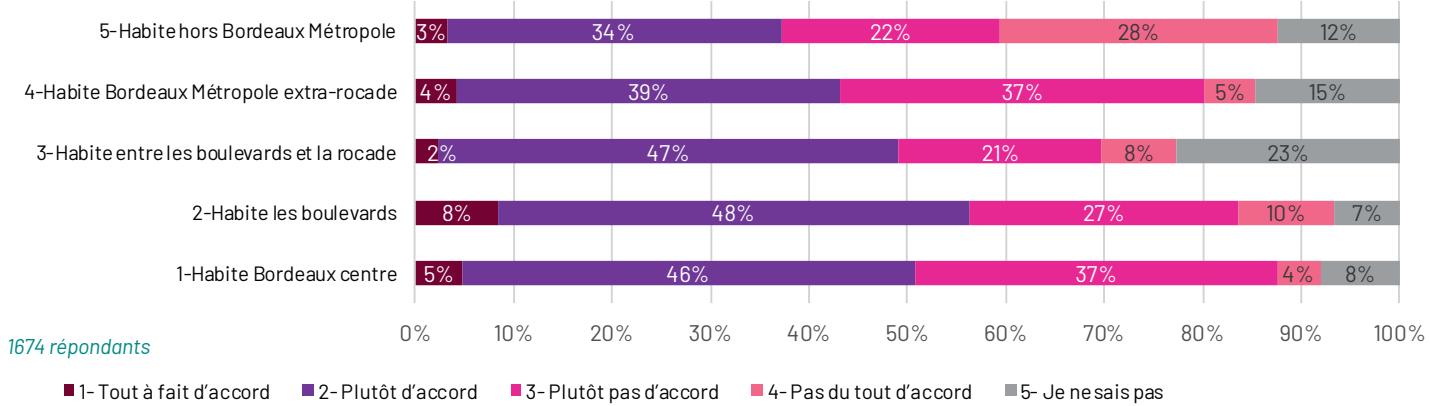
Les boulevards sont-ils ennuyeux ?



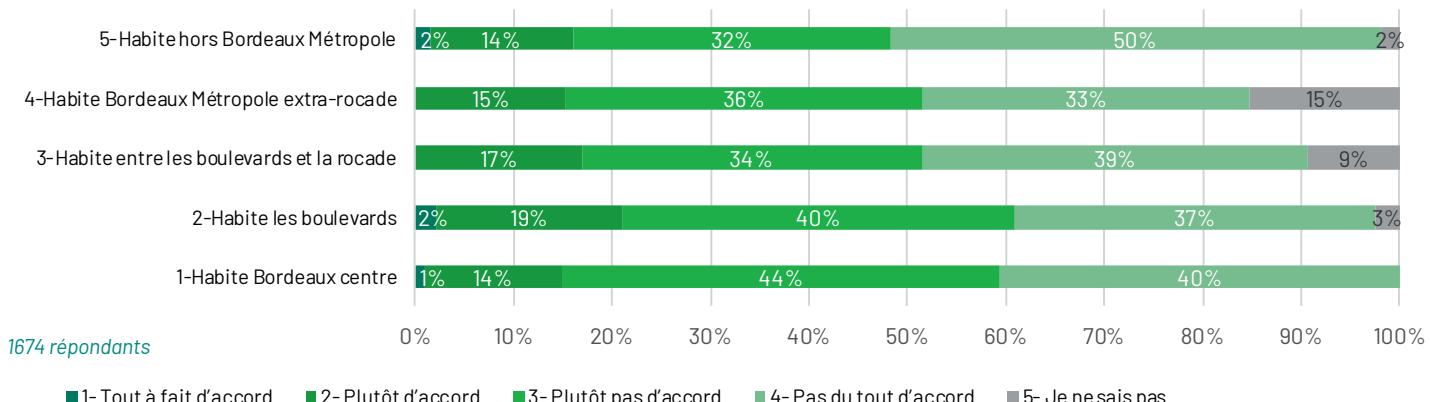
Les boulevards sont-ils trop fréquentés ?



Les boulevards sont-ils bien équipés en commerces et services ?



Les boulevards sont-ils beaux/esthétiques ?



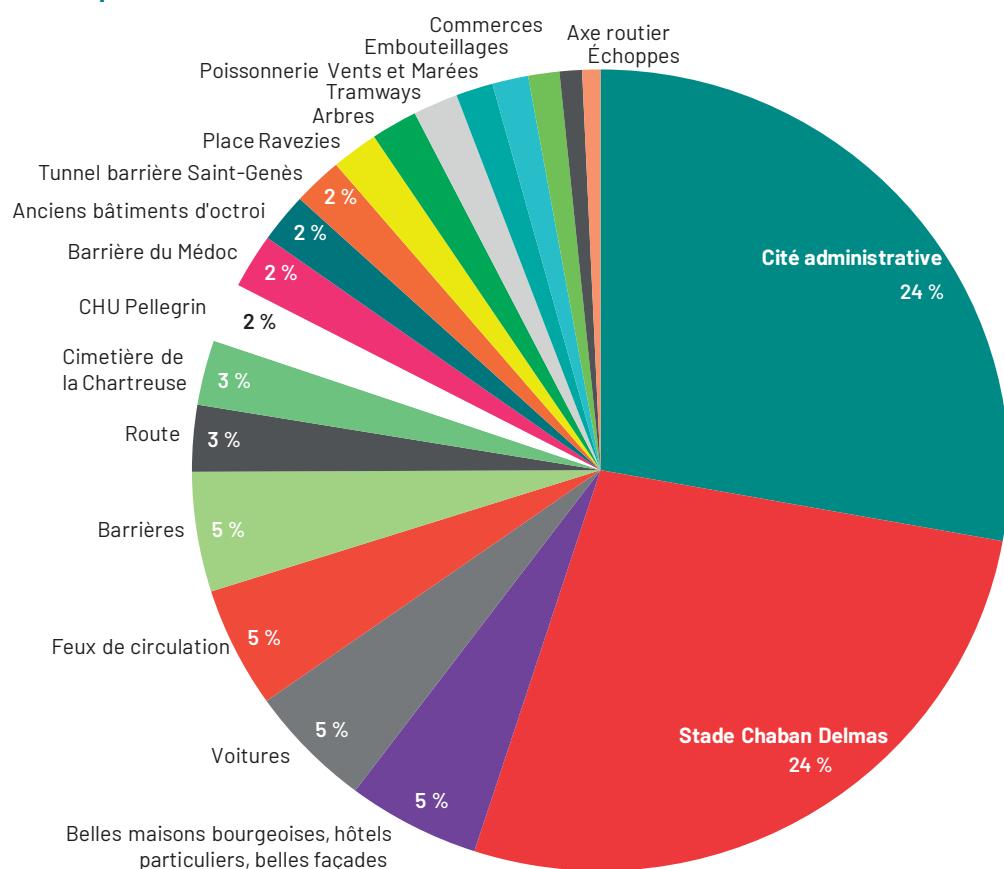
2.1.4 Les principaux éléments emblématiques des boulevards

Quelles sont les figures incontournables concernant les boulevards ? Lors des entretiens et des groupes focus, sont évoquées surtout des « *barrières emblématiques* », comme la barrière du Médoc, « *Pessac, Toulouse, Saint Genès aussi* ». Pour un interlocuteur, il n'y a pas vraiment de lieu emblématique sur les boulevards, à part « *les barrières* ». Les commerces participent aussi des identités des barrières : « *chaque barrière est aussi très différente, il y en a qui ont beaucoup de commerces, par exemple celle de Bègles où il y a à peu près tout et par exemple, la barrière de Toulouse c'est moins sympathique déjà, il y a le Mac Do, quelques commerces, on peut dire que chacune a son identité, elles sont assez différentes* ».

Si les barrières sont des figures incontournables, d'autres lieux font repère et sont plus ou moins appréciés, même si on s'accorde sur le fait qu'il n'y en aurait pas beaucoup : le Stade Chaban Delmas, la Cité administrative qu'un participant estime représentative d'une « *tentative de faire quelque chose. On dirait un projet abandonné. Un quartier d'affaires avorté* », le CHU Pellegrin, le cimetière de la Chartreuse, la place Ravezies « *pour son architecture originale* », la poissonnerie Vents et Marées à barrière de Bègles et celle de la barrière Judaïque, la barre d'immeuble réhabilitée du Grand Parc, le Crédit Agricole « *se démarquant par son architecture des années 1970* »... mais aussi la trémie barrière Saint Genès et l'auto-pont de Latule « *la plus belle horreur qui puisse exister. Il ne doit plus y en avoir beaucoup en France, à part à Bordeaux* ».

Les symboles des boulevards : les 20 éléments les plus cités (1^{er} choix)

1674 répondants



Le questionnaire en ligne révèle une grande diversité de réponses.

Les premiers symboles concordent avec les propos recueillis en entretiens et lors des groupes focus, ce sont des bâtiments : le stade Chaban Delmas et la Cité administrative (environ 24 % chacun).

Le 3e symbole est celui des maisons bourgeoises et hôtels particuliers (4,6 %).

En 4e position on trouve la voiture (4,3 %).

2.2 Géographie des boulevards

2.2.1 Le périmètre : de l'arc à la boucle

Interrogés à ce sujet, les participants aux groupes focus considèrent que les boulevards se situent rive gauche. Ce tracé revêt une dimension historique et patrimoniale à laquelle ils sont attachés, « *c'est le Bordeaux XVII^e* »... ou XIX^e. Ils s'interrogent sur la forme du tracé, comme résultant de diverses strates de l'histoire de la ville : « *je ne connais pas l'histoire de la ville, y avait-il des remparts ?* » ; « *ce qui m'interpelle c'est cette implantation. Ça fait fortification !* »

Une existence essentiellement rive gauche

Cet « arc », comme certains l'appellent, est plus ou moins long. Pour certains, il « *part de la Garonne et permet de faire le tour et de relier les différentes communes qui sont autour de Bordeaux* ». Ce tracé de Garonne à Garonne qui inclut l'avenue Lucien Faure, n'est pas unanimement partagé : « *pour moi la rue Lucien Faure ne fait pas partie des boulevards* ».

D'autres ont une vision plus restreinte des boulevards le limitant au corridor des « *belles maisons* », qui peut démarrer de barrière de Pessac à barrière du Médoc pour les plus citées. Cette vision concentrée est en lien avec l'esthétique des lieux.

Toutefois, le périmètre ne se limite pas pour nombre d'autres participants au caractère esthétique. Il y a une logique urbaine, notamment en matière de flux. C'est d'autant plus vrai lorsqu'il s'agit de délimiter les boulevards au nord. Plusieurs paliers sont évoqués. Le plus fréquent est celui du rond-point de Ravezies/Grand Parc : « *à Bègles jusqu'à Ravezies* ». Une ponctuation sur le linéaire des boulevards qui présenterait des caractéristiques très différentes, avec moins d'habitat et davantage de bureaux et de locaux d'activités. La voiture serait l'élément central de la place Ravezies qui se présente comme un immense carrousel : « *les formes urbaines sont très différentes* » ; « *les boulevards pour moi c'est que jusqu'à Ravezies, après ça devient une zone industrielle avec de grandes avenues, pas habitées* ». Pour un autre participant, si le point de départ au sud est le même, il s'étend jusqu'« *aux Bassins à flot* ». Le second palier cité est la place Latule/boulevard Alfred Daney, considéré comme celui qui distingue la ville de la rocade et de l'autoroute « *pour moi ça s'arrête à Latule (...) parce qu'il n'y a pas de belles maisons après* » ; au sujet du boulevard Aliénor d'Aquitaine : « *Cet axe dégueule beaucoup de monde sur les boulevards* ». On y roule beaucoup plus vite, les centres commerciaux y règnent. C'est un autre type d'urbanité.

Au-delà de Latule, un autre type d'urbanité

Rares sont ceux qui ont inclus la rive droite. Le boulevard Joliot-Curie a été quelquefois mentionné, « *de l'autre côté il n'y en a pas* » ; « *de l'autre côté, ils ne sont pas définis comme des boulevards... On commence à le voir depuis qu'ils ont fait le nouveau pont* » ; « *de l'autre côté, c'est alambiqué* » ; « *le bouclage se fait par la rive droite, mais c'est plus flou* » ; « *boulevard Joliot Curie. Il a le nom de boulevard, mais je ne l'assimile pas à un boulevard* ». Son tracé reste flou. Certains proposent une boucle par les quais rive droite : « *le quai de Queyries et sa continuité est en train de devenir petit à petit un boulevard* » ; « *il pourrait y avoir un bouclage par la Garonne ou par Darwin* ». Et on constate des variantes : le bouclage se fait aussi par les quais rive gauche, il ne franchit pas la Garonne.

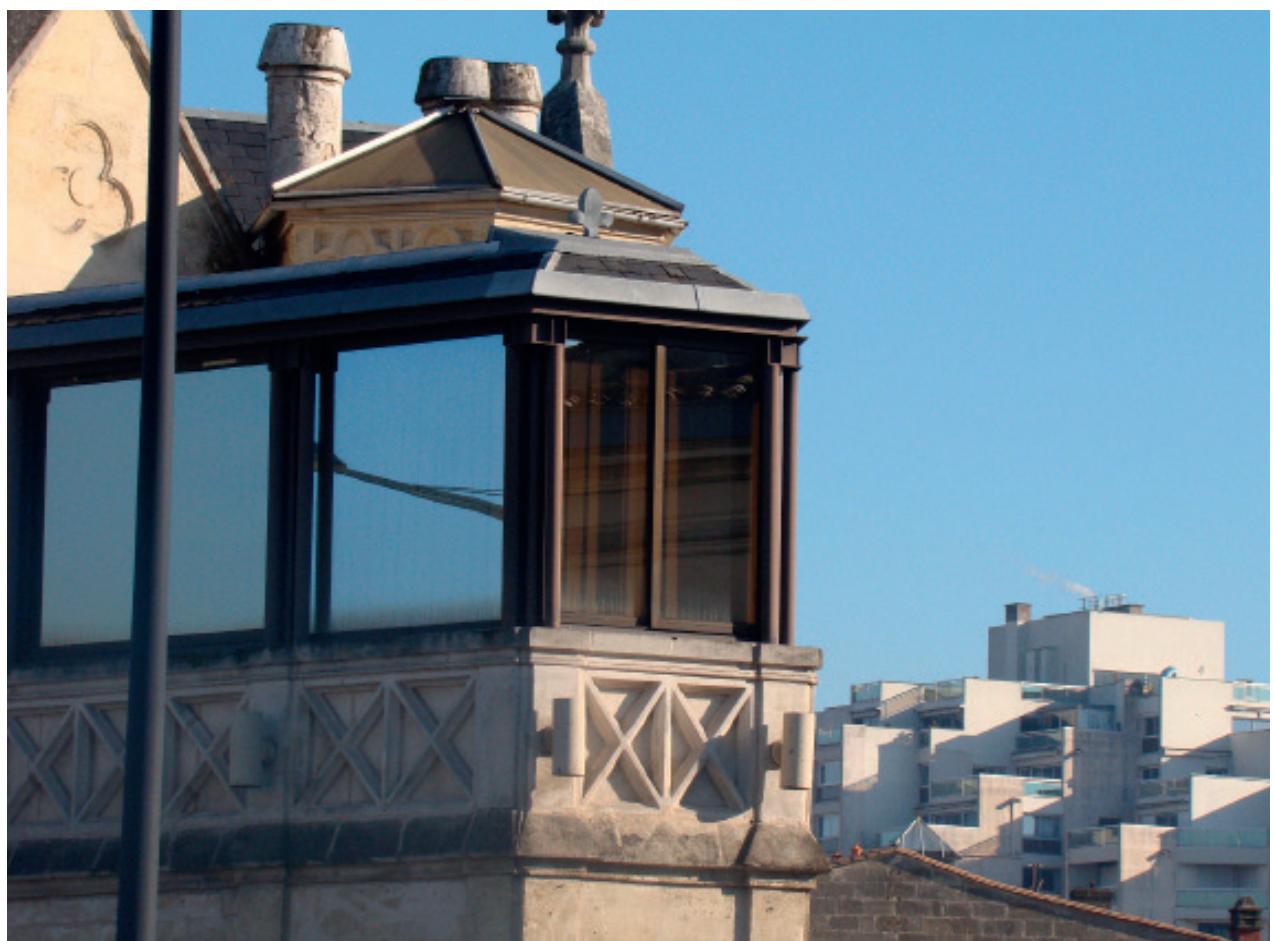
2.2.2 Les boulevards, unité ou diversité ?

Sur l'ensemble des boulevards de la rive gauche, la typologie hétérogène du bâti invite à penser des identités plurielles, en fonction des différents tronçons. « *On est plutôt sur de l'échoppe, sur de la maison. La différence n'est pas tant entre intra et extra-boulevards qu'entre des tronçons. Certains territoires ont été colonisés par des bâtiments de bureaux, je pense à la barrière d'Ornano... Ou au boulevard George V où de gros immeubles ont été faits* ». Ces identités peuvent également se décliner entre les différentes strates urbaines, plus ou moins proches du cœur des boulevards : « *il y a une catégorie d'actifs "front de boulevard", je pense au boulevard Wilson où il y a Myriade avec ce gros bâtiment très imposant, qu'on ne retrouve pas sur les deuxièmes lignes, hormis la Cité administrative.* »

Une richesse architecturale évidente

Sur les deuxièmes lignes, on trouve beaucoup plus de résidentiel, des maisons souvent plus basses, souvent des échoppes. Mais sur le boulevard, on a une représentation qui est beaucoup plus orientée sur le bureau, sur le tertiaire.

Parmi cette diversité, deux éléments font consensus : la richesse architecturale, et la cohérence du projet pour les aménagements récents. Premièrement, si l'*« architecture [est] plutôt hétéroclite »*, il existe *« certains endroits où elle est de qualité »*. Sur ces tronçons, c'est le patrimoine architectural qui fait unité. *« Il y a un attachement patrimonial au lieu de vie »*. La richesse architecturale est une évidence : *« on ne les regarde pas bien. Je les prends tous les jours, et franchement c'est super chouette, les façades, le bâti pourraient vraiment être mis en valeur, un peu comme ça l'a été sur les quais »* ; *« c'était sur les boulevards qu'il y avait les plus belles maisons de Bordeaux »*. Les maisons *« très originales »* au style Art déco et les façades bordelaises peuvent constituer un environnement visuel attractif.



Crédit photo :
a'urba.

Pour les aménagements récents, ce qui constitue la condition d'une identité, ce sont les projets en eux-mêmes : « *Là où ça bouge, concrètement, c'est là où vous avez du projet. Donc là où on arrivera vraiment à l'identifier c'est aux extrémités des boulevards. C'est sur Ravezies et sur le périphérique d'Euratlantique*

Sur certaines zones, les identités territoriales mériteraient d'être plus travaillées. Les boulevards sont aujourd'hui un parc immobilier divers, mais qui « *reste visible* ». L'absence d'un territoire de projet a eu pour conséquence une construction hétéroclite, « *avec des bâtiments qui datent des années 70, 80 (...) des immeubles un peu isolés, qui se rattachent à un tissu d'échoppes* ». Les échoppes cohabitent donc avec d'autres formes urbaines. Le segment du Grand Parc en est l'incarnation : « *sur les boulevards c'est assez saisissant, vous avez Le Bouscat, des échoppes, et le Grand Parc à gauche à Bordeaux. C'est une opposition très dure en termes d'urbanisme* ». Ainsi l'unité des boulevards n'est pas à chercher seulement dans son architecture, « *prendre les boulevards dans son ensemble est une forme d'imaginaire (...). Ils sont marqués d'un imaginaire et ils sont une sorte de ceinture urbaine, architecturale et autoroutière autour de la ville* ». Le mot « boulevard » n'est pas univoque, figé, il peut désigner différentes ambiances et dans la palette des possibles.

Pour les participants aux groupes focus, l'identité n'est pas non plus unique sur les boulevards. Ils relèvent qu'il y a « *une structure assez identique, avec des axes importants* », mais les quartiers et ambiances sont différents : « *au début ce sont des échoppes, puis de belles maisons, transports en commun. Après ça a été émaillé avec des complexes sportifs, la Cité administrative, le Grand Parc, transports en commun.* ». Au Nord c'est « *plus moderne* ». On peut reprocher par ailleurs ce manque d'unité : « *C'est un peu anarchique, c'est la débrouille, des commerces qui ouvrent... Avec distinction de quelques barrières, c'est pas harmonieux. C'est pas fait pour s'arrêter non plus* » ; « *il y a aussi des séquences avec des bâtiments anachroniques, sans aucune cohérence, il y a de tout, des friches, des immeubles, des trous, des maisons d'un niveau, d'autres de deux, des « zones industrielles » (ex. Latule, Bègles jusqu'au pont Simone Veil)* ».

Un participant rappelle que l'espace boulevards se joue aussi dans l'épaisseur et d'expliquer que la diversité se joue dans celle-ci : « *les boulevards suivent aussi ce qu'il y a derrière ! Les faubourgs ne sont pas les mêmes. Les gens qui passent ne sont pas les mêmes !* ». Quand la majorité distingue des ambiances en particulier aux barrières, un participant trouve au contraire qu'il se dégage : « *une certaine unité. Il n'y a pas un lieu, une barrière qui m'attire plus qu'une autre. Pas d'appel... rien qui ne retient mon attention* ». Cette unité est donc parfois une définition par la négative.

2.2.3 Les boulevards, une frontière ?

**Être
extraboulevards,
c'est être « à
l'extérieur de la
ville »**

En entretiens et en groupe focus, l'idée que le boulevard est une limite est partagée : « *le boulevard, pour moi, c'est un peu comme une barrière... je trouve qu'entre l'intérieur et l'extérieur, il n'y a pas beaucoup d'échanges* ». Cela semble être le cas à proximité comme à échelle métropolitaine : « *les boulevards agissent vraiment comme une frontière. C'est bloqué, il y a le haut du boulevard, le bas du boulevard. La barrière fait vraiment frontière* ».

Pour les piétons et pour les automobilistes : « *actuellement, le boulevard est une frontière. C'est une vraie frontière et au niveau de la circulation c'est une vraie problématique, il y a l'extra-boulevard et l'intra-boulevard, et ce sont deux espaces que je trouve assez peu perméables. Quand on est intra-boulevard, on se tourne vers Bordeaux centre et pas trop sur le boulevard* ». Sur certaines zones, cette situation est particulièrement prégnante.

**Des identités à
travailler dans
certains secteurs**

**« Il y a aussi des
séquences avec des
bâtiments anachro-
niques, sans aucune
cohérence, il y a de
tout »**

Ailleurs, ne pas vouloir s'aventurer extra-boulevards (au-delà de ces derniers) est parfois dû au manque de « vie » : « *ça serait plutôt la vie de quartier qu'on n'a pas ici, on ne se sent pas dans un quartier en particulier* », avec des commerces absents : « *ils ne sont pas ici, ils sont plutôt dans les barrières. Et là, la question que l'on doit se poser, c'est : comment on peut créer d'autres centres d'activités, autres qu'à l'endroit des barrières ?* ».

Les frontières administratives ont également une emprise sur les représentations, quand plusieurs quartiers coupent les boulevards (comme barrière de Pessac) ou que les boulevards traversent un quartier : « *On a une partie du quartier qui est extra-boulevard qui est Tauzin et Saint Augustin, et une partie intra-boulevard qui est Alphonse Dupeux (...). C'est trois entités (...) et au milieu coule une rivière* ».

Il y a sur certains territoires plus que d'autres une fracture importante entre l'intra-boulevard et l'extra-boulevard, constat partagé tant par les personnes rencontrées en entretiens qu'en groupes focus. Être extra-boulevards, c'est être « *à l'extérieur de la ville* » : « *notre association est située extra-boulevard, car nous ne sommes pas au cœur de la ville, nous sommes à l'extérieur de la ville. Extra-boulevards on sait bien ce que ça signifie : à l'extérieur du boulevard, à l'extérieur de la ville* ». Pour certains, cette situation et le peu de porosités sont une fatalité : « *le boulevard fait véritablement frontière personne n'y est pour rien. Je ne pense pas que l'on puisse améliorer ça, Bordeaux est ceinturée* ».

Sur d'autres secteurs où les boulevards agissent moins comme une frontière, la proximité avec des lieux emblématiques de l'hypercentre est le support d'un sentiment d'appartenance à la ville de Bordeaux, dont les boulevards sont perçus comme la limite : « *c'est comme si on était dans Bordeaux finalement. Parce qu'on est à l'extérieur du boulevard nous. Donc normalement ce qui est à l'extérieur du boulevard on dit que c'est à l'extérieur de Bordeaux. Mais là on est vraiment dans Bordeaux, on est à cinq minutes de Pey Berland à vélo, dix peut-être. Ça dépend à quelle vitesse on pédale* ». Un interviewé souligne une situation paradoxale selon lui. Les boulevards sont d'un côté une frontière et de l'autre un lieu de vie : « *je suis sûre qu'il y a plein de familles au Bouscat qui ne passent jamais les boulevards pour plein de raisons (...). C'est paradoxal c'est-à-dire que c'est une frontière, mais c'est aussi un lieu de vie côté barrière. La barrière est un vrai lieu de vie et de rassemblement, mais à côté de ça il y a quand même une barrière, une frontière des boulevards. Ça, c'est sûr !* ». Le lieu de vie s'entend par la présence de commerces et d'animations. C'est par exemple le cas à Ornano où les associations de riverains considèrent qu'il y a une frontière qui peut être abolie par les animations de quartier (« *loto caritatif, soirée tarot, tournoi de pétanque, Relais vide-grenier de Bordeaux le premier mars, vide dressing, pique-nique...* »).

Cela amène certains interlocuteurs, notamment un établissement recevant du public, à affirmer : « *je n'ai jamais vécu les boulevards comme une frontière, ils sont un accès via la circulation* ». Parfois, ils viennent gommer les frontières administratives « *il y a une forme de tradition qui fait que les gens pensent que nous sommes à Bègles, et on leur rappelle que l'on est quand même à Bordeaux* » ; « *à partir de la barrière de Bègles jusqu'au rond-point de Brienne, du boulevard Jean-Jacques Bosc, on se rend compte que les habitants ne connaissent pas les frontières des communes* ». Les boulevards apparaissent à la fois comme une frontière et comme un lien, un « *trait d'union pour toutes les communes limitrophes* ».

Un manque de vie extraboulevards

Des usages qui peuvent abolir l'effet frontière

2.2.4 Les différentes séquences des boulevards

Les personnes interrogées en entretien et en groupes focus identifient plusieurs séquences qui illustrent des ressentis très contrastés. Ces séquences sont principalement identifiées par : l'architecture, le profil socio-économique des riverains, la présence de barrières animées, la végétation, la largeur des voies. Leur identité se tisse aussi autour des usages. « *Pessac-Ornano-Saint Augustin et Arès. Sur les quatre barrières, il y a trois barrières très vivantes, où il y a de l'humain. Il n'y a que celle de Saint Augustin où il y a moins d'humains, car il y a le cimetière de la Chartreuse et le dépôt de bus* ». La parole suivante, outre les préférences du participant, semble résumer l'ensemble des propos concernant le découpage social et urbain des boulevards, à la fois dans leur longueur et de part et d'autre de ces derniers : « *les boulevards, c'est un marqueur social : la partie centrale, la plus ancienne, vers l'ouest, c'est le style très ampoulé, bourgeois, XIX^e, moi je n'aime pas spécialement. Aux deux extrémités, on va vers des quartiers populaires et pauvres. Et pourtant, si je devais choisir, ça serait aux deux extrémités que je vivrais, qui sont peut-être un peu encore en déshérence, mais ça va évoluer, ce sont des quartiers qui bougent, aussi bien du côté Euratlantique que de Bacalan. Ce sont des endroits un peu plus calmes, surtout le dimanche. Bordeaux a toujours été très ségrégée, et les boulevards, c'est une succession de tronçons avec des groupes sociaux différents, les chics et puis les autres. Ça va changer parce que Bordeaux évolue et les quartiers qui étaient des friches, en déshérence, ce sont les quartiers du XXI^e siècle* ».

De manière plus schématique, quelqu'un parle de gradients en lien avec son ressenti des séquences. Le gradient est positif lorsque qu'il y a une certaine cohérence du bâti, un ordonnancement « *avec des échoppes, la cohérence augmente, avec un plaisir architectural et des règles* ». À l'inverse, le gradient est négatif face aux constats d'*« incohérence ou délaissement »* sur certaines portions.

Entre Latule et Ravezies

Cette partie n'est pas considérée comme très attractive « *avec moins d'habitats historiques, on longe la Saft et les dépôts de la ville de Bordeaux, il y a plus de panneaux publicitaires, une certaine désorganisation* » ; « *Ravezies : c'est aéré, moderne, mais il y a ce trop-plein de voitures, c'est compliqué de circuler* ». Ravezies/Grand Parc, on se dirige vers l'autoroute : « *il y a des parties beaucoup plus routières vers Ravezies* ». C'est en invoquant le registre du pire que ces lieux sont surtout cités : « *le carrefour Latule avec l'auto-pont* », mais « *bon il est pratique... c'est le bazar... on ne sait jamais où il faut aller* ». Pour beaucoup d'usagers, la place Ravezies ne représente qu'*« une zone de transit, un endroit que finalement on ne regarde pas trop »*. En somme, une partie « *techniquement réussie* », mais « *humainement (...) loupée* ».

Aujourd'hui extrêmement fractionnée, la place agit comme une fracture urbaine : « *la place est très vaste, si on découpe ça en quatre cadans, chacun vit pour lui et regarde le territoire qui est derrière lui, mais il n'y a pas d'échange entre ces cadans (...) de Bruges, du Bouscat et les deux de Bordeaux, qui vivent chacun de leur côté* ». Elle peine à assurer un autre rôle que celui de distribution les flux automobiles : « *vous avez l'impression que c'est presque un no man's land. Tout s'est organisé autour, et cette place (...) elle a des axes routiers nécessaires, elle est fonctionnelle, mais en termes de regard que les gens posent dessus, c'est vraiment un carrefour de circulation* ».

Cependant, « *Ravezies est un objet urbain intéressant, car c'est là qu'il y a le parc relais du Bouscat, il y a beaucoup d'usagers, ce n'est pas loin des Aubiers, ça donne également une ouverture sur la ville pour les allées Haussmann où il n'y a pas vraiment de vie* ».

La place a d'autant plus de potentiel qu'elle a la « *particularité d'être à cheval sur trois communes, Bordeaux, Le Bouscat, Bruges, là il y a des choses à faire* ».

La rue Lucien Faure/bassins à flot

Les aménagements récents comme la rue Lucien Faure sont parfois assimilés aux boulevards, mais font aussi l'objet de vives critiques : « *on a essayé de rattraper avec la rue Lucien Faure en imposant une vision d'un boulevard. Est-ce que c'est la bonne ? Pas sûr quand on a fait une piste pour les bus sans piste cyclable* » ; « *tout est commencé et ce n'est pas fini. Ça n'a ni queue ni tête. On est comme en région parisienne, encore pire parce qu'il n'y a pas de cohérence* ». Cette séquence est donc diversement appréciée. « *De Cap Sciences à l'autopont cette zone est sympa. Il y a de l'espace, de l'air, les bus cohabitent bien avec les vélos* » ; « *c'est fonctionnel et bien mieux qu'avant, mais ça fait pas rêver !* ». La forme urbaine suscite un certain rejet « *j'aime pas du tout, ça manque de végétal, il n'y a pas d'arbres, le bâti est trop haut, c'est trop dense* ». Les avis sont également mitigés concernant la fonctionnalité des espaces publics, « *au niveau déplacement c'est fonctionnel, mais c'est du gâchis, il y avait plein de place et au final il n'y a pas beaucoup d'espace pour les vélos et les piétons. C'est trop large, pour traverser c'est pas pratique* ». Le quartier Bassins à flot reste plutôt bien apprécié : « *derrière le bassin à flot c'est très joli !* ».

« C'est fonctionnel et bien mieux qu'avant, mais ça fait pas rêver ! »

Les boulevards des « maisons bourgeoises », entre barrière du Médoc et barrière de Pessac

Dans cette séquence, on apprécie les grandes bâties pour leur esthétisme : « *Il y a des endroits avec des maisons et des bâtiments magnifiques où on a l'impression d'être au musée, il y a des vitraux, chaque maison est différente* » ; « *il y a beaucoup de voitures et de pollution, mais l'environnement est sympathique* » ; « *des centres d'intérêt, le Parc bordelais, la barrière du Médoc, Ornano et le stade* ».

La forme urbaine semble jouer dans cette capacité à profiter du paysage : « *La séquence autour de Judaïque. Arès, Saint-Médard... [parce que c'est] beaucoup plus large et à cette occasion je peux observer le patrimoine autour* ». La proximité du Parc bordelais est un atout sur cette séquence : « *il y a aussi le Parc bordelais, ça donne une ambiance particulière. Bourgeois et le côté vert. C'est un lieu plus pensé. Plus agréable à vivre. Un peu cocon* ».

C'est aussi la partie des boulevards qui marque le plus fortement une distinction sociale : « *Pour ce qui est de l'atmosphère très bourgeoise, je confirme* ». Pour préciser cette ambiance bourgeoise, un participant dresse le tableau suivant : « *aux barrières, il y a la vieille dame qui promène son caniche. À l'image Paris 16^e. Plus vieux. Ancien régime. Reflète une époque qui n'est plus actuelle* ». Un autre met en avant cette barrière sociale, en particulier ici vis-à-vis de l'ensemble scolaire de l'Assomption, très associé à une forme d'aristocratie locale : « *J'ai l'impression d'être dans Harry Potter. Je ne suis qu'un Moldu*. Ce n'est pas pour moi !* ».

La barrière du Médoc est beaucoup citée : « *c'est plutôt sympa depuis qu'il y a le tram, mais il n'y a pas un urbaniste qui est venu y jeter un œil, quand on voit tous ces panneaux publicitaires* » ou « *ce truc qui me choque en face de l'ancien*

« On a l'impression d'être au musée »

*Moldu : terme inventé par J. K. Rowling, auteure d'*Harry Potter*. Attribué à toute personne dépourvue de pouvoirs magiques, restant dans l'ignorance de l'existence du monde des sorciers.

bâtiment d'octroi, ce parking immonde » ; « *ça demanderait d'être refaonné* » ; « *il y a des magasins, on connaît les commerçants, on peut tout faire à pied. Le tram a apporté quelque chose, ça ressemble moins à une rue qu'avant, on peut largement se balader sur les voies du tram* ».

Sur ce tronçon « bourgeois », certains amènent des nuances : « *il y a aussi des trucs très moches. Quand vous arrivez au niveau du cimetière, c'est un endroit sympa qui donne de l'espace, mais il y a un loueur de bagoles qui gâche tout* ». Les demeures sont belles, mais les participants ont du mal à s'y projeter pour y vivre, à cause des nuisances : « *ce qu'il me ferait le plus peur c'est la pollution de l'air* » ; « *derrière il n'y a plus de bruit, c'est la campagne alors que devant c'est la fournaise* ».

La partie sud, de la barrière Saint Genès à la Garonne

Ce secteur est vu comme un espace plus populaire, avec une histoire ouvrière très présente et un habitat moins ostentatoire : « *et puis en bas entre Bègles et Terres Neuves, boulevard Jean-Jacques Bosc, c'est extrêmement populaire et l'habitat est beaucoup moins beau, plus hétéroclite* » ; « *et le pendant plus populaire ouvrier, Bègles Terres Neuves, où il y a des alignements de jolies petites maisons humbles et qui ont du charme* ». Ici, le terme « humble » vient aussi montrer une forme de distinction sociale de la part de son auteur à l'encontre du patrimoine bâti sur ce secteur, le profil des participants étant plutôt celui de cadres ou de professions intellectuelles ou intermédiaires.

Les participants reconnaissent qu'il y a des ambiances très différentes sur la partie sud. Entre Bègles/barrière de Toulouse et le sud, il y aurait toutefois des sous-séquences, entre autres « *car ne s'est pas la même circulation* ». Certains regrettent l'absence d'une « *logique de façade* », autrement dit ces façades ne seraient pas suffisamment mises en scène : « *il y a une partie qui n'est pas jolie au sud parce que la notion de théâtralité, de façade n'est pas du tout présente. Elle est présente quand on arrive plus haut* ».

Entre la barrière Saint Genès et un peu après la barrière de Bègles, « *il y a des petits bouts de boulevards agréables* » ; « *entre Bègles et Terres Neuves quand ça commence à se dégager, de petites échoppes qu'on ne voit pas sur le reste du boulevard j'aime bien, cet endroit permet de profiter du patrimoine autour* ». La barrière Saint Genès, « *elle est sympa. Il y a moins de circulation, car elle est souterraine. Et il y a le tram en plus* », mais « *Toulouse c'est minable, y a plus rien* ». La population sur la partie sud des boulevards serait plus jeune avec des revenus plus faibles contrairement à la partie des « *maisons cossues* » ; « *Bègles c'est anciennement populaire. Les commerces ne sont pas les mêmes. Il y a plus de jeunes au sud* ». Certains participants observent toutefois une forme de « *gentrification* » en mobilisant la figure du « Bobo » que l'on retrouverait barrière de Bègles notamment : « *la ville se modifie. Les maisons ne sont plus habitées de la même manière* » ; « *c'est en train de bouger* » ; « *ça vit pas pareil* » entendu « *comme avant* », les colocations se substituerait de plus en plus aux familles.

La barrière de Bègles est appréciée et dont ils ont le plus parlé relativement à l'activité commerciale et de services : « *il y a de l'ambiance, elle est sympa, il y a le marché, il y a le cinéma* » ; « *côté pratique, il y a un cinéma, pas mal de commerces autour de la barrière et une librairie* » ; « *c'est un espace de vie* » ; « *je ne la trouve pas agréable, mais il y a des commerces sympathiques, on y va pour ça, ça mériterait d'être vraiment embelli* ». Le cinéma le Festival ou la Manufacture Atlantique proches de la barrière sont apparentés à des « *équipements de centre-ville* », jugés atypiques dans le cadre des boulevards. Mais pour d'autres, la « *barrière de Bègles [est un] cauchemar automobile. On y fait ses courses, mais on n'a pas envie de s'y balader. C'est bien le mercredi avec le marché* » ; « *la barrière de Bègles, mais c'est pas très agréable, c'est plus le quartier qu'il y a autour et le marché, c'est sympa* ».

Une séquence hétérogène, populaire, en pleine mutation

« Plus on s'éloigne (...) plus on a l'impression que c'est délaissé, on a moins de cohérence, la végétalisation baisse ! »

Chacun défend « son » commerce de proximité, dont la poissonnerie « Vents et Marées » de la barrière de Bègles semble être le paragon, et participe à la notoriété des barrières « tout le monde va à la poissonnerie de la barrière de Bègles ». Certains notent une évolution du tissu commercial et de ses usagers : « Bègles c'est anciennement populaire. Les commerces ne sont pas les mêmes ». Les évolutions urbaines récentes peuvent avoir, comme c'est le cas ici, un effet sur l'usage des commerces barrière de Bègles : « depuis que la place Nansouty a été refaite, je préfère aller y faire mes courses plutôt que barrière de Bègles, même si c'est plus loin. C'est agréable d'y flâner ».

En opposition à la barrière de Bègles, les nouveaux aménagements sur le secteur de projet Euratlantique renvoient une image négative : « Terres Neuves est quand même plus populaire, toute cette zone-là, cette première partie des boulevards. C'est plus récent et un peu moins résidentiel au tout départ (vers la Garonne) ». Ils sont mal aménagés au niveau des pistes cyclables. Beaucoup de participants évoquent un paysage urbain dégradé et surtout un manque de présence végétale : « Terres Neuves, c'est terrible de voir des quartiers comme ça se faire refaire sans aucune végétalisation ! » ; « c'est moche, pas végétalisé, la route est très mauvaise, c'est pas ravalé, il y a une pollution visuelle » ; « plus on s'éloigne (...) plus on a l'impression que c'est délaissé, on a moins de cohérence, la végétalisation baisse, mais c'est peut-être une impression » ; « le bout du boulevard, ce ne sont plus les maisons cossues, et en ce moment c'est impossible, plein de travaux, ça change tous les matins » ; « coté Bègles, barrière de Bègles c'est sympa, Terres Neuves c'est pourri et plus on va au bout (vers le futur pont Simone Veil) plus c'est pourri ! ».

Enfin, l'aboutissement des boulevards au sud est celui qui est le plus critiqué sur le plan de la sécurité pour des problèmes de fréquentation : « Un endroit craignos Jean-Jacques Bosc... il y a des mendians à tous les carrefours, de la prostitution, c'est la Cour des Miracles ! C'est craignos, on ferme bien la voiture. » ; « Terres Neuves : refaits, pourraient être sympas, modernes, mais ça dégénère en termes de fréquentation » [drogue].

« Pour moi y a pas de boulevards rive droite, car les boulevards sont hyper identifiés rive gauche »

Le boulevard rive droite ?

La rive droite n'est pas vraiment incluse dans la carte mentale des boulevards qui sont « un axe structurant majeur discontinu puisqu'ils ne se poursuivent pas sur la rive droite » ; ou alors il n'est pas bien identifié par les participants : « Il y a plusieurs boulevards à Bordeaux, on parle que de la rive gauche, mais il y en a rive droite... le boulevard Joliot Curie, même s'il n'y a rien, il n'y a pas de vie de quartier, c'est coincé entre des terrains vagues et la voie de chemin de fer » ; « pour moi y a pas de boulevards rive droite, car les boulevards sont hyper identifiés rive gauche ». La rive droite apparaît comme un secteur difficile à comprendre dans son fonctionnement, et un lieu moins vivant que rive gauche « un embryon via le boulevard Joliot Curie ». D'aucuns estiment que le côté linéaire des boulevards rive gauche « doit manquer aux habitants de la rive droite ». Toutefois, ils s'accordent sur le fait qu'il y a une artère autoroutière, avec « des parapets en béton et des glisseries de sécurité ». Une distinction sociale s'opère également dans les représentations des participants entre rive gauche et rive droite. La rive droite apparaît comme un lieu encore accessible pour se loger : « la rive droite reste encore un peu accessible, mais c'est très compliqué d'acheter rive gauche maintenant. De plus en plus de gens se déportent sur la rive droite et des problèmes vont s'accentuer ». C'est un marché de report de la rive gauche.

La géographie des boulevards selon les perceptions des personnes rencontrées se joue en majorité rive gauche, plutôt un arc qu'une boucle. Les boulevards ne montrent pas d'unités sociales économiques ou architecturales, si ce n'est une homogénéité dans leur linéaire routier et la fréquence des barrières qui peuvent faire repères et qui constituent l'identité minimale de cet objet urbain. Les boulevards font office de frontière entre intra-boulevards et extraboulevards, à quelques exceptions près, où la vie et l'animation peuvent faire traits d'union, principalement une fois de plus aux barrières. Outre cette frontière entre un dedans et dehors, le panorama se scinde en diverses séquences selon le type de bâti et d'occupation, le type de peuplement, en particulier en lien avec les revenus. C'est aussi un contraste marqué entre les époques de l'urbanisme bordelais des deux derniers siècles, des hôtels particuliers du XIX^e aux quartiers politique de la ville, en passant par les maisons ouvrières et les grands secteurs de renouvellement urbain que sont les Bassins à flot et Euratlantique.



Autopont boulevard Joliot-Curie, rive droite. Crédit photo : a'urba

2.3 Les barrières, un vocabulaire bordelais

2.3.1 Une évidence sociale plus que spatiale

Pour définir les barrières, la référence historique revient souvent dans les discours « *à Paris, on appelle ça des portes* » ; « *portes d'entrée à Bordeaux* ». Si l'objet « barrières » n'apparaît pas comme une évidence spatiale, il est presque une évidence sociale « *les barrières, ce sont des quartiers* ». Pour certains, il est facile de se repérer sur les boulevards grâce aux barrières « *c'est assez reconnaissable* » ; « *les barrières sont bien indiquées* ». Pour d'autres, elles sont difficiles à identifier, en raison du manque de signalétique et de jalonnement. Cette difficulté pour se situer serait aussi complexe lorsqu'on arrive sur les boulevards que lorsqu'on se déplace dans le corridor : « *je me demande où je suis, je ne sais pas où tourner* » ; « *ça dépend comment on l'utilise, si on le suit vraiment, on les enchaîne on se repère facilement, mais quand on arrive, quand on traverse, on se demande si on est avant ou après, on ne sait pas* ».

Parlez-vous « barrières » ?

Pour les néo-Bordelais, la réalité des barrières n'existe que pour les Bordelais de longue date, jusqu'à évoquer un langage vernaculaire. Il y aurait ceux « *qui parlent en barrière* » ; « *les barrières, c'est une spécificité bordelaise, on ne connaît pas ça ailleurs. Il peut y avoir des portes ailleurs, mais pas autant et qui jalonnent* ».

Les noms des boulevards ne faciliteraient pas l'orientation; les barrières compensent cette fonction de repère, même si certaines ont une identité plus marquée que d'autres : « *je trouve que ça rythme surtout quand on est en voiture, et du coup je trouve ça assez simple de se repérer dans Bordeaux grâce à ça. Après je trouve que visuellement/architecturalement on ne les ressent pas beaucoup les barrières* » ; « *ce qui est étonnant, c'est qu'ils [les boulevards] n'aient pas les mêmes noms. Je ne suis pas certain que les Bordelais arrivent à savoir s'ils sont sur Godard ou Albert 1^{er}. On parle en barrières, pas en boulevards. La barrière c'est une symbolisation plus forte* ».

Les barrières sont parfois bien visibles et font repères, principalement grâce à leur animation. Elles peuvent aussi briller par le manque d'activité tout en étant repérables. On entend parler de « *barrières à deux vitesses* » ; « *il y a des barrières qui sont vivantes, sympathiques, commerçantes, et des barrières mortes !* ». Ici sont comparées les barrières de Bègles et de Toulouse, différencier par la notion de vie de proximité : « *La barrière de Bègles et de Toulouse c'est différent... c'est juste à côté, mais à Toulouse il n'y a pas de vie de proximité* ». Certaines barrières seraient tombées en désuétude : « *Il y a des barrières très actives : Bègles, Saint Genès, Médoc, avec une vie autour. Saint Médard, ça tombe un peu, avant il y avait plein de boutiques* », mais certaines peuvent bénéficier des petites embellies « *barrière Judaïque : les brasseries ont été remplacées par des banques, puis par des trucs pas vivants, comme des espaces de coworking, mais on voit un début de mise en valeur* ».

Enfin, d'autres croisements qui ne portent pas le nom de barrières sont souvent assimilés à des barrières : Terres Neuves, le pont de Caudéras, place Ravezies. Cela révèle l'effet repère que peuvent avoir les intersections sur le linéaire boulevard.



Jour de Marché, barrière de Bègles, installé dans la rue de Bègles, perpendiculaire aux boulevards. Crédit photo : a'urba.

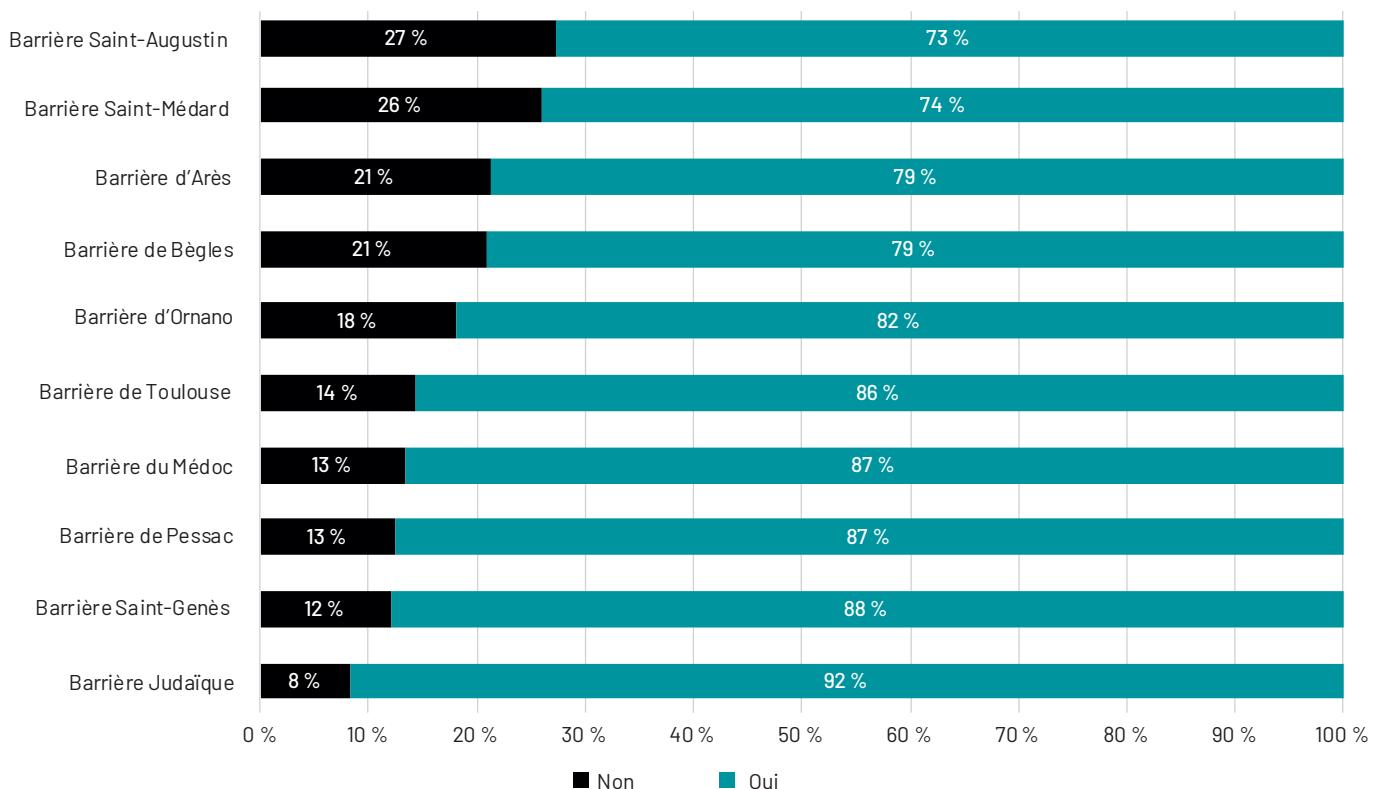
2.3.2 Des barrières assez bien identifiées, mais des niveaux d'animation inégaux

Au regard de l'enquête en ligne, si l'ensemble des barrières semble connu, certaines le sont mieux que d'autres. Il s'agit de la barrière Judaïque (92 %), la barrière Saint Genès (88 %), de la barrière de Pessac (87 %) et de barrière du Médoc (87 %). Les barrières sont aussi plus ou moins bien connues selon le lieu de vie.

Le niveau d'animation est assez inégal. Les barrières les plus animées sont la barrière du Médoc, la barrière Saint Genès, la barrière de Pessac enfin la barrière de Bègles. Celles qui sont considérées comme les moins animées sont : la barrière Saint-Augustin, la barrière d'Arès, la barrière d'Ornano, puis la barrière de Toulouse et la barrière Saint Médard.

Connaissance des barrières (A19)

1 674 répondants



(A23)	Les barrières les mieux connues	Les barrières les moins connues
Habite Bordeaux centre	Barrière Saint Genès Barrière Judaïque	Barrière Saint Augustin Barrière d'Arès
Habite les boulevards	Barrière Judaïque Barrière du Médoc	Barrière Saint Augustin Barrière Saint Médard
Habite entre les boulevards et la rocade	Barrière de Pessac Barrière Saint Genès	Barrière Saint Médard
Habite Bordeaux Métropole extrarocade	Barrière Judaïque Barrière du Médoc	Barrière Saint Augustin Barrière Saint Genès
Habite hors Bordeaux Métropole	Barrière Judaïque	Barrière Saint Médard Barrière Saint Augustin



Barrière Saint Genès

Assez animée

Niveau de connaissance :
+ : habitants de Bordeaux centre.
- : habitants métropolitains extra-rocade



Barrière d'Ornano

Peu animée

Niveau de connaissance :
+ : habitants des boulevards, de Bordeaux centre, et hors Métropole
- : habitants entre boulevards et rocade.

Barrière Saint-Médard

Peu animée

Niveau de connaissance :
+: habitants de la Métropole extrarocade.
-: habitants hors Métropole.



Barrière de Pessac

Assez animée

Niveau de connaissance :
+ : habitants hors Métropole
- : habitants métropolitains extra-rocade



Barrière de Bègles

Assez animée

Niveau de connaissance :
+ : habitants de Bordeaux centre et hors Métropole
- : habitants métropolitains extrarocade



Barrière du Médoc

La plus animée

Niveau de connaissance :
+ : habitants de Bordeaux Métropole extra-rocade et habitants hors métropole.
- : habitants entre boulevards et rocade.



Barrière d'Arès

Peu animée

Niveau de connaissance :
+ : habitants hors Métropole et les habitants des boulevards.
- : habitants entre boulevards et rocade.

Barrière Saint-Augustin

La moins bien connue des boulevards et la moins animée

Niveau de connaissance :
+ : habitants entre boulevards et rocade.
- : habitants hors Métropole.

La barrière du Médoc : étudier, consommer, se déplacer

La barrière du Médoc est un lieu de mixité fonctionnelle et de convergences. Selon un élu, elle « est la vitrine du Bouscat à tel point que beaucoup de Bouscatais pensent que c'est le centre-ville ». Elle est pour lui, en termes d'exemplarité, « la meilleure représentation parce qu'il y a de la vie et de la jeunesse, de grands établissements d'enseignement privés » et des commerces.

Trois établissements scolaires sont à proximité, catholiques et privés : Assomption, Tivoli et Grand Lebrun. Cela en fait « une barrière qui vit » et « où il y a beaucoup de petits commerces » et de jeunes. Selon un élu, « c'est la dernière barrière très commerçante de tout Bordeaux. Il y a 120 commerces (...) c'est une barrière qui fonctionne bien ! ». Il considère la barrière du Médoc comme un lieu de vie, quasiment un quartier. « D'ailleurs, ils appellent ça 'le village de la barrière', c'est le nom que les commerçants se sont donné pour titrer leur association ». À l'image du Mac Donald's qui répond à la demande de nombreux jeunes, la vie étudiante et commerçante sont en dialogue.

Cette vie de « quartier » cohabite avec les divers moyens de transport. À proximité, Metpark (anciennement Parccub), « a aujourd'hui trois parkings, parking Beaujon, parking Libération, parking La harpe » et la barrière a bénéficié il y a peu de l'installation du tramway. Cette barrière se différencie enfin par sa « praticabilité », notamment pour les personnes âgées, grâce à des mesures aussi simples que le goudronnage des trottoirs qui date, sur ce tronçon, d'il y a deux ans à peine.

Ornano, sport et santé

Au cœur de la barrière, la vie bat au rythme de celui des travailleurs et du stade. Les soirs de matchs de rugby, les bistrots et les restaurants sont remplis jusqu'à 2h du matin.

Cependant, un élu décrit la difficulté à gérer ces événements sportifs massifs. Les places de stationnement étant très limitées, « ça entraîne de la congestion partout. Ça ne satisfait personne et les habitants du quartier sont excédés de vivre à côté du stade ».

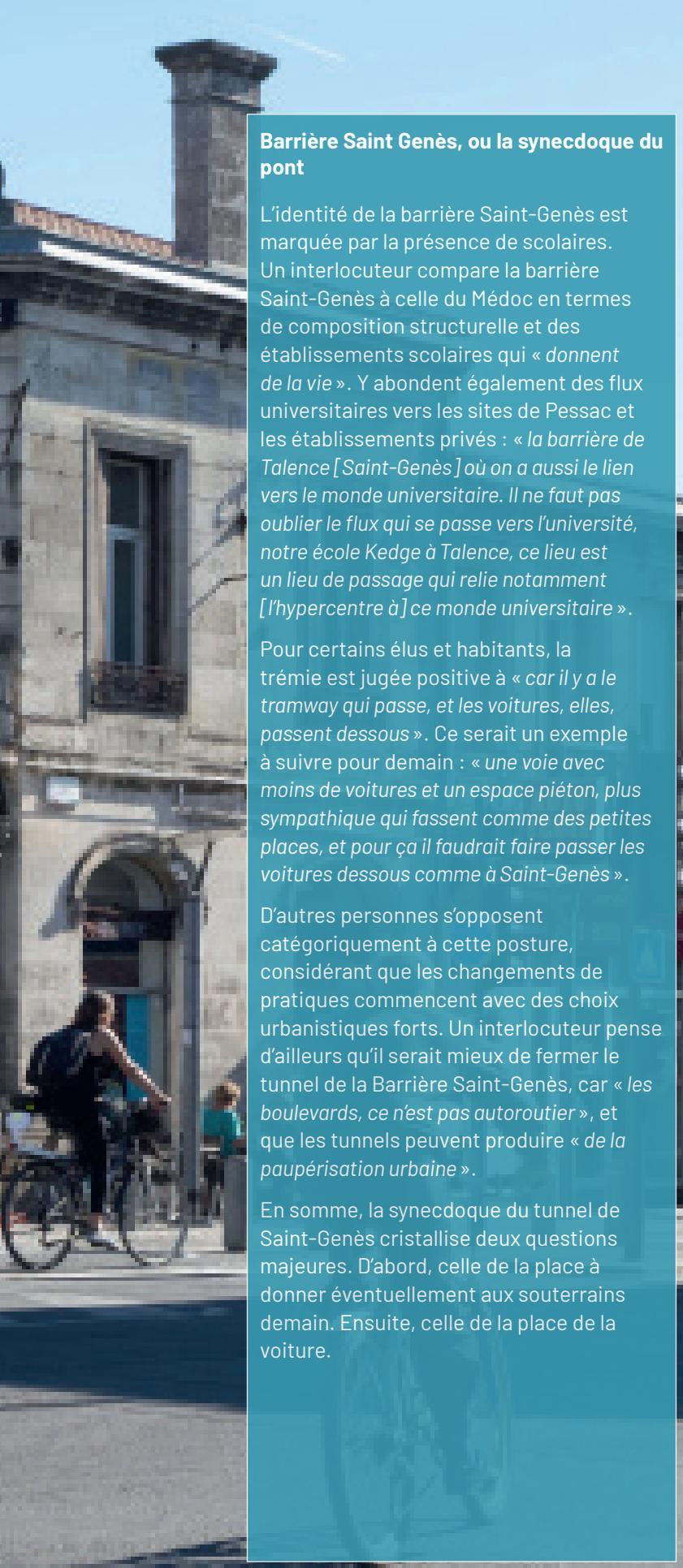
À l'affluence massive s'ajoute la concentration du flux de spectateurs. Comme le souligne cet élu, la configuration du stade comporte une entrée unique.

En plus des sportifs et des supporters, les travailleurs rythment la vie du quartier en l'investissant notamment le midi.

L'évolution rapide du peuplement est génératrice de brimades de la part des habitants qui sont ancrés dans le quartier depuis longtemps, envers les nouveaux arrivés : « Il y a une forte demande immobilière grâce à la ligne de tram, et une arrivée de très jeunes couples de cadres qu'on appelle les 'bobos' ». Les boulevards de cette zone, « de temps en temps [sont] bien bouchés ».

Entourée de (infra)structures sportives, « c'est vraiment une barrière sport/santé et il faut la traiter telle quelle, avec de l'espace public, où l'on vit où l'on peut se déplacer librement, des accessoires vélos, santé, des parcours, transports en commun. ».





Barrière Saint Genès, ou la synecdoque du pont

L'identité de la barrière Saint-Genès est marquée par la présence de scolaires. Un interlocuteur compare la barrière Saint-Genès à celle du Médoc en termes de composition structurelle et des établissements scolaires qui « donnent de la vie ». Y abondent également des flux universitaires vers les sites de Pessac et les établissements privés : « *la barrière de Talence [Saint-Genès] où on a aussi le lien vers le monde universitaire. Il ne faut pas oublier le flux qui se passe vers l'université, notre école Kedge à Talence, ce lieu est un lieu de passage qui relie notamment [l'hypercentre à] ce monde universitaire* ».

Pour certains élus et habitants, la trémie est jugée positive à « *car il y a le tramway qui passe, et les voitures, elles, passent dessous* ». Ce serait un exemple à suivre pour demain : « *une voie avec moins de voitures et un espace piéton, plus sympathique qui fassent comme des petites places, et pour ça il faudrait faire passer les voitures dessous comme à Saint-Genès* ».

D'autres personnes s'opposent catégoriquement à cette posture, considérant que les changements de pratiques commencent avec des choix urbanistiques forts. Un interlocuteur pense d'ailleurs qu'il serait mieux de fermer le tunnel de la Barrière Saint-Genès, car « *les boulevards, ce n'est pas autoroutier* », et que les tunnels peuvent produire « *de la paupérisation urbaine* ».

En somme, la synecdoque du tunnel de Saint-Genès cristallise deux questions majeures. D'abord, celle de la place à donner éventuellement aux souterrains demain. Ensuite, celle de la place de la voiture.



Carles Vernet, marqué par l'activité ferroviaire

Devenu territoire de projets il y a quelques décennies, ce territoire singulier et relativement jeune se distingue des autres : « *il n'y a pas la même histoire que certaines autres parties du boulevard bordelais. Il n'y a pas très longtemps, la partie Carles Vernet était constituée de champs et de fermes, il n'y avait pas d'habitat et ça s'est densifié dans les années 1960-1970. Dès l'origine, on n'a pas la même urbanisation parce qu'on a cet équipement qui est la gare et qui était un atout majeur du développement, donc il avait sur ce territoire plutôt des entreprises que des habitations. C'était industriel, lié à la proximité de la gare* ».

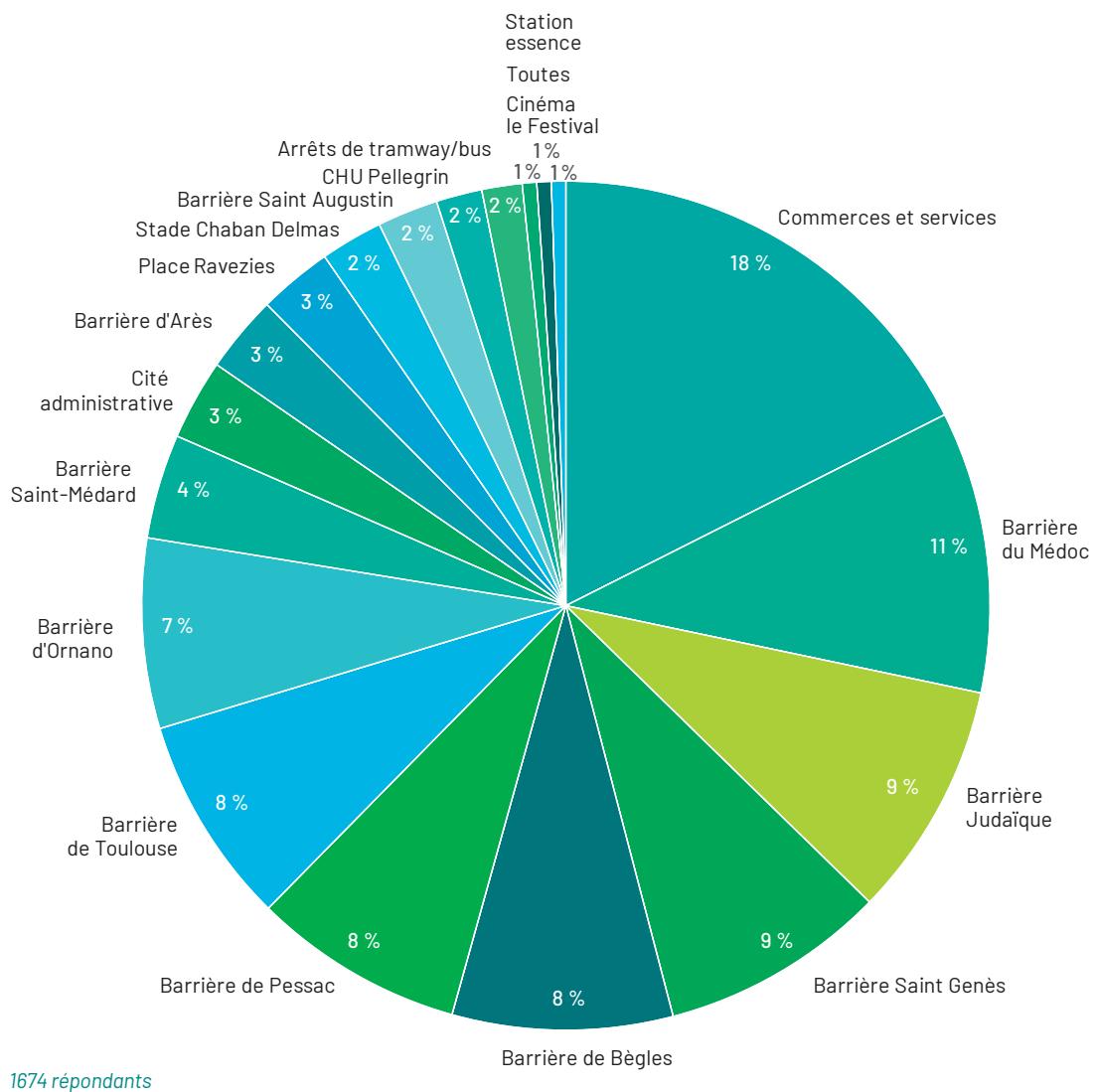
L'urbanisation a poussé les entreprises implantées aux abords de la gare à s'en éloigner. Le foncier appartenant à la SNCF a été légué à son bailleur social ICF, représentant aujourd'hui 80 % du logement social de ce secteur. « *il n'y a pas de vie tournée sur les boulevards sur ce secteur-là, c'est un axe de mobilité plus qu'un quartier de ville. Ce n'est pas comme une rue bordelaise quoi. L'altimétrie aussi est assez large donc il n'y a pas cette échelle de quartier de ville et c'est vraiment plutôt un axe de mobilité* ».

Malgré tout, ce quartier récent possède un « liant » : « *il y a une vraie symbiose avec un passé ferroviaire qui fait sens et construit l'identité de ce secteur. Chacun doit se servir des ressources et faiblesses de l'autre pour pouvoir construire quelque chose de cohérent et complémentaire* ».

Enfin, avec ce passé cohabite « *une identité numérique liée aux métiers de l'animation* » via la présence ou l'implantation future d'équipements, comme la Cité numérique ou le « *cinéma de Bègles qui est dédié au film d'animation, on va avoir l'ESMA [École Supérieure des Métiers de l'Animation]* ».

2.3.3 Les barrières, lieux les plus fréquentés

Quels lieux fréquentez-vous le plus ?(sup à 0,9 %)



42 % (703 personnes) ne mentionnent qu'un seul lieu. 22 % en mentionnent deux, 14 % trois. Enfin 5 % rapportent fréquenter quatre lieux et plus.

On retrouve pour un 1/3 d'entre elles les commerces et services, suivis principalement par de nombreuses barrières, dans l'ordre : Barrière du Médoc, Barrière Judaïque, Barrière Saint-Genès, Barrière de Bègles, Barrière de Pessac, Barrière de Toulouse, Barrière d'Ornano, Barrière Saint-Médard, Barrière d'Arès.

Cela renforce l'idée d'une identification forte des lieux grâce aux barrières, qui agissent comme points de repère, créent un espace défini.

Parmi l'ensemble des répondants, 286 personnes déclarent ne fréquenter aucun lieu sur les boulevards (17 %).

2.3.4 Les barrières font-elles partie des boulevards ?

Cette question ne fait pas consensus.

Pour les uns, les barrières sont indissociables des boulevards dont elles constituent des jalons. Certaines barrières sont des repères indiscutables : la barrière du Médoc, la barrière de Toulouse, « *la barrière Saint Genès avec son tunnel et son tramway...* »

Pour les autres, les barrières ne font pas partie des boulevards, car la plupart des commerces se trouvent sur les rues perpendiculaires, et non sur les boulevards, plutôt en extra-boulevards, l'occasion d'établir une distinction entre boulevards et barrières « *moi les barrières je ne les mets pas dans la catégorie boulevard (j'y vais beaucoup) alors que les boulevards non, le boulevard il me constraint, c'est effectivement une frontière, un droit de passage pour aller aux barrières* » ; « *ce n'est pas le boulevard, ça, c'est la barrière* » ; « *les barrières, c'est perpendiculaire. Ce sont des lieux de vie, des commerces* ».

« Les barrières c'est perpendiculaire, ce sont des lieux de vie »

Le contraste s'exprime entre l'axe emprunté, traversé, sans autre motif que de se déplacer et la barrière qui fait « lieu » ; « *cela a plusieurs usages : contourner le centre pour aller d'un point A et point B sans les contraintes et je dirai qu'à chaque barrière, il y a un lieu de vie avec une atmosphère différente, un lieu de vie important, qui a une âme* » ; « *je la traverse souvent. Je peux y faire des courses et me promener aux barrières* ». Les barrières sont décrites comme des lieux de rencontre, de pause, mais l'on ne s'y rend pas par hasard : « *je vais barrière du Médoc parce que j'y ai des amis qui y habitent. Je vais au Mac Do de la barrière du Médoc* » ; « *je vais y manger un morceau. Barrière du Médoc. Car j'ai de la famille là-bas. Et rue Lucien Faure. Le carrelet. Le petit jardin. Le Murano. Et je vais aussi chez le fleuriste de la barrière Saint-Médard* ».

Fréquenter les barrières peut s'apparenter à « *casser la routine* » vis-à-vis du centre de Bordeaux, à « *élargir* » l'espace de loisirs, cantonné généralement au centre-ville.

Les barrières sont aussi des lieux d'approvisionnement : « *je vais aux barrières. Je fais toutes mes courses. J'achète chez le primeur, la poissonnerie, la charcuterie, le pain... tout* ».

Une évolution du trafic qui crée un usage plus local, mais « qui a asphyxié les barrières »

Des participants estiment que la population qui utilise les barrières a changé. Du fait de l'évolution du trafic et du manque de stationnement, l'usage de ces barrières serait devenu plus local : « *c'était un point de ravitaillement et les voitures pouvaient se garer. Maintenant c'est plus pour une population locale. La circulation se fait de plus en plus rapide avec moins d'arrêts ce qui a asphyxié les barrières* ».

- Les barrières jouent un rôle social très important, ce sont les seuls points d'animation et de concentration de commerces, avec un usage plutôt de proximité. Elles incarnent l'identité des boulevards sans pour autant en faire partie complètement, ces deux objets détenant des fonctions distinctes. Autrement dit, il n'y a pas ou peu d'osmose. Elles font toutefois le lien avec les quartiers attenants et le reste du territoire métropolitain, comme agrafes via les grands axes transversaux.
- Plus ou moins connues selon les lieux de vie et parcours empruntés, plus ou moins appréciées, elles s'offrent comme sémantique vernaculaire. Une signature urbaine, typiquement bordelaise.

2.4 Grand patrimoine ou petit patrimoine... non valorisé

Les participants aux groupes focus et les personnes vues en entretiens définissent le patrimoine le plus souvent par l'architecture : les hôtels particuliers et les grandes maisons sur la partie située entre la barrière de Toulouse et la barrière du Médoc. Les éléments végétaux ne sont pas compris dans la définition. Toutefois, les lieux qui font souvent référence sont ceux qui offrent des perspectives ou sont arborés, notamment entre la barrière Judaïque et la barrière d'Ornano « *c'est un ensemble de patrimoines qui se ressemblent beaucoup, et l'ouverture de la route qui permet de le voir* ».

Le regard porté par les professionnels a davantage tendance à inclure du patrimoine contemporain, des équipements ou des ensembles patrimoniaux, tandis que les usagers et habitants font plus souvent référence aux maisons.

Un exercice lors des groupes focus a été de proposer aux participants de décrire et de faire visiter les boulevards à une personne qui ne les connaît absolument pas. S'ils ont commencé par énumérer les lieux à éviter, principalement les lieux les plus routiers (Latule, place Ravezies) ou mal fréquentés (tête de pont boulevard Jean-Jacques Bosc), ils ont tous partagé un intérêt fort pour les maisons bourgeoises : « *il y a des endroits avec des maisons et des bâtiments magnifiques, il y a des vitraux, chaque maison est différente* ». Cela est mis en avant comme quelque chose à voir, un attrait touristique : « *Il faut y passer quand même !* » ; « *il faut regarder positivement cet espace* ». Quelques connasseurs avisés en architecture partagent leur approche : « *surtout je dirais aux gens d'aller voir les boulevards pour toutes ces petites folies architecturales, les maisons Art déco, et Art nouveau, avec les tuiles vernissées, les verts clairs, pour les maisons néogothiques avec les petites tours qui dépassent, les grands hôtels néoclassiques. Il y avait l'ambassade du Vatican pendant un temps (près de la tour Wilson). Des verrières magnifiques. Les alignements d'échoppes...* »

« Surtout, je dirais aux gens d'aller voir les boulevards pour toutes ces petites folies architecturales »

Le reste des boulevards est ce que l'on pourrait qualifier de « *petit patrimoine* » selon les participants, notamment au sud avec les alignements d'échoppes depuis la barrière de Toulouse jusqu'à Terres Neuves : « *Il y a une autre ambiance après Saint Genès, il y a des échoppes, des ateliers, des entrepôts, c'est moins cossu, bourgeois joli, ça fait moins Le Bouscat, Caudéran !* » ; « *Quand même les petites maisons barrière de Bègles il y en des pas mal !* » ; « *entre Bègles et Terres Neuves quand ça commence à se dégager, de petites échoppes qu'on ne voit pas sur le reste du boulevard j'aime bien, cet endroit permet de profiter du patrimoine autour* ».

« De petites échoppes qu'on ne voit pas sur le reste des boulevards j'aime bien »

Pour une participante, le patrimoine n'est pas une maison en particulier, mais s'entend plutôt comme un linéaire des belles maisons : « *Un tronçon Judaïque - Médoc parce qu'au niveau des habitations il y a une certaine unité, de belles maisons il y a le Parc bordelais à côté, la barrière du Médoc* » ; « *moi je dirais super belles baraques, quand je suis arrivée sur Bordeaux on m'a dit « il faut qu'on t'emmène sur les boulevards pour voir les maisons qu'il y a entre la barrière du Médoc et la gare, en voiture »* », même si ce constat n'est pas unanime : « *Il y a de belles maisons, mais pas plus qu'ailleurs* ». Enfin, il est question parfois de rues lorsqu'on interroge le patrimoine : « *la rue du jeu de Paume, jolie, à proximité du Parc bordelais* ».

Si patrimoine il y a, les participants estiment qu'il n'est pas suffisamment mis en valeur. En cause, la vitesse et les flux qui ne permettent pas de prêter attention à l'existant : « *il*

y a des petites maisons qui sortent de l'ordinaire : des vitraux, des carreaux. C'est beau et on ne remarque pas assez ce type de maison d'architecture qui attire le regard » ; « le stade Chaban Delmas c'est intéressant, mais les gens ne le regardent pas, on n'a pas le temps de regarder ».

C'est un patrimoine qui est dégradé dans sa valeur financière à cause des nuisances et en particulier du bruit de la circulation : « *Il y a de belles maisons, mais qui sont décriées, car les gens ont un peu peur d'habiter sur les boulevards, à cause du bruit, alors qu'on y vit très bien à condition de faire des travaux d'isolation acoustique* ». Ce manque d'attrait est discuté : « *oui c'est partiellement vrai, mais il faut du double vitrage. Ce qu'il y a c'est qu'il y a des maisons avec des petits jardins très agréables. On n'entend rien avec le double vitrage* ». Cette image de pollution sonore est à la fois une projection des participants concernant ceux qui y habitent, et c'est également un point de vue extérieur, en étant passant. Cette pollution sonore vient en quelque sorte brouiller l'appréciation visuelle. Il ne suffit pas de jouir d'un beau patrimoine visible, il faut un cadre qui l'accompagne, et ce cadre doit être plus silencieux pour permettre une nouvelle forme d'urbanité : « *c'est une forme d'autoroute urbaine qui ceinture Bordeaux depuis la moitié du 17e siècle, qui fait le tour de Bordeaux. Historiquement qui se voulait un lieu charmant avec de très belles demeures, mais aujourd'hui qui a perdu tout son charme, on ne s'entend pas parler* ».

Les qualités patrimoniales sont aussi considérées comme effacées à cause de la pollution liée à la circulation « *il y a beaucoup de patrimoines sur les boulevards, mais il n'est pas mis en valeur, c'est noir* ».

La notion de gâchis revient à plusieurs reprises : « *on a un sentiment de gâchis en voyant ces boulevards, il y a un prestige, une beauté, et c'est laissé à l'abandon ou presque, à cause de ce problème de circulation intense* » ; « *une histoire prestigieuse qui n'est plus vivante, qui survit pour les initiés* » ; « *il y a du potentiel, en termes d'activités, d'économie, d'histoire, de patrimoine, mais tout est gâché* ».

« Une histoire prestigieuse qui n'est plus vivante, qui survit pour les initiés »

S'il fallait choisir un mode de déplacement pour apprécier au mieux ce patrimoine, ce serait à pied : « *souvent on est surpris quand on nous fait visiter à pied on trouve des choses magnifiques, l'architecture* » ; « *j'aime le croisement de l'avenue Carnot qui mène au Parc bordelais, car c'est magnifique. Il y a de grands arbres, des hôtels particuliers, c'est large de la place pour les piétons, ça respire* ».

Vitesse de déplacement + bruit + pollution = une ambiance défavorable aux sens et au patrimoine

- Les participants apprécient la présence d'un patrimoine, plutôt somptueux et qui peut être un élément valorisable pour la métropole, sans oublier les échoppes plus populaires.
- Ce patrimoine serait mieux appréhendé s'il y avait moins de bruit, moins de pollution liée aux gaz d'échappement, à la fois pour les habitants et pour les passants. Le patrimoine est donc interprété par ses qualités architecturales, par son attrait paysager et par son habitabilité, et «gâché» par la présence de véhicules bruyants, polluants, qui ne laissent aucune possibilité à la promenade.

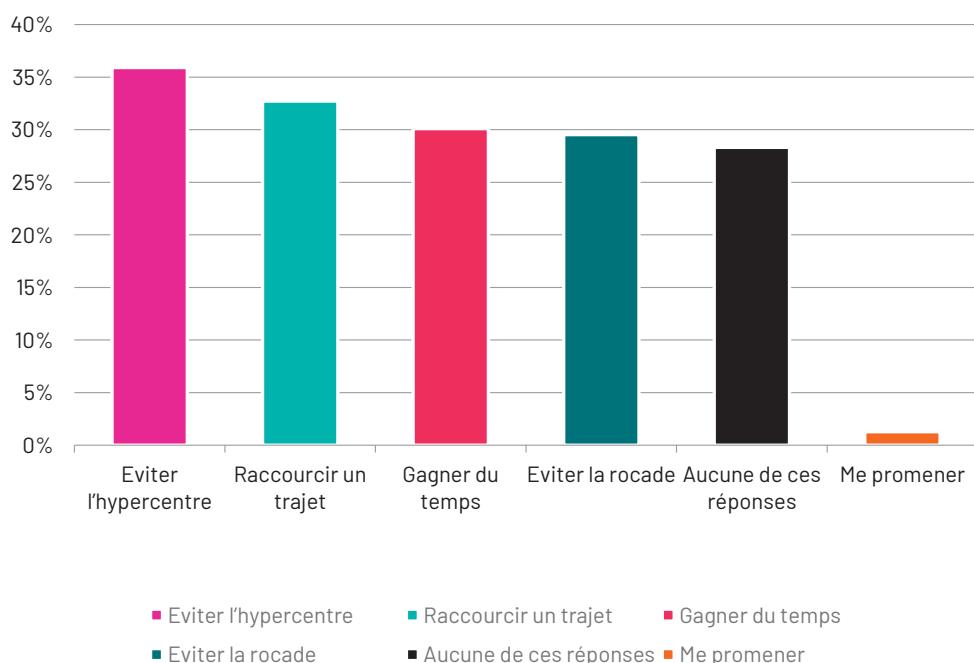




PARTIE 3 Mobilités

3.1 Les boulevards, une stratégie de déplacement

Vous déplacer sur les boulevards vous permet...

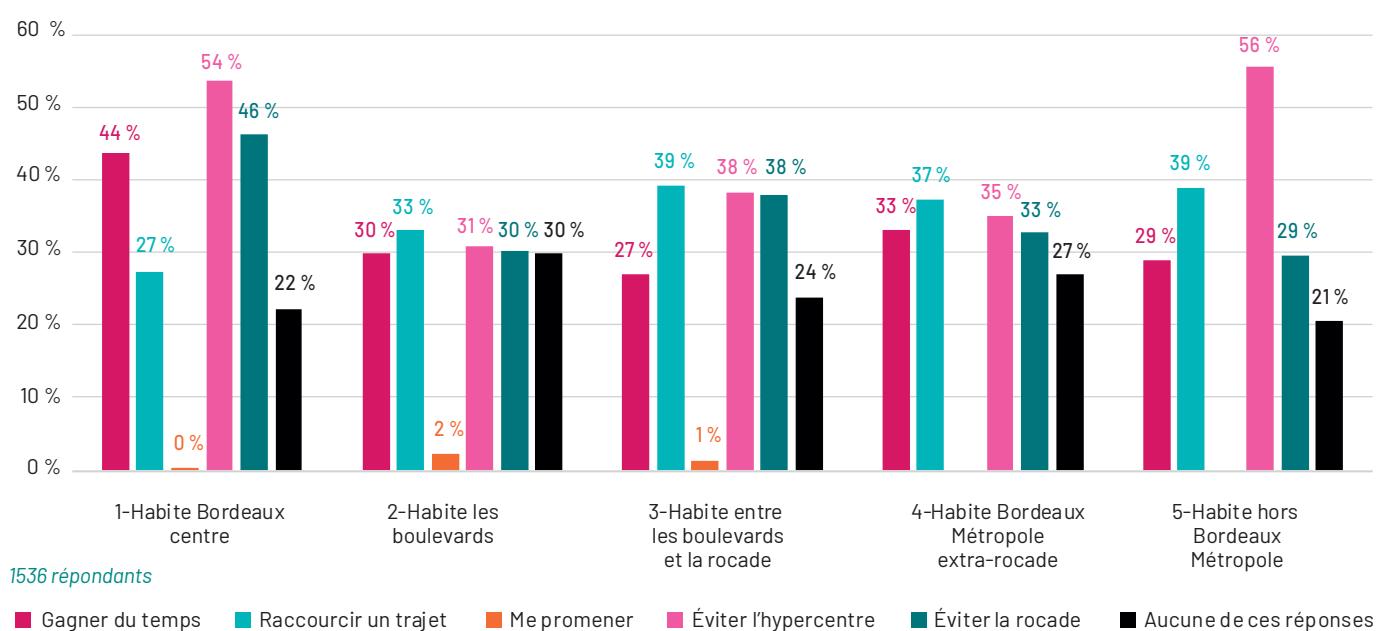


A la question à choix multiple relative à l'utilité des boulevards, seule la réponse « se promener » se distingue par sa faiblesse (**1%**). En observant l'origine géographique, les habitants hors métropole et les Bordelais sont les plus nombreux à expliquer que les boulevards permettent d'éviter l'hypercentre (**54 %**).

Tous les habitants, en dehors de ceux qui vivent en intra-boulevards, mentionnent que cela leur permet de raccourcir les trajets (entre **37 %** et **40 %**).

Les Bordelais sont les plus nombreux à exprimer que c'est un moyen d'éviter la rocade (**46 %**), et que les boulevards leur font gagner du temps. Il faut noter que plus d'un quart des répondants ne se reconnaît pas parmi l'ensemble des réponses proposées.

Vous déplacer sur les boulevards vous permets... selon le domicile



3.2 Les temporalités de fréquentation des boulevards

3.2.1 Des répondants qui empruntent les boulevards très fréquemment

36 % des répondants déclarent fréquenter les boulevards plusieurs fois par semaine, **32 %** tous les jours, **14 %** une à deux fois par mois ou une à deux fois par semaine et enfin ils ne sont que **4 %** à les fréquenter moins d'une fois par mois.

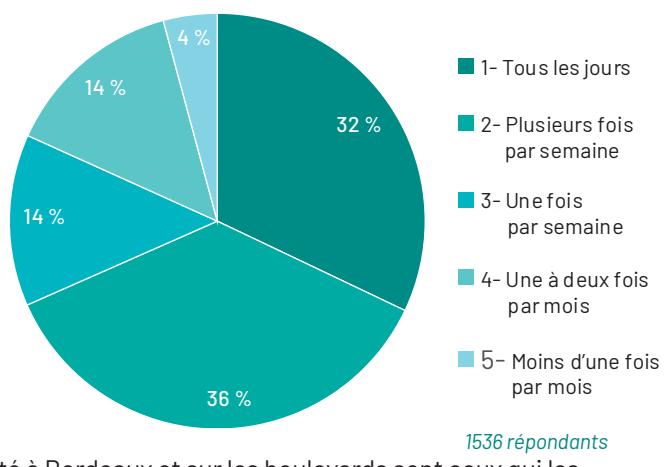
Les répondants qui les fréquentent le plus sont les habitants des boulevards (tous les jours à plusieurs fois par semaine) et les Bordelais intra-boulevards, plutôt plusieurs fois par semaine.

Les autres habitants de la métropole ont un taux de fréquentation plus disparate, bien que régulier.

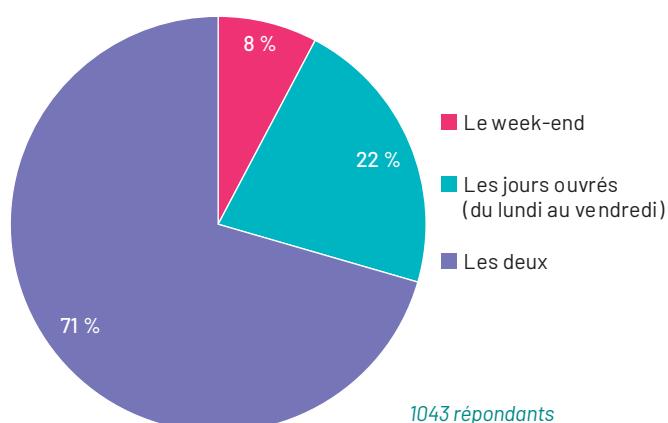
Enfin les habitants hors métropole sont ceux qui mentionnent l'utiliser en majorité une à deux fois par mois.

En croisant avec le lieu de travail, ceux qui exercent une activité à Bordeaux et sur les boulevards sont ceux qui les fréquentent le plus.

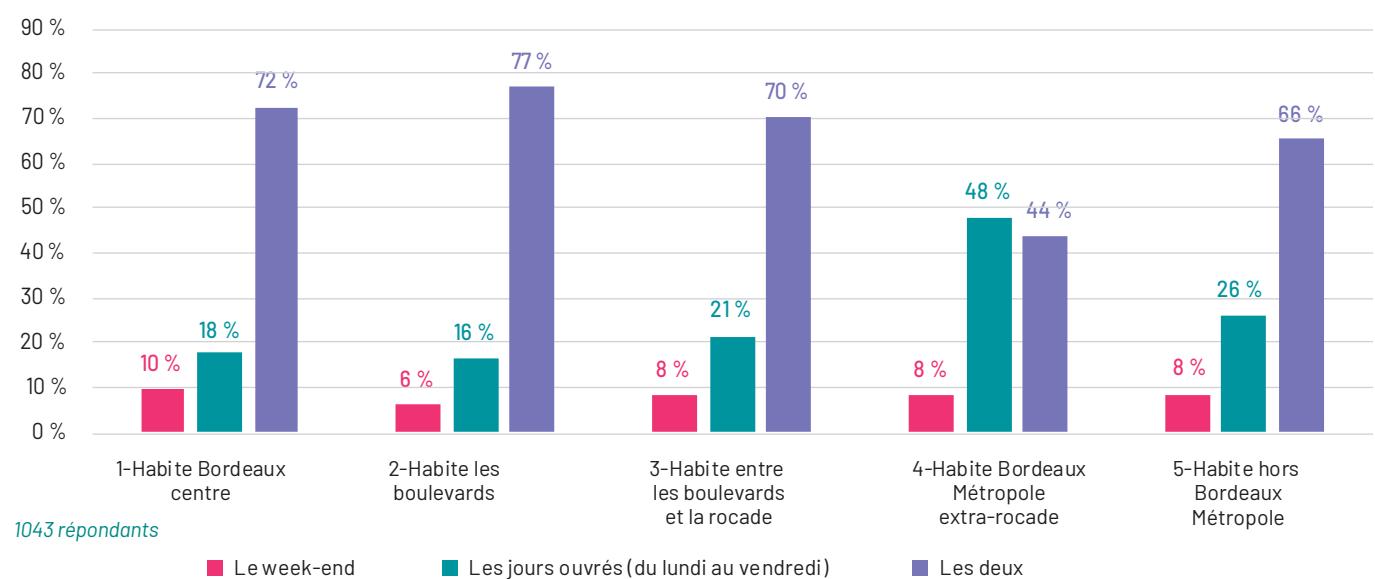
Fréquence d'usage durant le mois



3.2.2 Des usages tout au long de la semaine



Fréquentation au cours de la semaine



71 % des répondants estiment passer par les boulevards autant en semaine qu'en week-end. **22 %** l'utilisent seulement la semaine, tandis que **8 %** y passent seulement le week-end.

Les habitants résidant extra-rocade et hors Métropole sont ceux qui en ont une utilisation seulement en semaine la plus importante (respectivement **48 %** et **26 %**). Cependant les habitants extra-rocade sont **66 %** à parcourir les boulevards à la fois en semaine et le week-end.

3.2.3 Un usage différent au cours de la journée selon le lieu de vie

Fréquentation au cours de la journée



1536 répondants

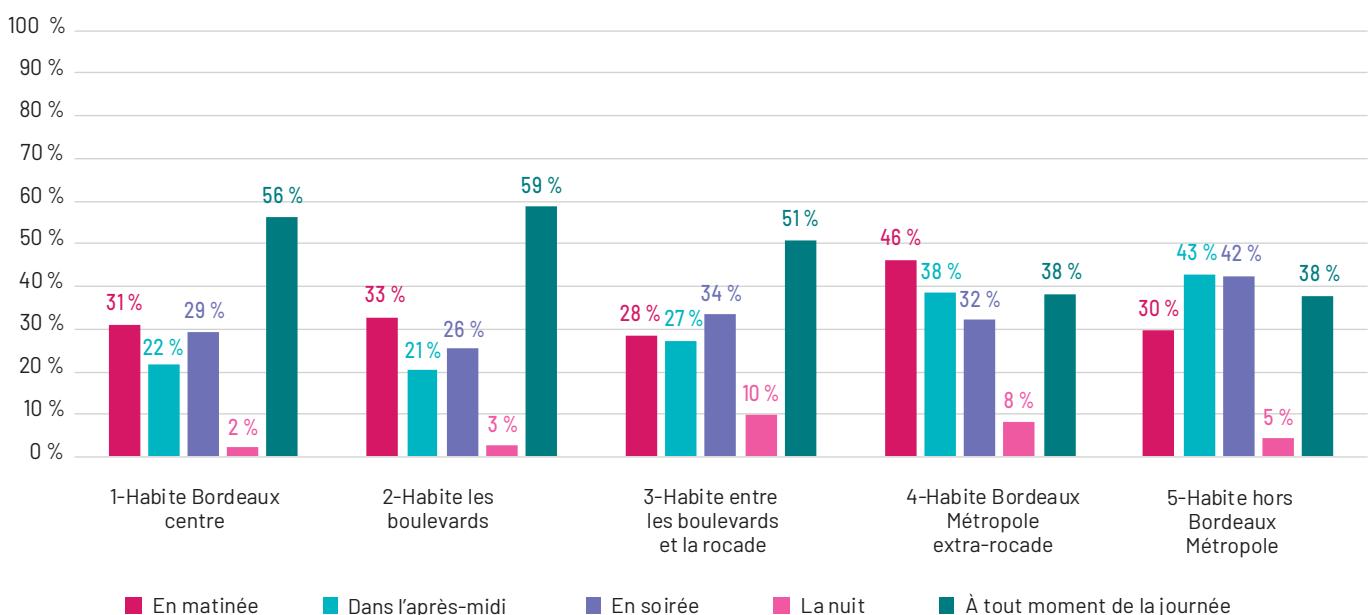
Plus de la moitié des répondants (53 %) dit fréquenter les boulevards à tout moment de la journée.

Il existe peu de différence selon le lieu de vie concernant la fréquentation en matinée (entre 28 % et 34 %), hormis pour les personnes qui résident au-delà de la rocade. En effet, la moitié d'entre eux dit utiliser les boulevards en matinée (46 %).

L'après-midi, ce sont surtout les habitants extra-rocade et hors Métropole qui semblent emprunter les boulevards (38 %–41 %) et un peu moins les Bordelais du centre-ville et habitants des boulevards (respectivement 22 % et 21 %).

Les résidents hors Métropole sont aussi ceux qui déclarent utiliser les boulevards le plus fréquemment en soirée (39 %), suivis des habitants entre boulevards et rocade (34 %) et des habitants extra-rocade (32 %). Enfin la nuit, il s'agit davantage des habitants entre boulevards et rocade (10 %) et extra-rocade (8 %), contre 5 % hors métropole, et moins de 3 % pour les Bordelais intra-boulevards et habitants des boulevards.

Fréquentation au cours de la semaine selon le domicile



1536 répondants

3.2.4 L'évolution de la perception des boulevards selon le temps

Les participants aux groupes focus sont généralement d'accord pour dire que leur perception des boulevards varie selon les moments de la journée, de la semaine et de l'année. La période de confinement liée à la crise sanitaire au printemps 2020 a permis aussi d'autres usages des boulevards. Les populations seraient aussi différentes selon le moment. À la question qui croise-t-on sur les boulevards, « *Ça dépend de l'heure !* ».

Les participants les plus âgés ressentent un apaisement des boulevards depuis plusieurs dizaines d'années. Pour eux, cela serait lié à l'évolution de l'activité et/ou de sa localisation dans la métropole, et cette évolution a également conduit à de nouveaux rythmes urbains : « *la pression automobile a baissé sur les boulevards de Brienne. Jusqu'à barrière de Toulouse, la circulation a décrue. Ce qui a changé, ce sont les horaires. Quand j'étais gamin, je me rappelle à partir de 7h toutes les rues aux alentours de la barrière de Toulouse, même barrière de Bègles, il y avait une densité. Il y avait beaucoup de gens, des gens qui habitaient à Bègles qui allaient travailler à Bordeaux... Alors que maintenant il y a une décrue de la tension. Même 6 h 30, je les entendais. Y avait pas mal d'usines dans le secteur, alors que maintenant c'est limite fluide sur certaines parties des boulevards. Bègles était quand même un quartier ouvrier. Aujourd'hui c'est plus cool, plus tranquille, il y avait une autre intensité de la ville* ».

« Il y avait pas mal d'usines dans le secteur, alors que maintenant c'est limite fluide sur certaines parties des boulevards »

Pour d'autres, un changement a eu lieu plus récemment. C'est le confinement qui semble avoir changé les choses, mais tout dépend du mode de déplacement employé. Les cyclistes notent une amélioration : « *c'est un peu mieux depuis la sortie du confinement* », « *beaucoup mieux, car les pistes se sont élargies* », tandis que pour les automobilistes : « *maintenant, à toute heure, il y a des bouchons* ». Certaines voix tempèrent encore l'enthousiasme des cyclistes. Le boulevard est fréquenté « *quand on arrive sur les boulevards, il y a encore plus de monde. L'itinéraire est chargé* ».

Aux heures de pointe, les boulevards sont « *insupportables* » et stressants. Durant ce laps de temps, les boulevards sont déconseillés, mais cet itinéraire reste le plus pratique pour se déplacer. Les boulevards, c'est le lieu où il faut passer le moins de temps : « *je déconseillerais à la personne d'emprunter les boulevards (...) je pense que si cette personne ne connaît pas Bordeaux, je lui conseillerais d'y passer le moins de temps possible* » ; « *je dirais que dans le souvenir bordelais, les boulevards sont très appréciés, mais je déconseillerais, car il y a du trafic à certaines heures !* » ... Mais on n'a pas toujours le choix, « *on n'est pas dans une situation où les gens fuient les boulevards, les gens ont besoin de passer par les boulevards et ils y vont quand même, même si c'est bouché aux heures de pointe, mais en dehors, ça circule bien* ».

Aux heures de pointe, les boulevards « sont insupportables »

Les participants identifient des moments de répit dans cette routine parfois infernale des boulevards, en particulier en fin de semaine et l'été. L'été est considéré comme un moment de baisse d'activités et propice aux excursions sur le bassin : « *la différence c'est le week-end, ils sont tous sur le bassin, on est pénard* ».

« Le weekend, ils sont tous sur le bassin, on est pénard »

Notamment en été au mois d'août, on est pénard, le trafic est fluide, c'est agréable, c'est moins pollué... J'ai des amis qui sont venus, ils habitent à la campagne dans la Drôme, ils m'ont dit « un dimanche c'est vachement calme chez toi »... je lui ai dit « attend demain ! ».

Le passage sur les boulevards, lorsqu'il n'est pas indispensable, peut s'organiser dans le temps : « *moi j'ai plus un usage occasionnel, pour aller bosser je ne passe pas par-là, c'est juste impossible, j'ai d'autres itinéraires. Moi je les fréquente quand j'ai des trucs à faire à la Cité administrative, quand je vais voir ma mère, mais du coup je me débrouille pour y aller à d'autres moments* » ; « *suivant les jours, je vais au travail des fois à pieds, des fois à vélo, des fois en bus* » ; « *je vais au stade, à la piscine Judaïque, et différents usages pas vraiment quotidiens. Uniquement à vélo. Je fais aussi une portion tous les matins pour aller jusqu'à*

Bruges en passant par Ravezies ». Emprunter les boulevards peut être donc plus commode et agréable en dehors des heures de pointe et des jours ouvrés... Ainsi cette personne explique ses stratégies : « *j'aime les boulevards le dimanche matin... je vais chez Ikea il y a moins de monde sur les boulevards, il y a moins de monde chez Ikea. C'est agréable* ».

On peut également partir plus tôt « *moi j'ai une collègue qui vient de Créon, tous les jours. Donc elle vient en voiture à 7 h 30 pour éviter les bouchons, comme beaucoup de monde* ». Dans les établissements scolaires : « *les salariés, ils s'adaptent, les profs, ils partent plus tôt ils prennent d'autres itinéraires. Je crois qu'on n'a pas encore complètement les effets du tram* » ; « *les parents doivent partir toujours plus tôt pour éviter les engorgements des boulevards et ne pas avoir de retard au travail* ». Des enseignants font également du covoiturage : « *Le covoiturage c'est entre collègues, et sinon c'est avec les enfants* ». Quant à ce participant retraité, il ne vit pas son quartier et ses habitudes avec stress, car il estime que les trottoirs sont agréables et que la barrière du Médoc est un lieu hospitalier : « *moi je vais tous les jours faire mon petit marché vers barrière du Médoc, c'est hyper sympa, ce ne sont pas les trottoirs d'autres endroits. Je fais mes courses surtout à l'intérieur en allant vers Le Bouscat, ou allant vers Bordeaux à barrière saint-Médard* ».

La nuit est un autre moment des boulevards. En voiture « *c'est la galère à certaines heures.*

Mais la nuit c'est plus pratique. Mais c'est là où je vois qu'il y a des fous, ceux qui n'ont pas compris que c'était à 50 km/h! ». Cet usage nocturne est plus fluide, mais suscite des craintes, ici par rapport aux comportements des automobilistes, mais également lorsque l'on est à pied ou à vélo. Le stress est double : celui de l'accident et celui de l'agression :

« *la nuit si je rentre à vélo, je suis extrêmement éclairée et phosphorescente* ».

Ces craintes sont renforcées par le fait qu'il n'y aurait pas vraiment de lieux conviviaux :

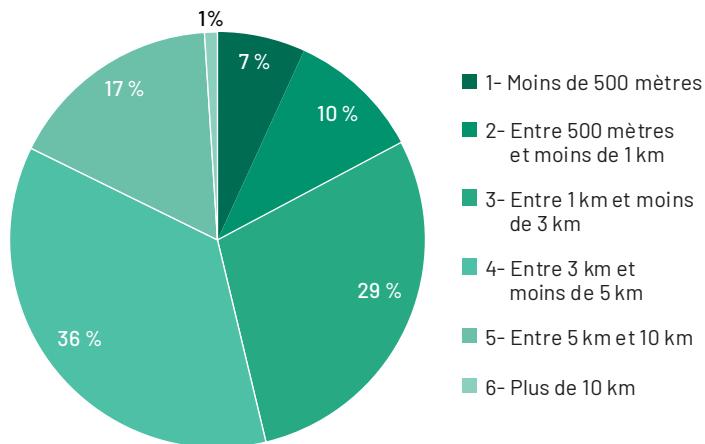
« *ce ne sont (ndlr : les boulevards) vraiment pas des lieux de vie. À part autour du stade les jours de matchs, où tout est fermé d'ailleurs* » ; « *ni un lieu où on se détend ni un lieu où on a envie de s'arrêter* ».

« ni un lieu où on se détend ni un lieu où on a envie de s'arrêter »

- Les répondants empruntent très fréquemment les boulevards, soit toute la semaine.
- Cela se passe tout au long de la journée, même si la part des répondants qui l'empruntent seulement en matinée est assez importante. Les enquêtés expriment le sentiment d'une évolution des flux sur les boulevards dans le temps et au cours de l'année. Bien que la perception des boulevards soit souvent négative par rapport aux embouteillages, l'évolution dans le temps peut se jouer selon les enquêtés vers un apaisement depuis plusieurs années, ou plus récemment avec la crise sanitaire. Cet apaisement peut être également plus ponctuel, durant les week-ends et l'été.

3.3 Des trajets assez courts

Kilomètres parcourus en moyenne sur les boulevards

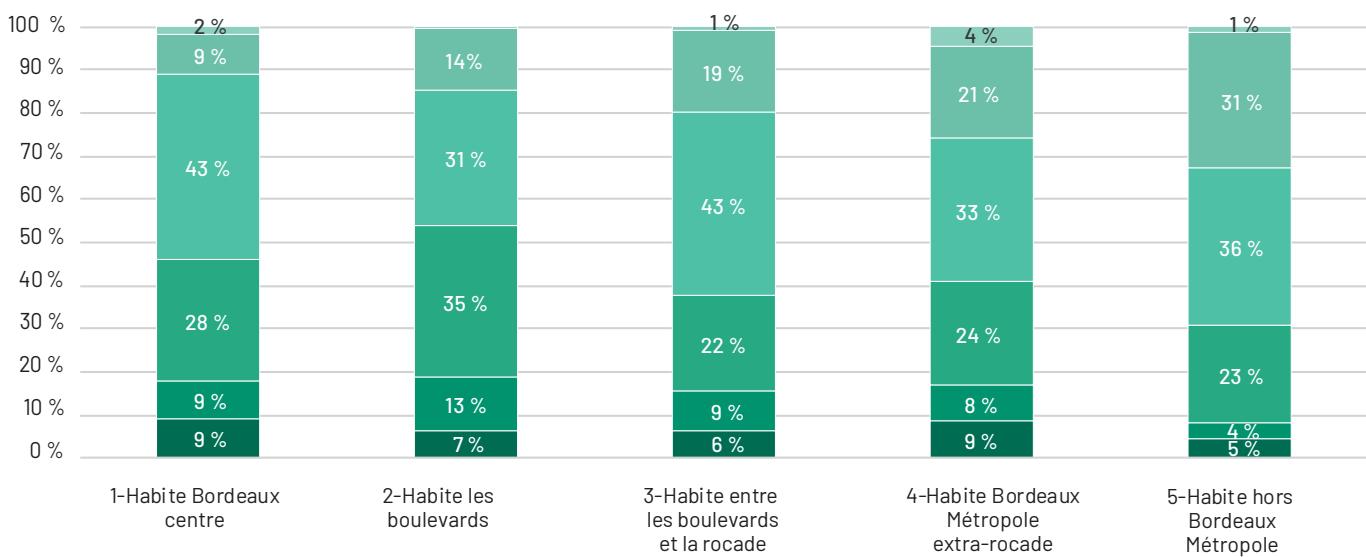


1536 répondants

La majorité des trajets effectués par les répondants se situe entre 1 et 5 km. Plus particulièrement, **36 %** parcourent entre 3 et 5 km et **29 %** entre 1 et 3 km.

Les habitants des boulevards et de Bordeaux intra-boulevard sont ceux qui font les plus courts trajets (moins de 1 km : Bordeaux : **18 %** ; Boulevards : **19 %**). Les répondants habitants extra-rocade et hors Métropole sont ceux qui font des trajets sur les boulevards de plus de 5 km (extra-rocade : **25 %** ; hors Bordeaux Métropole : **32 %**).

Kilomètres parcourus en moyenne sur les boulevards, selon le lieu de vie



1536 répondants

- 1- Moins de 500 mètres
- 2- Entre 500 mètres et moins de 1 km
- 3- Entre 1 km et moins de 3 km
- 4- Entre 3 km et moins de 5 km
- 5- Entre 5 km et 10 km
- 6- Plus de 10 km

3.4 Automobiles, une place démesurée ?

4.4.1 Mode de transport le plus souvent utilisé : la voiture omniprésente, talonnée par le vélo

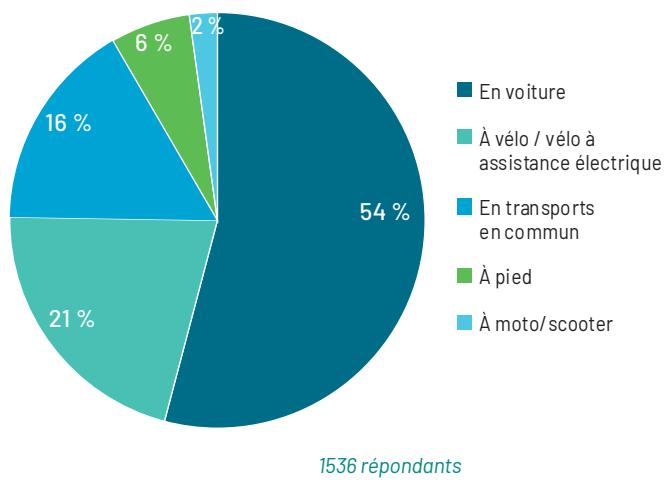
Cette question a été posée de manière à exprimer deux choix : le mode de transport principal et le mode de transport secondaire. En premier choix, les répondants sont une majorité à utiliser la voiture (54 %), suivi du vélo/vélo assistance électrique (21 %), des transports en commun (16 %), de la marche (6 %), et des motos/scooters (2 %).

Comparé aux résultats de l'Enquête Mobilité Ménages réalisée en 2017 à Bordeaux Métropole, l'échantillon montre une sur-représentation des usagers de la voiture (49 % à Bordeaux Métropole), du vélo (21 % contre 8 % à BM), des transports en commun (16 % contre 12 % à BM) et enfin des deux roues motorisés (2 % contre 1 % à BM). La marche est sous-représentée (6 % contre 29 % à l'échelle métropolitaine).

L'usage de la voiture est davantage caractéristique des répondants résidant en dehors de la métropole (76 %) et extra-rocade (69 %) bien que les répondants de Bordeaux intra-boulevards semblent également utiliser beaucoup leur voiture (61 %, contre 48 % pour les résidents des Boulevards).

Le vélo est utilisé de manière quasiment homogène dans l'intra-rocade (entre 20 % et 24 % avec un taux maximal pour les résidents des boulevards). Son usage décline à 14 % extra-rocade puis à 5 % hors Métropole. Les répondants habitant entre les boulevards et la rocade sont ceux qui prennent le plus les transports en commun (22 %). Enfin la marche dans cette enquête est plutôt l'apanage des habitants des boulevards (11 %).

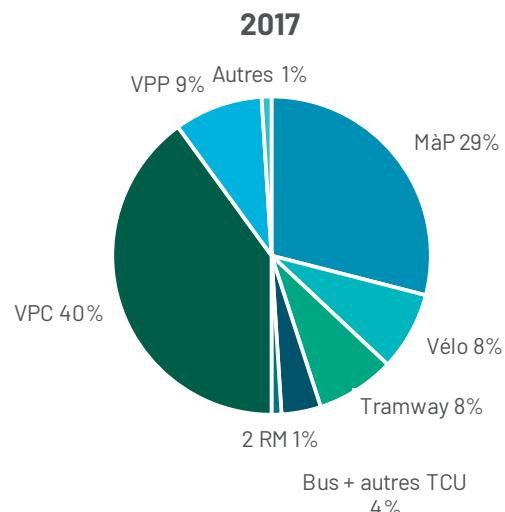
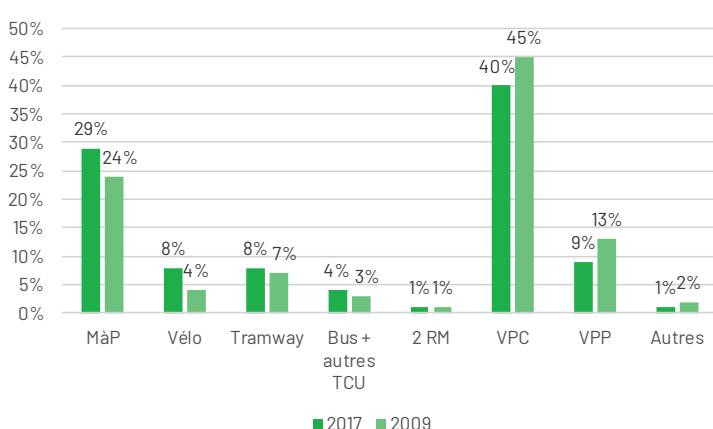
Mode de déplacement le plus souvent utilisé sur les boulevards



1536 répondants

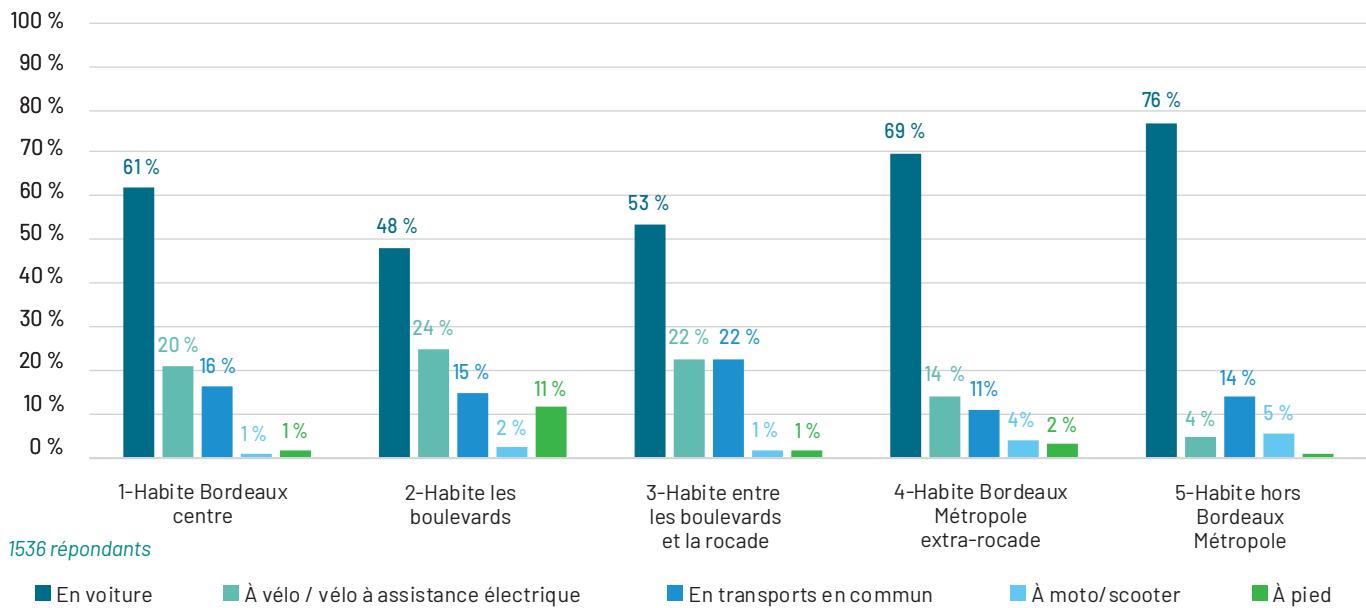
Comment se déplacent les habitants de la métropole? (Enquête Mobilité Ménages)

Bien qu'elle garde une place prépondérante pour les déplacements métropolitains, l'usage de la voiture particulière recule au profit du vélo, des transports collectifs et de la marche.



Sources : Bordeaux Métropole, Enquête mobilité ménages, les principaux résultats. 2017.

Mode de déplacement le plus souvent utilisé sur les boulevards, selon le lieu de vie - choix 1

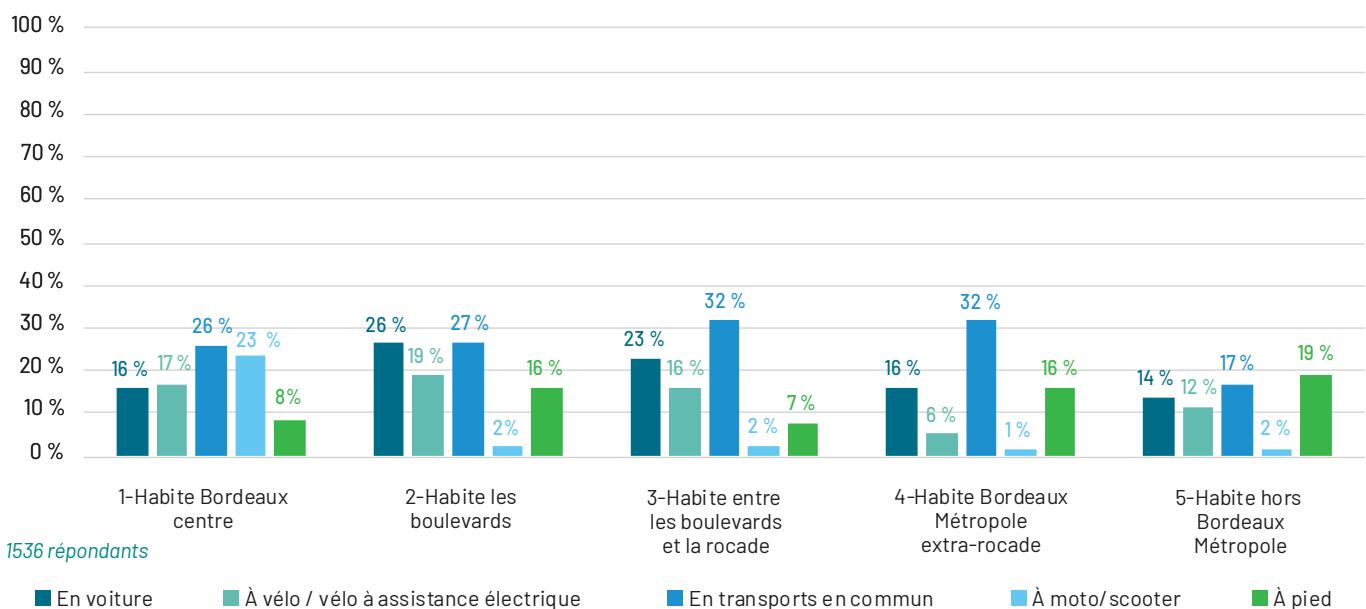


3.4.2 Les transports en commun favorisés dans le choix du second mode

Concernant le second mode de déplacement, les transports en commun apparaissent en premier, avec **27,8 %** des réponses, puis la voiture (**22,7 %**), le vélo/vélo à assistance électrique (**16,2 %**), la marche **13 %**, la moto/scooter (**4,2 %**). Il ressort toutefois de grandes différences selon le lieu de résidence. Hors Métropole, les résidents

sont près d'un tiers à n'envisager aucune alternative à la voiture, face aux autres enquêtés qui voient une première réponse dans les transports en commun. Plus de **50 %** des Bordelais qui travaillent hors Bordeaux et boulevards désignent les transports en commun comme second choix.

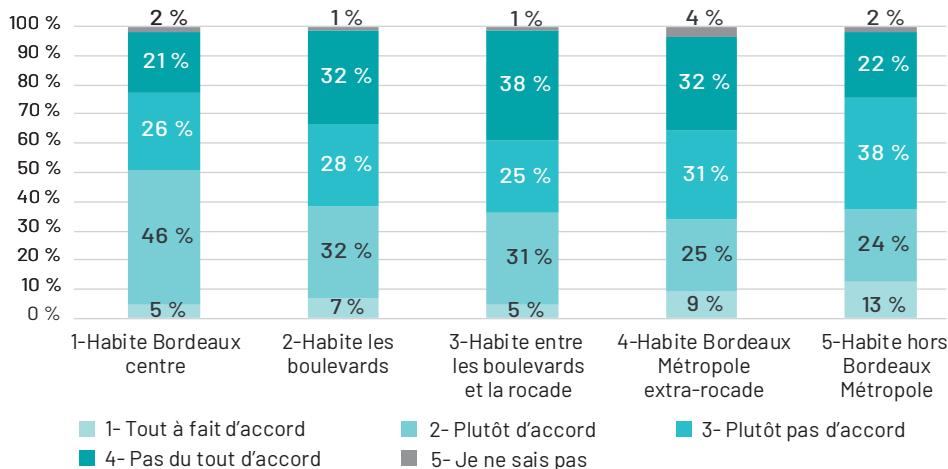
Mode de déplacement le plus souvent utilisé sur les boulevards, selon le lieu de vie - choix 2



3.4.3 Un trajet inconfortable, pas vraiment sécurisant, mais qui fait gagner du temps

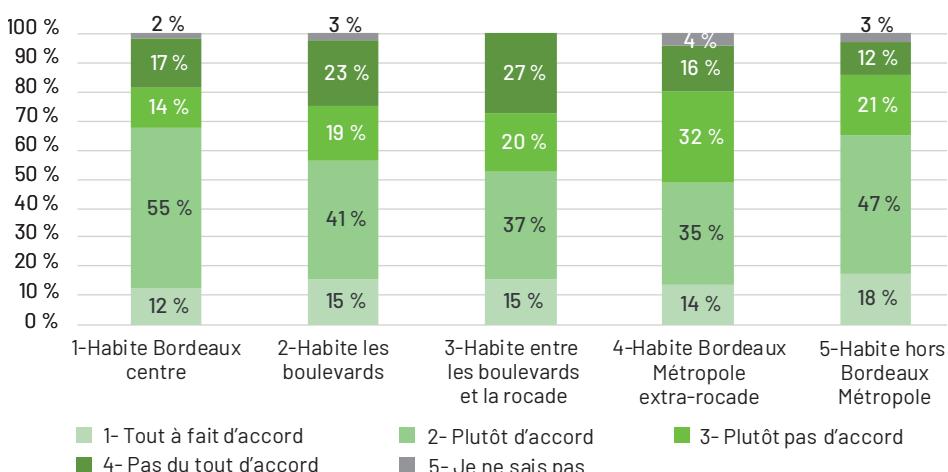
Considérant leur premier choix de mode de déplacement, la majorité des répondants se sent en sécurité sur les boulevards (56 % « tout à fait d'accord » et « plutôt d'accord »). En revanche, ils ne trouvent pas vraiment leur trajet confortable (62 % « plutôt pas d'accord » et « pas du tout d'accord »). Ils sont plus mitigés quant à l'idée que ça leur fasse gagner du temps.

Je trouve le trajet confortable 1536 répondants



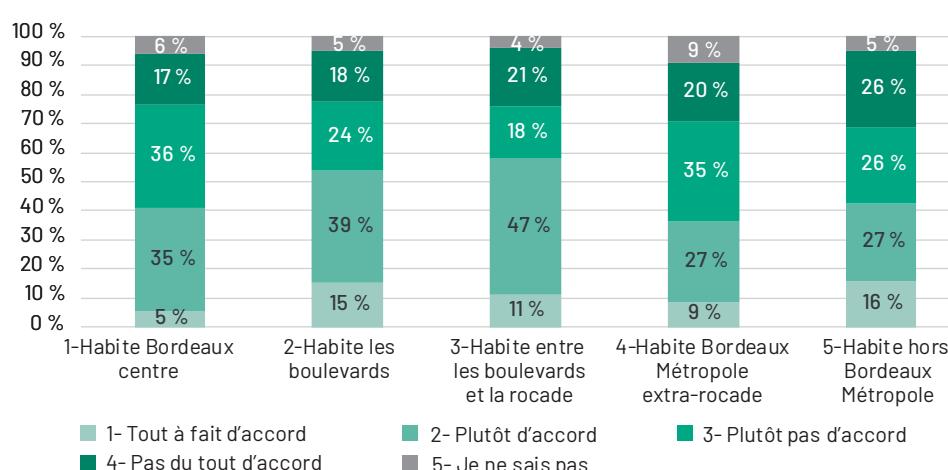
Les résultats diffèrent selon le lieu de résidence. 51 % des habitants de Bordeaux centre ont un avis plutôt positif de leur trajet. Les répondants qui vivent dans la Métropole extra-rocade sont ceux qui le considèrent le plus inconfortable (63 % « plutôt pas d'accord » + « pas du tout d'accord »).

Je me sens en sécurité 1536 répondants



Bien que la distinction ne soit pas forte par rapport au reste du panel, ce sont les habitants extra-boulevards qui considèrent le plus souvent ne pas se sentir en sécurité sur les boulevards (« plutôt pas d'accord » et « pas du tout d'accord » = extra-rocade : 48 % ; entre boulevards et rocade : 47 %).

Je gagne du temps 1536 répondants



Pour les habitants entre rocade et boulevards et les habitants des boulevards, cet axe permet de gagner du temps (58 % et 55 % de « tout à fait d'accord » + « plutôt d'accord »). Ce point de vue n'est pas partagé par les habitants extra-rocade (36 %), habitants de Bordeaux-centre (40 %) et habitants hors Métropole (42 %).

3.4.4 « Un boyau » à voitures, souvent bouché, mais indispensable

« Ils sont géniaux quand il n'y a pas d'embouteillages... »

« *Ils sont géniaux quand il n'y a pas d'embouteillages, mais quand il y a des embouteillages, c'est l'enfer* ». Pour certains Métropolitains, les boulevards ont « *une fonctionnalité de déplacement exclusivement. D'ailleurs le jeu c'est plutôt de l'éviter* ».

Les mobilités sont un sujet de préoccupation majeure de l'ensemble des enquêtés. Les participants aux groupes focus vivent majoritairement à proximité des boulevards et la plupart se déplacent à vélo ou à pied. Les automobilistes étaient en minorité, venant ainsi contrebalancer les résultats de l'enquête en ligne. De ce fait le questionnement « voitures » lors des ateliers s'est effectué le plus souvent du point de vue des cyclistes et des piétons. Toutefois le ou les automobilistes présents ont permis de partager leurs propres expériences et leurs propres difficultés.

D'aucuns reconnaissent la logique infrastructurelle et routière des boulevards : « *tous les linéaires, les voitures roulent, les cars-camions-bus, quand on marche à côté il faut hurler pour se faire entendre* » ; « *c'est un boyau qui permet d'aller d'un point A à un point B* ».

Cependant il reste un axe essentiel de circulation dans la ville pour éviter les petites rues du centre-ville de Bordeaux et pour aller du nord au sud ou d'est en ouest de l'agglomération : « *j'avoue que c'est quand même une facilité de déplacement à certains moments de la journée pour aller d'un point A à un point B. Si je vais à la gare, je vais prendre les boulevards, je ne vais pas m'engager dans les petites rues du centre-ville* » ; « *pour aller jusqu'à Pessac par exemple, c'est le plus direct. Ça évite de passer par le centre, de tourner sans arrêt !* » ; « *c'est vraiment pour sortir. C'est un accès facile, rapide vers les quais et la rocade, c'est plutôt pratique* » ; « *pour moi c'est juste un axe routier les boulevards, on prend pas assez le temps de s'arrêter notamment aux barrières* ».

« ça évite de passer par le centre, de tourner sans arrêt ! »

Quel que soit le mode utilisé ou le motif, l'expérience boulevards est rarement positive. Le manque de clarté de la signalétique sur la chaussée et la peur de l'accident sont soulignés : « *les voies réservées au bus, un coup il y en a, un coup il n'y en a pas. Des fois en voiture on se fait coincer. C'est un peu bizarre... c'est pas logique !* » ; « *sur les boulevards il faut faire attention à tout, que ce soit en voiture, à pied, à vélo... Il y a toujours quelque chose qui pourrait faire qu'on ait un accident* » ; « *quand j'embauche, c'est l'heure où tout le monde embauche, les collégiens, les lycéens... C'est une ambiance stressante. Tout le monde court et tout le monde est en retard. Tout le monde s'arrange avec les feux* » ; « *il y a beaucoup de circulation, pas que des voitures, il y a beaucoup de bus, de vélos* » ; « *moi je suis souvent dans les trois catégories, je suis piéton, cycliste ou automobiliste, il y a du non-respect de la part de tout le monde* ». Les boulevards seraient « *une zone de non-droit* », sans contrôle de vitesse pour les automobilistes et les motards, « *pour la police c'est leur anneau de vitesse avec les sirènes hurlantes* ».

« quand j'embauche c'est l'heure où tout le monde embauche... c'est une ambiance stressante »

Pour une majorité des participants, les boulevards restent le lieu du tout voiture, « *c'est un axe où la voiture est reine* ». Comme déjà évoqué, les embouteillages aux heures de pointe sont très mal vécus, on y circule plutôt mal, même si un participant appelle à relativiser « *tous les grands axes sont bouchés aux heures de pointe, il n'y a pas que les boulevards* ». Les cyclistes et piétons sont ceux qui expriment le plus fortement leur mécontentement

et leur stress. Mais l'expérience est aussi négative pour les automobilistes eux-mêmes, qui ont globalement le sentiment qu'il est « *désagréable d'y circuler en voiture* » ; que les boulevards sont « *encombrés, ça sent mauvais, il y a du bruit* ». C'est un mode qui permet difficilement de prendre des tangentes : « *à vélo je peux m'en échapper alors qu'en voiture, non* ». Les automobilistes se considèrent comme dangereux pour les autres modes : « *c'est la croix et la bannière pour se garer, on risque d'écraser un piéton ou un cycliste* » ; « *il y a toujours quelque chose qui pourrait faire qu'on ait un accident, qu'on renverse un piéton, on ne voit pas le vélo, le feu passe au rouge, on pile, on risque de se faire rentrer dedans* ».

Le déplacement en voiture est expliqué comme inévitable pour certains participants des groupes focus, par la nécessité d'amener des enfants à l'école, les besoins professionnels ou encore pour des questions de confort et de santé : « *en voiture, je suis tranquille et je mets la musique* » ; « *les boulevards, je les utilise en voiture, par obligation. Avant je garais ma voiture et je faisais à pied. Mais avec la pollution j'ai des allergies, j'éternue. Au début j'ai voulu les utiliser comme promenade. Je n'y vais plus qu'en voiture pour des rendez-vous professionnels* ».

D'autres préfèrent la voiture pour être plus en sécurité, ils expriment un sentiment de vulnérabilité avec d'autres modes : « *pendant le confinement je le faisais avec les enfants à vélo. Maintenant je prends la voiture pour ne pas avoir peur en permanence pour la vie de mes enfants* ». Ils parlent tous de l'extrême vigilance qu'il faut avoir : « *une attention à chaque instant* ».

À situations égales du point de vue des congestions, certaines séquences sont malgré tout plus ou moins appréciées. La séquence entre la barrière du Médoc et la barrière d'Ornano est vue plutôt positivement : « *il y a beaucoup de voitures et de pollution, mais l'environnement est sympathique* » ; « *entre la barrière du Médoc et la barrière Judaïque il y a quelques jolies maisons* » ; « *il y a une partie entre Ravezies et la rue Mandron qui se circule encore à peu près correctement, mais la partie rue Mandron jusqu'à la barrière du Médoc, c'est une catastrophe* », ce qui amène une élue à se demander : « *Peut-être qu'on aurait dû mettre en place une ZFE [Zone à Faible Émission], du péage urbain, investir sur du transport en commun* ». Certaines zones sont détestées, comme la place Latule ou la trémie de la barrière Saint Genès :

« Peut-être qu'on aurait dû mettre en place une ZFE... »

« *l'auto-pont, c'est moche ! La trémie c'est horrible aussi ! C'est le tout voiture, c'est l'horreur !* ».

Les boulevards sont tributaires des événements et de la bonne ou mauvaise circulation d'autres zones. La rocade est évoquée : « *les gens bloqués sur la rocade, qu'est-ce qu'ils font ? Ils prennent les boulevards* ». Une personne insiste : « *tant que l'on ne sortira pas les camions de la rocade (...), aménager les boulevards tant que l'on n'a pas résolu ce problème, c'est comme commencer la construction d'une maison en commençant par les papiers peints* ».

« Les gens bloqués sur la rocade, qu'est-ce qu'ils font ? ils prennent les boulevards »

Enfin, des professionnels estiment que les livraisons ont aussi un impact sur la circulation, et inversement. Par exemple, entre Ravezies et Latule, des plaintes sont faites au sujet de la gêne ressentie et occasionnée par la sortie des camions de l'entreprise SAFT sur les boulevards. Par ailleurs, les livraisons ne sont autorisées qu'entre 7 h et 11 h, sauf UPS et DHL qui ont des autorisations particulières. Des lieux de logistique et des plateformes de redistribution sont réclamés par les distributeurs, mais le prix du foncier augmentant, il est difficile de pouvoir trouver de tels espaces. Toutefois, en ce qui concerne des livraisons, la réflexion progresse : « *La CCI et la métropole se coordonnent] pour travailler sur le dernier kilomètre, on a avancé, mais*

« C'est la croix et la bannière pour se garer, on risque d'écraser un piéton ou un cycliste »

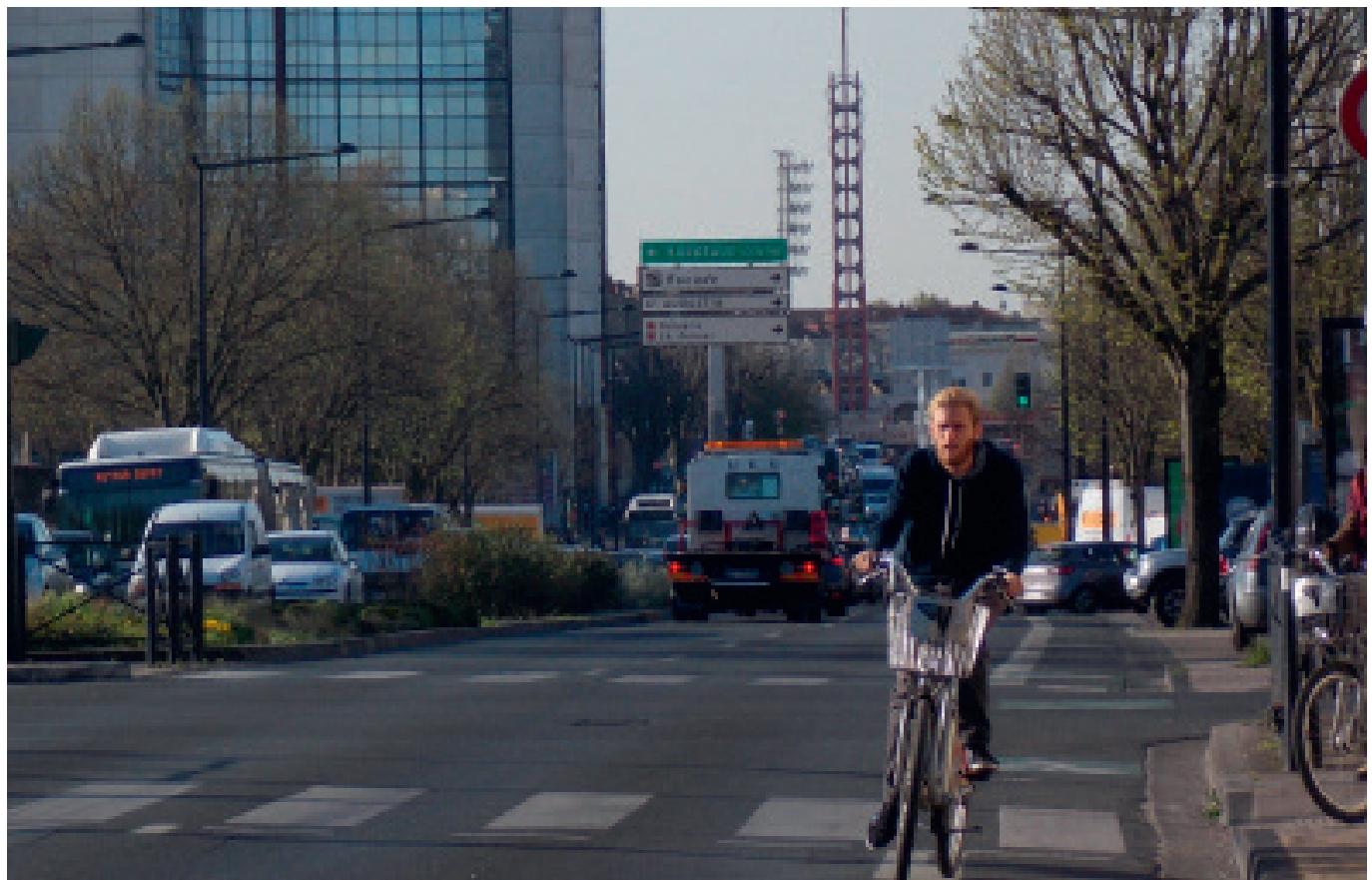
on n'est pas encore au bout, car le problème c'est qu'il faut faire changer les mentalités des professionnels du transport (...). Donc le plan d'aménagement du dernier kilomètre dans la métropole est en cours, ça devrait permettre à terme d'avoir des plateformes de livraisons autour de la ville. C'est des choses qui existent déjà dans les pays d'Europe du Nord, ça marche très bien, on n'a rien inventé ». En attendant, les usagers trouvent des manières de pallier les difficultés rencontrées.

La plus évidente est celle d'éviter les boulevards : « *les gens empruntent de plus en plus les voies du quartier comme des itinéraires bis et ça, c'est nouveau* » ; « *en fait, on a tous nos petites astuces et on s'arrange pour ne pas passer par les boulevards. (...) Tout le monde a ses circuits, on n'est pas les seuls. Il y a plein de monde qui prend des voies secondaires. Et on roule vite* » ; « *maintenant [en voiture], j'utilise toutes les rues périphériques qui permettent de suivre presque le même trajet que je ferais avec les boulevards* ». Plusieurs élus voient ce phénomène s'accentuer depuis la création des coronapistes* et craignent pour la tranquillité des riverains.

Ces itinéraires alternatifs génèrent des nuisances. À titre d'exemple, certains riverains des axes Marcelin Berthelot, Sadi Carnot, Gauthier Lagardère se plaignent des itinéraires bis qu'empruntent les automobilistes qui selon eux proviendraient d'Eysines, de Caudéran ou du Médoc, pour éviter les bouchons. « *il y a un trajet d'évitement très important* ».

**« Les gens
empruntent de plus
en plus les voies de
quartier comme
itinéraires bis »**

*Les coronapistes sont des aménagements temporaires réalisés durant le 1er confinement sur les boulevards visant à réservé une voie exclusivement aux bus et aux vélos.



Barrière d'Arès en premier plan et barrière Saint-Augustin en second plan. Crédit photo : a'urba.

3.4.5 Un stationnement abondant, mais désorganisé

Un autre sujet récurrent est celui du stationnement, et notamment lié au fait que les boulevards matérialisent la frontière entre le stationnement gratuit et payant dans la métropole. « *La problématique est réelle : les boulevards étant gratuits, l'hyper centre étant payant, il y a une tension* », et une présence de « *voitures ventouses* » extra-boulevards. Par conséquent, « *il y a une vraie différence dans la façon d'utiliser sa voiture intra-boulevards et extra-boulevards* ».

De nombreux acteurs dénoncent un manque de lieux de stationnement pour les motos et de places gratuites pour les voitures. Les commerçants insistent sur l'importance du stationnement pour pouvoir accueillir les clients, mais aussi les autres entreprises : « *ça nous arrive d'avoir des visiteurs et particulièrement des sociétés qui font de la maintenance chez nous et il n'y a aucun stationnement gratuit aux alentours et c'est fort dommage. Ils se débrouillent. Ben, ils essaient de trouver de la place, soit sur les boulevards, soit sur les rues adjacentes et ils payent* ».

De même, un interlocuteur ne comprend pas : « *pourquoi faire payer le parking entre 12 h et 14 h, alors qu'on a que des commerces de bouche ?* ». Dans ce cas, il faudrait « *avoir une fraction horaire gratuite* ».

D'autres structures ont un parking, comme la Cité administrative qui monopolise un foncier important pour un stationnement en journée. France 3, qui a un parking de 130 places, a été sollicitée par le voisinage pour sous-louer des places, mais n'a pas pu répondre à cette sollicitation en raison de son statut PIV (Point d'Importance Vitale).

Certaines structures n'ont aucun parking, à l'image de la Manufacture Atlantique, malgré une jauge spectacle de 200 places : « *Globalement les voitures on ne les gère pas, donc ils se garent où ils peuvent, et notamment la plus grande partie c'est sur le boulevard et dans le quartier de Brulatour* ».

Au sujet de l'offre de stationnement existante, Metpark gère divers parkings à proximité des boulevards, avec de nombreuses places en moyenne « *entre 200 et 300 places*. *On a cinq parkings à proximité des boulevards. On a le grand parking, tout neuf, de décembre 2019, derrière la polyclinique, on a le parking de la libération, le parking de la Harpe, le parking Beaujon qui sont trois parkings aux alentours de la barrière du Médoc, soit côté bouscatais, soit côté bordelais. On a le parking, qui peut pas être plus proche des boulevards, de Porte de Bordeaux de 700 et quelques places quasiment toujours vide, qui a des potentiels d'accueil, d'exploitation qui sont énormes* ». En revanche, « *de Porte de Bordeaux jusqu'à Simone Veil, on n'a rien* ». Deux profils d'usagers se distinguent pour ces parkings : « *le profil classique du résident (...) soit j'ai pas de garage, soit c'est la croix et la bannière pour stationner en voirie (...) je prends un abonnement* » et « *le deuxième profil, qui n'est pas encore assez important, c'est d'avoir des usagers en rupture de parcours (...) c'est vers ce profil qu'on doit aller* ».

Le stationnement est l'un des rouages de la multimodalité : « *comme, j'ai un stationnement, je me gare et puis je finis mon trajet à vélo, c'est un vélo que j'ai dans le coffre de la voiture (...). Le garage, c'est un garage privé pas trop loin des boulevards, entre le boulevard et Nansouty, donc pour finir j'ai un kilomètre à faire à vélo* ». Cependant, pour des

déplacements multimodaux, les ruptures de parcours sont parfois complexes à faire accepter et le seuil de tolérance serait moins élevé dans les agglomérations plus petites : « *on est situé à 5 ou 7 minutes à pied du tramway, et ça serait vraiment naturel à Paris, mais c'est beaucoup moins simple pour un lieu comme Bordeaux où les gens ne marchent pas, ou marchent moins ou n'en ont plus l'habitude* ».

« Il y a une vraie différence dans la façon d'utiliser sa voiture intraboulevard et extraboulevard »

« Un parking de 700 places Porte de Bordeaux, quasiment toujours vide »

Des ruptures de parcours complexes à faire accepter

À la Cité administrative, le parking Berlier est un « *un foncier intéressant* » au « *vrai potentiel* » qui fait l'objet d'un questionnement ambivalent sur sa valorisation, « *ce terrain revient régulièrement à l'ordre du jour, soit du côté de l'État, pour le valoriser, soit du côté de la collectivité, pour trouver un positionnement, un développement, quelque chose de souterrain* ». L'option envisagée, dans le cas de la suppression du stationnement à cet endroit pour faire par exemple du logement, est la création d'un « *parking silo autour de la Cité, pour garder une capacité de stationnement (...) et surtout, mettre à l'abri les véhicules de service, qui sont dans le sous-sol* ». Si le projet de valorisation de ce terrain est évoqué, et a même fait l'objet d'une étude dont on ne « *sait pas trop si elle a été très formalisée* », les décisions sont au point mort, et il n'y a pas de projet arrêté. Les bases posées au moment de la construction du parking souterrain sont donc en train de se détériorer. « *Le fameux parking en -1 a été construit pour construire dessus un jour* », avec notamment des poteaux qui se prolongent d'un mètre en surface. L'étanchéité est à refaire et « *ça date un peu, et je pense que plus personne ne voudra construire là-dessus, pour des questions de tenue des poteaux, de dimensionnement, de responsabilité* ».

Le stationnement est un sujet important aussi pour les commerces : « *les commerçants, leur priorité c'est le stationnement minute* » ; « *il y a quelques commerces dans les barrières, mais ils sont difficiles d'accès (...)[Le consommateur] aujourd'hui sur les boulevards s'il ne peut pas s'arrêter ou s'il ne peut pas stationner, il ne s'arrête pas* ». En effet, « *quand on passe extra-boulevard il n'y a pas de stationnement payant, il y a beaucoup de stationnements sauvages, donc de voitures tampons* », et particulièrement : « *ça pénalise le commerce de quartier* ». Parmi les attitudes qui alimentent ce problème : « *il y a des commerçants qui viennent avec leur voiture, s'ils arrivent assez tôt le matin, mais leur voiture stationne je dirais toute la journée, ça c'est un problème ! Ici à cette barrière de Pessac, il nous faudrait un parking, ça, ça fait défaut* ».

Pour ce membre de l'association des commerçants de la barrière de Pessac : « *je viens en voiture, je n'habite pas sur Bordeaux(...), ma voiture est dans un garage, je loue un garage depuis de nombreuses années, donc je suis tranquille* ». Dans ce quartier, il existe des parkings privés, très sollicités : « *là où je suis, la dame elle a 40 places, il y a au moins 60 personnes qui attendent du jour au lendemain qu'un garage ou un box que se libère* ». Les commerçants le répètent à l'envie, le sujet boulevard c'est : « *Stationnement ! Stationnement ! Stationnement ! Qu'il soit payant ou qu'il soit zone bleue* » ; « *qu'on mette en zone bleue, comme ça, au moins, ils [ndlr. les usagers] sont obligés de déplacer leurs véhicules* ».

Le manque de places de stationnement est d'autant moins compris que certaines infrastructures ont une capacité d'accueil importante, qui pourrait selon les observateurs être mutualisée : « *on a le Pavillon de la Mutualité qui a un immense parking, mais au moment où on est venu à parler justement de stationnement payant, parce qu'à un moment donné ça a été d'actualité, ça a été un énorme conflit avec Monsieur Alain Juppé notre Maire. Donc le Pavillon a fermé cet accès de peur de se retrouver justement avec certains riverains ou autres, avec des voitures tampons, ventouses et autres sur le parking. Quand on va au Pavillon, il faut y aller si on va pour une consultation en tous les cas le portail s'ouvre, mais si on met sa voiture pour ressortir il faut être passé au Pavillon pour avoir un jeton, il faut un pass. Même Auchan, le supermarché c'est pareil, ils ont un parking assez important, et dans un axe de leur parking où ils avaient des voitures ventouses maintenant il faut un pass* ».

3.5 Des bus aux vélos, des parcours perfectibles

3.5.1 Transports en commun : des problèmes de fiabilité, de signalétique et de qualité de l'attente

« Le réseau [TBM] a cru de 30 % en 4 ans ». Cependant, sur les boulevards, les difficultés de circulation ont un impact sur la régularité des bus, qui sont logés à la même enseigne que les voitures : « sur la section la plus chargée des boulevards, qui je pense va de la barrière du Médoc à la barrière Judaïque, on est complètement englué dans la circulation, et on prend beaucoup d'irrégularité et de retard ».

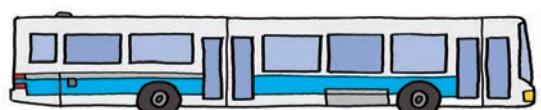
Le tramway a été moins évoqué que le bus par les personnes interrogées, que ce soit en entretien ou en groupe focus. Seule la ligne D l'a été. Elle est jugée bien intégrée aux flux actuels : « je n'ai pas l'impression que le tram ait perturbé plus que ça la circulation sur la barrière du Médoc. Ça se gère plutôt bien avec les cycles de feux ». Pourtant un commerçant déplore : « on a été pénalisé par le tramway (...). C'est une rue qui fait morte. Si on peut donner des doléances, personne ne sait qu'on peut rouler sur la voie du tramway, et ça fait donc six ans qu'on demande un panneau qui signale que des commerces existent là et qu'on peut circuler ».

De manière générale, les trajets en bus le long des boulevards ne sont pas vraiment appréciés, voire sont décriés. Ils sont considérés comme chronophages, leur tracé semble manquer de pertinence : « c'est dû au fait qu'on ne soit pas tout seul sur les boulevards » ; « on ne sait jamais à quelle heure il va passer... parfois, il y a 20 minutes d'attente, parfois on en a trois, c'est vraiment le hasard, il n'y a pas de régularité » ; « sur les boulevards, ça circule régulièrement assez mal, et quand j'utilise le bus pour venir au travail, c'est assez compliqué, car le bus utilise la même voie que les voitures, donc forcément ils sont soumis aux mêmes contraintes, donc c'est très lent ».

La liane 9 a souvent été mise sous le feu des projecteurs lors des groupes focus : « le 9, c'est le pire trajet qu'on puisse faire en bus à Bordeaux ! ». Cette ligne est jugée trop lente, elle reste coincée dans les bouchons, et il y a trop d'arrêts qui ralentissent la course, elle n'est pas assez fréquente et les horaires ne sont pas fiables : « j'ai regardé pour prendre le 9, il me fallait plus d'une heure. Je trouve ça triste parce que c'est un axe important de circulation et qu'en transports en commun c'est impossible » ; « pas assez de fréquence » ; « je prenais la liane 9. Les fréquences : nulles. Toujours en retard. Un coup il est en site propre, un coup il ne l'est plus. C'est une horreur ! ». Les participants composent, prennent leur mal en patience et joignent l'utile à l'agréable. Sachant que le trajet sera long, emprunter cette ligne promet l'avantage d'offrir un moment de loisir : « je prends le 9 pour lire et être tranquille parce que je sais que ça va traîner ». Ce trajet peut aussi s'avérer poétique, inviter à la projection. À hauteur de bus, on peut regarder dans les maisons : « les boulevards c'est négatif, c'est grisâtre, mais j'ai un très bon souvenir avec ma femme en rentrant en bus avec la liane 9, et puis j'ai vu l'intérieur d'une maison, avec une bibliothèque pleine de livres et je me suis dit, ça doit être agréable de vivre ici. Les boulevards, ce ne sont pas que des maisons, des coquilles, ce sont ses habitants aussi ». Toutefois, certains l'apprécient : « Il faut bien le dire, la liane 9 qui fait tout le boulevard, elle est pratique, elle est rapide, et elle permet d'accéder à la gare assez facilement aussi. Donc c'est pas mal, elle est vraiment bien cette ligne de bus ».

« Les bus sont soumis aux mêmes contraintes que les voitures »

« La liane 9, c'est le pire trajet qu'on puisse faire en bus à Bordeaux ! »



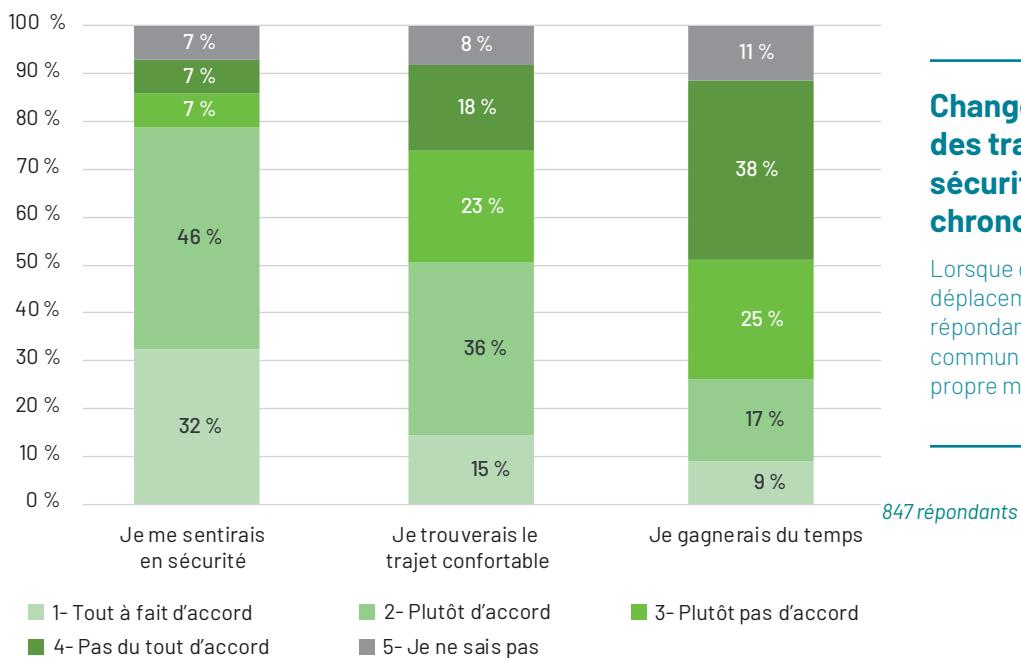
D'autres lianes sont aussi critiquées, ici la liane 5 et la liane 3 qui circulent sur une portion des boulevards et/ou les traversent : « *en bus, c'est très long. Par rapport, en distance ce n'est pas loin de chez moi (Villeneuve-d'Ornon), mais c'est une heure pour rejoindre Mériadeck avec la liane 5. (...) Avant 8 h, ça va. Après ça ne va pas* » ; « *en tant qu'ancien usager de la liane 3 je confirme. Déjà dans le centre de Saint-Médard c'était blindé donc arrivé aux boulevards c'était pire et puis il y a toutes les écoles : Tivoli, Camille Jullian, les gens qui travaillent à Mériadeck. J'évitais d'aller jusqu'aux Quinconces* ».

Il y a une remise en cause des efforts menés par la métropole bordelaise en matière de voies réservées : « *aux heures de pointe on est plus rapide à vélo (...) en bus le trajet est en demi-teinte parce que la métropole met en avant qu'il y a des voies réservées, je trouve ça bien, sauf qu'en pratique la vitesse du bus par rapport aux voitures n'est pas significativement plus grande, ça vient entacher mon expérience du réseau TBM* ».

Un professionnel interrogé rappelle que la liane 9 a fait l'objet d'une augmentation de fréquence : « *on l'a renforcée l'année dernière (...) entre la gare et le stade Chaban Delmas, le dimanche soir notamment. (...) C'est une ligne où il y a beaucoup de cabotage, beaucoup de montées et descentes un peu partout. Évidemment, on ne va pas de Brandenburg à la gare* ». Elle offre beaucoup de correspondances, par exemple « *avec la barrière Saint Genès pour le tram, pour les étudiants. C'est celle qui est le plus en correspondance avec tout ce qui rentre en intra-boulevards (...), mais toutes les pénétrantes par définition croisent la liane 9* ».

Globalement, le cheminement piéton entre les différents arrêts de transports en commun n'est pas clair : « *il manque de la signalétique pour indiquer la station de tram. Dans plein de villes du monde, en Asie, les stations de métro sont indiquées avec un pictogramme du réseau. J'étais à Hong Kong par exemple, à 500 m de la station, on nous oriente vers la station* ». Les « *cheminements et la signalétique* », sur les points de correspondance et plus largement au niveau de la ville, sont à revoir.

Si vous vous déplacez en transport en commun



La liane 9 a fait l'objet d'une augmentation de fréquence

Changer de mode ? L'option des transports en commun : sécurité, confort, mais chronophage.

Lorsque ce n'est pas leur mode de déplacement principal ou secondaire, les répondants considèrent les transports en commun comme plus sécurisants que leur propre mode, à 78 %.

Les stations de bus ne sont pas confortables : « *l'agrément des lieux d'attente, c'est ce qu'il y a autour, mais c'est aussi le lieu lui-même, avec des abris qui abritent, par définition. Ce n'est pas le cas aujourd'hui* » ; « *le sort des usagers des transports en commun... Il manque des choses. J'ai frôlé le malaise un jour du mois d'août où j'attendais le bus sur les barrières. Les arrêts de bus sont des fours solaires, il n'y a absolument pas d'ombre. J'essaie d'éviter de me trouver dans ces situations* ». En dehors de quelques parties où se trouvent les arbres, le linéaire des boulevards serait un canal de chaleur urbain en été. En somme, les conditions de déplacement, soit l'attente, la fiabilité de l'offre et le transport lui-même n'offrirraient pas des qualités optimales aux usagers. Cela implique de « *ne pas tout miser dans le design du mobilier* » pour penser davantage à la fonction d'abri, à « *la possibilité de s'asseoir et d'attendre de façon confortable* ». Par exemple, à la Cité administrative, la taille de l'infrastructure et le nombre d'employés (1 000) contrastent avec la qualité et la taille des abribus et avec la desserte en transports en commun : « *je sais pas si vous avez vu le petit abri qu'on a, c'est complètement n'importe quoi. Il suffit d'avoir du vent, plus personne n'est protégé. Quatre ou cinq personnes peuvent se mettre à l'abri, il y a des jours où on est beaucoup plus nombreux que ça à attendre. Ce n'est pas le niveau de confort qu'on peut attendre vu le personnel qui travaille ici, et le volume d'usagers qu'on est susceptible de recevoir* » ; « *il y a plus de 1000 emplois et c'est quand même globalement assez mal desservi en transports en commun* ». La liane 9 s'arrête devant la Cité, mais pour les lignes 16 et 1, il faut marcher. Dans le futur, un professionnel des transports explique que la liane 9 a vocation à traverser la Garonne, pour « *préfigurer une sorte de rocade de bus, qui boucle. Je ne sais pas si ce sera par le pont Saint-Jean ou par le pont Simone Veil, de l'autre côté ce sera par le pont Chaban Delmas* ».

« J'ai frôlé le malaise un jour du mois d'août où j'attendais le bus sur les barrières. »

Le lien entre les équipements scolaires et sportifs est un enjeu important. Tout d'abord, dans le cadre scolaire, une professionnelle explique que « *[des jeunes] viennent de Tivoli, Tivoli qui régulièrement vient faire des séances de sport chez nous. Et donc ils prennent le bus, et donc c'est pas toujours simple pour eux de se rendre chez nous* ». Mais ce lien est également crucial pour les temps extrascolaires. Une association sportive évoque « *l'indépendance des jeunes qui viennent nous voir... C'est des publics assez sensibles, donc à protéger. Ce sont des jeunes en général qui prennent les trottinettes et les vélos, donc il faut qu'ils fassent super gaffe* ».

Le projet du futur dépôt de bus de Lescure est « *bien avancé* ». Il permettra d'avoir « *davantage de véhicules, puisqu'on va pouvoir réoccuper la halle* », et les bureaux administratifs y seront relocalisés. En effet, Keolis occupait auparavant une halle sur les boulevards. « *Ça libérera de l'espace ici [dans les locaux actuels de Keolis], et ça va créer un peu d'emploi, d'activité dans le secteur* ». Pour les riverains, le projet du dépôt de bus implique « *plus de véhicules* ». L'implantation de ce futur dépôt n'a pour l'exploitant « *pas vraiment d'impact, si ce n'est le retour à une situation normale, d'avant les problèmes de la Halle* ». Une « *orientation vers l'électrique* » est également prévue.

Les usagers rencontrés en entretien ou lors des groupes focus estiment qu'il serait nécessaire d'avoir une ligne qui fasse l'ensemble du trajet : « *Il n'existe pas de bus qui fasse la totalité des boulevards. Il y a forcément un changement. Il y aurait un sens à un transport en commun qui fasse l'entièreté du tracé* » ; « *pourquoi donc le 9 s'arrête barrière de Toulouse ?* ».

Un intérêt partagé pour une ligne qui fasse l'ensemble des boulevards

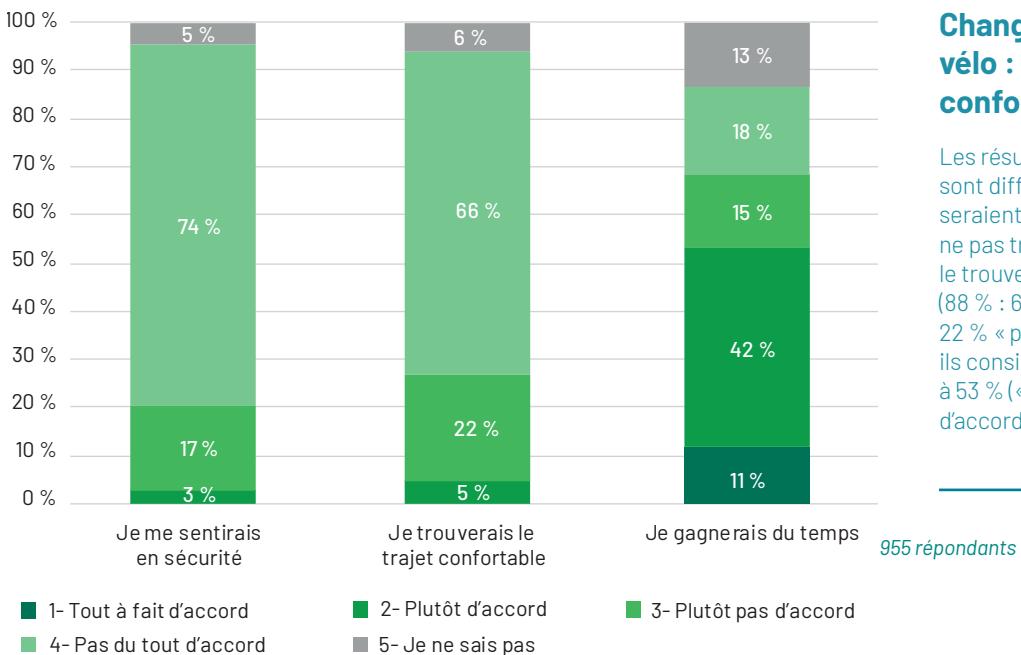


Arrêt de bus, boulevard Jean-Jacques Bosc. Crédit photo : a'urba.

3.5.2 Des modes actifs qui peinent à prendre leur place

Se déplacer à vélo, à ses risques et périls

Si vous vous déplacez à vélo



Changer de mode ? L'option vélo : dangereux, peu confortable, mais rapide.

Les résultats observés concernant le vélo sont différents de la marche. À savoir, ils seraient 74 % (« pas du tout d'accord ») à ne pas trouver le trajet sécurisant. Ils ne le trouveraient pas non plus confortable (88 % : 66 % « pas du tout d'accord » et 22 % « plutôt pas d'accord »). En revanche, ils considèrent qu'ils gagneraient du temps à 53 % (« plutôt d'accord » et « tout à fait d'accord »).

Qui sont les cyclistes ?

On retrouve parmi les cyclistes plutôt des actifs dont le logement ou le lieu de travail se situe à proximité des boulevards. Il y a très peu de « déplacements en famille ». Les participants aux groupes focus les plus âgés rechignent à utiliser le vélo et préfèrent la marche, la voiture ou les transports en commun. Certains parents tentent et adoptent des stratégies plus sécurisantes en roulant sur les trottoirs avec leurs enfants : « *j'accompagne ma fille à vélo, mais elle sur le trottoir, moi sur la chaussée ou sur le trottoir aussi* ». La plupart évitent de se déplacer avec les enfants à vélo sur cet axe : « *je me déplace essentiellement à vélo dans Bordeaux, j'ai des enfants en bas âge et je suis absolument les boulevards (...) je le prends tout seul, mais avec mes enfants qui ont quatre et six ans je ne peux pas prendre le vélo, c'est beaucoup trop dangereux* » ; « *toute seule à vélo j'aime pas trop les boulevards, je roule un peu sur les trottoirs, c'est chaud parfois les bus* ».

Un mode de déplacement peu propice aux déplacements en famille

Les cyclistes des boulevards : de récents convertis ?

Les cyclistes apparaissent parfois comme de nouveaux convertis. Ils peuvent être des passagers de bus déçus ou des conducteurs excédés, qui optent pour le vélo : « *aux heures de pointe, on est plus rapide à vélo* » ; « *je pouvais prendre le bus (...) je mets moins de temps à vélo qu'à attendre le bus, à être pris dans les bouchons, dans le trafic dans le bus. C'est pour ça que la stratégie, ça a été de trouver un autre moyen que le bus ou la voiture parce que c'est pareil pour me déplacer plus vite... donc c'était le vélo* » ; « *ça reste le plus rapide* ».

Les usagers interrogés ressentent que beaucoup de gens ont basculé vers le vélo récemment, ce qui renforce les besoins en infrastructure. Certains y voient un effet de la crise

sanitaire : « moi j'ai eu l'impression que le covid a fait pour beaucoup dans la circulation... beaucoup de monde s'est mis au vélo, justement, prise de conscience environnementale, écologique et tout ça, des gens qui ont perdu leur emploi, le vélo c'est pas cher, ça ne coûte rien, ça permet de rester en bonne forme ». Un apaisement que tous ne partagent pas où qu'ils ne datent pas de la même période « *j'ai l'impression qu'il y a autant de voitures qu'avant, il y a peut-être un peu plus de vélos surtout depuis que les quais sont aménagés* ».

L'évolution des peuplements dans certains quartiers a eu également un impact sur les pratiques. Par exemple, à Caudéran, de plus en plus de jeunes s'installent, et un élue explique qu'on lui « *demande plus de pistes cyclables, des stations de covoiturages, des stations de Citiz, j'ai lancé les BlueCub, j'étais le premier à mettre cinq stations à Caudéran. Ça marche du feu de Dieu ! Les VCub, la station du cœur de Caudéran est vide à midi* ».

Nouvelle population, nouveaux modes de déplacement

Le mode le plus efficace et le plus dangereux sur les boulevards

Alors qu'il s'agit d'une zone « *difficilement cyclable* », nombre d'usagers et d'habitants choisissent le vélo par engagement écologique, par plaisir ou par pragmatisme : « *je vais beaucoup plus vite que les voitures* » ; « *ce ne sont pas seulement des gens qui pédalent par idéologie parce qu'il faut pédaler* ». Les cyclistes s'accordent à dire que le vélo est le moyen le plus rapide pour circuler lors des périodes de pointe sur les boulevards et qu'il apporte une maîtrise du temps de trajet, bien que ce soit « *le pire mode sur les boulevards !* ».

Si ce mode est plébiscité et efficace, la peur est présente : « *aujourd'hui, être cycliste sur les boulevards, pfffffiou, faut être courageux ! Ou alors suicidaire !* » ; « *c'est très dangereux. Je me demande comment je suis encore en vie. On a l'impression que les gens se croient sur l'autoroute* » ; « *mes collègues passent leur temps à me dire que mon espérance de vie est réduite quand je viens à vélo. Il y a de gros camions, les voitures garées qui ouvrent la portière... On se fait frôler c'est vraiment dangereux* » ; « *un sentiment d'oppression, de mise en danger* » ; voire accidentogène : « *à vélo, j'ai frôlé plusieurs fois l'accident. Il faut avoir des réflexes, mais peut-être qu'un jour les réflexes ne suffiront pas* » ; « *je l'ai fait pendant des années, c'est extrêmement dangereux, j'ai eu un accident.* ». Certains avouent renoncer à son usage « *je suis allé une fois au Parc bordelais à vélo, je ne le referai pas* ». La dangerosité de la pratique du vélo est partagée, mais certains rappellent qu'elle ne concerne pas uniquement les boulevards.

« Mes collègues passent leur temps à me dire que mon espérance de vie est réduite quand je viens à vélo »



Barrière Judaïque. Crédit photo : a'urba

Toutefois, des alternatives semblent être trouvées pour la traversée des boulevards, « *il y a un feu spécial pour le vélo et il faut traverser en travers* » ; « *moi je m'arrête et je passe en prenant le passage piéton* ». Les cyclistes trouvent d'autres chemins, quitte à rallonger le trajet pour plus de sécurité et pour mieux respirer : « *à vélo, on respire à plein poumon les pots d'échappement. Quand je travaillais sur les boulevards, je préférais passer par la ville. Je mettais bien 15 minutes de plus en contournant. Je contournais le contournement* » ; « *je fais tout pour les quitter assez vite, car au niveau de la pollution ça me gêne, je respire moins bien, c'est 12 minutes à vélo* ».

Quelques points de tension

- **Les carrefours et les barrières.** Les points les plus compliqués semblent être les carrefours et les barrières, avec une atténuation de la notion de danger lorsqu'on entre dans le réseau intra-boulevard : « *et pour moi la barrière, à l'extérieur c'est une zone délicate, voire dangereuse, et de l'autre côté c'est l'entrée dans la ville et moi quand je prends mon vélo et que je prends le cours de la Somme, là je rentre dans la ville !* ». Les tourne-à-gauche sont extrêmement problématiques pour les cyclistes du fait de devoir s'insérer dans le flux des voitures : « *à vélo, on ne peut pas tourner à gauche sur les boulevards, il faut rouler vite, à 20-25 km/h minimum, c'est super dangereux ! Rester dans un flux continu de véhicules pour ne pas se faire avoir par les bus* » ; « *on ne sait jamais où se mettre* » ; « *les carrefours, pas toujours possible de tourner à gauche notamment pour les cyclistes ! C'est pas clair* ». Parfois, la difficulté vient des rues adjacentes, comme la « *rue de Pessac il n'y en a pas du tout [de piste cyclable]. La rue de Pessac elle est très étroite, il y avait un budget qui avait été voté pour la mettre, mais les riverains n'ont pas accepté et le budget n'est plus là maintenant* ». La piste cyclable de l'avenue de la République apparaît très dangereuse et source de conflits, d'incivilités : « *la piste cyclable au milieu des trottoirs, ça, fallait-il encore y penser (...) vous vous rendez compte de la dangerosité ?! C'est une hérésie !* ». La suppression de la piste cyclable située rue d'Ornano est regrettée : « *Moi ça m'énerve. Toute la piste cyclable qui était bien protégée... Pour une fois, c'était une vraie piste cyclable. Pas une piste cyclable peinte. Ils l'ont annulée, pour mettre un peu plus de terre alors qu'il y avait déjà beaucoup de fleurs, c'était une piste cyclable géniale* ».
- **Les incivilités.** Il y a aussi « *des comportements, des excès de vitesse fréquents des automobilistes sur le boulevard* » ; « *c'est juste que les voitures vont tellement vite que ça fait trop peur* ». On peut alors envisager de « *limiter la vitesse sur le boulevard* », en faisant passer certains segments en zone 30. Parfois, ce sont des vélos qui « *ne respectent pas forcément les feux* » ; « *les vélos semblent ne pas respecter le Code de la route* ». Une urgence donc : « *que l'on fasse de la place pour les vélos* » pour réduire les incivilités, voire faire « *quelque chose pour les forcer à respecter le Code de la route* ».
- **La nuit.** Le contexte nocturne invite en renforçant la vigilance à vélo « *on essaie de ne pas se faire écraser* » ; « *La nuit, ça roule beaucoup trop vite parce que les gens roulent comme des malades. Parce qu'il n'y a pas de circulation, ils appuient sur le champignon et voilà !* » ; « *à une époque, ils jouaient à la roulette bordelaise, les jeunes en sortie de boîte* » ; « *j'ai quand même un sentiment d'insécurité. J'essaie de ne pas rentrer à vélo la nuit. Il faut faire attention* ».
- **Un axe clair, mais des pistes peu lisibles.** Si certains trouvent le côté longiligne des boulevards intéressant et clair pour se déplacer et se repérer : « *itinéraire lisible et continu, ce qu'on n'a nulle part ailleurs dans l'agglo, avec un aménagement cyclable pas parfait, qui est différent et irrégulier* » ; « *la remontée des boulevards est intéressante, car on va plus vite que les voitures* », un manque de clarté de la

« **À vélo, on ne peut pas tourner à gauche sur les boulevards** »

« **[les pistes cyclables]ça ne suffit pas aujourd'hui qu'elles soient délimitées visuellement, il faudrait qu'elles soient délimitées aussi d'un point de vue matériel** »

signalétique est rapporté et le calibrage des voiries est interrogé : « *c'est le problème de la largeur de la piste, ils [les automobilistes] passent parfois à ras et ils mordent sur la piste cyclable* » ; « *aménager des pistes cyclables sur les boulevards ? Il y aura toujours des voitures, des taxis à la con, des motos qui roulent à 100 à l'heure, les bus qui poussent les vélos, c'est la jungle* » ; « *extrêmement illisible comparée à Amsterdam* » ; « *ça ne suffit pas aujourd'hui qu'elles soient délimitées visuellement, il faudrait qu'elles soient délimitées aussi d'un point de vue matériel (...). Moi je trouve que les petits plots en demi-lune qu'ils arrivent à poser pour délimiter les voies, déjà ça délimite bien. Les voitures peuvent monter dessus, les vélos peuvent aussi la traverser* ».

- **Les coronapistes discontinues.** Ces pistes sont louées, mais également critiquées du fait de leur caractère discontinu : « *avec les coronapistes, on a beaucoup gagné en sécurité et là clairement, je vais plus vite que les voitures.* » mais « *au niveau vélo c'est que des discontinuités, l'exemple de ce qu'il ne faut pas faire ! C'est pas un coup de peinture sur voie qui fait une piste cyclable !* ». Cette critique vaut également sur l'ensemble du réseau des pistes cyclables de manière générale, même si certains nuancent « *les chauffeurs sont plutôt prudents* » ; « *ça dépend* ».

Un manque d'infrastructures publiques et privées pour les cyclistes

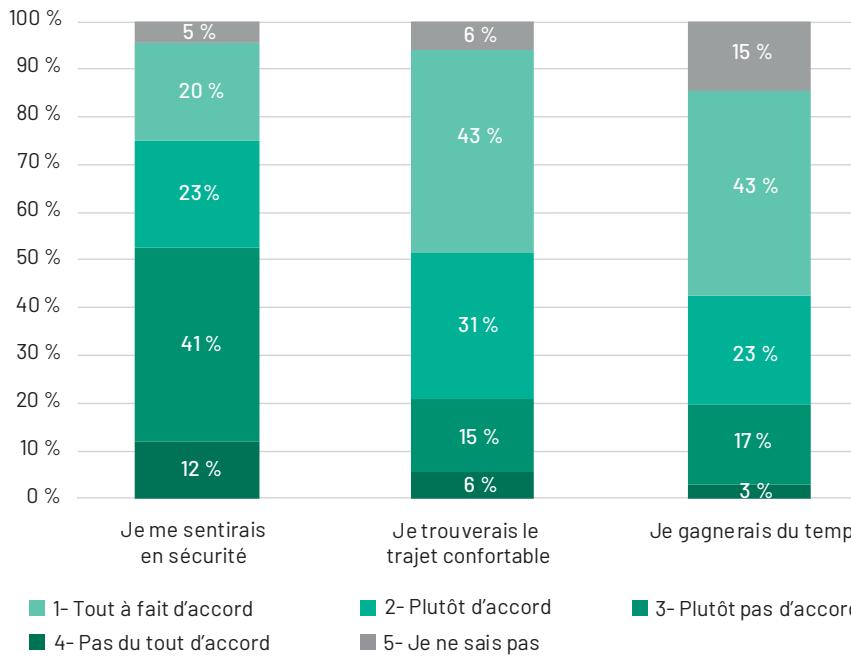
Les boulevards offrent des moments d'hospitalité aux cyclistes en mouvement lorsqu'il y a des pistes cyclables, mais selon un participant, il y aurait peu d'infrastructure pour l'arrêt et la pause et cela d'autant plus que de nombreuses personnes auraient décidé de basculer vers le vélo récemment : « *Il n'y a pas d'arceaux, les aménagements même récents ne sont pas pensés pour les cyclistes. Les outils existent, mais ne sont pas intégrés* ».

Les gens déplorent donc un manque de matériel et de services, mais cela ne se joue pas seulement dans les espaces publics : « *On n'a toujours pas installé de douches, enfin de services minimums que tout le monde réclame. Douche, vestiaire de change... Donc les gens se débrouillent dans les sanitaires de la Cité* ». L'apprehension des mobilités, ici le vélo, se joue sur les boulevards et au delà.



Se déplacer à pied

Si vous vous déplacez à pied



Changer de mode ? L'option marche : un sentiment de sécurité, mais peu de confort et trop lent

Une petite majorité des répondants se sentirait en sécurité en se déplaçant à pied sur les boulevards (53 %). Parmi eux, on retrouve davantage de Bordelais intra-boulevards et d'habitants des boulevards.

Les répondants sont par contre 74 % à ne pas trouver ce trajet confortable et 66 % à penser que ce mode de déplacement ne leur ferait pas gagner du temps.

Si le vélo est largement abordé par les personnes rencontrées, il ne faut pas oublier les autres modes de transport actifs qui gagneraient également à être améliorés, comme « *les trottinettes ou les hoverboards* », et les piétons : « *aujourd'hui, on ne circule pas bien en tant que piéton sur certains espaces, parce que le stationnement est toléré sur les trottoirs* ». La situation actuelle des boulevards amène l'idée d'un espace inadapté à la ville d'aujourd'hui : « *ce n'est pas un lieu sécurisé, de l'Ancien Monde, espace du siècle dernier qui est aujourd'hui inadapté à ce qu'on peut attendre des voiries de la ville* ».

On peut distinguer plusieurs types de rapport aux boulevards de la part des piétons : un quotidien compliqué lorsqu'il faut les traverser, les longer... et de l'autre des espaces de respiration et de l'animation à certaines barrières, voire de surprises lorsqu'ils prennent le temps de flâner. Les piétons vivent assez mal les boulevards : « *à pied, ce n'est pas agréable, les trottoirs sont mal foutus, il y a toujours des voitures, il n'y a pas d'espace, il y a très peu de piétons en fait* ».

Traverser les boulevards serait une épreuve : « *les boulevards, ce serait faire une mauvaise farce à un ami, le mettre à l'épreuve, si en plus il est un peu écolo. J'irais essayer de le faire traverser à certains endroits. C'est vraiment un lieu d'épreuve pour les piétons, pour les cyclistes, un lieu des transitions. Des épreuves... c'est éprouvant !* »

« c'est vraiment un lieu d'épreuve pour les piétons, pour les cyclistes (...) c'est éprouvant ! »

Cette traversée est d'autant plus compliquée que l'on se déplace lentement, rappellent les participants, lorsqu'on est une personne âgée ou accompagnée d'enfants : « *avec les enfants on évite les boulevards, c'est trop dangereux, jamais !* » ; « *ça ne me viendrait même pas à l'esprit de me promener avec mes enfants sur les boulevards. Toutes les cinq minutes, il y a des sirènes des ambulances* » ; « *pour ma mère, c'est extrêmement compliqué les traversées, faut accélérer le pas. Quand ça passe au vert, le temps de traverser, pourtant je suis jeune et en forme, j'arrive pile au moment où le bonhomme change de couleur. Alors je me projette, la personne âgée, la femme enceinte, avec un gamin, une poussette, je serais au milieu de la deuxième voie, que ça serait vert pour les voitures !* ». Le manque de séparation

physique entre les voitures et les trottoirs est générateur d'anxiété pour les promeneurs avec des enfants. Pour les professionnels de la petite enfance, se déplacer à pied avec des poussettes et des enfants n'est pas une tâche aisée : « *On a des poussettes doubles et des poussettes triples. On a une triple qui ne passe pas sur les boulevards. Je vous parle en tant qu'usager avec des tout petits. En fait, les trottoirs sont souvent assez grands, mais il y a beaucoup d'encombrement : des poteaux, des poubelles, des voitures garées sur le trottoir à cause du manque de places. On est obligé parfois de passer sur le boulevard pour contourner les voitures, du coup on se met en danger, mais on n'a pas trop le choix*

.

« En fait, les trottoirs sont souvent assez grands, mais il y a beaucoup d'encombrement »

Certains participants disent utiliser les boulevards pour leur déplacement avec parcimonie. Plus la partie empruntée sur les boulevards est courte, mieux c'est. Des stratégies sont donc mises en place par les rues adjacentes : « *je travaille à l'Hôtel de Région donc j'ai vingt minutes à pied, soit je coupe les boulevards et je rattrape la rue de Pessac et la rue François de Sourdis, mais bon c'est en travaux alors y a plein de voitures et c'est pollué, soit je longe un peu les boulevards et je passe par derrière. Je fais tout pour les quitter assez vite, car au niveau de la pollution ça me gêne, je respire moins bien*

 » ; « *souvent, j'essaie de passer par des petites rues derrière pour avoir un peu moins de bruit* ». D'autres les évitent au maximum : « *je l'évite absolument à pied. C'est désagréable, on respire les pots d'échappement, c'est bruyant. On peut globalement marcher, c'est aménagé, mais c'est pas agréable, ce n'est pas un lieu de promenade* ».

La stratégie piétonne vient également compenser une non-fiabilité de l'offre en transport en commun. La présence piétonne rassure et donne un peu d'urbanité à cet espace : « *comment définir que c'est animé ? La concentration de piétons* ». Et ce n'est souvent qu'en mode piéton

Le piéton, une figure qui donne un peu d'urbanité que l'on peut apprécier de belles pièces architecturales ou des ambiances : « *souvent, on est surpris quand on nous fait visiter à pied on trouve des choses magnifiques, l'architecture* ».

Les boulevards offrent différentes stratégies de déplacement qui peuvent varier selon le lieu de résidence. Ils sont empruntés très fréquemment par les répondants au questionnaire au cours de la semaine et au cours du mois, sur des distances qui n'excèdent pas cinq km. Leurs usages varient durant la journée selon les publics et leurs motifs, tout comme leurs perceptions, de très embouteillés à calmes, lorsque les riverains et travailleurs prennent congé de cet axe urbain.

L'automobile y reste omniprésente et fait écran à tous les autres modes de déplacement. Elle est le premier choix de déplacement des interrogés, suivi des transports en commun. Se déplacer sur les boulevards n'est pas confortable, n'offre pas de sécurité, mais cela permet de gagner du temps malgré tout. C'est un trajet fonctionnel et inévitable pour la plupart des personnes rencontrées.

Les bus sont beaucoup critiqués, en particulier la ligne 9, car ils ne se démarquent pas du flux automobile, ne sont pas fiables au niveau des horaires et ont un cabotage « trop » important. Si les cyclistes semblent être plus présents, et d'autant plus depuis la crise sanitaire, ils se considèrent en danger sur les boulevards malgré quelques améliorations récentes. Les piétons sont eux aussi remués par les flux des boulevards et considèrent leurs traversées comme une véritable épreuve. Enfin, le stationnement, non optimisé, divise du fait de politiques de tarification non homogènes.



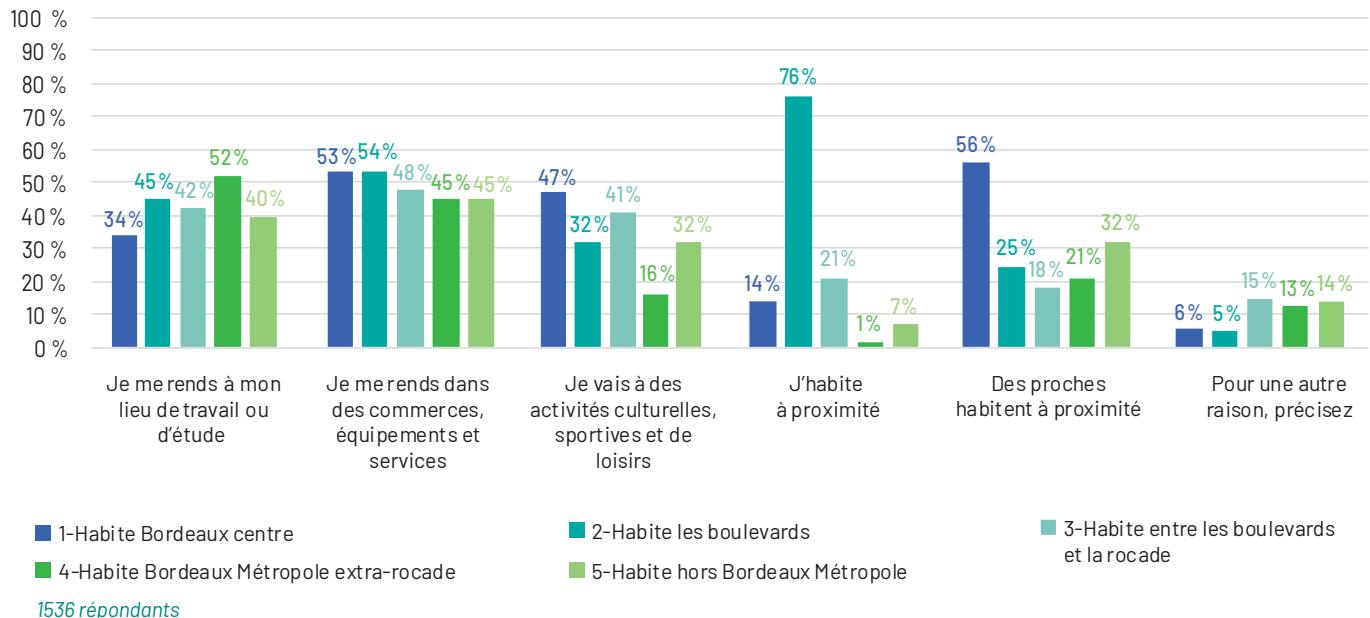


PARTIE 4

Lieux de vie et animation

4.1 Emprunter les boulevards, les motifs

Motifs de déplacement selon le lieu de domicile



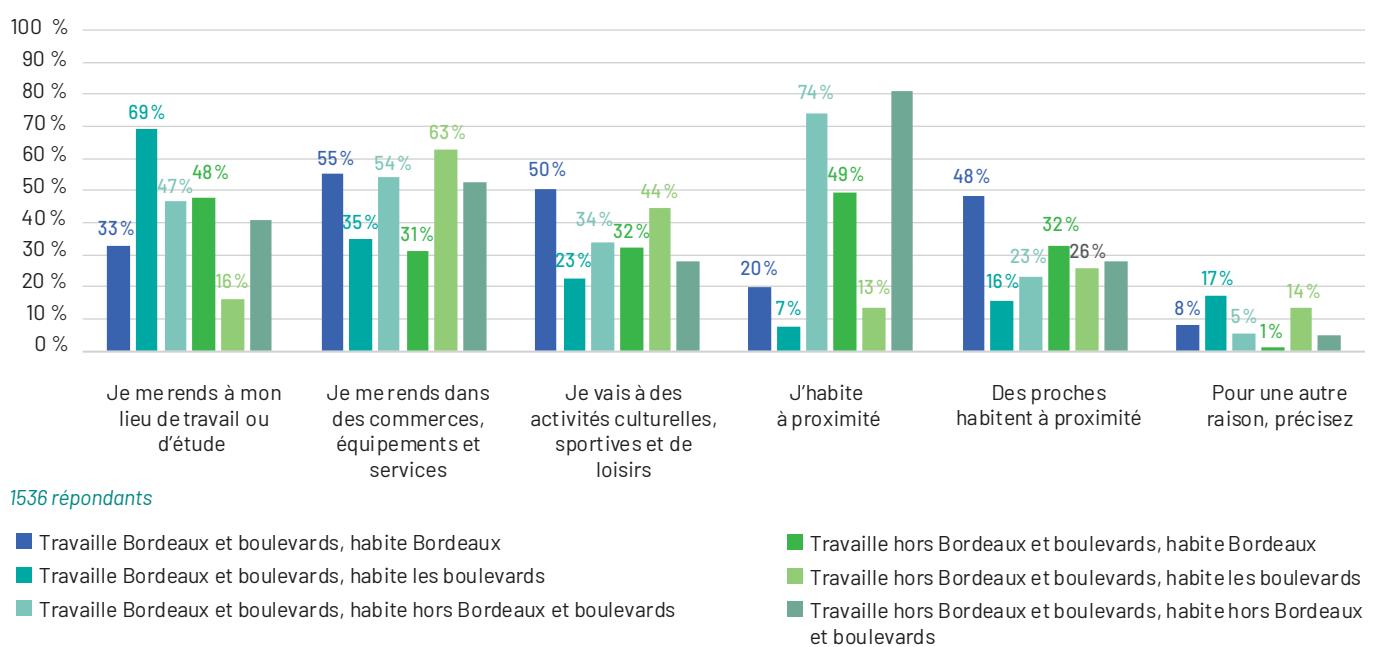
51 % des répondants empruntent les boulevards pour se rendre dans des commerces, équipements et services, avec un chiffre plus faible pour ceux qui résident hors de la métropole.

Les personnes qui travaillent et habitent hors de Bordeaux et des boulevards sont les plus nombreuses à mentionner le motif des commerces, équipements et services (63 %), suivies de celles qui habitent et travaillent à Bordeaux

centre ou sur les boulevards (cf. graphique suivant). À l'inverse, celles qui travaillent en dehors de Bordeaux et des boulevards, mais qui y résident sont les moins nombreuses à emprunter les boulevards pour se rendre dans les commerces, services et équipement (35 % et 31 %).

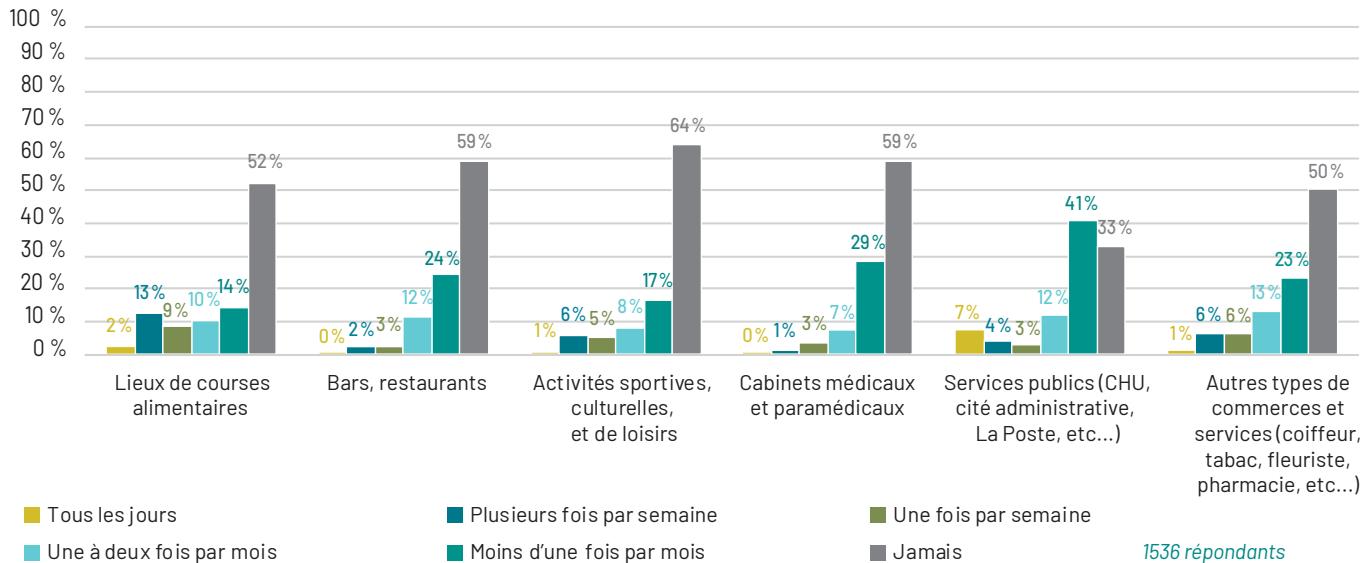
44 % déclarent les emprunter parce qu'elles habitent à proximité et 26 % parce que des proches y résident.

Motifs de déplacement selon le trajet domicile-travail



4.2 Le niveau de fréquentation des différents équipements commerces et services situés dans le périmètre des boulevards

Fréquentation des équipements commerces et services sur les boulevards

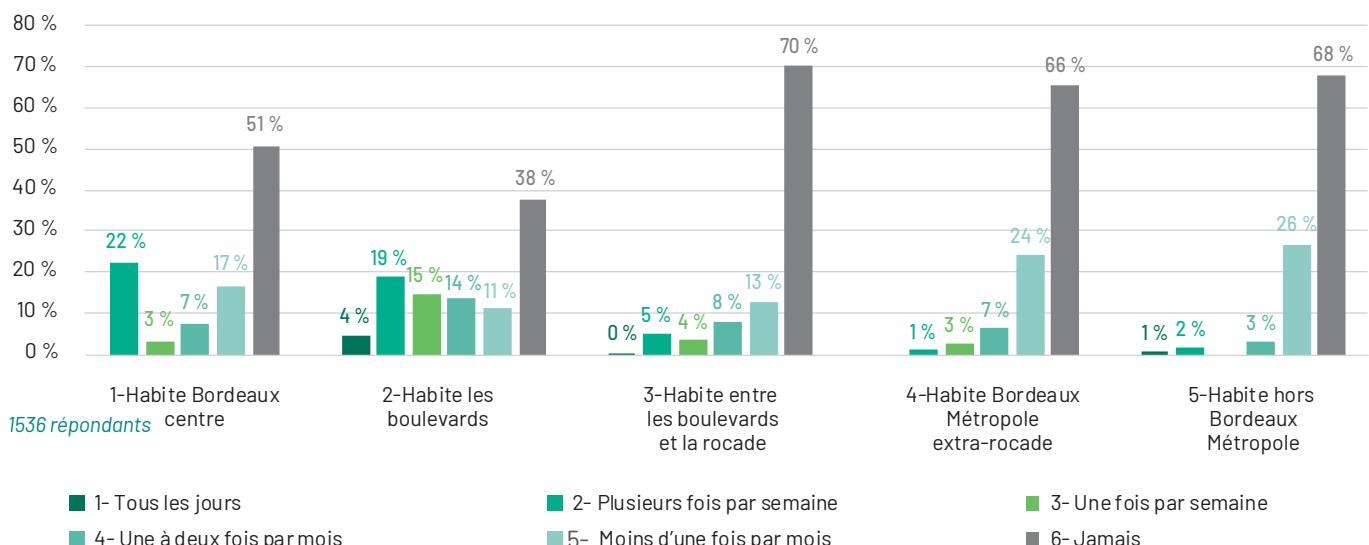


Les pratiques du quotidien ont été interrogées par groupements, même si certains domaines/secteurs d'activités sont probablement moins représentés sur les boulevards. L'objectif était bien d'identifier le caractère fonctionnel et/ou de destination des boulevards. Il en ressort un espace de transit pour ceux qui les empruntent et de proximité pour les habitants. Lorsqu'on interroge les enquêtés sur leurs éventuels usages de différents types de commerces, services et équipements, ils sont nombreux à ne jamais les utiliser, notamment pour les activités

culturelles, sportives et de loisirs (64 %), les bars et restaurants (59 %), les cabinets médicaux et paramédicaux (59 %), les lieux de courses alimentaires (52 %). Ces chiffres sont à mettre en relation avec le fait que les boulevards sont principalement un axe que les répondants empruntent pour se déplacer, sans s'y arrêter (57 %).

NB : Les salariés de la Cité administrative ont aussi répondu au questionnaire. Ils apparaissent sur-représentés dans la partie « services publics ».

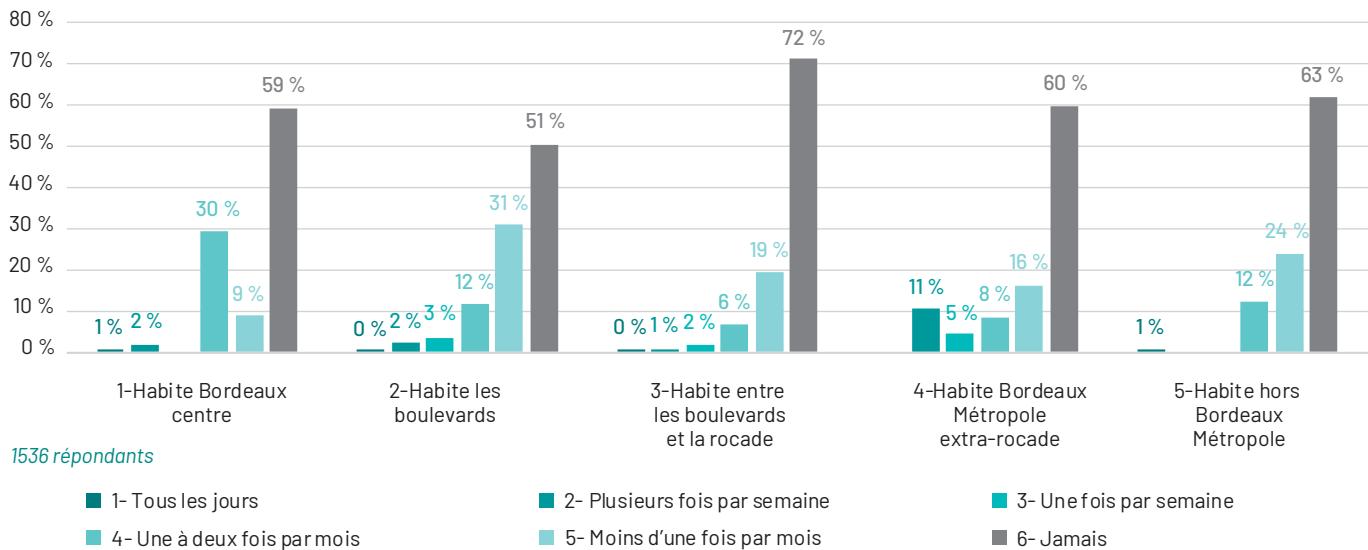
Lieux de courses alimentaires



Les services qui semblent les plus souvent fréquentés sont les lieux de courses alimentaires, 23 % des répondants les utilisent au moins une fois par semaine (« tous les jours » : 2 %, « plusieurs fois par semaine » : 13 % et « une fois par semaine » : 9 %). Leur usage semble être plutôt le lot des habitants des boulevards, puis de Bordeaux. Les actifs qui travaillent sur la zone des boulevards ou à Bordeaux

centre, mais qui n'y habitent pas, fréquentent très peu ces services (environ 6 % les utilisent au moins une fois par semaine). En revanche la fréquentation est accentuée lorsqu'on travaille et habite Bordeaux ou les boulevards (37 % des habitants des boulevards qui y travaillent également les utilisent au moins une fois par semaine).

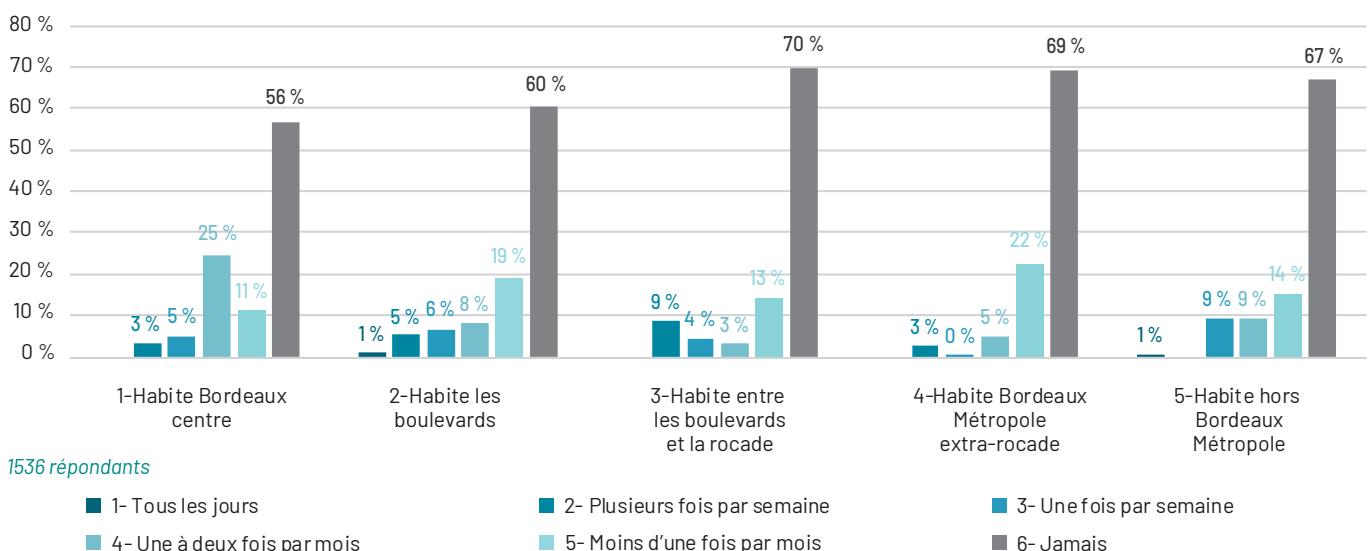
Bars, restaurants



Les bars et les restaurants sont plutôt fréquentés occasionnellement, 12 % une à deux fois par mois et 24 % moins d'une fois par mois (36 % au total). Et de manière similaire aux lieux de courses alimentaires, ce sont plutôt les habitants de Bordeaux intra-boulevard et des boulevards qui s'y

rendent (« entre une à deux fois par mois » + « moins d'une fois par mois » = 39 % habitent Bordeaux ; 43 % habitent les boulevards). Toutefois les personnes qui ne font que travailler sur les boulevards et à Bordeaux les fréquentent à 29 %.

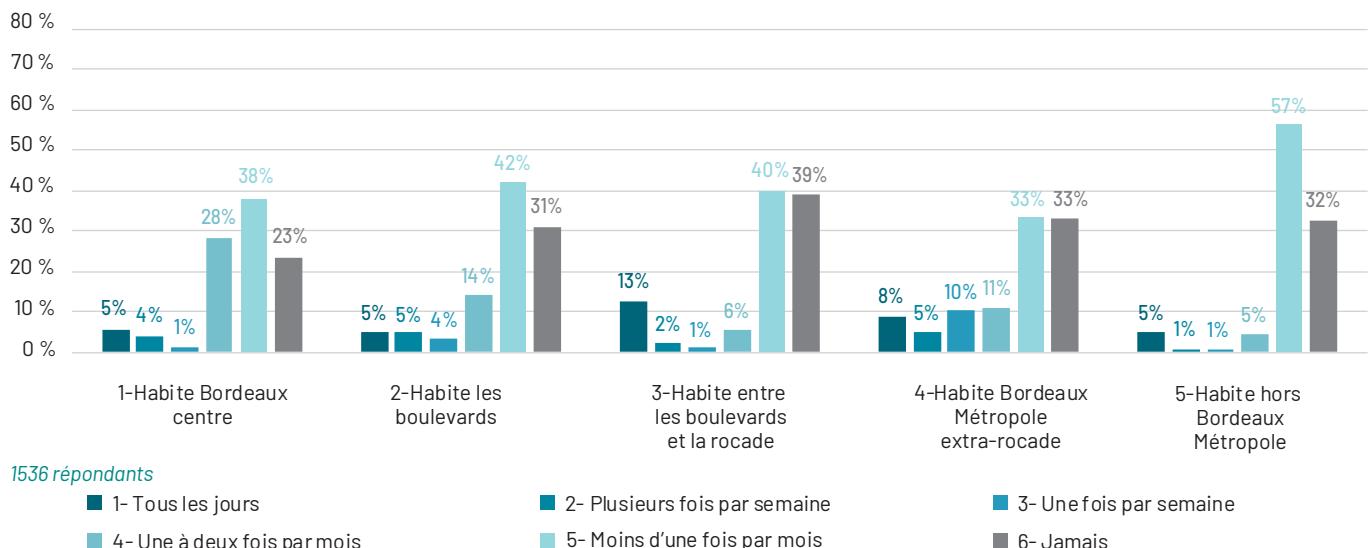
Activités sportives, culturelles et de loisirs



Concernant les activités sportives, culturelles et de loisirs, 33 % des répondants de l'intradoulevard bordelais et 20 % des résidents des boulevards s'y rendent au moins une à deux fois par mois (habitant entre les boulevards et la

rocade : 13 % ; résidents extrarocade : 4 % ; habitants hors Bordeaux métropole : 3 %). Ces services sont donc plus fréquentés par les habitants de l'hypercentre métropolitain et des boulevards.

Services publics

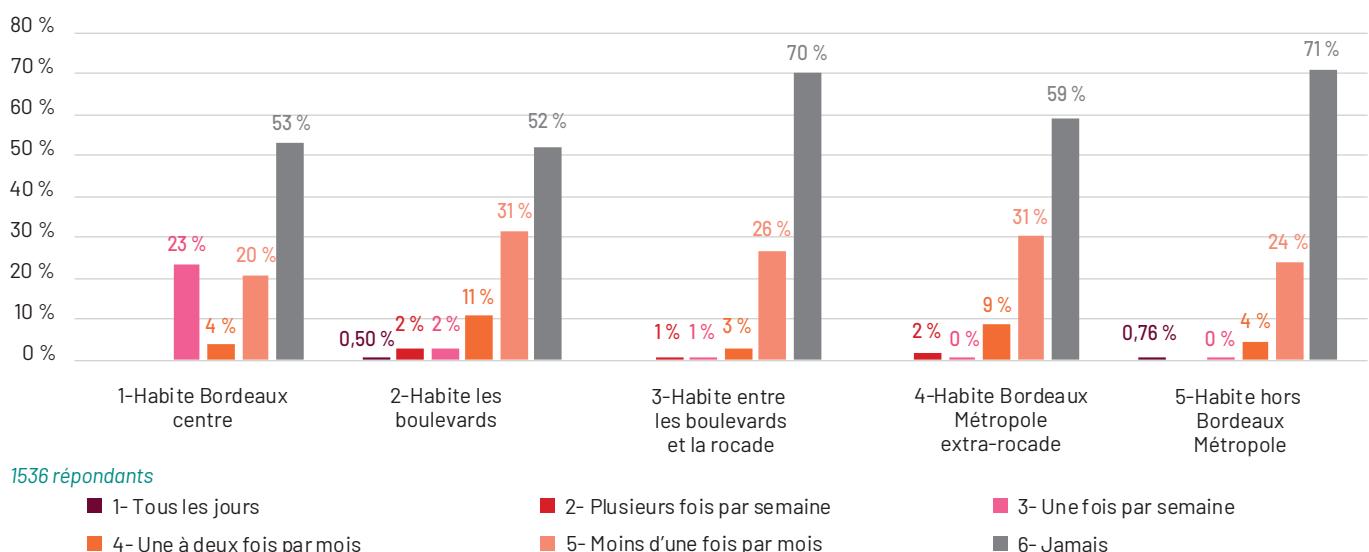


Les services publics sont utilisés moins d'une fois par mois, peu importe le lieu de résidence.

Si les services publics sont fréquentés par 7 % des répondants quotidiennement, il faut en relativiser

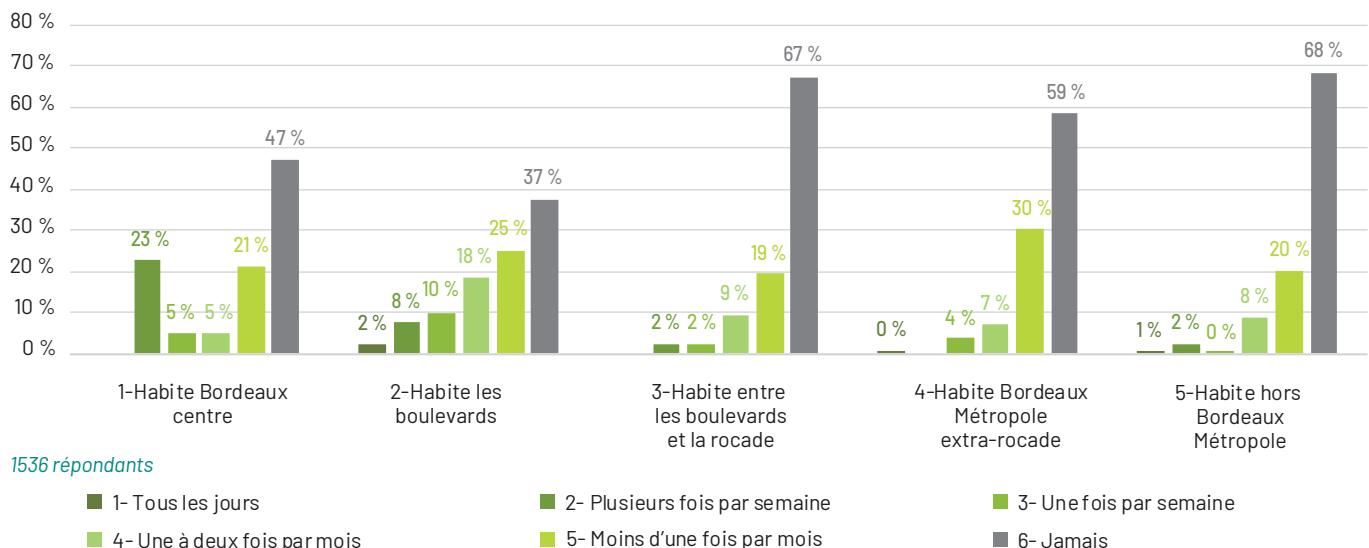
le poids, les salariés de la Cité administrative ayant vraisemblablement fait cumuler les fonctions lieu de travail et usages.

Cabinets médicaux et paramédicaux



Pour les cabinets médicaux et paramédicaux, il semble qu'ils soient davantage utilisés par les répondants habitants Bordeaux et les boulevards.

Autres types de commerces et services (coiffeur, tabac, fleuriste, pharmacie, etc...)



Enfin, c'est également le cas des autres types de commerces (coiffeur, tabac, fleuriste, transports en commun.). 20 % des habitants des boulevards et 27 % des

habitants du centre bordelais s'y rendent au moins une fois par semaine (habitent le reste la métropole : 4 % ; habitent hors métropole 2 %).



La Manufacture Atlantique, théâtre. Crédit photo : a'urba.

4.3 Des équipements aux besoins spécifiques

4.3.1 Les établissements scolaires : des abords peu adaptés

Autour des boulevards ont fleuri divers établissements scolaires. Ceux dont nous avons rencontré les responsables sont situés à proximité de la barrière du Médoc et contribuent à en faire un lieu de mixité fonctionnelle. La présence des établissements scolaires génère divers effets locaux en interaction avec les boulevards.

- Les effectifs de ces ensembles scolaires entraînent des flux importants. Au sein de l'Ensemble scolaire Assomption Sainte Clotilde, les 1500 élèves et les 200 salariés ne résident généralement pas à proximité de l'établissement : « *on en a beaucoup de Saint-Médard-en-Jalles, le Haillan, beaucoup du Bouscat, mais bon ça c'est à côté, et puis ça peut être beaucoup Libourne, Arcachon avec l'internat, et sinon après ça va être bien sûr Bordeaux ou agglomération bordelaise* ». Pour arriver, les élèves sont majoritairement autonomes (« *à partir du collège, ils commencent pour certains à venir tout seul à l'établissement* »), et ils empruntent les transports en commun, ainsi que les deux roues, vélos, scooters ou, pour les élèves majeurs, « *la voiture personnelle, la voiture du papa ou maman* ». De même, Tivoli accueille 2 200 jeunes (de la maternelle au lycée et, dans une moindre mesure, un enseignement post-bac). Sur les « *120 professeurs et une centaine de salariés* » de Tivoli, la plupart n'habitent pas à proximité du site : « *les salariés, ils ne peuvent pas, bien souvent. Il y en a, mais pour l'immense majorité ce n'est pas le cas, et les enseignants non plus, ils ne viennent de pas très loin, mais pas vraiment du quartier (...). Ils viennent de la métropole, d'un cercle en gros d'une vingtaine de minutes de Tivoli, avec certains qui habitent extra-boulevard (...). Les parents habitent intra-boulevards plus que les salariés* ».
- Concernant les accès, cela concerne principalement le stationnement (lorsque les parents déposent leurs enfants) et la sécurisation des abords, qui sont intimement liés. Pour l'ensemble scolaire Tivoli, l'accessibilité n'est pas aisée, car « *la grande entrée est située sur une petite rue qui est à sens unique pour les voitures* ». En termes « *de mobilité et de flux, quatre fois par jour il y a 2 200 jeunes qui entrent et qui sortent. Et en plus il y a 1 800 familles environ qui circulent (...). Je crois qu'il y a entre 300 ou 400 vélos et beaucoup de voitures aux heures d'entrées et sorties* ». Malgré ces flux importants, « *on devrait avoir trois dépose-minute, mais on en a qu'un* ». Devant l'Assomption, du côté des boulevards, on retrouve des places de stationnement pour les taxis (environ quatre places), de nombreux arceaux à vélos et un arrêt de bus (liane 9). Ce ne serait ni adapté pour les parents qui déposent leur enfant en voiture ni sécurisant. Il n'y a pas de dépose-minute dédié. Les voitures se garent donc sur l'arrêt de bus ou de taxi : « *c'est inévitablement une des problématiques à améliorer. Disons qu'il y a beaucoup de parents qui prennent aussi leur enfant à la volée, mais en fait soit il faudrait plus de dépose-minute, soit il faudrait réellement un dépose-minute qui soit considéré comme tel* ». Un parking est disponible à l'intérieur de l'établissement pour les professeurs et le personnel, et il n'y a pas de parking pour les parents, à quelques exceptions : « *On ouvre [le parking] lorsqu'il y a des réunions de parents, ou au moment de l'installation à l'internat* ». Récemment, un parking vélo pour les élèves a été créé à l'intérieur, pour compléter le parking situé devant l'établissement, qui « *n'était pas suffisant* » en termes de places.
- Les flux d'enfants et de jeunes aux abords de Tivoli font sentir un besoin de plus de sécurisation des piétons : « *des aménagements de sécurité doivent être faits (...). Il y a*

**« Pour l'ensemble scolaire Tivoli qui accueille 2 200 jeunes... »
l'accessibilité n'est pas aisée**

*un passage clouté qui n'est pas protégé par des plots, donc les voitures se garent des deux côtés, un enfant qui est en 5^e il flippe. Il doit faire gaffe au bus et on ne peut même pas considérer que le passage clouté soit une zone protégée (...) il y a pleins de bagnoles qui passent hyper vite, ce qui est très très dangereux pour les jeunes (...). Ça fait deux ans que le bus frôle les gamins tous les soirs et tout le monde s'en fout. Je trouve qu'il manque quelqu'un qui l'entende ». À l'Assomption Sainte Clotilde également, les abords « *ne sont pas vraiment bien aménagés pour des scolaires* ».*

- Les établissements scolaires ont un effet bénéfique pour la vie du quartier. Les élèves, professeurs et personnels des établissements investissent divers commerces de proximité. Ils s'y attardent principalement « *pour déjeuner* », « *il y en a beaucoup qui utilisent les restaurants qu'il y a autour de l'établissement* ».
- Enfin, la présence de grands établissements scolaires peut provoquer des nuisances sur l'environnement proche, tant au niveau des incivilités liées aux déchets que de la présence de lycéens et d'étudiants post-bac qui stationnent leur voiture dans les rues adjacentes. Ces faits sont considérés comme des « *nuisances de voisinage. (...). Les usagers n'ont pas forcément tous les mêmes comportements* ». Un parking en face de l'Assomption serait générateur de trafic de drogues : « *un endroit non surveillé, où il n'y a pas de services de sécurité, où l'on peut se cacher et avec des zones d'ombre face à un établissement scolaire bourgeois* ».

Les livraisons ne posent pas de problème, car les deux établissements rencontrés ont un parking dédié : « *on a un petit parking dans lequel il y a une cinquantaine de voitures qui peuvent se garer à l'intérieur pour les enseignants et les salariés* ». Pour les autres personnes qui n'appartiennent pas à l'ensemble scolaire, « *il y a en face le parking Parcub* ». Appréhendant de nouveaux travaux à venir, l'une des deux personnes formule le souhait d'avoir un interlocuteur identifié.

4.3.2 Le CHU, une « ville dans la ville » qui doit rester accessible

L'ensemble des sites du CHU comprend 14 000 salariés, dont 6 500 sur le site de Pellegrin. Avec plus de 5 000 entrées de véhicules par jour et des services diversifiés, le site du CHU de Pellegrin est « *une ville dans la ville* », bien placé « *parce que les boulevards, ça reste un canal assez rapide même s'il y a beaucoup de feux* ».

« *ça reste l'hôpital, une enceinte où on vient se faire soigner, où on va travailler* »

L'hôpital interagit peu avec le quartier : « *ça reste l'hôpital, une enceinte où on vient se faire soigner, où on vient travailler* » qui en plus intègre de nombreux services en son sein (crèche, restaurant du personnel, relais H ouvert également aux visiteurs et patients, transports en commun.). Un élu regrette un manque de communication entre le quartier Saint-Augustin et le CHU. Il y a une « *volonté de décloisonner (...)d'ouvrir l'hôpital sur son territoire et d'avoir justement des connexions piétonnes, d'avoir un lien avec l'environnement sur le territoire* ». Toutefois, des employés de l'hôpital pratiquent leur activité de loisir à proximité de leur travail, comme l'explique une association : « *il y a quelque chose de très important, c'est que l'on est à côté de l'hôpital Pellegrin, donc un des plus grands employeurs de la région Aquitaine avec des milliers de salariés. Nous avons donc beaucoup de gens qui travaillent à l'hôpital et qui viennent faire des activités aux J.S.A.* ». La présence de l'hôpital génère parfois des nuisances sonores : « *on entend beaucoup les ambulances et les pompiers* » à proximité de

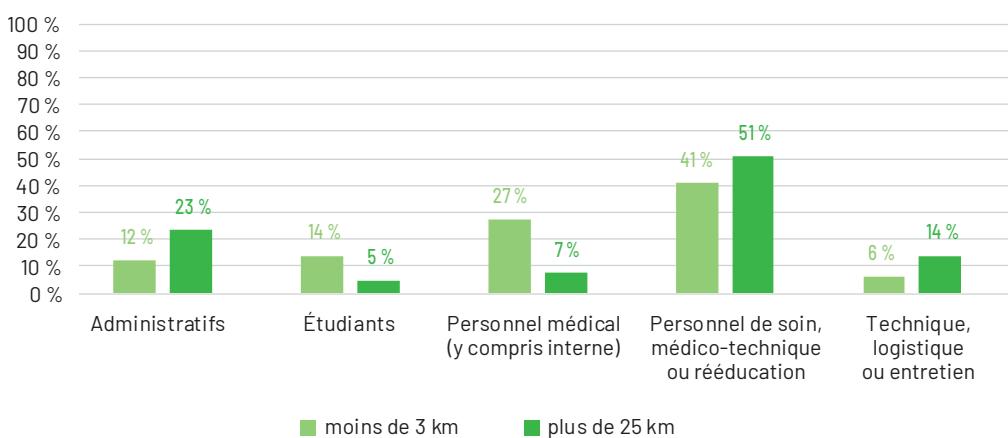
« *Ça fait deux ans que le bus frôle les gamins tous les soirs et tout le monde s'en fout. Je trouve qu'il manque quelqu'un qui l'entende* ».

la barrière d'Ornano et de « la barrière Pompidou » (c'est la manière dont un interlocuteur désigne la barrière Saint-Augustin).

Tout autour des boulevards, l'emprise du CHU Pellegrin se fait sentir dans le peuplement. Deux habitants du boulevard Maréchal Leclerc à deux pas du CHU, médecins retraités, décrivent leurs voisins : « *on se connaît, on se rencontre, mais pas beaucoup. Aussi on est de jeunes retraités, et autour de nous les jeunes sont en pleine activité, la plupart d'entre eux sont médecins, donc on n'a pas trop l'occasion de les voir* ».

Aujourd'hui, le CHU n'a pas de visibilité quant au lieu d'habitation des salariés. Mais dans le cadre d'une enquête en partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie Bordeaux Gironde via Bordeaux Métropole, une cartographie de la domiciliation des agents par site devrait être produite. L'enquête « déplacements du personnel » menée par l'hôpital en 2016 illustre déjà que, aux abords du CHU Pellegrin comme ailleurs, le lieu de vie dépend du type de métier exercé et du niveau de revenu. Sur les 2 922 répondants (15 % de la masse salariale), 56 % travaillent à Pellegrin. L'étude révèle que c'est la voiture qui est la plus utilisée (par 48 % des salariés travaillant sur le site), puis les transports en commun (32 %), et les vélos (14 %). On l'utilise parce qu'elle est plus rapide (54 %), plus pratique (14 %), parce que la fréquence des transports en commun est insuffisante (21 %) et pour faire des étapes sur le trajet (10 %). La circulation a un impact sur le fonctionnement du CHU. Les 12 600 véhicules par jour sur la voie longeant le tramway et les 10 800 de l'autre côté jouent sur la mobilité à l'intérieur du site, et inversement. Aux heures de pointe, une congestion se fait au niveau de la place Amélie Raba Léon, qui est « *un carrefour important de circulation quand on vient des boulevards* ». D'une manière générale, sur l'ensemble des sites, le flux est constant avec un pic d'entrées et de sorties aux heures de pointe classiques. Cela est également déterminé par la distance au lieu de travail, elle-même marquée par le niveau de revenu et la disponibilité demandée par le métier.

Distance entre le lieu de travail et le lieu de vie selon le domaine d'activité au CHU



NB : Si l'enquête mettait en valeur un manque de parkings à vélos couverts, une installation a depuis été faite. Une actualisation de cette enquête est en cours et devrait être finalisée avant l'été 2020.

Sources : CHU Pellegrin, enquête déplacement du personnel, 2016.

Pour les salariés et les étudiants qui fréquentent Pellegrin chaque jour le stationnement y est très problématique. Un nombre plus conséquent de places de stationnement est réservé au personnel plutôt qu'aux visiteurs et aux patients, « *ce qui est quand même un problème en tant qu'établissement public de santé de ne pas répondre aux besoins de ses patients* », mais qui reste inférieur à la demande. La plupart des zones de stationnement y sont gérées par Indigo depuis 2011, ce qui a des conséquences sur le stationnement gratuit en dehors du site : « *vu la difficulté de stationnement sur le site, je pense qu'il y a aujourd'hui un impact sur le quartier. La crainte pour le CHU, ça va être quand le secteur de Saint Augustin va devenir certainement un jour payant. Si c'est moins coûteux de venir se*

garer au CHU qu'à Saint Augustin, il risque d'y avoir un problème encore plus fort ».

Les stratégies sont assez dramatiques pour les soignants. Lors des horaires de changement des équipes en début d'après-midi, les parkings sur le site de Pellegrin sont saturés. L'espace de stationnement principal pour les salariés est le parking silo à étages. Il se trouve à l'entrée du site de Pellegrin, ce qui contribue à la difficulté de circulation qui se répercute sur les voies extérieures d'accès : « *une file d'attente va se développer, parce qu'il y a des salariés qui vont arriver, pour embaucher à 13 h 30, qui vont arriver à midi et demi, et qui vont rester devant l'entrée du parking en espérant rapidement qu'il y ait des professionnels qui sortent du parking, qui libèrent des places. Et donc ça va générer une remontée sur la place Amélie Raba Léon* ». Des solutions à ce problème, temporaires et limitées, ont été mises en place : « *aujourd'hui, il y a un espace de stationnement ouvert à partir de 11 h 30 pour les équipes qui arrivent, mais qui est très... enfin qui va être complet au bout d'une heure* ».

Aux extrémités des boulevards, les choix stratégiques des établissements de santé peuvent être différents. C'est le cas à Ravezies où les abords de la Polyclinique Bordeaux Nord et la rue du Dr Finlay ont été requalifiés. Dans cette configuration, les boulevards n'ont pas été envisagés comme un accès principal souhaitable pour la clinique : « *[elle] a tourné le dos aux boulevards, elle s'est ouverte sur le quartier* » parce que « *c'était plus humain* » et parce que les nouveaux équipements tels que le parking silo ont modifié les itinéraires d'accès à la clinique.

4.3.3 Autres avantages et inconvénients de la proximité des boulevards

Outre cette présence massive des établissements scolaires et de santé, d'autres employeurs, associations et établissements recevant du public (ERP) se déplient sur les boulevards. Ils montrent divers positionnements et attentes.

La proximité des boulevards comme atout

Tout d'abord, pour un ERP, être situé près des boulevards est une force indéniable : « *on trouve que c'est très bien placé, parce que c'est un accès très emprunté. L'avantage principal c'est l'accessibilité, notamment sur la question de la voiture, ce qui n'est pas forcément le cas pour le théâtre, dans le centre de Bordeaux c'est moins simple* ». La Manufacture Atlantique souffre des nuisances sonores en raison d'une mauvaise isolation phonique qui sera corrigée prochainement : « *sur la question phonique, c'est pas du tout fonctionnel, car il y a du bruit qui pénètre et il y a aussi du bruit qui sort, et pour les habitants notamment c'est parfois un souci* ». Sa localisation, à proximité de la gare, est une grande force puisque « *les artistes viennent de partout, d'Afrique, de La Réunion, du Japon, et en même temps on travaille avec des artistes bordelais, on a un réseau au niveau national, nous opérons entre la création locale, nationale et internationale* ». Pour une structure rayonnante et recevant régulièrement des intervenants, être si proche de la gare Saint-Jean est donc un avantage considérable.

Des cohabitations compliquées

De son côté, France 3 qui compte 180 à 200 salariés, n'a qu'un seul accès « *en entonnoir* ».

De la sortie du site jusqu'aux boulevards (environ 250 mètres et le feu rouge),

un automobiliste peut mettre jusqu'à 30 minutes aux heures de pointe. La

rue Ulysse Gayon a été rouverte aux bus, mais le trafic routier ne décroît

pas. La congestion est aggravée par la présence de l'ensemble scolaire

Assomption : « *avec l'école, c'est très engorgé (...). Si demain on a besoin de faire venir les secours, ça pose une réelle difficulté* ». L'établissement scolaire

est bien conscient que « *pour se garer, c'est pas facile, il y en a [des parents]* »

**« Si demain on a
besoin de faire venir
les secours, ça pose
une réelle difficulté »**

qui tournent pour aller trouver une place (...). Des fois ils peuvent faire le tour par le Parc bordelais, ou alors par la rue Sainte Germaine, ça leur permet de rester, d'être dans la petite rue, et après ils font le tour par France 3, et ils déposent leur enfant ».

Symbioses associatives : se développer, faire vivre les quartiers

Pour les établissements qui se développent, à défaut de pouvoir agrandir les locaux, c'est parfois la stratégie des « stolons du fraisier* » qui est adoptée. De nombreuses associations ont ainsi plusieurs lieux de pratique, comme le Club Athlétique Municipal (CAM) qui en a sept, dont trois près des boulevards (la salle d'escrime avenue de la République, la piscine Judaïque et le stade Chaban Delmas). L'association emploie 25 salariés et enregistre plus de 130 bénévoles et 3 000 adhérents, principalement habitant Caudéran et la métropole. Certains événements et sections ont un rayonnement plus important que d'autres, ce qui influence la quantité de visiteurs et l'amplitude des déplacements : « *Certaines sections ont une aura assez importante donc il y a quelques personnes qui viennent d'un peu plus loin que le quartier de Caudéran. Après, il y a énormément de monde pour la compétition, et là c'est plutôt la métropole, le département, la région ou même en peu plus loin en fonction de la compétition organisée* ». « *Les visiteurs, par semaine, on en a énormément parce qu'on n'a pas que nos adhérents, on a aussi des écoles, des lycées, donc on tourne en moyenne sur 200 personnes par jour par section. On a 12 sections, ça en fait quelques-uns quand même !* ».

*Lorsque le pied de fraisier grandit, l'une de ses extrémités vient se planter plus loin en terre. À terme, ce deuxième pied peut se séparer du pied initial. Puis, se crée un troisième pied enraciné plus loin, et ainsi de suite.

« C'est un lieu très vivant, où beaucoup de gens se croisent »

« C'est un lieu très vivant, où beaucoup de gens se croisent (...). Comme il y a beaucoup de cours, il y a beaucoup de gens qui viennent. Il y a des petits, des grands, de tous les âges ». De plus, les employés et salariés investissent le quartier : « Nous par exemple, parfois on déjeune sur place, mais on va très souvent à la brasserie à côté, au restaurant italien, on va au supermarché, à la boulangerie, au chinois... on investit tout le quartier ».

Pour une autre association à proximité de la barrière Saint-Genès : « *on est consommateur le midi pour tout ce qui est alimentation à emporter essentiellement, car on mange majoritairement ici (...) ensuite, c'est agréable d'avoir des pharmacies aux alentours ce qui nous permet, à titre personnel de pouvoir faire quelques courses personnelles. En tant que femme, il manque un peu de choses pour le shopping (...).* [Le Auchan permet] : soit pour manger ici le midi, soit pour nos courses personnelles qu'on fait entre midi et deux voilà. Ça arrive que parfois, le soir, qu'on puisse profiter des pubs qui sont à côté (...). Et on a quelques personnes qui vont, enfin au moins une ou deux, qui vont à la salle de sports qui n'est pas très loin ». Cette association a le sentiment de bénéficier sur le boulevard d'un emplacement privilégié : « *on se sent bien placé parce que justement on est proche de la ville, mais on n'a pas les inconvénients de la ville en termes de circulation, stationnement et tout ça (...). On en a d'autres [des salariés] qui vont marcher un petit peu au parc de Talence, donc ici on a un confort de vie (...). On est en périphérie de Bordeaux, proche de la zone géographique d'habitation de beaucoup de personnes, mais on a une connexion avec le centre-ville qui est très facile* ».

« On se sent bien placé parce que justement on est proche de la ville... »

« on est consommateur le midi (...) ça arrive parfois le soir, qu'on puisse profiter des pubs qui se trouvent à côté »

Enfin, la vie nocturne des boulevards a été abordée par plusieurs interlocuteurs. Certaines sont des pratiques addictives, de prostitution ou des comportements à risques (sexuels ou autres). Elles

peuvent être problématiques à l'heure de sortir avec des enfants vers la barrière de Pessac : « *Il y a une petite ruelle derrière le boulevard Georges V où on retrouve beaucoup de déchets, des préservatifs, des seringues, des choses comme ça... Et il y a une petite place où l'on va régulièrement avec les enfants. On l'avait déjà signalé, le voisinage est au courant. Il y a eu des plaintes* ». De même, vers le stade Brun : « *Ce n'est pas vraiment très agréable de sortir dans ce coin, en plus le soir c'est un coin avec énormément de prostituées donc, après bon, elles font leur métier et j'ai rien contre elles, mais c'est vrai que ça fait un peu craignos quand même, il y a des gens bizarres qui traînent de temps en temps* ».

- Les boulevards sont surtout utilisés pour se déplacer, moins comme un lieu de destination. Les équipements, commerces et services apparaissent pour la plupart comme des destinations de proximité, pour les riverains. Les grands équipements situés sur et proche des boulevards en sont extrêmement dépendants mais connaissent des problèmes de circulation, de dépôse ou de stationnement, qui engendrent des effets pervers aux alentours. Grandes et petites structures voient un avantage certain à être localisées près des boulevards. Leurs salariés créent des interactions sociales et économiques localement, participent à la vie des boulevards.

4.4 Les commerces : des lieux de service, des lieux de vie

4.4.1 Évolutions (2010-2020) : un tissu commercial plus orienté vers l'offre de services

On entend souvent que les commerces seraient en perte de vitesse, qu'ils manqueraient sur les boulevards et les barrières : « *aujourd'hui, les barrières, clairement, à Bordeaux, ce sont des services, des banques, des assurances. Très peu d'entre elles offrent encore du commerce de proximité.* » ; « *moi je préempterais les commerces si j'étais Maire de Bordeaux, et je préempterais les fonds de commerce de barrières et en adéquation avec la Chambre de Commerce et la Chambre des Métiers, je repeuplerais à taux zéro, avec gratuité du loyer pendant quelque temps pour installer de nouveaux commerçants, pour redynamiser* » ; « *[il faut une] maîtrise forte des barrières (...) par des dispositions de droits de préemption renforcées pour réacquérir l'immobilier* » ; « *racheter les fonds des agences et des banques pour faire du commerce de proximité. Il faut faire des barrières qui grouillent, qui donnent envie* »... Ces discours sont répandus, mais que disent les chiffres ?

Les commerces présents en front de boulevards et sur les barrières sont passés de 99 en 2010, à 131 en 2020 (+ 32 %). Le nombre d'établissements (incluant les commerces, le BTP, l'industrie et les services) y est passé de 265 en 2010 à 429 en 2020 (+ 62 %); « *c'est quand même intéressant parce qu'on pourrait penser que les boulevards se sont paupérisés en termes de présence de commerces parce qu'avec les contraintes que ça représente... et que c'est pas le cas (...). Le tissu économique et le tissu commercial ont évolué vers une offre plus orientée vers les services (...) la communication, sur le numérique (...). Il y a même des espaces de coworking qui se sont installés récemment alors qu'il y a dix ans c'était beaucoup plus du commerce de proximité, commerce en 'B to B'* ».

La présence commerciale est fortement différenciée selon le secteur des boulevards : « *commerces et services sur la partie centrale du boulevard (...) production et vente en gros aux deux extrémités (...) côté Simone Veil et côté Ravezies* ».

L'explication de ce décalage entre les discours alarmistes et des chiffres optimistes est à trouver dans le « *tronçonnage* ».

En 2020, alors que certaines barrières accueillent très peu de commerces, comme Jean-Jacques Bosc (2), Albert 1^{er}(6) ou Franklin Roosevelt (7), le boulevard du Président Wilson en accueille 45, principalement des services aux personnes (36 %), des commerces de santé/beauté (13 %) et d'autos/motos (13 %).

Cette évolution du boulevard du Président Wilson est à l'image du développement des commerces sur les boulevards. On note également une forte présence de commerces liés à l'hôtellerie, restauration, café (24, soit 18 % des commerces sur l'ensemble des boulevards). Ces commerces sont principalement présents boulevard du Maréchal Leclerc (6), du Président Wilson (5), Georges V (4) et Godard, Albert 1^{er} et Antoine Gautier (3).

Pour une lecture de ces chiffres en termes de barrières, voici le déroulé des boulevards du nord au sud (par ordre alphabétique pour pouvoir les retrouver aisément) avec la localisation des barrières pour faciliter la lecture :

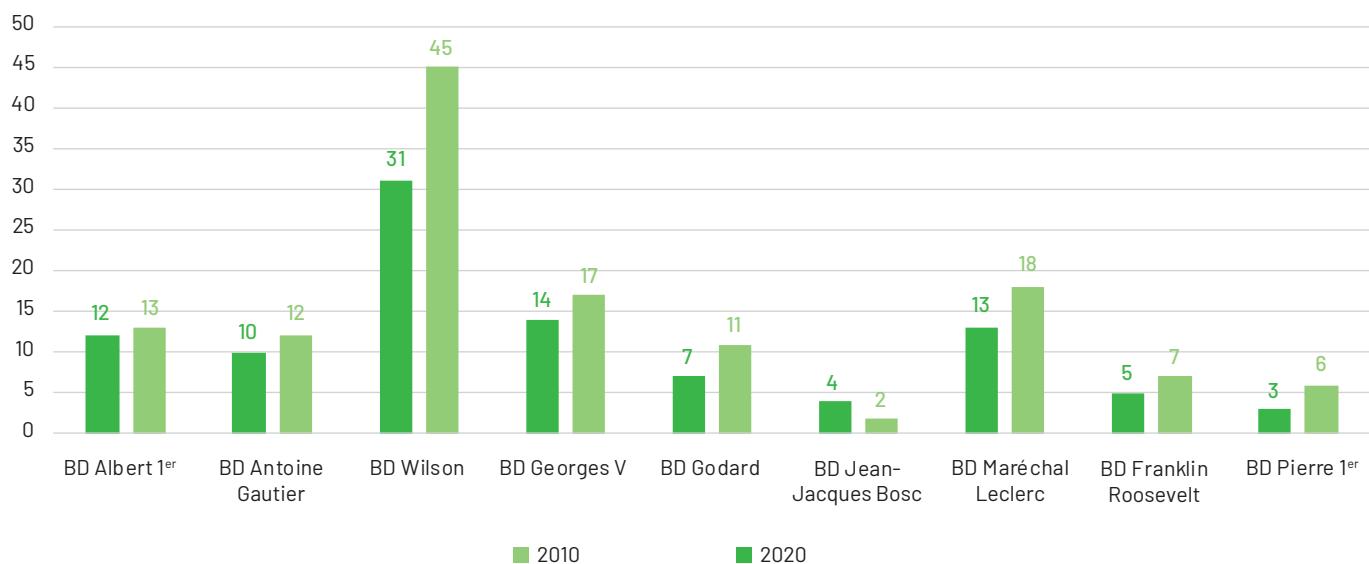
- Albert 1^{er} : comprend la barrière de Bègles, délimité au nord par la barrière de Toulouse ;
 - Alfred Daney : délimité au sud par la place Ravezies ;
 - Antoine Gautier : comprend les barrières d'Arès et de Saint-Augustin, délimité au nord par la barrière Judaïque et au sud par la barrière d'Ornano ;
 - Franklin Roosevelt : délimité au nord par la barrière Saint Genès et au sud par la barrière de Toulouse ;
 - Georges V : comprend la barrière de Pessac, délimité au sud par la barrière Saint-Genès ;
 - Godard : délimité au nord par la place Ravezies ;
 - Jean-Jacques Bosc : pas de barrière ;
 - Lucien Faure (rue) : pas de barrière ;
 - Maréchal Leclerc : délimité au nord par la barrière d'Ornano ;
 - Pierre 1^{er} : délimité au sud par la barrière du Médoc ;
 - Président Wilson : comprend la barrière Saint Médard, délimité au nord par la barrière du Médoc et au sud par la barrière Judaïque.
-

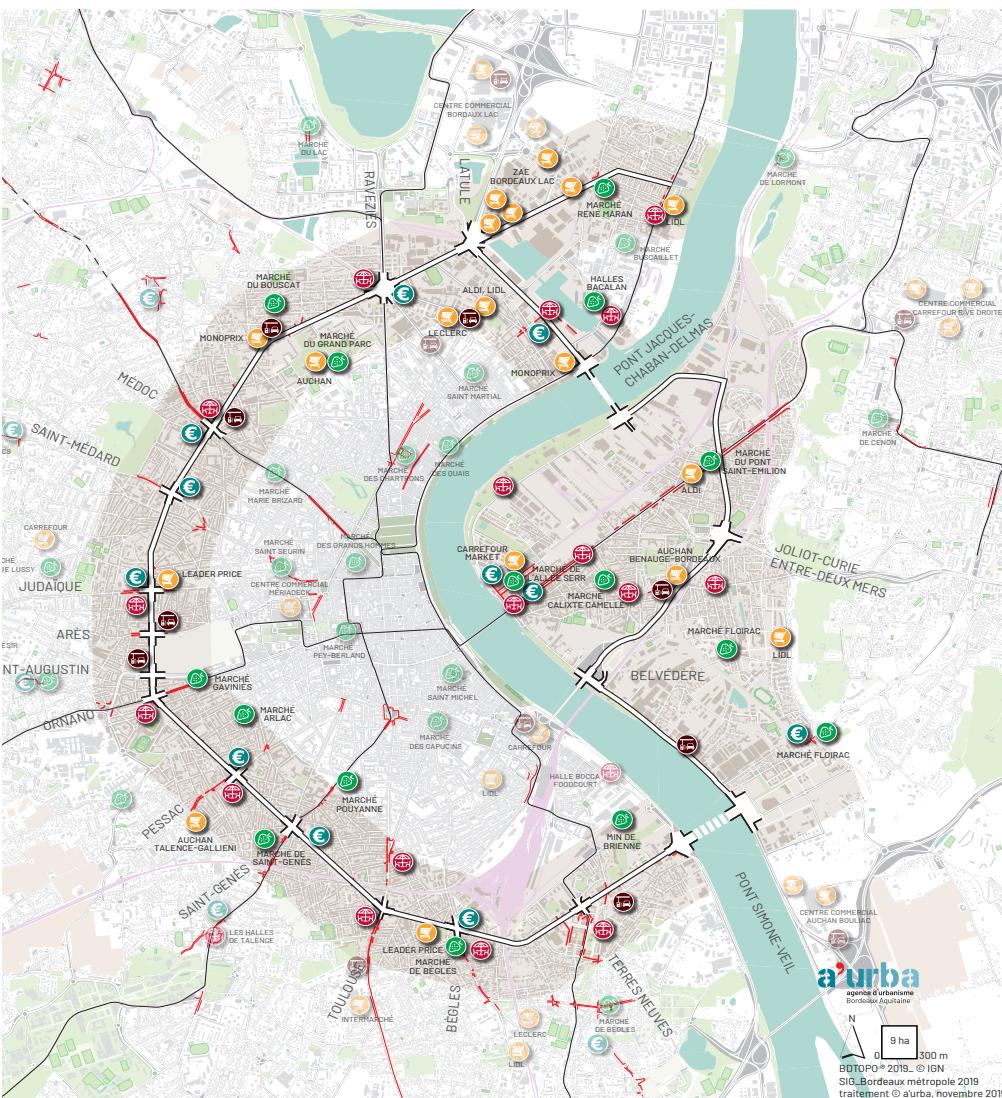


Barrière Saint Genès. Crédit photo : a'urba.

Évolution du nombre total d'établissements commerciaux sur les différentes zones des boulevards

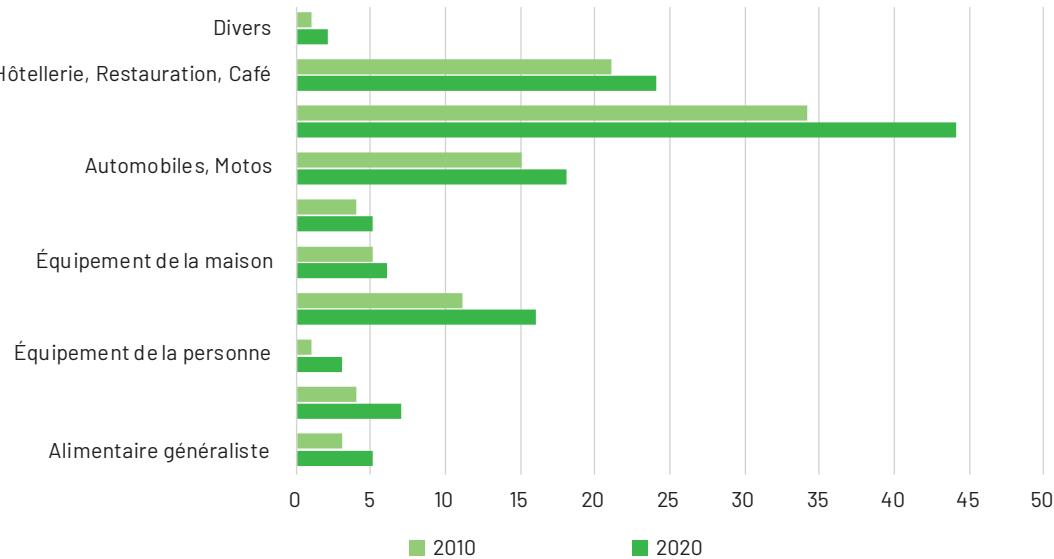
Source : CCI Bordeaux Gironde





Évolution des différents types de commerces sur les boulevards dans leur ensemble

Source : CCI Bordeaux Gironde

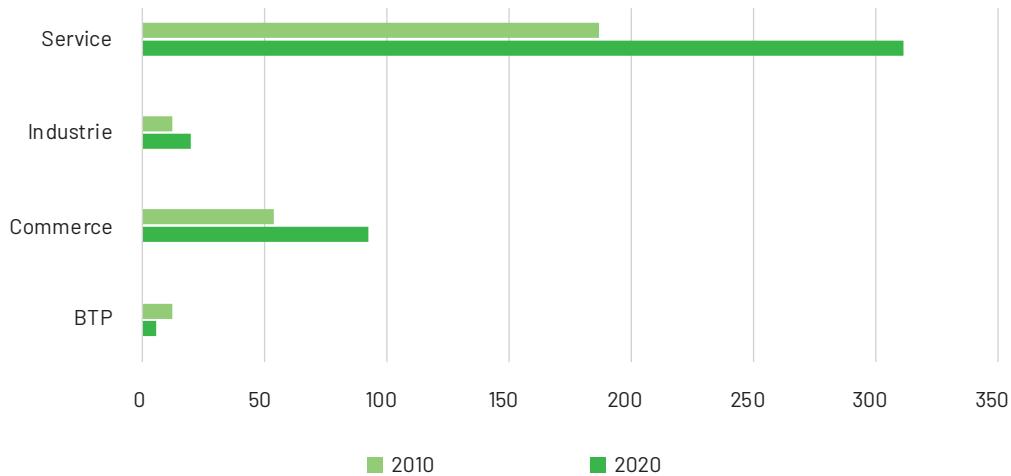


En ce qui concerne les types d'établissements, ce sont les services et les commerces qui y sont les plus présents. Le nombre de services a fortement augmenté, passant de 265 en 2010 à 429 en 2020 (124 en plus soit + 66 %).

Le nombre d'établissements industriels a quant à lui peu évolué (8 en plus), et celui du BTP a décrue (passant de 12 à 6).

Évolution des activités par type d'établissement sur les boulevards

Source : CCI Bordeaux Gironde



4.4.2 Un lieu d'implantation stratégique

Accessibilité, visibilité, stationnement... Emplacement ! « *aujourd'hui, comme le disent certains grands spécialistes du commerce, 1. c'est l'emplacement, 2. c'est l'emplacement et 3. c'est l'emplacement. Et donc les grandes enseignes elles raisonnent comme ça* ».

À ce titre, les boulevards constituent un « *marqueur urbain (...), un axe de flux avec du passage, de la desserte* », qui sont des « *éléments importants pour les choix d'implantation des entreprises* ». Certaines sociétés recherchent également l'accessibilité permise par les boulevards entre la périphérie et la ville centre : « *là où c'est bien connecté, c'est [au niveau des] deux extrémités avec la connexion avec la rocade côté Jean-Jacques Bosc et le boulevard des Frères Moga qui va évoluer, et côté Ravezies avec le boulevard d'Aliénor, qui quant à lui a directement accès à la rocade* ».

Les boulevards sont principalement investis par des indépendants qui ont des logiques, des besoins et des budgets très différents de ceux des franchises : « *cela peut être attractif pour les entreprises à la recherche d'une bonne visibilité ou qui ont besoin d'un transit important (...). On y trouve essentiellement des services et commerces avec une part importante d'indépendants, les chaînes, les franchises ne vont pas là. Par contre, les indépendants qui cherchent un lieu où ils ont besoin de passage pour être vus, car ils n'ont pas de budgets par rapport aux grosses marques, ils doivent aller vers les boulevards* ».

Les barrières sont des lieux d'implantation stratégiques : « *les intersections des barrières sont particulièrement propices à ces implantations puisque quand on regarde sur l'ensemble du tracé on a des concentrations sur les 131 commerces ou entreprises, des concentrations à chaque fois aux barrières (...), sur l'intérieur des barrières, c'est le lieu de passage ou le lieu de vie entre les deux, c'est parsemé* » ; « *franchises, critères, emplacement, c'est les premiers critères de choix avant le coût, avant le nombre d'habitants, transports en commun* ».

Toutefois, comme évoqué dans le chapitre précédent, le stationnement est un sujet

Les barrières, des emplacements stratégiques pour les indépendants

récurrent et attendu de la part de nombreux commerçants. Il suscite beaucoup de demandes, comme conditions essentielles de vie commerciale.

4.4.3 Un rôle central dans la vie de quartier

Les commerçants de la barrière du Médoc avaient organisé durant les travaux du tramway « *le défilé de mode des commerçants, en plein travaux, en termes de provocation c'était plutôt bien vu!* ». Cet évènement bénéficiant d'un réel engouement (1000 participants) a été reconduit trois ans de suite « *et on va le continuer!* ». Du côté de la barrière de Pessac, les animations sont également variées.

Selon un élu, la barrière Judaïque est « *la plus dynamique (...) il faut continuer à la muscler. Il n'y a pas tout à fait tout ce qu'il faut. Moi personnellement, je chercherais à rassembler deux trois commerces* ». Pour un autre interlocuteur, « *la barrière Judaïque a une forte histoire avec une présence commerciale déjà existante* ».

Les commerces engendrent une « *petite vie de quartier* » et au quotidien, « *je vais prendre mon café au bar tous les matins. (...) Il y a un bar, deux pharmacies, une pâtisserie, un poissonnier, un supermarché un peu low cost, un tabac.* ».

Les commerces y sont divers, même si une autre personne « *trouve que c'est une barrière avec des enseignes répétitives, on a déjà une esthéticienne, enfin deux (...) et on vient de nous dire qu'une troisième allait s'installer* ».

À barrière de Pessac, la dynamique commerçante engendre une réelle synergie. L'association des commerçants « *Bordeaux-Talence* », organise des animations, pour créer du lien et faire connaître les commerçants : « *là on va avoir une activité qui s'appelle "un artiste un commerce", on va avoir le festival de commerce en septembre, l'année dernière on a fait un Summer Party, on va faire une soirée Summer Cow-boy Indien(..)* *Et puis on est très près des associations seniors* ». La diversité des « *petits commerçants* » fait que : « *la barrière est quand même bien équilibrée que nous avons quand même des fruits et légumes, on a une poissonnerie à la Médoquine, on a quand même deux très bons bouchers, on a un joaillier (...) niveau pizzeria (...) une bonne adresse* ». Cette diversité en fait un lieu de centralité.

Depuis 20 ans, l'association des commerçants de la barrière Judaïque organise tous les ans le Bric&Broc, un grand déballage de brocante regroupant près de 400 exposants. Les commerçants peuvent compter sur le soutien de *La Ronde des quartiers** : « *ils font des actions, et pour nous aussi ils nous aident dans nos démarches, dans notre organisation. Ils ont repris à leur compte le Marché de Noël et les Epicuriales(...). On fait la fête de la musique, on fait moules frites transports en commun. L'année dernière on a fait presque cinq cents repas. La Ronde m'aide, prête le matériel dont j'ai besoin* ».

L'association des commerçants d'Ornano Gaviniès organise également des animations, dont un loto, une fête nommée Festifolies (concerts), un Noël de Gaviniès qui amène une centaine d'enfants. Elle publie un magazine, Orgavi, qui présente les animations et les commerçants du quartier. Une carte y recense tous les commerces de la zone. Elle met en lumière une concentration des commerces sur la barrière d'Ornano et à Gaviniès.

En revanche, tous les commerçants n'investissent pas le quartier : « *il y en a qui viennent d'un peu loin. Le soir, il n'y a personne qui traîne : on n'est pas un quartier dans lequel les gens s'attardent (...). La plupart des restaurants sont ouverts le midi, mais pas le soir, le soir il n'y a personne* » ; « *ils ont du mal à s'investir ou à rester. Ils bossent, la journée est déjà lourde* ». Le manque d'investissement, au sens pécuniaire du terme, est important. Les commerçants ont un rôle à jouer dans la qualité du paysage urbain, et le manque d'investissement de certains est regretté : « *moi ce que je reproche des fois à des commerçants... Il y a un fleuriste qui est là(...)* »

Les commerces engendrent une « petite vie de quartier »

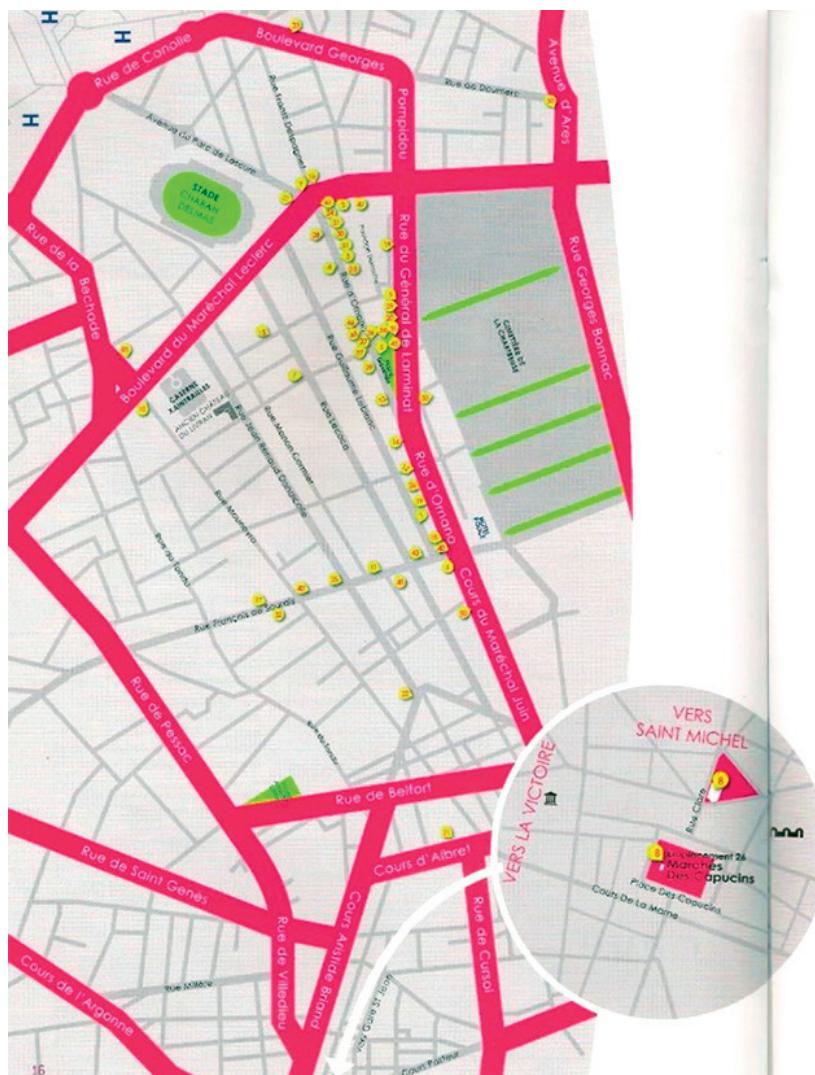
* La Ronde des Quartiers de Bordeaux est une association de commerçants et d'artisans qui a pour objectif de fédérer, animer et dynamiser les quartiers de la ville. Crée en 2010, elle a 1200 adhérents. Elle travaille avec la Mairie de Bordeaux, la CCI Bordeaux Gironde et la Chambre de Métiers et de l'Artisanat Interdépartementale, section Gironde, sur plusieurs points. Elle soutient les commerçants dans les actions qu'ils entreprennent.

Les commerçants « ont du mal à s'investir, ils bossent, la journée est déjà lourde »

ça fait quand même presque autant de temps [que moi qu'il est installé] et jamais il a remis un coup de peinture, il aura fait aucun lifting à son magasin : c'est resté vieillot et je pense que ça, c'est peut-être une faiblesse ».

Enfin, pour un élu, si les boulevards sont une « *frontière, le lien se fera par le commerce (...). Le commerce de proximité ça sera la fin des grandes enseignes (...). La rue Foncaldège est un bon exemple et j'espère que la barrière du Médoc ça suivra autant que Foncaldège* ». Pour lui, la multiplication des commerces, des terrasses et des bistrots est garante de dynamisme, « *sur les barrières il faut mettre le paquet* ».

**« Sur les barrières,
il faut mettre le
paquet ! »**



Carte du magazine Orgavi recensant les commerçants d'Ornano Gaviniès

- Les commerçants adhérents à l'association**

1. **31 RUE DE LA DANSE - SALLE DANSE** : 31 Rue Guillaume le Conquérant - 05 63 02 87 15
 2. **ALTER FINANCES - CONSEIL PATRIMOINE** : 36 Boulevard Soubre - 05 54 24 49 93
 3. **ANY D'AVRAY - MAGASIN DE PERRIÈGUE** : 740 rue d'Ornano - 05 54 24 09 55
 4. **APC VIADU - IMPRIMERIE / PHOTOGRAPHIE** : 264 Avenue de l'Europe - 05 55 93 75 29
 5. **AUDITION CONFORT - AUDIOPROTHÉSISTE** : 74 Rue du Général Leclerc - 05 57 81 24 50
 6. **BERNARD COIFFURE - COIFFEUR** : 122 Quai Maritime - 05 55 96 45 38
 7. **BISTROT LE COQ - RESTAURANT** : 261 rue d'Ornano - 05 54 40 20 05
 8. **BOUCHERIE DES CAPUCINS - BOURGUIGNON CHARCUTERIE** : 41 Rue du Général Leclerc - 05 56 91 15 63
 9. **BRASSERIE LE ROND POINT - RESTAURANT** : Avenue Paul Deschamps - 05 56 18 57 87
 10. **BRASSERIE LES XAINTRAILLES - RESTAURANT** : 156 Rue Félix Faure - 05 55 96 62 56
 11. **CARREFOUR CITY ALIMENTAIRE** : 4 Avenue Paul Deschamps - 05 56 36 64 35 - 13 rue Félix Faure de Saintes - 05 56 89 29 43
 12. **CENTURY 21 - AGENCE IMMOBILIÈRE** : 18 Rue d'Ornano - 05 57 22 11 36
 13. **CITY IMMOBILIER** : 262 Rue d'Ornano - 05 57 22 40 70
 14. **DEPANORDI - REPARATEUR INFORMATIQUE** : 184 Rue d'Ornano - 05 24 60 30 00
 15. **EFFICITY LECOUFLEUR FAMILLE CONSULTANT IMMOBILIÈRE** : Rue de Madrid - 05 22 23 81 10
 16. **ENTENDRE - AUDITION** : 119 Rue de la Clarté - 05 54 67 81 82
 17. **GLISS'UP SURF SHOP** : 166 Rue Félix Faure - 05 55 91 22 95
 18. **HORLOGERIE D'ANTAN - HORLOGER** : 228 Rue Félix Faure - 05 56 58 77 03
 19. **IMMOBILA AGENCE IMMOBILIÈRE** : 45 Rue du Général De Gaulle - 05 56 28 49 70
 20. **ITALY CONCEPT CUISINE** : 74 Rue du Général Leclerc - 05 56 19 99 59
 21. **KANGOUROU GARDE ENFANT A DOMICILE** : 58 Zénith d'Orléans - 05 54 52 27 44
 22. **KORIAN MAISON DE RETRAITE** : 1 Rue Jean-Jeanne Du Bois - 05 56 95 43 43
 23. **LA CAMPAGNE CHIC - FLEURISTE** : 95 Rue Pompadour - 05 56 90 64 66
 24. **LA COUPE - COIFFEUR** : 293 Rue d'Orléans - 05 82 66 03 34
 25. **LA TABLE D'HÔTES - RESTAURANT** : 77 Rue François de Sales - 05 56 95 05 14
 26. **LE FOURNI DE NINA - BOULANGERIE** : 152 Rue d'Orléans - 05 50 58 93 27 - 05 56 46 26 12
 27. **LE GAVINIÈS - RESTAURANT** : 254 Rue d'Orléans - 05 50 36 36 02
 28. **LE PETIT MARCHE D'ORNANO - PRIMEUR** : 165 Rue d'Orléans - 05 56 61 43 11
 29. **LES ENVIES DU MIDI - RESTAURANT RAPIDE** : 24 Rue Général Leclerc - 05 84 09 53 12
 30. **LES PETITS PLATS D'AUDREY - RESTAURANT RAPIDE** : 289 Rue d'Orléans - 05 29 75 12 18
 31. **LOCO BY JEM'S - RESTAURANT** : 293 Rue d'Orléans - 05 56 55 93 37
 32. **MARIE CLAUDE RUIZ - COUTURIERE** : 336 Rue François de Sales - 05 56 24 57 59
 33. **MARBRERIE OUCLOS - MARBRERIE** : 10 Rue Servadei - 05 56 24 70 46
 34. **MARBERIE SCRIBE - MARBRERIE** : 12 place Servadei - 05 56 95 04 48
 35. **MEKNO PROPRIÉTÉ - ENTRETIEN-NETTOYAGE** : 0000000000 - SF 54 21 15 17
 36. **MÉTAMORPHOSE - COIFFEUSE** : 23 place Servadei - 05 56 93 21 23
 37. **O'LUNCH - RESTAURANT RAPIDE** : 234 Rue d'Orléans - 05 24 27 37 32
 38. **OPERIS - CRÉDIT IMMOBILIER ASSURANCE** : 259 Rue d'Orléans - 05 55 15 53 94
 39. **ORNANO IMMOBILIER - ADMINISTRATION DE BIENS** : 7 Rue Félix Faure - 05 56 18 08 09
 40. **PHARMACIE ORNANO - PHARMACIE** : 126 Rue d'Orléans - 05 56 96 04 30
 41. **PHARMACIE STADE LESCURE - PHARMACIE** : 100 Rue Félix Faure - 05 56 96 55 50
 42. **PHARMACIE NANA - PHARMACIE** : 43 Rue Félix Faure de Saintes - 05 56 96 30 31
 43. **PIZZARIA LOTOPHAGE - RESTAURANT** : 11 Rue Félix Faure de Saintes - 09 53 89 60 01
 44. **PIZZA VITTI - RESTAURANT** : 206 Rue d'Orléans - 05 55 47 14 99
 45. **SAND ETIENNE - ARTISTE PEINTRE** : 8 Rue de l'Amourette - 05 55 54 76 19
 46. **SATELLE BONNAC - ELECTROMÉTIER** : 228 Rue d'Orléans - 05 56 97 73 34
 47. **SICILIA IN BOCCA - RESTAURANT** : 24 Rue Félix Faure - 05 56 96 24 12
 48. **THELEM ASSURANCE - AGENCE FINANCIÈRE DE SAINTES** : 35 Rue Félix Faure - 05 56 06 83 33
 49. **TRANCHEANT Frédéric - HYPNOSE** : 48 Avenue de l'Air - 06 50 53 43 30
 50. **VACHET ET NOUS - RESTAURANT** : 14 Rue Félix Faure - 05 56 98 32 21
 51. **C.A.U.E. - ASSOCIATION DE SERVICE PUBLIC** : 21 Rue d'Orléans - 05 56 67 81 99

Contrairement aux idées reçues, l'activité sur les boulevards se développe, principalement dans le champ des services. Les boulevards sont considérés comme un lieu d'implantation stratégique, plus précisément à certaines barrières qui sont de véritables pôles d'animation, avec des associations de commerçants assez actives. La liaison ou la lecture intra-boulevards extra-boulevards de ces pôles d'animation n'est cependant pas optimale.

4.4.4 Le point de vue des usagers

Lors des groupes focus, les commerces des boulevards ont été associés essentiellement à ceux situés à certaines barrières. Les participants observent que ces commerces sont plutôt placés côté extérieur des boulevards et sur les axes transversaux : « *Il y a l'effet des barrières d'octroi qui d'un côté ont empêché l'implantation de commerces, la fiscalité de l'époque. Il y a moins de commerces du côté de Bordeaux que de l'extraboulevard* » ; « *il y a des parties très commerçantes. Mais ce n'est pas sur les boulevards, c'est sur les transversales* ». Les seules activités mentionnées hors barrières sont des activités illégales : trafic de drogues, contrebande et prostitution.

De manière générale sur les boulevards, la plupart des personnes considèrent qu'il manque des lieux de vie plus importants et qui soient bien identifiés et mis en valeur : « *il n'y a pas de commerces, ce n'est pas sympa. Il y a quelques barrières sympas. Il n'y a pas de stratégie, peut mieux faire !* » ; « *barrière de Pessac : commerçante, mais pas mise en valeur* » ; « *il y a plein de petites particularités à chaque barrière qui ne sont pas assez mises en avant* ». On ne lit pas d'unité, d'harmonie d'ensemble : « *C'est un peu anarchique, c'est la débrouille, des commerces qui ouvrent, avec distinction de quelques barrières... c'est pas harmonieux. C'est pas fait pour s'arrêter non plus* ».

Les participants sont partagés sur les populations qui utilisent les commerces des barrières, mais parient plutôt sur un usage de proximité, et notamment pour eux. Cet attrait de proximité est un premier choix pour la qualité des produits ou pour le rapport avec les commerçants : « *l'attrait, il est local* » ; « *pour faire parfois les courses aux barrières... à Judaïque, c'est à un kilomètre de chez moi juste à l'entrée de la barrière côté Bordeaux* » ; « *moi je vais tous les jours faire mon petit marché vers barrière du Médoc, c'est hyper sympa (...) Je fais mes courses surtout à l'intérieur en allant vers Le Bouscat, ou allant vers Bordeaux à Barrière Saint Médard* » ; « *moi c'est tous les jours pour le travail et occasionnels pour les courses... une fois par semaine ou deux fois par mois* ».

Ils sont aussi une solution de repli, de "survie", parce qu'on ne peut pas faire autrement : « *le seul commerce dans lequel je vais c'est un Vival qui est ouvert le dimanche, c'est le seul commerce où je vais sur les boulevards, quand je suis désespérée !* ». Ce choix par défaut s'accompagne de difficultés pour le stationnement et de stress : « *de temps en temps je me fais livrer un colis dans un point relais sur les boulevards, et à chaque fois je me demande comment je vais faire, c'est la croix et la bannière pour s'arrêter. Je me mets en double file avec warning donc c'est le stress total* ».

Le niveau de connaissance et d'appréciation des barrières se rapproche des données collectées via le questionnaire en ligne. Les plus les vivantes sont la barrière du Médoc, la barrière Judaïque, la barrière Saint Genès, la barrière de Pessac. Tous s'accordent à dire qu'il y a des « *barrières qui sont plus dynamiques en commerces ou services* ». Certains pensent que cela vient des écoles, d'autres de la qualité des commerces : « *ça dépend aussi des commerces s'ils sont bons, ça va drainer d'autres. On l'a bien vu avec le confinement ce sont des choses qui marche bien* » ; « *l'endroit où il y a toutes les écoles privées, il y a beaucoup de vie, mais pas forcément liées aux commerces, alors que la barrière du Médoc, il n'y a que des commerces* ». Ravezies semble être une « *barrière en devenir* » avec le tertiaire et les services.

« Il y a des parties commerçantes, mais ce n'est pas sur les boulevards »

« L'attrait, il est local »

4.5 Habiter les boulevards

4.5.1 Des « héritiers » aux « bobos » : un choix résidentiel entre opportunité et liens familiaux

De nombreux interlocuteurs ont fait l'exercice de livrer leur ressenti au sujet du peuplement sur différents secteurs. Parmi ce qui a été évoqué, on peut citer un élu, qui décrit les riverains habitant entre le cimetière de la Chartreuse et la rue Croix de Seguey comme occupant « des hôtels particuliers » ; « *la rue Colmar, la rue Mulhouse, cours Marc Nouaux, la rue Naujac, tout ça, c'est un habitat qui n'est pas accessible à tout le monde. c'est CSP +* ».

Selon un autre interlocuteur, on compte en moyenne 700 à 800 départs à la retraite par an au niveau du CHU, ce qui génère des départs et des venues de nouveaux résidents dans le quartier. L'enquête déplacements du CHU montre que de nombreux salariés vivent à proximité de leur lieu de travail. 14,2 % des répondants à l'enquête vivent à moins de 3 km et, parmi eux, près de 70 % de personnel soignant.

Les familles quant à elles s'installent plutôt dans des échoppes avec jardin.

Dans la partie sud, selon un élu, les appartements neufs dans les bâtiments Euratlantique attirent les retraités souhaitant se rapprocher de la ville, ainsi que des services culturels et hospitaliers. Les familles quant à elles s'installent plutôt dans des échoppes avec jardin : « *le rêve bordelais* ».

Au Bouscat, ce sont « *plutôt des personnes âgées et plutôt renouvelées par des gens d'un certain âge. Je ne vois pas beaucoup de jeunes moi dans ce secteur. On a très peu d'habitants des boulevards dans nos écoles* », même si 5 à 10 % des élèves des écoles du Bouscat sont bordelais.

Une représentation sociale fait consensus, les habitants seraient issus « *des classes moyennes supérieures* ». En se penchant sur le discours des habitants eux-mêmes, on peut mieux comprendre comment on en vient à vivre à proximité des boulevards.

Pour un premier habitant résidant dans la partie sud, c'est l'emplacement et le prix qui ont primé : « *C'est un quartier qui était un peu moins onéreux en termes de prix immobilier que le centre-ville, ou même l'entrée de l'hypercentre, Victoire, transports en commun. (...) le tout sans être trop éloigné d'une ligne de tram, avec des bus... Donc c'était assez intéressant* ».

Un critère était important pour lui : être au sud de la métropole. Sa famille habite dans les Pyrénées-Atlantiques, mais c'est plutôt l'image du sud de la ville qui les attirait avec sa compagne : « *il est situé côté sud de Bordeaux, ce qui pour nous était un peu plus sympa que d'habiter dans le nord de Bordeaux, après c'est une question de goût. Le nord de Bordeaux c'est un peu différent, je pense, il y a plus d'activité industrielle, plus d'activité commerciale, et le sud de Bordeaux c'est... on est vite dans les Landes. Après je ne sais pas si c'est fantasmé ou réel, mais toujours est-il qu'on était plus attiré par ce côté-là, du fait aussi qu'on habitait avant à côté de Bergonié et que ça nous plaisait bien* ».

Pour un second habitant et sa femme, tous deux médecins retraités, le fait d'habiter sur les boulevards est plus une coïncidence qu'un choix prémedité. Ils ont choisi de déménager, car leurs enfants étant partis du domicile, ils cherchaient de plus petites surfaces. Le prix du bien n'est pas évoqué en entretien, c'est plutôt la présence du jardin qui a été décisive : « *on voulait rester au centre de Bordeaux ou pas très loin. On n'était pas fanatiques des boulevards, on ne cherchait pas forcément sur le boulevard, mais à l'époque il y a trois ans, on ne trouvait rien à acheter, on n'arrivait même pas à visiter (...). Nous, on a mis notre maison [à Saint Genès] en vente un vendredi et elle a été vendue un samedi matin. On s'est retrouvé très coincé parce qu'on n'avait pas de temps. En fait, quand on est rentré ici, on a été surpris par le jardin et en trois minutes on avait acheté, mais c'était pas le fait de vouloir être absolument sur le boulevard* ».

« *On voulait rester au centre de Bordeaux ou pas très loin. On n'était pas fanatiques des boulevards (...), mais à l'époque... on ne trouvait rien à acheter, on n'arrivait même pas à visiter* ».

Au contraire, un troisième habitant et sa compagne, parents de quatre enfants, ont acheté à proximité de la barrière de Toulouse « *parce qu'on voulait quelque chose de plus grand, pour les quatre enfants et un espace pour pouvoir aller dehors, un jardin* ». C'est le prix de l'immobilier de cette zone qui les y a amenés : « *C'est un quartier qui était un peu moins onéreux en termes de prix immobilier que le centre-ville* ». Et pour cause, certains biens situés sur les boulevards et à proximité de l'hypercentre représenteraient de belles opportunités. Comme l'explique un autre interlocuteur : « *j'ai visité plusieurs maisons vraiment magnifiques, toutes moins chères que le marché. Mais ça s'explique* », en contrepartie d'une relative pénibilité liée aux nuisances. Il y a « *plutôt des affaires à faire sur les boulevards* ».

Une quatrième habitante, locataire avec son compagnon sur les boulevards aux alentours du stade Brun, explique que c'est l'adéquation du bien avec deux critères principaux qui a motivé le déménagement : le prix et le jardin. Le fait d'habiter sur les boulevards n'est pas un choix : « *en fait ça ce n'est pas un choix d'habiter sur les boulevards, c'est juste qu'il y avait une opportunité. L'appartement se libérait et comme on cherchait un jardin, et tout en restant sur Bordeaux, mais du coup celui-là avait les critères, c'est-à-dire qu'il y avait le jardin. Mais le choix d'être sur les boulevards, ce n'est pas vraiment un choix, c'est plus une coïncidence* ».

Enfin, les boulevards sont habités par des héritiers qui se réapproprient le logement familial, parfois très luxueux.

Comme l'explique un dernier habitant, son bien « *n'a jamais été acheté, car c'était la maison de mes parents, et quand ma mère a déménagé, elle nous a laissé la maison* ».

« Ici, l'air n'est peut-être pas bon, mais il y a des plus... »

Sur les boulevards, semblent donc cohabiter des « affaires » et des biens transmis. Par exemple, « *entre la barrière de*

Toulouse et la barrière de Bègles, on retrouve un certain nombre d'actifs sociaux, dont une maison du secours populaire sur les boulevards. Il y a des points comme ça, qui sont pour le coup moins qualitatifs ». À l'inverse, « *les lycées Camille Julian, Grand LeBrun et Tivoli, ce sont des quartiers qui sont excessivement prisés* » ; « *je n'habite pas très loin de la barrière Saint-Médard, et je constate que dans tout le secteur qui va de la Cité administrative jusqu'au tram, donc tout ce qui est assez proche du tram avec l'extension de la barrière du Médoc, tout cela est bien valorisé. Donc il y a plutôt une accélération, et sur la qualité des réhabilitations des maisons, et sur les prix qui sont pratiqués* ».

Comme le résume un élu : « *on n'est pas dans la gentrification, mais on est quand même dans (...) des classes moyennes supérieures qui investissent le quartier, mais l'on garde quand même des habitants historiques et ceux qui sont nés là, ont envie de revenir. On voit*

d'ailleurs la question que posait un Monsieur sur la vente du foncier par rapport aux enfants et petits-enfants qui ne sont plus d'ailleurs ouvriers, mais architectes...».

« Moi je préférerais pourquoi par vivre dans le quartier, mais pas face aux boulevards »

Une vie tournée vers le jardin

4.5.2 Les boulevards au quotidien : entre nuisances et jardins apaisés

« *Ça ne viendrait pas à l'idée d'un bordelais d'acheter sur les boulevards, et pourtant on n'y est pas mal* ». Au cours des entretiens, les projections de ceux qui n'y habitent pas contrastent avec le ressenti des habitants. À l'image de cet interlocuteur qui n'a jamais habité sur les boulevards et qui imagine qu'avec les nuisances sonores et la pollution, « *ça doit être un enfer au quotidien* » (ce qui contraste avec la beauté de l'architecture), de nombreuses personnes imaginent qu'y vivre doit être insupportable : « *je me suis toujours dit : comment on peut vivre sur les boulevards ? Ouvrir la porte ou la fenêtre et voir défiler des dizaines de milliers de véhicules à longueur de journée, ça doit être compliqué. Les avantages des boulevards, j'en vois pas beaucoup* ».

Pourtant, pour les habitants, la pollution et le bruit rendent la vie sur les boulevards certes « *un peu pénible* », mais cela reste convenable : « *c'est pas agréable d'y respirer, on sent la pollution locale. Moi j'y habite. C'est pas horrible d'y habiter (...) sauf qu'évidemment je n'ai aucune fenêtre qui s'ouvre sur les boulevards, elles sont toutes doublées, et condamnées* ». Les nuisances sont donc principalement liées à la pollution et au bruit : « *On sent l'odeur de l'essence. Alors c'est pas tout le temps, mais il y a des journées par exemple en été où ça peut se remarquer assez facilement. Après je ne le sens pas dans mon logement directement, c'est plus quand je vais dans la rue. Mais dans le logement je ne suis pas impacté, seulement un peu par le bruit* » ; « *on est incapable d'ouvrir nos fenêtres côté boulevards parce que c'est une nuisance sonore impossible, on ne peut pas discuter au téléphone avec les fenêtres ouvertes* » ; « *ici, l'air n'est peut-être pas bon, mais il y a des plus : les trottoirs sont larges on a des jardins, mais voilà on n'a pas connaissance de l'air que l'on respire, ça peut être aussi un inconvénient* ».

Habiter face aux boulevards n'est ici pas un avantage : « *il n'y en a pas beaucoup [d'avantages], finalement. Moi, je préférerais vivre pourquoi pas dans ce quartier, mais pas face au boulevard, parce qu'en fait c'est juste bruyant et pollué. Il n'y a pas vraiment d'intérêt, en plus on n'a même pas de voiture donc maintenant on s'en fiche. Donc il y a très peu d'intérêt* » ; et d'autant plus en rez-de-chaussée : « *c'est moche, c'est bruyant, il a de la pollution. Nous sommes dans un rez-de-chaussée, donc on ne peut pas ouvrir les fenêtres parce qu'il y a du monde un peu qui passe* ».

Toutefois, ces nuisances sont moins ressenties grâce aux bonnes isolations phoniques et la vie peut se tourner vers le côté intérieur, les cours, les jardins : « *après j'ai un appartement qui est chouette, je le vis bien parce qu'on a le double vitrage et que finalement toutes les pièces de vie sont tournées plutôt vers le jardin. Mais j'imagine que des gens qui eux ont une vue que sur les boulevards ça ne doit pas être très rigolo* » ; « *avec double vitrage, on entend très peu de bruit* » ; « *et même dans le jardin on n'entend rien* ». La présence des jardins vient donc effacer la présence des boulevards : « *Quand on est installé l'été au jardin, le boulevard n'existe plus. On est presque comme à la campagne, on n'a pas de bruit* » ; « *c'était vraiment les maisons cossues, d'une autre époque (...), mais qui aujourd'hui, clairement, ne vivent pas sur la façade boulevards puisqu'il y a trop de circulation, trop de bruit, trop de gêne acoustique et atmosphérique, et qui donc vivent sur leur partie jardin, de l'autre côté* ».

Tout cela invite à utiliser les boulevards seulement pour le transport, et surtout « *le moins possible* ». C'est une stratégie récurrente pour les habitants et les usagers : éviter les boulevards. Les éviter d'abord parce qu'aucun équipement ne vient compenser les nuisances vécues, comme l'explique cette usagère : « *il y a trop de pollution, on ne peut pas marcher, ça pue la pollution, ça pue les pots d'échappement, on respire les fumées et ça ne donne pas envie en fait. Ce n'est pas très agréable, ce n'est pas très coloré, il n'y a pas*

**« les boulevards,
on ne les emprunte
pas tant que ça,
parce qu'on a tous
les jardins »**

beaucoup de jeux, ça ne donne pas envie de m'arrêter sur les boulevards ni de rester sur les boulevards. De même pour les habitants : « *les boulevards, on ne les emprunte pas tant que ça, parce qu'on a tous les jardins* ».

À cela s'ajoute la difficulté de stationner : « *ça m'est déjà arrivé une ou deux fois de m'arrêter sur le boulevard, mais c'est difficile de trouver des places, pour se garer aussi c'est difficile, donc je ne m'arrête pas* ».

Les boulevards ne sont pas un lieu de destination, mais de transition. C'est un vrai frein pour tisser des relations de voisinage : « *Ici, quand on sort dans la rue ou sur le trottoir, il y a la circulation automobile, il y a les vélos qui passent à toute vitesse sur le trottoir, les enfants ne jouent pas dehors (...) et il n'y a pas de commerce à côté de chez nous, il n'y a pas d'endroit pour rencontrer les voisins plus facilement* ».

En définitive, pourquoi emprunte-t-on les boulevards ? La première motivation pour les répondants au questionnaire est celle de se rendre dans des commerces, services et équipements de la métropole, suivie par le motif de déplacement vers le lieu de travail ou d'étude. Deux grands rapports aux boulevards se dessinent parmi la population, un lieu de transit pour ceux qui résident ailleurs, un lieu d'animation, de commerces et de services pour les riverains. Pour le premier groupe, la fréquentation des divers équipements, commerces et services situés sur les boulevards est assez faible : on se rend au bar ou au restaurant occasionnellement, on fait quelques courses de dépannage, mais on ne s'y investit pas; sorte de consommation d'opportunité. Pour le second groupe, les courses alimentaires sont un peu plus régulières, on fréquente les associations, les équipements sportifs pour diverses activités, on se rend chez le médecin.

Comment les différents équipements commerces et services interagissent-ils avec l'environnement des boulevards ? Les grands établissements scolaires peinent à juguler les flux de parents d'élèves qui s'agglutinent à leurs portes. Les riverains apparaissent comme des victimes collatérales du stationnement de véhicules et parfois des déchets générés par les lycéens. Ces écoles apportent leur lot de vie et d'animation sociales et font vivre les commerces alentour. Le Centre Hospitalier Universitaire Pellegrin, « ville dans la ville », interagit peu en tant que structure avec le quartier Saint Augustin, mais ses salariés les plus aisés constituent une part importante du peuplement dudit quartier. L'hôpital est un lieu qui doit être accessible, or il manque cruellement de stationnement et les politiques de stationnement locales « encore » gratuites agissent directement sur son propre fonctionnement comme une soupe, au grand regret des habitants. Comme pour bon nombre d'institutions interrogées, la proximité des boulevards est un atout pour le CHU Pellegrin, pour ses salariés et pour ses patients. Quand ils sont embouteillés, cela se répercute sur l'ensemble de la structure.

La proximité des boulevards peut être aussi recherchée par les associations et par les acteurs économiques indépendants, entrepreneurs ou commerçants comme emplacement stratégique afin d'offrir une visibilité à leurs activités. Contrairement aux idées reçues, la Chambre de Commerces et d'Industrie Bordeaux Gironde montre une hausse de 62 % du nombre d'établissements depuis 10 ans, en particulier les services. Les commerces et services auront tendance à vouloir s'installer aux barrières pour rejoindre des polarités commerciales existantes. Ces dernières constituent en effet des lieux de vie et d'animation pour les quartiers, accompagnés par plusieurs associations de commerçants. Elles génèrent du passage, malgré la grogne des commerçants concernant le manque de stationnement. Toutefois, rappelons-le, si certains commerces offrent une notoriété métropolitaine aux barrières où ils sont installés, par exemple la poissonnerie « Vents et Marées » barrière de Bègles, l'attrait est principalement local.

Enfin, malgré les nuisances occasionnées par le flux des voitures, par attachement à un patrimoine familial ou comme un nouveau lieu de vie, habiter les boulevards demeure d'actualité.



Une des dernières, sinon la dernière cabine téléphonique de Bordeaux. Crédit photo : a'urba.





PARTIE 5

Les boulevards demain, opportunités et attentes

5.1 Un « objet métropolitain »

L'enfer

« Une collectivité qui baisse les bras, qui ne touche ni à la circulation ni au stationnement. L'évolution du taux de motorisation progresse, ça stationne encore plus sur les trottoirs. C'est complètement bouché, bloqué. On a inventé un nouvel objet immobilier qui est « vivre dans sa bagnole ». Absence de volonté politique, les gilets jaunes se rebellent, donc on ne fait rien on n'y touche pas, c'est le scénario zéro.

Augmentation de la circulation... Imaginez que l'on prenne les espaces les plus hauts dans le PLU plutôt que les espaces les plus bas, on laisse le terrain de jeu à tous les promoteurs. Tous les hôtels particuliers sautent ; on se retrouve avec un canyon avec que du R+7. Le long de ce canyon, on a deux trottoirs de 90 cm. Ensuite des stationnements en épi et plus aucun arbre et deux fois trois voies de voitures. À chaque barrière, il y aurait des ponts de chemin de fer en hauteur avec une sorte de RER qui ferait beaucoup de bruit, qui enjamberait les voitures ».

//versus//

Le paradis

« On ne peut pas déconnecter les boulevards du reste de la métropole. Ma vision personnelle dans l'idéal... Mes boulevards seraient comme ils ont été conçus sur le pont Simone Veil. Ce sera la prolongation. Ce serait celui d'OMA. C'est une place, assez large, c'est plat, des lignes pour du transport en commun, alors est-ce que c'est du bus, du tramway ou du téléphérique ? Peu importe, mais à une certaine fréquence.

À côté une à deux voies de circulation en 30 km/h. Et le reste c'est une place. Qui ressemble à l'image 16 [image du XIXe siècle], soit un espace capable. C'est d'abord du piéton et ça peut accueillir un marché, un terre-plein central. Pour avoir une idée de la taille des espaces piétons. Ça peut être un espace de défilé... »

5.1.1 Penser les boulevards, c'est penser la métropole de demain

Le projet des boulevards est pour tous une opportunité d'expérimenter des aménagements exemplaires.

Au fil des entretiens et des groupes focus, les participants décrivent plusieurs points qui nuiraient à un projet cohérent. Tout d'abord que la réflexion ne soit pas menée sur le territoire idoine, par exemple qu'on ne pense pas les deux rives, l'organisation des déplacements à grande échelle ou l'évolution démographique : « *qu'il n'y ait pas un projet d'ensemble réalisé à la fois sur la rive gauche et la rive droite, en relation. Que ce ne soit qu'une succession de petites mesures médiocres* » ; « *prendre des décisions sur les boulevards, sans se soucier du plan de circulation, de la rocade et de l'accroissement démographique. Ça serait des vases communicants, on enlève les bouchons d'un côté et on les met ailleurs ; on désengorge et on rengorge. Ça ne peut pas être simple. Si on verdit tout, ou est-ce qu'on met le trafic automobile ?* ». Il faut donc penser la mobilité à grande échelle : à échelle métropolitaine et en tenant compte des deux autres circulaires comme le suggèrent certains interlocuteurs (les cours et la rocade) : « *je ne vois pas comment on peut raisonner qu'avec les boulevards* » ; « *et ça veut dire que l'ensemble de la métropole fonctionne différemment* ».

Dans cette optique, certains interlocuteurs insistent sur « *la fonction métropolitaine des boulevards* », sur le fait que ces derniers soient « *un objet métropolitain* » et qu'il faille par conséquent « *avoir une vision métropolitaine* » pour le projet. Un élu rappelle qu'« *il faut une stratégie d'axe. Et finalement, qu'est-ce qui fait unité dans toutes ces discontinuités ? C'est la mobilité. On réduit trop la mobilité à une simple fonctionnalité de déplacement, mais la mobilité c'est avoir envie d'aller ailleurs. (...) et ensuite il faut le traiter par bout d'axe* » en tenant compte des volontés et des identités de chaque commune. Il est nécessaire donc « *que l'on ait une unité de pensée sinon on va retomber sur les mêmes travers. C'est LE boulevard de la métropole qui doit être traité de manière uniciste, mais dans une vraie concertation* ».

Et c'est peut-être l'occasion de mener une révolution urbanistique, changer de mode d'emploi et mieux coordonner projet urbain et planification. Une logique d'ensemble à mener : les déplacements, les modes, les motifs, la localisation des offres en commerces et services : « *si un jour on se décide à avoir un transport en commun capacitaire et confortable. Quand les baignoles seront engluées dans les embouteillages (...), l'automobiliste, qui n'est pas un animal stupide, sait quand même s'adapter. Je dirais qu'il faut se ranger un peu du côté de votre patron (ndlr : Jean-Marc Offner). C'est-à-dire cesser de voir les infrastructures comme structurantes et changer d'échelle aussi, peut-être un kilomètre autour des boulevards et d'avoir une pensée urbanistique globale. Une vision globale avec de la mixité fonctionnelle dans un cordon d'un kilomètre autour de ce boulevard. Si vous avez dans ce kilomètre des commerces de proximité, évidemment aussi sur les boulevards, vous aurez beaucoup moins l'occasion de sortir les véhicules, et donc penser marche, vélo ou transport en commun. Qu'on sorte un peu de la procédure classique, soit de tronçon par tronçon, ou d'infrastructure par infrastructure. Si vous pensez quelque chose d'aussi gigantesque que les boulevards, voire un boulevard circulaire futur, vous devez aussi changer d'échelle et raisonner en cordon. Et toutes les politiques publiques qui vont avec. (...) au niveau de la commune et de l'interco. Qu'on requalifie non seulement cette infrastructure, mais aussi tout le tissu urbain. Qu'on fasse des isochrones. Qu'on répertorie les zones blanches et que les politiques publiques se concentrent ici. Préconiser ce que disait Léonard de Vinci, c'est-à-dire une ville isotrope. Une offre partout. Que le tissu urbain soit homogène partout. Tout le contraire de ce qu'on fait depuis l'après-guerre. Prendre le prétexte de requalification des boulevards pour plonger dedans. Sinon on va faire ce que nos amis africains appellent des éléphants blancs* ».

« ça veut dire que l'ensemble de la métropole fonctionne différemment »

« Qu'on sorte un peu de la procédure classique, soit de tronçon par tronçon, ou d'infrastructure par infrastructure. Si vous pensez quelque chose d'aussi gigantesque que les boulevards, voire un boulevard circulaire futur, vous devez aussi changer d'échelle et raisonner en cordon »

Penser les boulevards c'est penser l'emploi et les réalités des ménages à l'échelle de la métropole et au-delà : « *travailler avec les villes de la couronne, pour que les gens n'aient pas systématiquement besoin d'aller à Bordeaux* » ; « *réfléchir aussi aux rapports entre la métropole et la région tout autour (il n'y a qu'à voir les gilets jaunes), notamment les relations économiques : qui travaille où ? Où sont les bassins d'emplois ? On ne peut pas pénaliser les gens qui viennent travailler à Bordeaux, ou alors il faut leur trouver du travail dans les villes alentour. On ne peut pas passer 1 heure 30 dans les transports en commun, surtout si on doit déposer son enfant à la crèche avant* ».

Pour l'heure, afin de pouvoir avancer, il faut avoir la capacité de gérer les rapports de force. « *Il y a des sujets sur lesquels il faut avoir une vision métropolitaine et les boulevards en font partie. Donc une des difficultés ou faiblesses c'est de faire adhérer l'ensemble des parties prenantes à cette vision supra-communale et ça c'est une vraie difficulté* ». Et pour cause, il est probable que le projet des boulevards cristallise les oppositions idéologiques et qu'il soit « *un moment clé de confrontation entre les anciens et les modernes, entre ceux des Trente Glorieuses et ceux de la ville durable* ».

Quel que soit le projet, il faudra trancher, prendre des décisions courageuses, sachant qu'il est « *impossible de trouver une solution qui soit acceptable pour tout le monde* » ; « *il faudra une décision politique forte. On a l'exemple du pont de pierre où il y a plus de personnes qui le prennent aujourd'hui qu'avec les automobilistes. Sous Chaban, on était pour la voiture et en 95, il y a eu un virage du jour au lendemain, alors qu'on envisageait huit voies sur les quais, on est passé à 2 x 2 voies. On s'y est fait, on s'est habitués et ça n'a pas satisfait tout le monde. Et les boulevards, ça sera ça, il faudra qu'une décision politique forte soit prise un jour* ». Chacun doit faire un effort. Le courage serait que la puissance publique explique que « *la ville, ça se mérite. Il faut faire un peu d'effort physique pour y aller donc la réponse individuelle motorisée c'est fini, ce n'est pas tenable de continuer comme ça* ». Et dans ce cas, « *la commune centrale peut être leader en termes de changement et peut contribuer à rééquilibrer les pratiques. On peut débloquer par un choix politique centrale et répondre aussi au périphérique* ».

Après l'ampleur de la concertation, il sera important de faire preuve de pédagogie autour des choix politiques effectués. Les associations de commerçants, déçus par le passé, sont sceptiques sur le fait qu'on les écoute vraiment : « *de temps en temps on a beau nous consulter, ça ne sert pas à grand-chose. (...) Il y a eu le stade de fait avec des réunions de concertation, avec la validité du projet et le projet s'est arrêté* » ; « *Qu'est-ce que vous voulez qu'on fasse ? (...) On pourra bien donner toutes les idées qu'on veut, c'est pas nous les décideurs* ». Les usagers alertent sur les dérives politiques : ne pas être entendu en tant que citoyen, faire face à des jeux politiques qui ne vont pas dans le sens de l'intérêt général, on « *fait un peu n'importe quoi (...). On veut faire de la politique politique* », « *on est toujours dans une situation qu'on subit* ». Il faut avant tout « *réfléchir à nos besoins* ». Certains ont le sentiment que le débat autour des boulevards est aujourd'hui très bordelais et interrogent la démocratie à l'adresse : « *ce qu'on fait, de débattre ici entre Bordelais, est-ce qu'on a le droit d'avoir ce débat-là ? Un espace n'appartient pas qu'à ceux qui y vivent* ».

Pourquoi ne rien faire n'est pas la bonne solution. L'absence de décision politique équivaudrait donc à « *on ne fait rien, on n'y touche pas, c'est le scénario zéro* ». Ne pas faire projet est problématique en soi, car les choses vont forcément évoluer en pire : « *c'est le statu quo... on reste comme ça* » ; « *de ne rien faire, que la circulation s'accumule, que les voitures s'accumulent, ça va dégrader la situation. Le pire du pire, c'est un boulevard où on ne peut pas circuler, qu'on évite à tout prix, peu importe son mode !* ». À l'échelle de la métropole, un tel boulevard serait catastrophique, un constat d'échec de

«... Et les boulevards, ça sera ça, il faudra qu'une décision politique forte soit prise un jour »

« Un espace n'appartient pas à ceux qui vivent »

l'urbanisme : « une conséquence d'une évolution générale de la métropole qui aurait été vers le laisser aller, on aurait perdu : les voitures partout, l'étalement urbain, la rocade, l'urbanisation à outrance ».

Et cette absence d'initiative pourrait résonner au-delà de la métropole comme vecteur d'une « mauvaise image de la ville, une verrou : moins de tourisme et moins d'activité ». La question des boulevards n'interroge donc pas seulement les riverains, les métropolitains, les actifs, les périurbains... ce sont plusieurs pans de l'économie qui seraient concernés. Le politique à l'inverse ne doit pas se laisser berner par « le culte du changement », ne pas se laisser aller à une fuite en avant, mais bien construire le projet.

5.1.2 Réflexions autour des temps du projet

Penser demain nécessite de dépasser les informations et les outils qu'élus, techniciens, usagers, habitants ont en leur possession aujourd'hui : « Il faut envisager le rapport au temps long. La question des boulevards, c'est pour améliorer les boulevards par rapport à ce qui est vécu aujourd'hui ou c'est la question de l'après ? Les boulevards il faut les réaménager par rapport à la vie/ville de demain » ; « j'espère qu'on aura quelque chose qui ne sera pas dépassé en 2030 ! ».

Un pas devant l'autre ou un grand projet ? La manière de faire projet interroge les participants qui reprochent parfois un manque de cohérence et une vision d'ensemble dans les interventions observées jusqu'ici dans la Cité : « très souvent à Bordeaux il y a des efforts sur des mini tronçons et puis hop, ça s'arrête ! ». Les quais n'auraient pas été pensés sur le temps long relativement aux enjeux et aux politiques métropolitaines : « moi j'ai en tête l'exemple des quais : tout le monde dit c'est super. Quand je suis arrivé il y a 10 ans j'ai dit que c'était super. Aujourd'hui non parce que la pression urbaine de la foule fait que je n'ai plus envie d'aller sur les quais. En 10 ans, la situation s'est dégradée ». Cependant, les petites actions ne sont pas sans intérêt : « il y a plein de petites choses faisables avant que le projet sorte de terre ». Par exemple, « entre mars et aujourd'hui il y a des choses qui ont changé, depuis le confinement on se dit pourquoi on n'a pas utilisé ça avant ? ».

Des priorités sont identifiées, avec des zones à prendre en charge de manière plus urgente que d'autres : « la zone de Latule, l'autre extrémité, une zone aujourd'hui industrielle, mais un peu bordélique, ça part un peu dans tous les sens, c'est un peu difficile d'accès, c'est isolé ; il faudra se poser la question de l'aménagement de cette partie-là », mais également globalement « améliorer les entrées de ville au nord et au sud ». Une autre zone identifiée, l'entrée de la Cité administrative : « aujourd'hui, c'est un gros carrefour, il y a un triangle où s'arrête le bus 9, où il y a du VCub, ça ne ressemble pas à grand-chose. Il y a sans doute matière à travailler quelque chose à ce niveau-là. ».

Le projet rive droite est aussi très attendu, pour « fermer » les boulevards et pour « faire un boulevard vraiment circulaire qui inclut la rive gauche, mais aussi la rive droite ». En effet, l'« une des faiblesses c'est qu'ils ne sont pas fermés aujourd'hui » ; « la priorité c'est l'extrémité des boulevards, c'est le débouché Simone Veil (...) [ainsi que de] l'autre côté, ce qui est entre Ravezies et le pont de Latule (...), sans oublier le « mur Chaban-Delmas ». J'ai toujours été stupéfait (...) vous passez le pont vous débouchez sur un mur ! ». L'agenda du bouclage rive gauche/rive droite doit se planifier. Les usagers partagent l'idée qu'il faut commencer les réflexions rive gauche, mais qu'il faudra de toute évidence penser les boulevards rive droite en lien : « déjà si on arrive à faire quelque chose de bien rive gauche ce sera vachement bien et une fois qu'on aura fait quelque chose là on verra pour la continuité » ; « quand on pense aux boulevards on pense une espèce d'ombilic. La ville a toujours été fâchée avec sa Garonne. Il fut un temps, des ponts ont été construits. Il faudrait faire la ruée vers l'est et faire une voie circulaire ». Dans ce cas, comment penser la rive droite ?

« J'espère qu'on aura quelque chose qui ne sera pas dépassé en 2030 ! »

La problématique étant que « *l'on transforme déjà l'existant, on ne va pas tout recasser pour rechanger tout. Il faudrait plutôt penser les continuités des espaces publics sur la rive droite* ». Certains pensent à des mesures transitoires : « *peut-être que dans un premier temps la rive droite, ce serait une forme de spirale plutôt qu'un cercle, se servir des voies existantes. Pour ne pas tout casser. Les traversées sont impossibles avec les voies ferrées du côté de la rive droite* », tout en pensant des déplacements connectés malgré tout : « *et faire une continuité des transports en commun sur la rive droite ce serait bien* ».

Il y aura un changement à vivre, à penser, y compris sur le plan humain : « *pour changer d'habitude ça va prendre du temps et il faut un plan d'ensemble* » ; « *pour accepter que les boulevards se transforment, il faudra trouver un palliatif* ». Non seulement le modus vivendi d'un projet d'une telle envergure interroge, mais il inquiète, le changement et le temps des travaux effraient : « *ne mettez pas un tramway... parce que le temps des travaux c'est l'horreur* » ; « *pas de travaux ! Il y a deux ans que la barrière de Pessac est en travaux qu'on ne peut pas aller en face !* ».

« Pour accepter que les boulevards se transforment, il faudra trouver un palliatif »

Certains militent pour le développement d'un bureau des temps « *comme à Rennes* », pour coordonner les différentes phases du projet avec la ville en mouvement. Par exemple, les espaces logistiques de proximité (ELP) pourraient être mis en place lors des travaux sur les boulevards,

tout comme ils l'ont été pour les travaux de la ligne D du tramway.

Dans le futur, c'est donc un point à faire évoluer, mais les contraintes logistiques, économiques et juridiques sont fortes : « *demain, ça sera sans doute des camions à hydrogène qui devront livrer dans des rues tout ce qui est destiné à la rue. Aujourd'hui, vous avez une commande qui arrive, elle va arriver chez vous avec un camion parce que le fournisseur a choisi ce transporteur, mais il va venir livrer un colis au n° 25 et derrière il y en a un autre qui va aller au n° 24 qui va livrer un autre colis. Ces gens-là ne se connaissent pas. Et ce qu'on est en train de travailler, avec les services de la métropole, c'est (...) avec des plateformes et des transporteurs pour que les transporteurs aient une méthodologie. On espère que d'ici deux ans on arrivera à mettre en place un programme, mais y a des contraintes à la fois matérielles, d'habitudes juridiques, vous ne pouvez pas empêcher aujourd'hui un transporteur d'aller livrer s'il a un camion qui fait moins de douze tonnes* ».

« **Déjà si on arrive à faire quelque chose de bien rive gauche ce sera vachement bien et une fois qu'on aura fait quelque chose là on verra pour la continuité** »

- Les personnes rencontrées invitent les responsables du projet des boulevards et des barrières à prendre en compte différentes projections quant à l'évolution de la métropole et à bâtir des politiques générales en lien avec les politiques urbaines. Il semblerait nécessaire de fonctionner par étapes tout en gardant une vision d'ensemble. Le projet des boulevards, c'est aussi la ville d'après, et par conséquent un changement de mentalités de la part des citoyens, habitants, usagers, professionnels, et des décideurs. Et durant les travaux, la vie devra continuer, les commerces fonctionner, et les personnes circuler.

5.2 Faire dialoguer les boulevards avec leur territoire, d'aujourd'hui et de demain, valoriser le patrimoine

5.2.1 Lisser les frontières, créer des connexions

Un enjeu majeur est de composer avec les échelles et les degrés de mixité fonctionnelle. Sont attendus : l'articulation des projets urbains récents au reste du tissu urbain, un agencement harmonieux entre les éventuels futurs tronçons, et un équilibre entre des équipements de proximité et des équipements uniques au fort rayonnement, structurants pour les boulevards (CHU, cité administrative, stade, équipements scolaires et culturels). Le projet ne devra pas créer de nouvelles frontières économiques et sociales, avec « *un intra-boulevard tout joli, tout propre, tout embourgeoisé, mais où il n'y a rien à faire parce qu'il n'y a plus de boulot, parce qu'on ne peut plus approvisionner, et le reste du monde...* ».

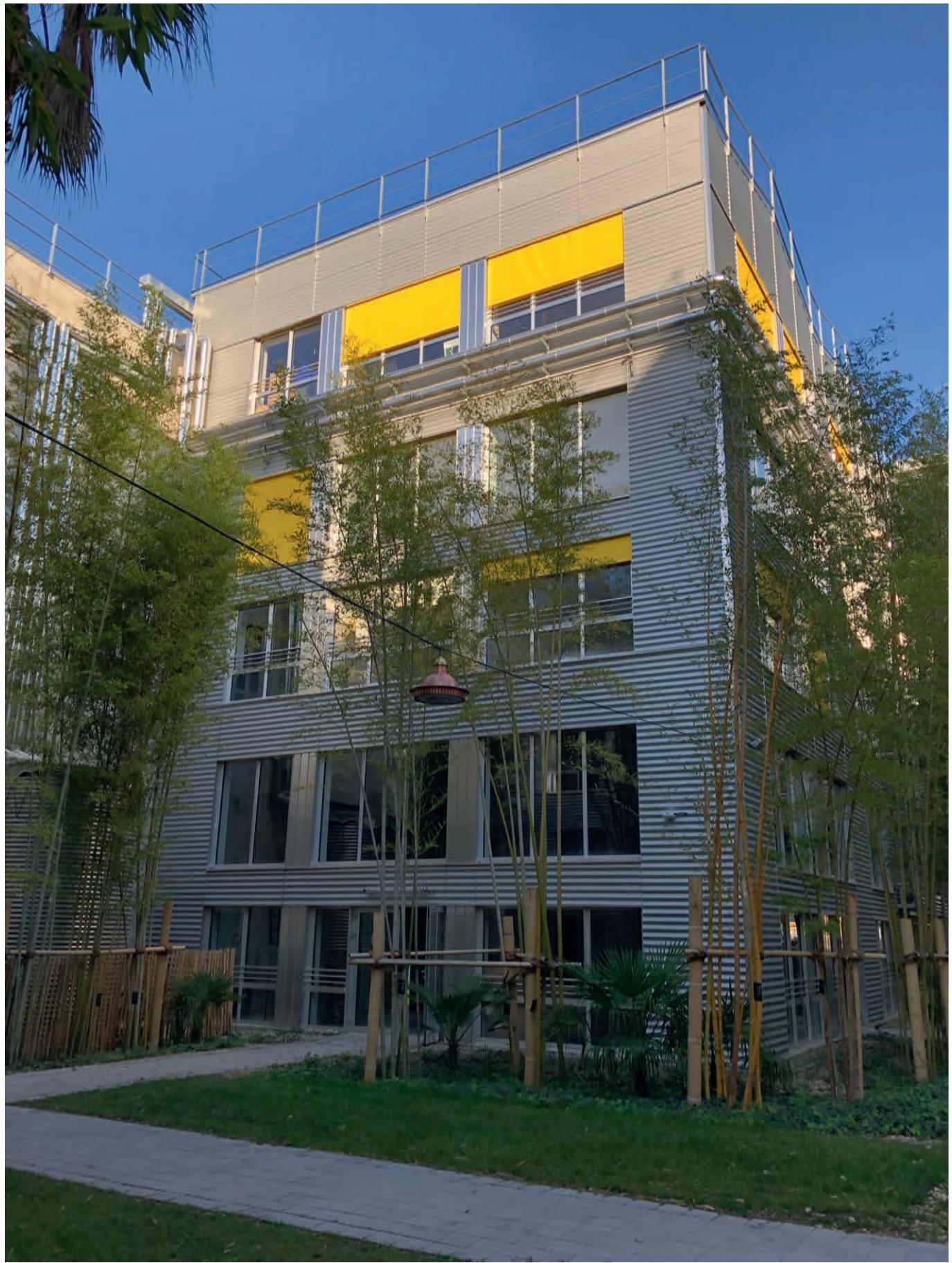
« *Au-delà des lieux, comment gérer les liens ?* ». La diversité des boulevards n'est pas contradictoire avec le fait d'agir comme un liant, ce qui est une autre attente très présente : « *je fais le vœu que demain, ce boulevard soit un liant, un lien, un bassin de vie sociologique et non une frontière communale* ». Les territoires de projet semblent généralement avoir pour axe de réflexion de gommer des frontières, même si c'est peut-être pour en créer de nouvelles. Toujours est-il que du côté des Bassins à flot, depuis l'aménagement de la rue Lucien Faure, les passerelles sont plus nombreuses et les frontières du quartier plus poreuses. « *même si ce n'est pas encore suffisant, à mon avis ça a plutôt fonctionné à faire le lien avec les autres parties du quartier* ». La réflexion des boulevards pourrait permettre une amélioration du fonctionnement de Bordeaux Maritime, « *ça permettrait d'adresser certaines fonctionnalités et également de casser une symbolique de la séparation pour faire ville (...) le projet des boulevards peut nous permettre aussi d'achever la vision qui était celle de faire en sorte que Bacalan et Bordeaux Nord soit dans la ville* ».

De même, le projet Bordeaux-Euratlantique se déploie de chaque côté du boulevard afin « *de gommer cette frontière, ne serait-ce que dans la continuité des espaces verts, que ce soit le long des berges de la Garonne ou au débouché du futur jardin de l'Ars* ». Le projet doit permettre la jonction entre les deux communes par le biais d'une « *continuité végétale* ». De plus, de futures implantations d'activités, grâce à l'EPA Bordeaux Euratlantique, donneront à ce secteur « *une identité numérique liée aux métiers de l'animation avec notamment le cinéma de Bègles, l'ESMA [École Supérieure des Métiers de l'Animation]* ». Les projets Bordeaux-Euratlantique et Bassins à flot ont redonné de l'attractivité aux boulevards grâce à une plus grande cohérence dans la restructuration : « *sur les Bassins à flot, c'est flagrant parce que sur cet axe, pour ne parler que de cela, on a recréé une vraie structuration de boulevard avec du bâti cohérent de part et d'autre* ».

Du point de vue des usagers, si les boulevards ont une image négative, leurs abords regorgent de pépites qui mériteraient d'être mises en valeur par cette vitrine. « *pendant le confinement j'ai même découvert des lieux, le campus de la fac de médecine. D'habitude, c'est un rond-point énorme avec toujours des voitures, je n'avais jamais été jusqu'à l'autre bout et en fait il y a un jardin énorme dans ce campus.* ». Différentes liaisons avec des équipements pourraient être valorisées : « *ça serait chouette que le Parc bordelais soit relié aux boulevards, ça ne l'est pas aujourd'hui. Si les boulevards étaient aussi une promenade, ça ferait partie de la balade, les boulevards puis le parc... Et si pour le Parc bordelais il y avait des artères plus agréables qui y menaient, on aurait peut-être moins de gens qui viendraient stationner en voiture juste à côté* ».

« Je fais le vœu que demain, ce boulevard soit un liant, un lien, un bassin de vie sociologique et non une frontière communale »

« ça serait chouette que le Parc bordelais soit relié aux boulevards, ça ne l'est pas aujourd'hui. »



Cité numérique, Bègles. crédit photo : a'urba

5.2.2 Séquencer

« Le boulevard », « les boulevards »... Faut-il séquencer pour aménager ?

Le séquençage semble s'imposer en raison des identités plurielles en termes de morphologies urbaines (des Bassins à flot à Euratlantique en passant par les patrimoines anciens) et d'identités.

De nombreux interlocuteurs attendent de ces séquences qu'elles soient le support pour « *donner une vraie identité de quartier. (...) Il y a plein de choses à faire : retrouver des activités et des commerces de proximité sur les boulevards. Les barrières ont aussi besoin d'avoir une identité qui ne soit pas juste l'entrée ou la sortie du centre-ville*

Si aucun interlocuteur ne souhaite un boulevard uniformisé, aucun n'a pu décrire le découpage souhaitable pour demain : « *les boulevards barrière de Bègles, barrière de Toulouse, barrière du Médoc, c'est pas les mêmes boulevards. C'est pas les mêmes usages, et c'est pas les mêmes attentes.* » Il faut donc « *tronçonner* », mais « *pas forcément de barrière à barrière, ça fait des linéaires trop longs* ». Un élu, lui, suggère de « *refaire les boulevards avec cette idée de six segments de 2 km* ». En outre, il faudrait « *qu'il y ait une signalétique, quelque chose qui montre que c'est un ensemble, au niveau des barrières peut-être, mais (...) dans le traitement, il faut l'adapter aux utilisations et aux usagers locaux* ». Une fois les sections identifiées et les récits de territoire (re)créés, on peut imaginer que « *les gens ne diront plus j'habite de tel côté des boulevards, mais diront j'habite Ornano* ». Dans cette dynamique, un autre élu parle de « *polycentres* ». En effet, « *on ne peut pas imaginer de faire un village type à chaque barrière, il y a des barrières qui sont des barrières sans âme, sans histoires et qui sont plutôt des lieux de passage et il y en a d'autres qui sont véritablement des villages et des lieux d'échanges* ». À titre d'exemple, la zone située aux alentours du stade pourrait être le « *poumon de quelque chose, qui serait un vrai totem. Il y a les gros opérateurs qui sont là, emblématiquement il y a le stade* ».

Des marqueurs pour l'aménagement des boulevards sont alors à identifier et à approfondir (sport & santé/économie/végétalisation/mobilités, transports en commun.).

5.2.3 Orchestrer les coups-partis avec le futur projet

De très importants projets se situent aux deux extrémités des boulevards. On parle aussi de la Garonne comme jonction : « *Il y aura un schéma de mobilité par le fleuve donc il faut voir comment tout cela va s'assembler* ». Divers interlocuteurs ont évoqué également d'autres projets à venir, proches des boulevards (liste non exhaustive).

Pour la partie nord :

- L'autoroute du vélo, des projets immobiliers autour de la place Latule, René Marans.
- Aux abords du Grand Parc, un projet de construction d'un immeuble est porté par Aquitanis : « *Le projet n'est pas encore totalement abouti, mais la perspective serait quelque chose (de l'ordre de) services-bureaux, et vraisemblablement une grande école privée (...). Cette requalification côté Grand Parc se ferait d'une façon intelligente, c'est-à-dire qu'on aurait (...) cette construction intermédiaire, qui s'étalonnerait* ». Un second projet d'aménagement se situe en longeant la « barre Nerval » jusqu'à l'entrée de la rue Pierre Trebod, « *qui, elle, se requalifie complètement aussi* ». Pitch et Axanis engagent la reconstruction d'un immeuble de logements sociaux « *vraisemblablement sur la polyclinique. (...) Je pense que ça ferait un petit échelonnement, et on passerait en douceur jusqu'aux boulevards* ». Ensuite, dans la rue Jean Artus, elle aussi « *refaite* », « *une résidence autonomie senior qui a pour projet de s'agrandir (...) On a énormément de seniors dans ce quartier* ». L'ancien garage Fiat, racheté par Kaufman & Broad, sera transformé en logements.
- Au niveau de la place Ravezies, plusieurs éléments vont s'ajouter : le projet de *Ligne verte* de la ville de Bruges qui « *va amener de la vie sur ce cadran-là* » ; un Intermarché ; des entreprises de type numérique, le Canopée Café, une école de management en devenir « *ce sera une entrée de ville très qualitative. Et entre les deux je souhaiterais que l'on soit un linéaire économique, qui peine à se mettre en place* ».
- L'arrivée d'un espace de coworking et de coliving géré par la société The Babel Community sur une parcelle patrimoniale appartenant à l'enseignement catholique privé (« *typiquement le genre d'endroit qui peut devenir demain un endroit de destination* »).
- Secteur Tivoli : travaux d'aménagement de l'entrée principale. Puis entre la rue Chaigneau et la rue de Tivoli, sur l'ancienne parcelle du Syndicat départemental d'énergie électrique de la Gironde, « *on est en train de refaire un groupe scolaire (...) Il sera tourné vers la cour intérieure, mais la façade boulevard sera totalement retravaillée.* »

Pour la partie centrale :

- Sur le boulevard Georges V, au niveau du Crédit Agricole, un grand parking va être aménagé pour 150-200 places « *car si effectivement il devient compliqué d'être en voiture sur les boulevards, alors il faut créer des espaces de stationnement et donc acheter du foncier* ».
- Des modifications sont envisagées boulevard Georges Pompidou et barrière Saint Augustin. Un projet à 70 millions d'euros va venir reconfigurer cette zone, comprenant des bâtiments administratifs et le dépôt de bus. « *On va travailler sur une entité particulière avec un dépôt de bus qui va arriver, qui va pouvoir être la préfiguration de ce que va être la barrière Saint-Augustin* ». Le projet du futur dépôt de bus de Lescure est « *bien avancé* ».
- Le parking Berlier (Cité administrative) est aujourd'hui peut-être trop endommagé pour reprendre ses bases, mais il y a « *un foncier intéressant* » au « *vrai potentiel* ».
- Des aménagements dans l'enceinte du CHU Pellegrin, puis autour du secteur, qui suscitent des inquiétudes. « *Toute la partie ici, la zone, l'avenue de Canolle, etc., va*

être réaménagée, dont la place Amélie Raba Léon. C'est vrai que c'est un point un peu compliqué, surtout aussi par rapport à l'accès des véhicules de secours, tout ça. Donc par rapport à l'impact éventuel de l'aménagement des boulevards, il y aura besoin d'une fluidité assez importante, par rapport à la facilité d'accès au site de Pellegrin ».

Pour la partie sud :

- La réouverture de la gare de la Médoquine fin 2025 « *La gare de Médoquine va desservir en mode doux, à vélo ou autre, des gens qui travaillent ici. Le BHNS passera par là aussi. On est bien cerné quand même je trouve* ».
- L'arrivée du pont Simone Veil, faisant de ce territoire une « *porte d'entrée dans Bordeaux qui aura besoin d'être valorisée et là, on pense que cette entrée de ville importante via les quais devrait attirer les entreprises au pied du pont (...) c'est un environnement qu'il faut privilégier vers l'économie et l'implantation de l'entreprise* ».

5.2.4 Les opportunités, un travail en « dentelle »

En matière d'immobilier, il y a deux écoles, celle de la densité, et celle de la respiration.

À certains endroits, le tissu déjà constitué et aujourd'hui peu dense pourrait accepter de la densité et de la programmation. Les opportunités, « *il y en a toujours* », mais les boulevards présentent une difficulté : « *comme on est sur un tissu qui est maîtrisé par plusieurs propriétaires (...) il y a très peu de foncier suffisamment important pour développer de grandes opérations* ». Une activité immobilière est possible sur les boulevards, mais sur des « *surfaces qui sont relativement petites* » et donc « *moins identifiables* ». Travailler ces surfaces s'apparente à faire de la « *dentelle* ».

Pour revaloriser les zones clés, une solution peut être de mener une réflexion avec les grands propriétaires fonciers et pour entreprendre une action publique forte : « *Il y a certains gros actifs qui sont monopropriétaires, il faudrait peut-être que la force publique fasse des appels à manifestations d'intérêts pour venir proposer des projets ambitieux. Je pense par exemple à la barrière d'Ornano et à la centrale des bus de la métropole, c'est une énorme zone non bâtie. Ou alors le parking qui est à côté de la Cité administrative. Ce sont d'énormes secteurs d'actifs où il pourrait y avoir des projets très ambitieux. Une façon de valoriser les boulevards, pour moi, c'est l'action publique* ».

Cette réflexion est à développer, dans le secteur des Bassins à flot : « *on a encore assez de terrains disponibles qui appartiennent au Grand Port Maritime de Bordeaux, c'est-à-dire derrière la partie des Bassins à flot, et où on a un potentiel à Bordeaux d'accueillir les entreprises de production qui créent l'emploi et qui permettent de faire la mixité* ».

Cependant, sans l'action publique, les promoteurs privés n'y arriveront « *pas forcément ou on n'aura pas les moyens* ».

Des espaces se recréent en permanence. Même des bâtiments qui « *commencent à dater* » n'empêchent pas les perspectives de restructuration : « *Il y a des plateaux qui se libèrent, qui sont rachetés* ». De plus, « *des entreprises, des grossistes du bâtiment, les concessionnaires voitures, ces entreprises peuvent libérer de l'espace pour faire des lieux de vies, des lieux de commerces. Il faut appréhender en amont (...) il faut pouvoir leur proposer des choses intéressantes pour qu'ils puissent partir dans de bonnes conditions pour libérer des espaces dans l'intérêt général des aménagements du boulevard* ».

Il en va de même pour le foncier de la Cité administrative : « *il faudra l'intégrer à la problématique des boulevards parce que c'est quand même mitoyen aux boulevards* ». Il y a encore des exceptions, des « *espaces* », des « *no-man's-land* », des « *parkings à ciel ouvert* ».

« très peu de foncier pour de grandes opérations. »...

... Mais des perspectives de restructurations.

sans rien dessus », sur lesquels « *on peut repenser globalement* ». Reste alors à trouver « *une belle mixité* » : « *je ne crois pas à l'intérêt pour un promoteur de venir faire du mono-produit, comme une résidence classique de logements, je pense qu'il faut vraiment travailler sur la mixité et sur la diversité* ».

Selon un professionnel, les lieux les plus prometteurs ou nécessitant un travail de valorisation sont : « *tous les secteurs où il n'y a pas beaucoup de densité, donc tous les secteurs qui sont encore constitués de petites échoppes ou de petites maisons, ou éventuellement de vieux actifs bureaux de mauvaise qualité, qui mériteraient d'être démolis pour être reconstruits de façon beaucoup plus ambitieuse. Je pense qu'il y a plein de territoires qui sont concernés par ça* ». Il souhaiterait : « *des choses qui soient un peu plus emblématiques, des projets immobiliers plus visibles. Il ne faut pas avoir peur non plus de panacher l'existant, l'histoire, avec des choses un peu plus contemporaines. La ville doit évoluer, il ne faut pas qu'elle reste figée et surtout pas qu'on la mette sous cloche. Donc il y a une histoire à raconter entre ce tissu d'échoppes, ces barrières, et ce que l'on peut y faire en travaillant intelligemment pour recréer de nouveaux quartiers, à l'échelle de ces polarités* ».

À terme, le marché des boulevards pourrait alors se différencier puisqu'il sera « *vraiment identifiable [avec] des marqueurs spécifiques, notamment en termes de valeur locative* » avec, du côté d'Euratlantique, « *des valeurs "prime" de marché, avec des produits qualifiants* ». En revanche, certains lieux semblent plus complexes à traiter, comme la barrière d'Arès, « *car il y a moins de marge de manœuvre (...). Il n'y a plus de commerces. C'est une barrière entrante vide [sans vie] dans Bordeaux. Vous comprenez, c'est le long du cimetière* » ; « *les potentialités et les opportunités sur Arès ? clairement il n'y en a pas* ». Mais les boulevards sont déjà le théâtre de mutations, parfois inattendues : « *je viens de voir que sur un ancien site, un promoteur lance une opération dont certains produits atteignent 6500 € du m², ce qui était inenvisageable il y a encore deux ou trois ans sur ce territoire-là* ».

« La notion de polarité peut être intéressante à voir au niveau des barrières »

D'une manière générale, l'enjeu est de « *recréer des pôles* ». « *La notion de polarité peut être intéressante à voir au niveau des barrières. Qui dit pôle dit aussi fonction définie, donc des espaces avec des thèmes qu'on peut retrouver sur chacune des barrières.* ». De plus, « *il faut arriver à mettre en place quelque chose qui recrée un lien entre les quartiers autour, ces nœuds, ces pôles de développement, et la manière dont on peut les desservir* ».

Selon une élue, deux points de vigilance doivent être observés en matière d'immobilier. D'une part, la division de logements : « *je suis très vigilante à ce que ça ne mute pas sur des petites surfaces habitables. Je demande toujours aux architectes de travailler sur de grandes surfaces* ». D'autre part, la dégradation de l'habitat sur certaines zones : « *la partie au pied du pont Simone Veil, ce qu'il y avait aussi, c'est qu'il y a un peu d'habitat collectif qui est très dégradé, c'est vraiment en très mauvais état, l'aménagement des boulevards ne pourra pas à mon sens se passer d'un aménagement qualitatif de l'habitat* ». Pour cela, il faut repenser de manière plus globale et ambitieuse « *la ville elle-même* », et pas seulement les barrières sur le mode « *pixel* ».

5.2.5 Valoriser le patrimoine et éviter la spéculaton

La vision des usagers semble ne pas être en accord avec celles des constructeurs, du moins ne définit pas les mêmes priorités quant au bâti et déploie quelques craintes. Selon eux, il faudrait trouver une unité sur les boulevards : réhabiliter certains espaces, mais de ne pas construire de nouveaux immeubles. Les belles maisons doivent être maintenues et valorisées : « *je ne laisserai pas les promoteurs abîmer les*

« Il ne faut pas avoir peur non plus de panacher l'existant, l'histoire, avec des choses un peu plus contemporaines »

« Créer un parcours historique, découvrir l'histoire des barrières »

belles maisons. C'est protégé aujourd'hui, mais il faut que ça continue» ; « il y a des gens qui ont voulu transformer leurs maisons sur les boulevards, c'est interdit » ; « valoriser le patrimoine, faire un plan de ravalement, créer un parcours historique pour découvrir l'histoire des barrières, l'histoire industrielle, pourquoi des barrières, pourquoi ça s'appelle barrière Judaïque ? »

Si la valorisation et la protection du bâti paraissent être les priorités, les participants expriment quelques inquiétudes contradictoires. Le projet rendrait l'espace plus habitable : « *s'il y a moins de voitures ou des voitures sans émission, on aura peut-être plus envie d'y habiter?* ». La valorisation du bâti entraînerait également une hausse des valeurs des biens sur les boulevards. Dans l'absolu, cela serait bénéficiaire aux occupants et le patrimoine serait plus justement apprécié. La hausse probable des prix poserait cependant

« Il faut penser aussi le logement social, pour ne pas voir tout flamber »

question : « *les prix ? C'est déjà assez cher comme ça ! On espère que Bordeaux va retrouver des prix décents* ». Un participant craint que le projet entraîne une gentrification du linéaire et que les populations avec des revenus moyens à faibles soient toujours plus exclues du cœur d'agglomération « *il faut aussi penser du logement social, pour ne pas voir tout flamber et exclure les précaires* ».

Dans leurs pires cauchemars, les boulevards pourraient se transformer en terrain de jeu pour de nouvelles spéculations, avec une destruction du patrimoine : « *les maisons seraient remplacées par de grandes barres d'immeubles, des grandes tours comme à Paris* », « *ça tuerait les barrières, le commerce de proximité* » ; « *un lieu densifié par la spéculation immobilière qui chasserait de plus en plus les habitants, avec de la ségrégation sociale et de la paupérisation !* » ; « *raser les beaux immeubles bordelais et mettre des immeubles façon nouveaux quartiers* ».

Cette spéulation aboutirait à de nouvelles « *verrues* » architecturales et se ferait sans rapport avec les lieux : « *des immeubles vitrés comme Terres Neuves sur tous les boulevards !* » (même si certains apprécient le quartier des Terres Neuves), pour reproduire « *le George V sur tous les boulevards* ». L'habitat serait de mauvaise qualité. Les immeubles seraient plus hauts, de telle sorte que les boulevards finiraient par ressembler à un immense canyon.

« On laisse le terrain de jeu à tous les promoteurs. Tous les hôtels particuliers sautent, on se retrouve avec un canyon avec que du R+7. Le long de ce canyon, on a deux trottoirs de 90 cm »

- Les boulevards apparaissent comme un terrain complexe pour les projets, mais il y a toutefois de nombreuses opportunités et de coups partis à prendre en compte. Le patrimoine est à valoriser, avec des points de vigilance. Une crainte est de dénaturer, voire de détruire le patrimoine, de laisser faire la spéculation au détriment des plus pauvres et d'obtenir des immeubles hauts, de mauvaise facture, avec un aspect esthétique qui serait inadapté au contexte local.

5.3 Faire des boulevards un « lieu de vie »

« On a oublié la place de l'humain »

Des attentes se dessinent d'une manière uniforme sur l'ensemble des boulevards, notamment la demande de végétalisation, de commerces, un meilleur traitement des modes doux et l'idée de remettre de la vie. Alors que, jusqu'à présent, « *on a oublié la place de l'humain* », l'enjeu est de le remettre au cœur des espaces, par le biais de l'apaisement. Cela peut passer par le fait de recréer sur plusieurs endroits « *une sorte de quartier résidentiel, où les enfants peuvent jouer sur les boulevards* » ; « *moi je les verrais bien comme autrefois (...). Aujourd'hui les gens souffrent* » ; « *il faut qu'on arrive plus à en faire une rue comme dans le centre-ville où les gens ont envie de se promener, donc il faut un peu plus de commerces, moins de voitures* ». Pour cela, un indicateur simple : « *est-ce qu'on peut sortir devant soi deux chaises, une table et boire l'apéritif sans être asphyxié et perturbé par le bruit ? Si c'est ça, on a gagné !* ».

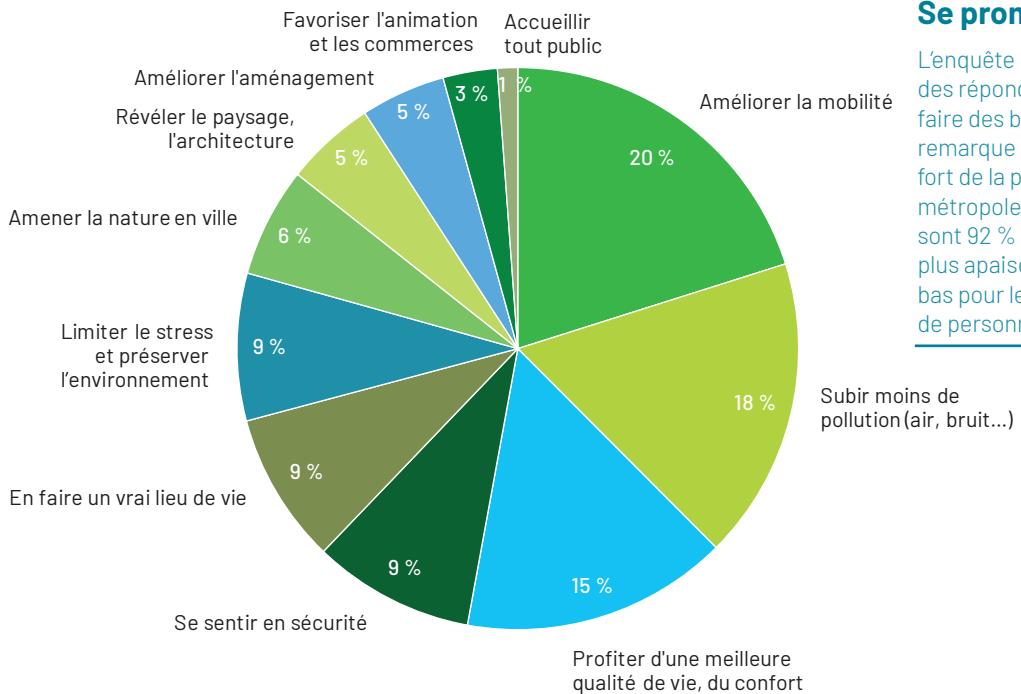
Dans cette approche, la mixité fonctionnelle aurait un rôle crucial : « *si on veut limiter les déplacements, l'idée c'est de trouver des lieux où l'on puisse à la fois habiter, travailler, se récréer* ». Cela permettrait alors de concilier les enjeux de qualité de vie et de mobilité, avec « *une circulation plus apaisée* ». Alors pourra se développer un boulevard sensoriel : « *Qu'est-ce que c'est agréable de faire du vélo, des odeurs, la végétation, les lilas qui fleurissaient, et là les arômes vous les retrouvez... Mais par contre quand vous êtes derrière une voiture qui pollue... Là quand j'ai pris la route de Toulouse j'ai des véhicules qui m'ont dépassé et il fallait voir ce qui sortait derrière* »

Au cours des entretiens est succinctement évoqué le débat autour de la catégorie de « barrière ». Pour certains, ce terme devrait être reconstruit, bien que ce soit un terme typiquement bordelais, pour qu'il suggère moins la notion de limite (« *barrière versus porte* »).

5.3.1 Un environnement apaisé et verdoyant

Certains imaginent un futur lieu de promenade agréable : « *dans 20 ans, je vais me promener avec mes petits-enfants et mon épouse avec le même plaisir que d'aller aux Grands Hommes, avec la même envie, dans un endroit sympa, apaisé, vert. Il faudra qu'on trouve de la place pour mettre un peu de verdure, on a des puits de fraîcheur à créer dans Bordeaux pour des raisons environnementales ; faisons-les, entre autres, aux barrières* ». Ils seraient un lieu de destination : « *je vois les boulevards dans l'avenir, un peu comme les Champs-Elysées à Paris* » ; « *aménager des espaces de rencontre, de jeux pour les enfants, de mini-parcs, ce sont des choses qui attirent les gens, qui les font venir* ».

« *Dans 20 ans, je vais me promener avec mes petits enfants et mon épouse avec le même plaisir que d'aller aux Grands Hommes* »



Se promener ?

L'enquête en ligne confirme ce désir : 72 % des répondants sont favorables à l'idée de faire des boulevards un lieu de promenade. On remarque un enthousiasme légèrement plus fort de la part des répondants qui habitent hors métropole et qui habitent Bordeaux centre. Ils sont 92 % à vouloir que les boulevards soient plus apaisés. Ce taux a tendance à être plus bas pour les métropolitains extrarocade (42 % de personnes contre).

Donner plus de place au végétal

Les participants aux groupes focus et les personnes rencontrées en entretiens souhaitent à l'unanimité voir des boulevards « *plus verts* ». La végétalisation est très attendue. Ils rêvent d'espaces largement plantés, certains évoquent même avec ambition « *une forêt urbaine* ». Les boulevards manquent en effet selon eux de végétaux et d'espaces de respiration. Les familles et enfants sont particulièrement visés par l'attrait que suscite cette végétalisation. Il y a de fait une association sémantique espaces verts/ espace hospitalier : « *les activités pour les familles, les jeux pour enfants* » ; « *je rajouterais beaucoup d'espaces verts, de la pelouse et des usages, le jeu pour les enfants... des usages déconnectés d'un usage commercial* » ; « *si les boulevards étaient plus accueillants pour les piétons, pour les familles, je crois que ce serait très chouette d'aller se balader avec les enfants à vélo ou en trottinette, parce que les boulevards sont quand même très jolis au niveau architectural, et c'est un très vaste espace ouvert* »

Lutter contre les îlots de chaleur

Pour le moment, l'identité végétale des boulevards, ce sont surtout « les tilleuls ». Alors qu'aujourd'hui « *il manque en fait des zones de respiration* », la végétalisation permettrait de créer des îlots de fraîcheur : « *beaucoup de végétation, le plus possible, même sur le trottoir pour limiter l'effet chaleur urbaine, arrêter de bétonner* ».

Plusieurs moyens sont envisagés. Tout d'abord, se servir des espaces qui semblent délaissés ou détruire des bâtiments jugés sans intérêt : « *on pourrait faire un parc à la place du dépôt Lescure* » ; « *créer des espaces verts en détruisant des bâtiments ennuyeux pour élargir le boulevard* » ; « *que ce soit paysager* » ; « *quand on fait des îlots directionnels plutôt que de mettre du béton (parce que c'est plus facile de mettre du béton), ils pourraient mettre du gazon, des espaces verts, ce serait bien... c'est déco, du végétal dans un univers minéral parce qu'on l'a pas dit, mais les boulevards c'est minéral quand même* ».

« Une forêt urbaine »

« Créer des espaces verts en détruisant des bâtiments ennuyeux »

Pour cette végétalisation, « *l'enjeu n'est pas de tout aligner au cordeau et de tout avoir droit et impeccable, mais laisser un peu d'anarchie* » ; « *il faut arborer très largement (...). Il faut retrouver de l'espace, de la place et arborer* » ;

« *une file de voitures en moins et plus de place pour les transports collectifs et pour le vélo, avec de la verdure effectivement, et des espaces sur les barrières* » ;

« *En 2050, je les vois verts, avec beaucoup moins de voitures, un peu comme dans certains pays nordiques où les cyclistes se confondent avec les voitures, mais avec des espaces bien distincts, bien propres, peut-être arrêter le béton, faire des voies plus aérées, plus naturelles avec des matériaux recyclables, une végétation plus abondante, un éclairage limité* ».

Même si la question de la largeur des boulevards est abordée, dans plusieurs groupes focus notamment, est exprimée l'idée d'opérer un « *verdissement avec terre-plein central, mais ça prend de la place* » ; « *un terre-plein central avec une voie de circulation de chaque côté ou une allée verte comme cours Xavier Arnozan, pour mieux respirer !* ».

Le végétal se pense dans la hauteur et sur la longueur du boulevard, avec des points particulièrement fournis aux barrières : « *plus de végétalisation avec différentes hauteurs, des parterres [mais qui font] unité sur toute la longueur avec des îlots au niveau des barrières plus denses* ». Certains sont même prêts à faire des concessions en densifiant le bâti ou en dégageant les sols : « *mettre de la hauteur* » et/ou « *un métro* » pour « *dégager des espaces verts* ». Il faut néanmoins anticiper un équilibre entre la végétalisation et le patrimoine bâti, « *car les arbres qui sont en bordure de route devant les maisons, ces grands platanes (...) ils sont assez jolis, mais potentiellement à certains endroits, ils ne sont pas extraordinaires pour permettre de voir le patrimoine* ». Ils expriment un besoin de végétal, et pourquoi pas, laisser jaillir des espaces aquatiques pour rafraîchir encore l'espace des boulevards jugé trop minéral : « *suivre le plan de Dupré de Saint-Maur, et en faire un canal. Imaginez comme ça serait joli ! Il faudrait mettre de l'eau, avec le changement climatique, ça rafraîchirait !* ». Autre concession à faire, celle des places de stationnement : « *même si c'est compliqué pour les riverains parce que si on met des arbres, on enlève les places de parking donc les gens se garent sur les trottoirs et les piétons peuvent plus passer !* ».

Il semblerait nécessaire d'étendre les normes de pollution Crit' Air³ déjà existantes pour les entreprises aux particuliers et pour un autre « *pourquoi pas imposer des véhicules, même pour les particuliers, une pastille verte obligatoire pour passer sur ces territoires-là* ».

Les personnes interrogées estiment malgré tout que tout cela n'aura lieu que dans le long terme, et en attendant, « *dans cinq ans, il y aura encore plus de voitures et que rien n'aura trop changé, en plus ce sera pire vu qu'il y a de plus en plus de gens qui vont venir vivre sur Bordeaux* ».

La vision la plus noire des boulevards consisterait à couper tous les arbres, on se retrouverait avec « *des espaces minéraux, sans plantation, stériles* » ; « *minéral* » ; « *ce qui serait catastrophique ce serait de supprimer les arbres. Il faut les sauver* ».

3— Le certificat qualité de l'air permet de classer les véhicules en fonction de leurs émissions polluantes (de 0 à 5). Il est obligatoire dans les zones à circulation restreinte, définies par les collectivités. Il se colle sur le véhicule et permet de bénéficier de certains avantages instaurés par les collectivités.

5.3.2 Flâner, se rencontrer, se divertir

Les usagers et habitants s'accordent sur l'idée que les boulevards devraient être un lieu de vie plus apaisé, « *tel un grand mail urbain* », où l'on prend plaisir à être, se promener, s'asseoir, consommer, se rencontrer, lire, jouer, avec des proches ou seul. Tous convergent vers la nécessaire revalorisation de l'espace, qui doit être plus accueillant, frais et plus agréable sur le plan visuel, au niveau des magasins, façades, enseignes, panneaux publicitaires. « *Ça peut devenir plus un lieu de promenade* » ; « *si c'est bien aménagé pourquoi pas faire du footing* ».

« Retrouver l'âme des boulevards »

L'animation et l'ambiance décrites comme idéales font largement référence à un imaginaire des boulevards du XIX^e siècle. « *il faut recréer l'esprit village des barrières* ». Il s'agit de retrouver les fonctions d'origine « *retrouver l'âme des boulevards* », à l'image d'une carte postale du début du siècle : « *les boulevards tels qu'ils ont été conçus : c'était une promenade urbaine avec un double alignement d'arbres et d'immenses trottoirs. On a dimensionné ça comme une autoroute urbaine, maintenant on pense que c'est la normalité, mais il faut revenir à l'origine* ».

Les gens se croisent, mais ne se rencontrent pas et il faudrait remédier à cela pour rendre ces boulevards plus sympathiques : « *je voudrais déambuler par tous les moyens et retrouver une vie de proximité* » ; « *le cimetière de la Chartreuse pourrait être un lieu de promenade* ».

Il y a une envie de fête, de culture, de joie, pourquoi pas une fête de la musique « *avec des scènes un peu partout* » ; « *des espaces qu'on pourrait investir pour des événements dans la ville. Par exemple, la fête de la musique pourrait se dérouler sur les boulevards* » ; « *un espace où l'on pourrait marcher, se rencontrer, parler, prendre un café, faire son marché, profiter d'événements culturels* ». Où développer ces moments sans générer des conflits avec les riverains ? Pour ce qui est des lieux fixes, les premières propositions visent Latule, Ravezies ou le dépôt Lescure (barrière Saint-Augustin).

Se promener sur les boulevards, ce serait redonner une scène, un rôle social, une société qui puisse se voir, s'observer « *ça pourrait être un peu comme une rambla, on s'y promène, on écoute éventuellement des gens qui haranguent la foule* ». Ces lieux ne seraient pas hostiles aux enfants et de manière générale, devraient offrir une forme d'hospitalité à tous les publics : « *un lieu où je viendrais me balader avec les enfants* » ; « *et un endroit où on peut traverser en toute sécurité. Si un jour mes enfants vont à l'école à l'Assomption, j'aurais peur tous les jours à cause des boulevards* ». Les quais et la période du confinement sont largement cités comme des éléments de référence dont il faudrait s'inspirer pour aménager les boulevards : « *les boulevards du confinement, moi j'ai adoré. Il y avait plein de gens qui se promenaient, avec les poussettes, les trottinettes, les enfants, c'était chouette* » ; « *le rêve sur les boulevards c'est comme les quais où le dimanche c'est rempli de piétons de vélos, de gens qui sont posés, qui pique-niquent et un peu de transports en commun et voitures* ».

Devenir un lieu de destination, c'est mettre en valeur les atouts qui se trouvent sur les boulevards, jouer sur le cadre : « *à condition de valoriser le patrimoine qui s'y trouve... parce qu'il y a une vraie richesse* » ; « *il faut aussi qu'on ait envie de s'arrêter et de regarder parce que c'est beau* ». Rendre cet axe accueillant, ce serait aussi offrir des espaces d'agrément en aménageant : « *des places pour s'arrêter... des parcs, avec des bancs, des fontaines, des balançoires pour les enfants* ».

Il a souvent été évoqué que certains secteurs sont plus anxiogènes que d'autres, notamment la nuit. Faire projet sur les boulevards ne se réduit pas aux seules questions de mobilité, d'urbanisme ou de patrimoine. Il faut : « *travailler l'aspect social, la problématique de la prostitution, la précarité, les squats, les marchands de sommeil, les « cachés » du boulevard* ».

Plusieurs personnes estiment qu'il y a un travail sur les nuisances à mener. Contre la pollution sonore, il semble essentiel d'apaiser cet espace « *moins de bruits pour prendre plaisir à se déplacer, à marcher, avec des lieux de distraction* ». Un nouveau projet ne devra pas générer de nouvelles nuisances, par exemple laisser aller les néons à tout va et entraîner plus de pollution visuelle. Dans une vision infernale, « *Il y aurait de la publicité lumineuse sur les immeubles comme ça toute la nuit dans les logements on a des scintillements style boîte de nuit !* » et là trop de publicités : « *ils pourraient également ressembler à la « France moche » avec les enseignes publicitaires* ».

« La fête de la musique pourrait se dérouler sur les boulevards »

« Travailler l'aspect social, la problématique de la prostitution, la précarité, les squats, les marchands de sommeil, les « cachés » du boulevard »

Dans le scénario du pire, tuer les barrières reviendrait à aménager des « *ponts de chemin de fer en hauteur avec une sorte de RER qui ferait beaucoup de bruit. Qui enjamberait les voitures* » ; « *avec des auto-ponts comme à Latule à toutes les grosses barrières* » et « *une station-service à chaque barrière* ».

5.3.3 Égayer, attirer le chaland

Les personnes rencontrées sont unanimes, elles souhaitent plus d'activités sur les boulevards. Cela s'exprime de différentes manières, à la fois par la qualité de l'espace public et d'éléments de convivialité et par la diversité de l'offre de services. Somme toute, les boulevards ne seraient plus un lieu qu'on évite, mais un lieu de destination, tout en se connectant aux éléments existants : « *que les gens y soient par choix, pas par obligation, qu'ils aient envie d'y être !* » ; « *si on remet du commerce sur les boulevards, ça remet de la vie. Je ne vais qu'à la barrière de Bègles parce qu'il n'y a que là qu'il y a des commerces. Ça fait partie de l'apaisement. Aller sur les boulevards pour une autre raison que s'y déplacer* ».

Il faudrait égayer les boulevards, qu'il y ait plus de couleurs, plus de places pour les piétons et cyclistes, et davantage de terrasses, enfin que les rez-de-chaussée soient occupés par des vitrines : « *Bordeaux au niveau des couleurs c'est très monotone. Il faudrait animer les rez-de-chaussée, les façades* » ; « *on pourrait mettre des terrasses sur les boulevards à la place des voitures* ».

Une condition *sine qua non* du développement des commerces se joue dans la possibilité de s'y arrêter et de déambuler à pied : « *si l'usage change... si les gens circulent à pied il y aura des activités qui vont se développer* » ; « *les trottoirs pourraient être élargis pour ramener de la commercialité* ». Cette déambulation s'imagine entre les barrières, avec des spécialisations de l'offre à chacune d'elles : « *des activités différentes en fonction des barrières pour inciter les gens d'une barrière à l'autre à marcher par exemple les gens de la barrière de Toulouse peuvent aller au cinéma à la barrière de Bègles. C'est pas loin, il y a 600 m. (à d'autres barrières, on pourrait mettre). Des parcs, des mini-parcs d'attractions, des restaurants un peu ludiques* ».

Certains imaginent la présence de grandes enseignes « *un IKEA show-room barrière Saint Genès* » ; « *des magasins d'exposition et d'achat* » ; « *un grand magasin de bricolage, une grande jardinerie* », quand d'autres s'opposent à une banalisation commerciale, faite de succursales. Il ne faut pas que les boulevards se transforment en « *rue Sainte-Catherine (agitation, grandes enseignes commerciales, sans âme...), sans commerce de proximité* ». Les boulevards pourraient constituer « *un centre urbain* » fait de commerces de proximité, ce qui « *signerait la mort de ces grands centres commerciaux horribles. Qu'on mette des commerces à plus petites échelles comme ça on n'aurait pas besoin de faire de grandes courses. Des commerces à taille humaine dans le tissu urbain. Et des marchés* ».

En somme, favoriser le commerce de proximité répondrait aux usagers locaux. Les barrières auront un rôle crucial dans ce renouveau. Cette perspective vertueuse se joue à la fois sur les boulevards et sur les axes transversaux, à plus grande échelle, coordonnée avec une politique de déplacement métropolitaine : « *Si jamais on arrive à faire une relation entre les extérieurs et les boulevards Pont de la Maye – barrière de Toulouse, ou cours Victor Hugo-barrière de Bègles ou Campus Barrière Saint Genès, si les gens avaient la possibilité de circuler à vélo peut-être que ça densifierait les commerces... il y aurait un peu plus de commerces et les gens s'arrêteraient* ». Dans ce projet global, il est donc nécessaire « *de travailler les intersections* » et tout particulièrement « *les barrières qui pénètrent et qui fonctionnent avec les quartiers* ».

Cela pose la question de l'identité de ces dernières, qu'il s'agit de renforcer, pour certains en les spécialisant : « *une identité pour chaque barrière : barrière loisirs, barrière sorties,*

« Bordeaux, au niveau des couleurs c'est très monotone, il faudrait animer les rez-de-chaussée, les façades »

Des commerces qui seraient favorisés par des espaces accueillants pour les piétons

Des barrières comme lieu de convergence sociale

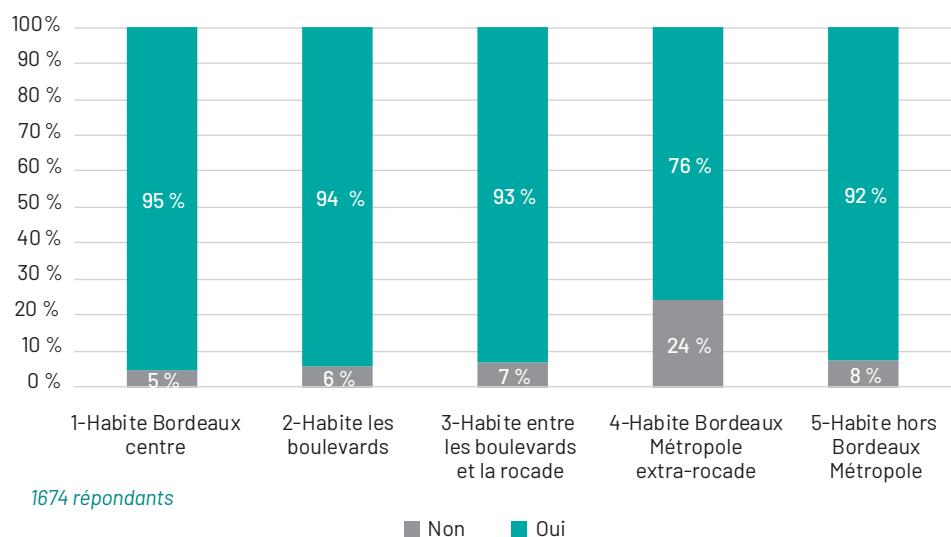
Les répondants considèrent à 92 % que les barrières ont un rôle à jouer demain.

Si les chiffres sont dans l'ensemble forts, peu importe le lieu de résidence, ils le sont d'autant plus pour les répondants habitant Bordeaux ou les boulevards (95 % et 94 %).

En croisant lieu de vie et lieu de travail, les Bordelais qui travaillent dans le cœur métropolitain sont quasiment unanimes à ce sujet (98 %).

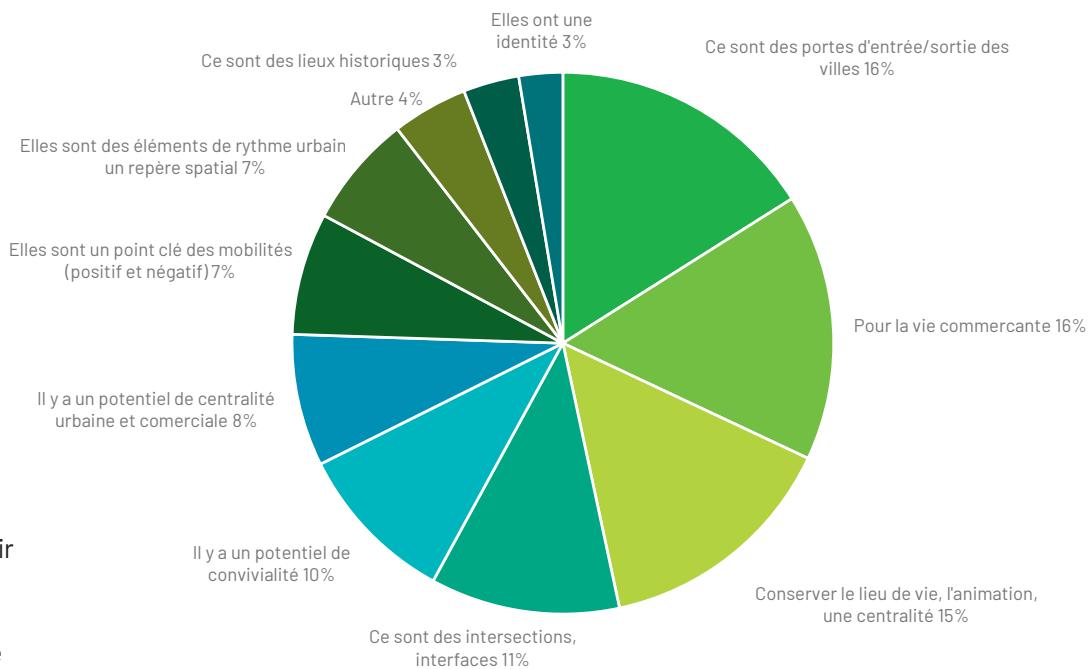
C'est un sujet légèrement moins fort pour les Métropolitains extra-rocade, qu'ils y travaillent ou non. Pour rappel, les répondants ont été invités à choisir trois thématiques qui leur sembleraient prioritaires pour demain, soit choix 1, choix 2 et choix 3.

Les barrières : un rôle à jouer demain ? Selon le lieu de vie



Toutes les personnes rencontrées souhaitent faire des barrières des lieux d'intensité sociale, des « centre-villes », moins soumis au trafic : « *il faut trouver un compromis acceptable. Travailler sur l'harmonie. Que ça vive ! Qu'on puisse s'y amuser. Faire ses courses... faire la ville vivante !* » ; « *des gens qui marchent sans avoir peur, des commerces de proximité, des cafés, des terrasses. C'est l'image idyllique de la barrière* » ; *barrière courses, avec néanmoins une armature commerciale basique pour chacune, mais aussi une spécificité. Chaque barrière est un quartier* ». Pour d'autres, cette hyperspecialisation n'a pas vraiment de sens, ils préfèrent avoir un pack de services de proximité. De ce fait, ils insistent sur la nécessité du caractère symétrique de cette animation, d'un équilibre de part et d'autre des boulevards en nombre de commerces. Outre les barrières, un participant propose de changer l'image des boulevards, que « *les noms des boulevards soient renommés et de mettre des Femmes. Pour une parité. On a beaucoup de Seconde Guerre mondiale !* ».

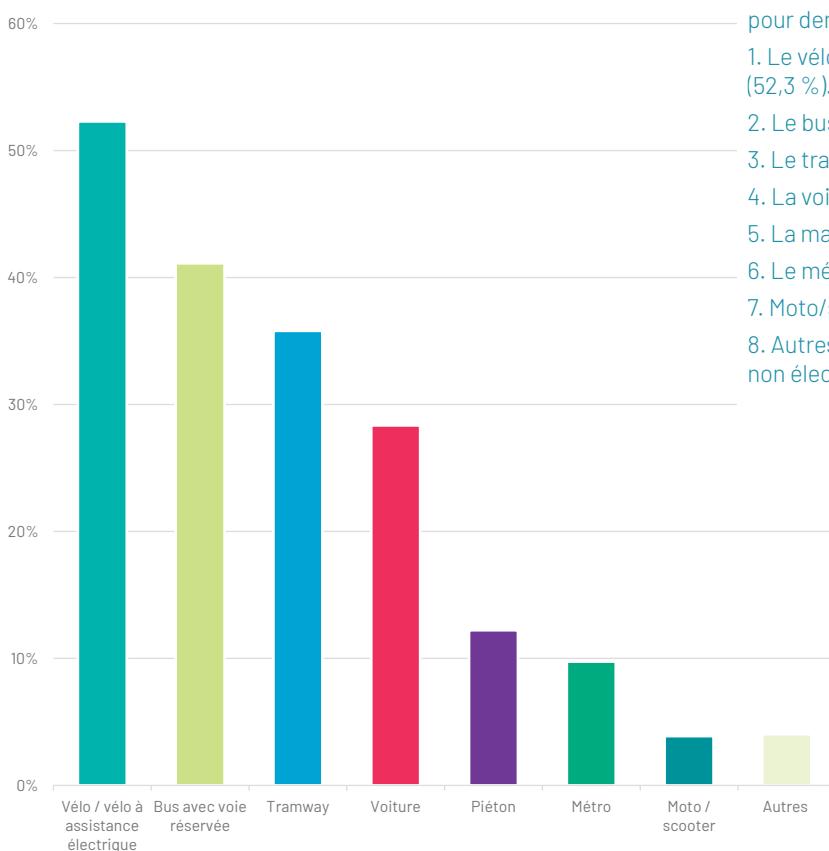
Raisons pour lesquelles les barrières ont un rôle à jouer



- L'évolution des boulevards et des barrières est désirée. Les demandes apparaissent principalement dans une forme de proximité, avec des lieux de vie et d'animation, une présence végétale renforcée. En bref, des distractions sociales, économiques, visuelles, sur fond d'apaisement. L'idée de profiter d'une promenade sur les boulevards connectée avec d'autres lieux est source de projections multiples.

5.4 Quels modes de transport privilégié sur les boulevards demain ?

Les modes de transport à privilégier sur les boulevards

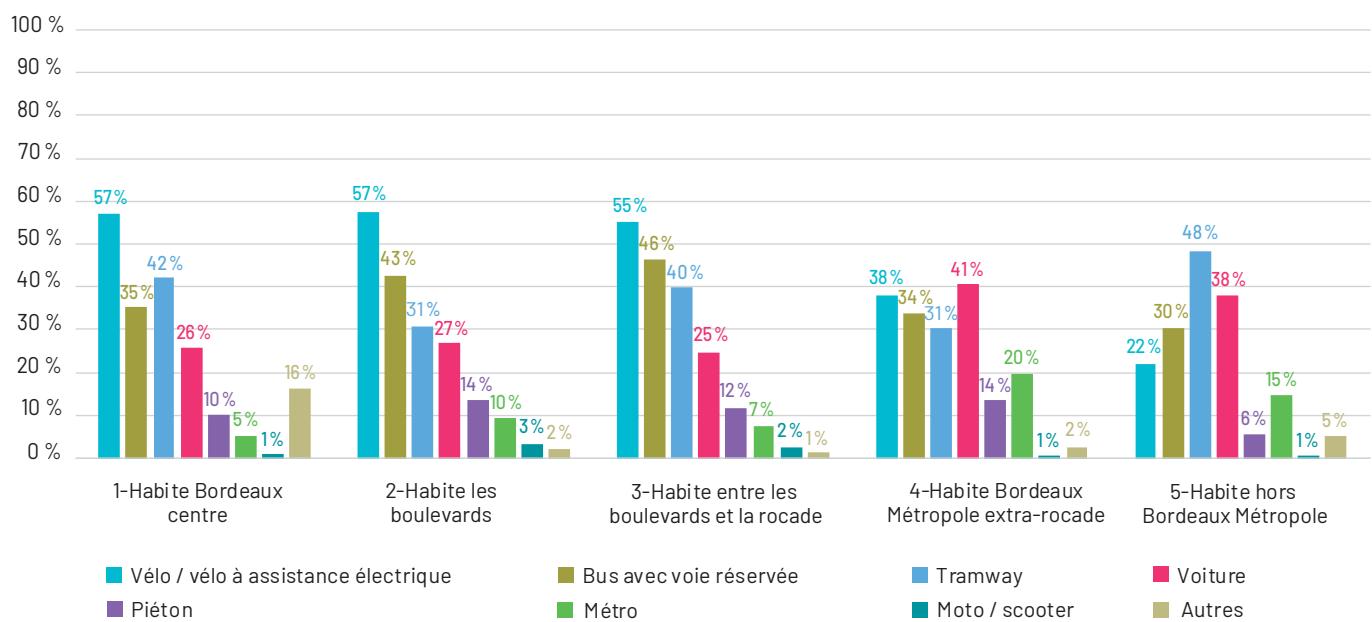


Les modes de transports que privilégent les répondants pour demain sont :

1. Le vélo/vélo à assistance électrique à plus de 50 % (52,3 %).
2. Le bus avec voie réservée (41,1 %).
3. Le tramway (35,8 %).
4. La voiture (28,3 %).
5. La marche (12,2 %).
6. Le métro (9,8 %).
7. Moto/scooter (3,9 %).
8. Autres(petits engins électriques + skate, roller, trottinette non électrique + « autres »)(4 % au total).

On constate une forte demande de prise en compte du vélo. Les répondants se montrent également plus favorables à un bus à haut niveau de service qu'un tramway, bien que le tramway soit plébiscité par plus d'un tiers des interrogés.

Les modes de transport à privilégier demain sur les boulevards, selon le lieu de vie



1674 répondants

Le choix du vélo/vélo à assistance électrique (52 %)

Le choix du vélo est un choix plutôt urbain, porté en premier lieu par les habitants des boulevards (57 %) et de Bordeaux centre (57 %), enfin les personnes qui habitent entre les boulevards et la rocade (55 %). Ça l'est beaucoup moins pour les habitants hors métropole (22 %).

Le choix du bus à haut niveau de service (41 %).

Un futur bus à haut niveau de service est une solution davantage portée par les habitants entre boulevards et rocade (46 %) et les habitants des boulevards (43 %). Les résidents du cœur bordelais y sont assez favorables, toutefois moins que les groupes précédents.

Le choix du tramway (36 %)

Profiter d'un tramway sur les boulevards, c'est plutôt le lot des résidents hors métropole (48 %), les habitants de Bordeaux centre (42 %), et entre boulevards et rocade (40 %). C'est un choix un peu moins populaire parmi les habitants des boulevards (31 %), et cela se confirme, peu importe le lieu de travail de ces derniers. En fonction du lieu de vie et du lieu de travail, le tramway semble davantage porté par les personnes qui travaillent à Bordeaux et sur les boulevards et qui vivent à Bordeaux centre (39 %) et les personnes qui travaillent et vivent hors métropole (38 %).

Ce sujet apparaît donc davantage plébiscité par les personnes qui sont plutôt dans le reste de la métropole et hors métropole, mais également par celles qui habitent Bordeaux centre.



Le choix de la voiture (28 %)

La voiture rencontre un certain succès parmi les habitants extrarocade (41 %) et hors métropole (38 %). C'est plus faible pour les habitants des boulevards (27 %), Bordeaux centre (26 %) et plus particulièrement entre les boulevards et la rocade (25 %).

Le choix de la marche (12 %)

La marche est peu revendiquée. Ceux qui l'évoquent le plus sont les habitants des boulevards (14 %) les habitants extrarocade (14 %), puis les habitants entre boulevards et rocade (12 %). Les habitants de Bordeaux centre sont à 10 % et les habitants hors métropole à 6 %.

Le choix du métro (10 %)

Plus on s'éloigne du cœur métropolitain, plus le métro est choisi comme solution pour demain sur les boulevards. À Bordeaux centre, les répondants ne le mentionnent qu'à 5 %, les habitants des boulevards à 10 %, les habitants entre boulevards et rocade (7 %). En revanche, les Métropolitains extrarocade le portent à 20 % et hors métropole à 15 %.

Le choix des motos scooters (4 %)

Le sujet est porté très faiblement par l'ensemble des répondants.

5.4.1 Mobilité : du cauchemar de la congestion à la circulation apaisée : quelles voies privilégier ?

Dans une projection idéale, le boulevard est une infrastructure qui se réinvente pour permettre d'accueillir de manière équilibrée tous les modes de déplacement, avec des transports en commun en sites propres (trottinettes, vélo, roller piéton) : « *des pistes cyclables mixtes avec des trottoirs suffisamment larges pour être à deux sans raser les murs.* » ; « *on rééquilibre clairement les différents modes de transport, les voies roulées réduites, de larges trottoirs bien faits, des espaces pour se poser, des transports en commun en site propre partout* ».

La fonction de circulation des boulevards est jugée utile et doit être conservée : « *c'est quand même grâce à ça qu'on évite le centre-ville de Bordeaux et les petites rues impraticables* » ; « *ça permet quand même de rejoindre les banlieues entre elles parce qu'il n'y a pas d'autres transversales à part la rocade. Si je veux aller à Pessac, à Mérignac depuis Le Bouscat, le boulevard c'est pratique* ». Les boulevards doivent continuer de permettre d'« *aller de périphérie à périphérie* ».

Des solutions sont esquissées collectivement pour que chacun trouve sa place : renforcer l'offre de transports en commun pour les rendre efficaces au niveau des boulevards et au-delà. Si la voix majoritaire imagine un transport en commun qui longe l'ensemble des boulevards, certains pensent au contraire que cette offre peut faire l'objet d'un traitement différencié, notamment pour des questions d'efficacité « *les transports en commun ne doivent pas être traités pareil sur les boulevards* », un transport public sur toute la circulaire ne correspondrait pas aux usages et « *demanderait trop de correspondances* ».

Ces questions, voire même injonctions à l'efficacité et à la fiabilité, sont une constante des échanges au regard de leurs expériences usagères. Ce constat n'est pas spécifique des boulevards et pourrait s'appliquer à l'ensemble de la métropole « *je trouve que les transports en commun à Bordeaux ne sont pas fiables du tout, il faudrait plus de passage surtout aux heures de pointe* ».

L'offre en transports en commun sur les boulevards doit être pensée et adaptée à l'ensemble du réseau métropolitain, une toile d'araignée avec un maillage plus serré : « *mais si on ne le raccorde pas à toutes les pénétrantes c'est un peu vain. Il faudrait qu'il y ait des interconnexions plus fluides où l'on puisse circuler en toute sécurité. Sur la route de Toulouse entre Leyssote et barrière de Toulouse, c'est quasi impossible de circuler* ». Dans l'ensemble, les changements intermodaux doivent être réduits : « *éviter que les gens aient à prendre deux ou trois bus, car ils ne le feront pas* ». Il faut également : « *encourager les PDE et les coordonner à l'échelle métropolitaine* ». Le projet des boulevards pourrait être l'occasion de corriger l'effet centralisateur de la maille du réseau TBM, en pensant les liaisons entre les polarités secondaires et la circularité : « *on a des lignes de tram en étoile et on n'a pas autre chose. Depuis le début, on n'a pas prévu un mouvement circulaire. On ne peut pas aller du tram C au A sans passer par le centre, c'est une erreur de conception ! On est dans une vision centralisatrice des déplacements avec chaque maire qui veut son bout de tram. Est-ce que la solution c'est de faire des boulevards un des fils qui manquent à la toile ? Peut-être* ».

Les boulevards doivent continuer de permettre « d'aller de périphérie à périphérie »

5.4.2 Quelles solutions pour les mobilités demain sur les boulevards ?

Un nouveau transport en commun ?

Certains proposent un « *VAL* » ou « *des trolleybus comme à Limoges* », quand d'autres se demandent pourquoi il n'y a toujours pas de tramway sur les boulevards : « *j'ai pas compris qu'il ne fasse pas un tramway sur les boulevards* » ; « *j'aurai mis le tramway autour des boulevards avec un arrêt à chaque barrière (pas tous les 200 mètres comme ils ont fait et qui retardent énormément), des transports qui s'arrêtent moins* ». L'exemple parisien des Maréchaux fait des émules : « *moi je mettrai un tram, de la même manière que Paris vient de le faire sur les boulevards Maréchaux. Pour le prendre de temps en temps, je trouve ça plus agréable, ça va plus rapidement. Ce n'est pas moche, c'est assez fonctionnel* » ; même si la faisabilité et le coût questionnent certains « *un tram circulaire, mais est-ce techniquement et économiquement possible ?* ».

D'autres préfèrent « un BHNS ». Le BNHS nantais est cité à titre de contre-exemple, il serait une erreur de diagnostic, car extrêmement saturé aujourd'hui. Le choix du BHNS pourrait revenir à perdre du temps et de l'argent. Des formes de bus plus originales sont imaginées : « *des bus qui passent au-dessus des voitures. C'est peut-être une solution pour fluidifier le trafic et de faire une file moteur thermique. Et une file piétons/vélos, pour changer les habitudes des gens...* ».

Les participants aux groupes focus discutent également de la place d'un métro souterrain : « *les boulevards idéaux, on s'y déplace en métro. Pour moi le métro c'est la solution. Vu qu'il n'y a pas assez de place pour tous les usages, il faut trouver une solution en sous-sol qui sera plus rapide.* » Le métro pourrait libérer de l'espace en surface, permettre de végétaliser les boulevards et de laisser juste une « *circulation urbaine* », « *et si on veut un quartier de vie, il faut de la place pour le piéton. Un tram, ça prend trop de place* ». Mais l'idée de se déplacer sous terre peut refroidir et en plus « *ça coûterait trop cher, et c'est sale, c'est pas jojo...* ». Le métro aérien est évoqué, souhaité par certains, rejeté par d'autres : « *ça fait du bruit; ça gâcherait l'aspect patrimonial* ».

Le train et le fleuve sont également évoqués : « *on pourrait développer les navettes fluviales. C'est idéal, le fleuve* » ; « *les gens qui viennent de l'extérieur, de l'Entre-deux-mers, avant, il y avait un train, maintenant, il n'y en a plus. Tous ces gens qui viennent travailler en ville, de 30 km, Libourne, Langon, ils pourraient venir en train* ». La question des boulevards doit être étudiée en lien avec « *la ceinture ferroviaire* », et pourquoi pas, revenir au projet de l'intendant Nicolas Dupré de Saint-Maur et de son canal « *il y aurait des gondoles* ». Bordeaux, les boulevards, nouvelle Venise.

Enfin, une voix affirme qu'il ne faut pas d'un transport en commun sur les boulevards. Le futur pourrait faire émerger de nouvelles solutions en lien avec l'évolution des modes de vie et des technologies : « *je ne suis pas certain que les boulevards de demain aient besoin d'un transport en commun. On aura besoin de modules de mobilité... Peut-être des navettes automatiques qui iraient d'un point à un autre qu'on pourrait prendre à façon, peut-être des trottoirs roulants. La fonction de circulation, elle peut être douce. Notre façon de vivre et de travailler va évoluer demain. On n'aura peut-être plus les mêmes horaires, on aura peut-être une souplesse dans le monde du travail... Si on a besoin de se déplacer, ce sera peut-être que pour se distraire, et pas pour travailler* ».

Un tramway, comme sur les boulevards Maréchaux à Paris ?

Agir sur la voirie

Quelques personnes dans différents groupes proposent pour contrebalancer d'investir plutôt dans l'infrastructure : « *ce serait de faire comme il y a barrière Saint Genès, des tunnels pour désengorger à chaque barrière !* ».

Les participants sont partagés sur l'idée proposée par l'un d'entre eux de passer toutes les voies qui accèdent aux boulevards en sens unique. C'est d'un côté vu comme une contrainte : « *on passe tout en sens unique dans les voies secondaires et on ne peut plus arriver que sur les boulevards. Le jour où il y a une rue en travaux, tout est bouché* » ; « *toute chose égale par ailleurs, si on augmente les sens uniques, on va augmenter les nuisances sur les réseaux viaires principaux sauf si on supprime une file de voitures* ». De l'autre, le sens unique c'est une problématique « voiturocentrée », un participant évoque la situation à Strasbourg : « *on faisait tourner en rond les automobilistes pour leur éviter les îlots, empêcher les trajets Waze et Google Maps, ainsi soulager les quartiers* ».

Pour certains, il faudrait aussi réfléchir à « *retirer le stationnement* » sur les boulevards « *avec uniquement des bornes de 20 minutes* » et veiller à « *supprimer ces voies où les voitures ouvrent la portière sur le vélo* ». La réduction/suppression/interdiction du stationnement ou des arrêts minute parfois sauvages aurait de multiples vertus. En effet, outre la diminution des accidents, cela permettrait d'avoir de la place pour « *délimiter les voies cyclables et de voitures par du vert* » et de disposer d'un « *transport en commun avec une plus grande fréquence* ».

Mais dans ce cas, quid des résidents ? Il serait judicieux de mobiliser les « *dents creuses* » pour des « *stationnements regroupés* » pour les habitants. Et pour les services de type « *livraisons de meubles* », « *il pourrait y avoir des systèmes de plots* ». Il faudrait également penser le stationnement pour les usagers en amont : des parkings sur les boulevards pour que les voitures n'entrent pas dans Bordeaux, des parcs relais aux entrées de rocade : « *aujourd'hui, les stations sont très mal réparties, et situées à des endroits où l'offre en transports en commun est très dense, alors qu'il en faudrait là où il n'y a rien* » ; « *il faut des parcs relais, mais ils sont trop petits et pas assez nombreux. Il faudrait qu'ils soient dans la ville « d'avant ». Si on veut alléger le boulevard, il faut alléger un peu plus à l'extérieur, sur au moins quelques kilomètres.* ». La réduction du stationnement automobile pourrait s'accompagner de nouveaux aménagements pour stationner les vélos, notamment aux abords des commerces « *il faudrait prévoir des arceaux pour les vélos s'il y a des commerces* ».

Pour un professionnel, le manque de stationnement est un mythe : il y a énormément de places de stationnement dans la métropole (parkings en sous-location, parkings des grandes surfaces, des résidences, des entreprises, transports en commun.). Le problème n'est pas le manque, mais sa mauvaise organisation : « *L'enjeu, c'est pas de créer ou non du stationnement, c'est d'organiser le stationnement* ». Dès lors, « *est-ce que ça a du sens de mettre du stationnement en voirie sur les boulevards ?* ». Il est catégorique. Il faut le supprimer pour développer les parkings relais et ainsi « *organiser différemment le stationnement* », « *pour que les gens puissent déposer [leur véhicule] et après qu'ils prennent les transports en commun* ». Pour lui, le « *parking aujourd'hui ne doit plus être un endroit où on stationne de la ferraille dans des blocs de béton. Il doit servir de mobilité, ça doit être un des chaînons de la mobilité* » et il faut aussi proposer divers services : « *gonfler des pneus, de vélos, on doit pouvoir y trouver des recharges pour les batteries électriques, des casiers pour y stocker son casque de vélo, on doit y trouver des services pour les véhicules, lavage de voiture, changement de pare-brise* ». « *Il y a des solutions, il y a beaucoup de friches disponibles* ».

Reste alors à exploiter le champ des possibles pour repenser l'immobilité : « *construire deux, trois poches de stationnement (...) ça me paraît évident (...) [mais] avant de construire, il faut se poser la question : comment on optimise déjà le stationnement de ce qui est aujourd'hui à disposition (...) Il y a plein de choses à optimiser* ». Surtout, il faudra anticiper les mutations dans les usages en produisant « *du parking évolutif, mutable avec*

Développer les sens uniques sur les transversales pour libérer les quartiers ?

Le manque de stationnement est un mythe, il faut surtout l'organiser

le taux de motorisation qui diminue, en hall de marché, hall des sports (...) un espace qui sera requalifiable ».

La majorité des participants s'accorde à dire qu'il faut plus de place pour les vélos, si l'on veut une ville plus verte plus douce et plus sécurisante : « *aujourd'hui, le ¾ est dédié à la voiture... moi qui ne me déplace quasiment qu'à vélo à Bordeaux si je pouvais avoir une piste cyclable dans un sens une piste cyclable dans l'autre assez large pour doubler je prends* » ; un participant de se demander « *est-ce qu'il y a beaucoup de vélos qui empruntent les boulevards ?* », et un autre de rétorquer « *mais parce qu'on les fuit... mais s'il y avait des pistes cyclables dédiées oui* ».

Autre sujet mobilité d'importance, celui des piétons. Un participant estime qu'il faudrait agir immédiatement : « *aménager les croisements, les traversées, notamment pour les personnes vulnérables, enfants, femmes enceintes, personnes chargées, personnes âgées qui ont du mal à marcher et ne pas attendre pour prendre quelques mesures immédiates.* ». L'amélioration du confort d'usage des piétons pourrait aussi s'appliquer aux barrières « *des plateaux surélevés pour ralentir la vitesse et le bruit* » marqueraient un périmètre de plus grande vigilance pour les automobilistes vis-à-vis des piétons.

Agir sur les comportements, établir des règles

Autres pistes avancées pour réduire la place de la voiture au profit des autres modes : la généralisation de l'autopartage et le développement du covoiturage, le développement des plans de déplacements d'entreprises. Un professionnel explique : « *on a aussi en tête de travailler sur le covoiturage, sujet sur lequel on aimerait beaucoup avancer en 2020, voire 2021, via une application qui soit vraiment comme ce qui se fait, et qui permettrait vraiment d'inciter nos salariés à covoiturer. Puisque pour tous ceux qui n'ont pas d'autre solution (...) je pense que ça peut être une vraie solution, surtout avec le volume de salariés qu'on a. Je pense qu'il y a du potentiel, mais il nous faut l'outil adapté, adéquat, pour lancer la chose* ». Cette solution permettrait de libérer de la place sur les parkings et donc de pallier les problématiques de stationnement et de circulation.

Un péage urbain est proposé comme à Londres, « *mais c'est antisocial !* ». Les participants distinguent le trafic lié aux flux pendulaires et dont les destinations sont proches des boulevards et le trafic de transit. Il faudrait supprimer cette circulation de transit, la rediriger vers la rocade. Peut-être que la solution se trouve dans la constitution d'axes alternatifs.

À l'avenir, le cauchemar absolu serait de passer en deux fois trois voies pour les voitures « *un boulevard périphérique comme à Paris* », « *une deuxième Rocade* », soit un axe qui accentuerait encore plus sa dimension routière, une « *autoroute urbaine* », sur laquelle on roulerait plus vite en passant « *(...) à 70 voire 90* ». Le taux de motorisation progresserait et le paysage urbain suivrait cette évolution « *Avec plein de stations essence* », « *ça stationne encore plus sur les trottoirs* » et un « *terre-plein central en béton avec glissière* ». Les boulevards pourraient être encore plus embouteillés « *qu'on ne puisse plus circuler* », « *complètement bouché, bloqué* », et seraient déconnectés de leur contexte, de leur barrière, comme un « *tube* » pour relier « *un point A à un point B* ».

« Inciter nos salariés à covoiturer... »

5.4.3 La question épiqueuse de la présence de la voiture et la prise en compte des besoins de tous.

En vue de cet apaisement, plusieurs personnes envisagent de supprimer purement et simplement la voiture des boulevards : « *Il faut tout faire pour virer les voitures !* » ; « *Interdire les voitures* » ; « *Je ne garderais pas de voies pour les voitures, je ferais en sorte de capitaliser sur tout ce qu'il y a autour. Pour qu'il puisse y avoir de la circulation, sans que ce soit une rocade intérieure. La circulation je la réduirais au maximum et je la ferais passer par les grands axes* ». L'utopie serait de concevoir un projet de promenade arborée accueillant les transports en commun, piétons et deux roues, projet qui renvoie à l'image, un peu nostalgique, des boulevards historiques. Une variante à cette interdiction serait de contraindre davantage l'accès à partir de la rocade, pour les personnes provenant de l'extérieur : « *il faudrait l'interdiction des voitures intra-rocade sauf pour ceux qui ont des raisons obligatoires. Des parkings à l'entrée de la ville. Des parcs relais partout. On donne la place aux transports collectifs, aux vélos, aux piétons. La Covid a montré la vertu du télétravail, ça réduit l'enfer* ». Cela forcerait les gens à utiliser les transports en commun, à obliger à un changement de pratiques « *ça nous obligerait à prendre les transports en commun : qu'est-ce que c'est 10 minutes de plus finalement* ». L'autre public visé ici pour limiter l'usage de la voiture n'est plus celui des personnes vivant extra-rocade, qui sont captives, mais plutôt celles qui utilisent leur véhicule pour un usage de proximité : « *il faudrait plus essayer de forcer les gens qui habitent à moins de 5 km de leur travail de ne pas y aller en voiture parce que c'est 80 % des gens. Moi j'en connais qui habitent à Mériadeck et qui viennent barrière du Médoc en voiture et j'en connais plein... si on incitait ces gens-là à ne pas prendre la voiture, ça libérerait de la place pour tous ceux qui arrivent de très loin* ».

Mais l'inquiétude de voir les véhicules évincés du paysage des boulevards s'exprime : « *Comment faire si on n'a pas la place pour les voitures ?* ». Évoluer dans un espace plus « *paisible cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de voiture, mais on lui accorde moins de place, on la voit moins* », « *Le boulevard idéal a moins de voitures, il est plus apaisé, moins bruyant* ».

Autre argument de taille, celui de la sécurité. Certaines fonctions telles que les accès aux hôpitaux, urgences, puis la circulation des pompiers et de la Police doivent être maintenues : « *je pense à tous les transports d'urgence pour aller vers les hôpitaux ; elle a été tracée pour être fonctionnelle et donc permettre une voie qui permet la sécurité de notre ville, il faut le garder* ». Et à l'inverse, pour plusieurs participants « *un axe sans aucune voiture* » serait le véritable enfer. Le report du trafic serait inévitable : « *que ce soit sur les boulevards ou ailleurs, plus de voitures, ce n'est pas une bonne solution* » ; cela créerait une sorte d'imperméabilité entre l'intra-boulevard et l'extra-boulevard : « *l'enfer, ça serait qu'il n'y ait plus rien pour circuler en voiture, parce qu'on en a besoin, pour aller faire les courses encombrantes. C'est utopique (...). Il y a tous les gens qui travaillent à l'extérieur, les artisans, les livraisons, si on supprime ça, on va étouffer l'intérieur.* »

« *Comment peut-on aider tous ces gens avec cet enfer de la bagnole parce que c'est le cas, pour avoir moins d'automobilistes sur ces fameux boulevards ?* » Les participants ne savent pas comment répondre à cette demande sans nuire à nombre d'usagers des boulevards et de manière générale sans entraîner des effets pervers sur le fonctionnement de la métropole et/ou de son bassin d'emploi. Ils sont pleinement conscients du rôle des boulevards dans le système urbain. Les éléments d'explication se réfèrent à deux domaines : les publics, leurs problématiques et leurs comportements, puis les possibilités qu'offrent les infrastructures.

Tout d'abord, les automobilistes ne le sont pas forcément par choix.

« *Il faut tout faire pour virer les voitures !* »

Permettre aux fonctions d'urgence de circuler

« *Si on limite les gens en voiture sur les boulevards, il faut leur proposer d'autres solutions* »

Le public des personnes âgées cristallise les débats. L'offre en transports en commun ne serait pas adaptée aux personnes âgées et ce serait pour cette raison qu'elles ne lâchent pas leur voiture : « *Ma belle-mère qui a 94 ans, sa voiture c'est son déambulateur et il y aura toujours des gens qui auront la nécessité d'avoir un véhicule. Par contre, il faut développer des moyens, pas seulement des transports en commun tels qu'on les a en tête, mais du service à la personne pour les déplacements. Peut-être un espace central dédié aux transports en commun (BHNS, petite navette, petit bus comme à Arcachon)* ». Mais d'autres pensent que ce public n'aurait pas besoin de se déplacer ET en voiture ET aux heures de pointe : « *dans mon secteur, quand on voit le nombre de retraités qui ont le temps et qui pourraient prendre les transports en commun et la marche et qui ne le font pas, il y a quand même des marges de manœuvre* ». Et si les nécessités et réalités financières des ménages forçaient l'évolution ? « *il y a quand même beaucoup de couples qui vendent une voiture, car ils n'ont pas les moyens d'en avoir deux* ».

Le point le plus épineux concerne les personnes qui vivent dans le périurbain et qui travaillent au sein de la métropole. Il ne faut pas fermer les yeux sur ces problèmes si l'on doit repenser les boulevards : « *on ne peut pas être dans le déni des situations captives du périurbain. Ça renvoie à une question centrale qui est celle de la mixité fonctionnelle* ».

Outre la question de l'emploi, les besoins en déplacement sont aussi selon les participants relatifs à la localisation de l'offre en équipements, commerces et services du quotidien : « *s'il n'existe pas des commerces et des services de proximité dans le quartier, on reste obligé de faire bouger cette géographie, de se déplacer. Et vu les distances et les modes pertinents pour y aller, l'automobile est la solution. Peut-être à la marge à vélo* ».

Alors qu'est-ce qu'« *un projet raisonnable* » ? Il ne peut faire abstraction de la voiture, mais favorise une circulation apaisée. Ce principe d'apaisement suppose de pouvoir circuler de façon sécurisée, pour tous et principalement à vélo. Une proposition est de « *faire baisser les vitesses (30 km/heure) et de synchroniser les feux* » ; « *réglementer le trafic* ».

Il faut penser la multimodalité et proposer des solutions viables à ceux qui résident un peu loin : « *il y a beaucoup de monde sur les boulevards qui viennent de loin, qui viennent des communes aux alentours. Martignas, Saint Médard, transports en commun qui sont obligés de prendre par les boulevards ! Pour ceux-là, il faut trouver une solution. Mais si on avait un RER qui fonctionnait, si on pouvait mettre le vélo dans le RER* » ; « *Si on limite les gens en voiture sur les boulevards, il faut leur proposer d'autres solutions et cela passe par un maillage plus efficace en transports en commun* ».

5.4.4 Comment penser la multimodalité ?

À travers les groupes focus, trois positions se sont dessinées :

1. **Un partage assez libre des voies.** D'un côté les tenants « *d'un espace partagé, à circulation lente et régulière, à 25 ou 30 km/heure maximum, plus sécuritaire, limitant la pollution et le bruit* » ; « *sans feux, avec des passages piétons très fréquents qui cadencent les déplacements* ». La juxtaposition des modes apparaît comme une mauvaise solution, car elle exacerberait les conflits entre les usagers : « *Quelle idée de faire des voies de vélos/bus ! moi je suis déjà terrorisée quand j'ai un bus derrière moi* ». Ici la cohabitation se ferait toujours sur une même voie entre bus et vélo : « *la solution c'est de faire ce qu'on a commencé à faire c'est-à-dire dédier une voie au bus et aux cyclistes, mais par contre il faudrait le faire sur tout le long des boulevards, car un coup c'est deux voies un coup c'est une voie* » ; « *des voies bus - vélos assez larges pour doubler les cyclistes* »,

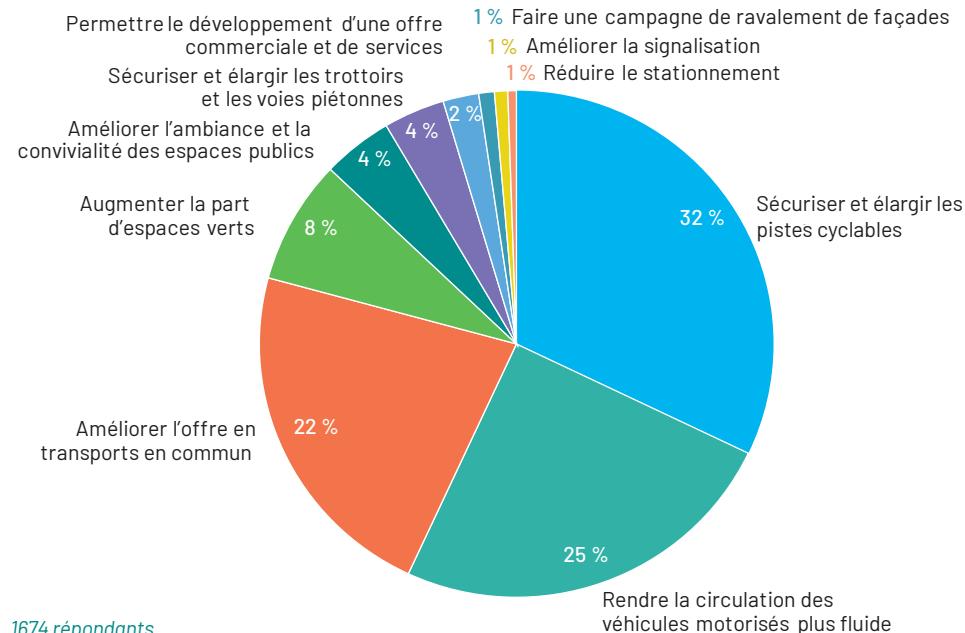
« On ne peut pas être dans le déni des situations captives du périurbain »

- 2. Un mode = une voie.** Selon un participant, un principe de réalité est celui de la largeur des boulevards, il est possible de faire cohabiter tous les modes de transports : « *Une des qualités du boulevard « bordelais c'est sa largeur... à Copenhague, ils ont des boulevards moins larges et ils ont réussi à mettre de doubles pistes cyclables, une voie de bus, une voie de voiture et des trottoirs pour les piétons... sur la largeur qu'on a à Bordeaux on peut faire plein de choses. Il y a beaucoup de partisans de voies adaptées à chaque mode, « Chacun son couloir ! » ; « c'est une histoire de cohabitation, on ne peut pas enlever un moyen de locomotion, il faut remettre un peu de citoyennetés dans tout ça* ». L'espace devra être partagé, avec des voitures sur 2 x 1 voie, et « *les barrières à sens unique : une pour entrer dans Bordeaux, la suivante pour en sortir, comme barrière judaïque et barrière d'Arès* ». « *Il faut enlever une file de voitures quand il y en a deux* ». Plusieurs solutions sont évoquées au sujet du vélo, « *une voie vélo à double sens au milieu* », des pistes où « *on peut rouler à deux de front pour l'aspect social, comme à Mériadeck* ». Ou encore un large trottoir qui accueille piétons et vélos, comme sur la rue Judaïque, mais « *ce n'est pas toujours une bonne idée, car les vélos roulent comme des malades* ». Ils évoquent quelques exemples à suivre en matière de mobilité avec une préférence pour la VDO à Mérignac ou la route le long du parc de Mussonville à Bègles ou bien s'inspirent d'Amsterdam pour une signalétique plus efficace : « *un marquage au sol précis qui est toujours le même. Sur la piste cyclable, il n'y a pas de piétons dessus* ». Il est « *important de savoir où on est et où doit être* ».
- 3. La sélection de modes prioritaires.** « *On ne peut pas tout mettre* », il va falloir faire des choix dans les modes : « *si on veut un peu de tout (bagnole, vélo, bus...), ça ne peut pas marcher. L'enfer c'est si on ne fait pas de choix qu'on met tous les modes. Les espaces partagés, de porosité, ça ne marche pas.* »

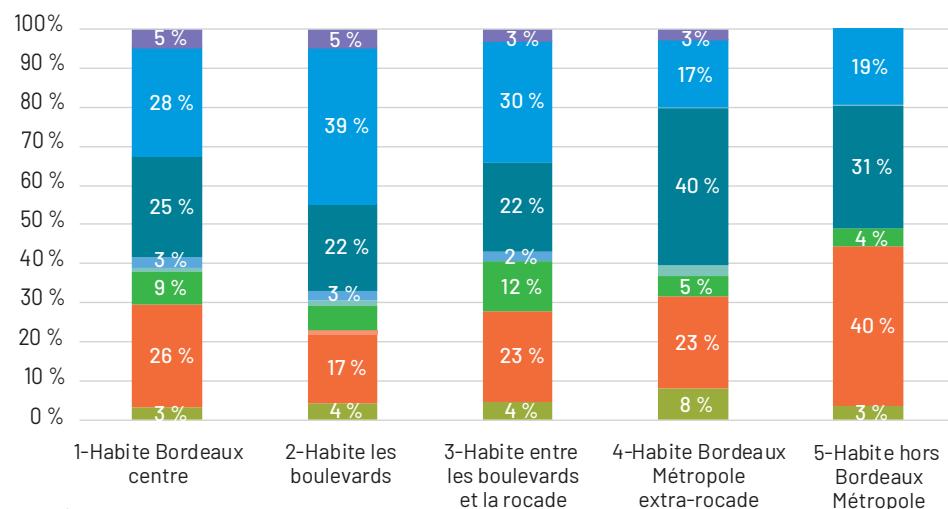
La mobilité a été le sujet le plus débattu concernant le futur des boulevards et des barrières. Pour demain, tous convergent vers une volonté d'apaisement, mais des rapports de force se dessinent concernant le choix des modes de déplacement. Si le questionnaire montre que la majorité des répondants privilégie le vélo et le BHNS, les entretiens et les groupes focus sont quant à eux plus partagés. Les boulevards doivent rester un axe de circulation pour les voitures, mais de manière moins imposante, du fait qu'ils constituent un objet métropolitain, et que par conséquent ils sont un maillon de la circulation de l'aire urbaine. Les solutions envisagées peuvent passer par trois axes : un nouveau transport en commun qui, selon les uns, suit l'ensemble des boulevards et, selon d'autres, s'inscrit de manière plus segmentée ; une action sur la voirie ; enfin une évolution des comportements. La multimodalité est elle aussi discutée. Il y a les partisans d'un partage assez libre des voies, ceux qui estiment qu'il faut une voie pour un mode, enfin ceux qui prônent la sélection de quelques modes de déplacement et qu'on ne saurait tout mettre sur les boulevards, du fait de leur espace capable. Enfin le stationnement est vu comme une problématique forte. Il faudrait en supprimer pour libérer de l'espace. Cependant, il reste encore indispensable selon les usagers et les commerçants qui expriment un manque... ou une offre non optimisée. Un quatrième axe est celui d'une réflexion à une échelle plus vaste, il s'agit de repenser l'ensemble du réseau de transports métropolitain.

5.5 Les thématiques prioritaires pour le futur projet « boulevards et barrières » (questionnaire en ligne)

Quelles priorités pour les boulevards demain ? Choix 1



Priorités pour les boulevards demain - choix 1, selon le lieu de domicile



- Sécuriser et élargir les trottoirs et les voies piétonnes
- Sécuriser et élargir les pistes cyclables
- Rendre la circulation des véhicules motorisés plus fluide
- Réduire le stationnement
- Permettre le développement d'une offre commerciale et de services
- Faire une campagne de ravalement de façades
- Augmenter la part d'espaces verts
- Améliorer la signalisation
- Améliorer l'offre en transports en commun
- Améliorer l'ambiance et la convivialité des espaces publics

Le questionnaire en ligne a permis de mettre en relief les sujets qui sont les plus importants pour les usagers.

Dans les thèmes prioritaires qui sont apparus lors du choix 1, trois se distinguent clairement :

1. Sécuriser et élargir les pistes cyclables (32 %).
2. Rendre la circulation automobile plus fluide (24 %).
3. Améliorer l'offre en transports en commun (22 %).

Il ressort donc une problématique très axée sur les mobilités. Tous les autres thèmes ne dépassent pas le seuil des 10 %. Parmi eux, le besoin d'augmenter les espaces verts apparaît à 8 %, puis la nécessité d'élargir les trottoirs à 4 %, qui peut également rentrer dans la question des mobilités.

Les sujets qui fédèrent le moins dans ce choix 1 (résultats inférieurs à 4 %) sont l'amélioration de la signalisation (0,5 %), la réduction du stationnement (0,8 %), le ravalement de façades (1 %), enfin le développement d'une offre commerciale (2 %).

choix 1	Bordeaux centre	Boulevards	Entre boulevards et rocade	Métropole extrarocade	Hors métropole
1	Sécuriser les pistes cyclables (28 %)	Sécuriser les pistes cyclables (39 %)	Sécuriser les pistes cyclables (30 %)	Fluidifier la circulation automobile (40 %)	Améliorer l'offre en transports en commun (40 %)
2	Fluidifier la circulation automobile (25 %)	Fluidifier la circulation automobile (22 %))	Améliorer l'offre en transports en commun (23 %)	Améliorer l'offre en transports en commun (23 %)	Fluidifier la circulation automobile (31 %)
3	Améliorer l'offre en transports en commun (26 %)	Améliorer l'offre en transports en commun (17 %)	Fluidifier la circulation automobile (22 %)	Sécuriser les pistes cyclables (17 %)	Sécuriser les pistes cyclables (19 %)

Les résultats concordent, peu importe les lieux de vie et les relations entre lieu de vie et lieu de travail. Les trois thématiques précitées restent dominantes parmi l'ensemble des répondants, bien que dans des ordres différents. Seules les réponses des résidents de Bordeaux et des boulevards convergent dans l'ordre de priorité, avec une part pour les pistes cyclables plus importante pour les habitants des boulevards.

choix 2	Bordeaux centre	Boulevards	Entre boulevards et rocade	Métropole extrarocade	Hors métropole
1	Sécuriser les pistes cyclables (26 %)	Améliorer l'offre en transports en commun (23 %)	Sécuriser les pistes cyclables (37 %)	Sécuriser les pistes cyclables (18 %)	Fluidifier la circulation automobile (28 %)
2	Améliorer l'ambiance et la convivialité des espaces publics (20 %)	Sécuriser les pistes cyclables (18 %)	Améliorer l'offre en transports en commun (17 %)	Sécuriser et élargir les trottoirs et les voies piétonnes (17 %)	Sécuriser les pistes cyclables (18%)
3	Augmenter la part d'espaces verts (16%)	Améliorer l'offre en transports en commun (17 %)	Fluidifier la circulation automobile (22 %)	Sécuriser les pistes cyclables (17 %)	Sécuriser les pistes cyclables (19 %)
4	Améliorer l'offre en transports en commun (15 %)	Fluidifier la circulation automobile (12 %)	Augmenter la part d'espaces verts (11 %)	Améliorer l'offre en transports en commun (12 %)	

Dans le **choix 2**, on retrouve les mêmes thèmes prioritaires, avec cependant une progression de la demande en espaces verts (14 %) qui dépasse la volonté d'avoir une circulation automobile plus fluide (13 %).

Trois autres thématiques se renforcent : la sécurisation et l'élargissement des trottoirs des voies piétonnes (9 %),

l'amélioration de l'ambiance et de la convivialité de l'espace public (9 %), enfin permettre le développement d'une offre commerciale (4 %). L'ensemble de ces thématiques valorise la vie de quartier et la qualité de vie à l'échelle du piéton.

Trois sujets sont écartés (moins de 4 %) : réduire le

choix 3	Bordeaux centre	Boulevards	Entre boulevards et rocade	Métropole extrarocade	Hors métropole
1	Faire une campagne de ravalement de façade (16 %)	Augmenter la part d'espaces verts (16 %)	Sécuriser et élargir les trottoirs des voies piétonnes (17 %)	Augmenter la part d'espaces verts (16 %)	Améliorer la signalisation (22 %)
2	Augmenter la part d'espaces verts (14 %)	Améliorer l'ambiance et la convivialité des espaces publics (14 %)	Augmenter la part d'espaces verts (16 %)	Sécuriser et élargir les pistes cyclables (11 %)	Augmenter la part d'espaces verts (16 %)
3	Améliorer l'offre en transports en commun (12 %)	Améliorer l'offre en transports en commun (13 %)	Améliorer l'offre en transports en commun (15 %)	Fluidifier la circulation automobile (11 %)	Améliorer l'offre en transports en commun (12 %)
4	Élargir les pistes cyclables (11 %)	Fluidifier la circulation automobile (11 %)		Améliorer l'offre en transports en commun (10 %)	Sécuriser et élargir les pistes cyclables (10 %)



Boulevard Jean-Jacques Bosc, Bègles. Crédit photo : a'urba.

A photograph of a residential street. On the left, there's a row of houses with light-colored facades and dark roofs. Large, mature trees with green and yellow leaves line the street. Several white vans are parked along the curb. The street has a paved surface with a small decorative border near the sidewalk.

Synthèse

Un espace symbolique de l'évolution de la ville qui doit retrouver un souffle

« Tout doit changer pour que rien ne change »*. La formule résume assez bien le sentiment global qui se dégage à l'issue de 64 heures d'entretiens et le passage au tamis des milliers de commentaires et verbatims qu'ont inspirés les boulevards et les barrières à ses usagers réguliers ou occasionnels. Entre craintes et désirs de changement, le sujet divise autant qu'il fédère. Aussi, pour ceux qui auraient encore des doutes sur la pertinence du sujet, elle n'est désormais plus à démontrer ne serait-ce qu'au regard du nombre de participants à l'enquête. Si ce sont en particulier les hommes, cadres et bordelais qui se sont exprimés, cela ne veut pas dire que le thème présente moins d'intérêt pour les autres... il dit plutôt le profil des usagers. Nous avons toutefois veillé à entendre toutes les voix par les techniques de redressement et d'animation. Retour sur les principaux enseignements de cette enquête inédite.

1. Les constats partagés

Une courroie de distribution encrassée

Qu'ils soient perçus comme colonne vertébrale, ou simple artère, les boulevards et les barrières sont bien des composantes majeures du système de déplacements métropolitain. Si tout le monde ne passe pas par eux, leur réputation n'est plus à faire. De ces boulevards, on dit beaucoup qu'ils sont bouchés, bruyants, pollués, dangereux. Les participants dénoncent notamment : un manque du stationnement pour les automobilistes, des difficultés pour les traverser à pied, un tramway pratique, mais qui perturbe la circulation des cyclistes et des automobilistes, des arrêts de bus mal positionnés, des manques de correspondances... le partage de l'espace public se présente comme une vraie difficulté. Pourtant malgré les frictions, ces dysfonctionnements sont, semble-t-il, intégrés, voire même acceptés comme un invariant propre à cet axe. Les boulevards sont dès lors davantage assimilés à une petite rocade, ou une autoroute urbaine plutôt qu'à une allée piétonnière sur ses rives. Cette réalité constatée est amplifiée par la congestion de la circulation aux heures de pointe.

Des recherches d'alternatives pour mieux s'y déplacer

La question de l'efficacité des modes de déplacement et plus généralement celle des mobilités ont souvent été au cœur des échanges. Chaque mode présente sa part d'avantages et d'inconvénients. Nombreux sont ceux qui ont fait l'expérience de différents modes, ce qui les met en position de comparateur. De l'avis de tous, la voiture est confortable, mais d'usage pénible aux heures de pointe. Le vélo est rapide, mais dangereux malgré le recalibrage récent des pistes cyclables en format partagé avec les bus sur plusieurs tronçons. La desserte en bus est visible, mais manque d'efficacité. La marche à pied est une option pour des déplacements de proximité, mais cette pratique est rendue désagréable eu égard à l'environnement très routier. Si toutes ces catégories sont souvent critiquées à l'égard des autres et que le vélo a le vent en poupe, faire de la place à chacun leur semble essentiel, voire même obligatoire.

Un repère, des ambiances, des barrières

Par leur côté itinéraire pratique, voire incontournable, leur histoire et la forme du tracé, les boulevards font repère. En revanche, il est difficile de s'y situer à l'exception des barrières. Si certaines d'entre elles sont perçues comme des lieux de respiration, d'animation d'autres apparaissent plus neutres, mais toutes donnent du rythme et une diversité à ce linéaire long. On peut vraiment parler de l'existence d'un « effet barrières ».

* Formule tirée de l'ouvrage *Le Guépard*, de Giuseppe Tomasi de Lampedusa, paru en 1958.

Un espace en tension par endroits délaissé

Les aspirations des usagers sont moins une affaire de classe sociale que de proximité et de familiarité aux lieux et de mode de déplacement. Les boulevards et les barrières se présentent donc comme des espaces de tension entre des enjeux de proximité et des enjeux métropolitains pas toujours conciliaires. Ce territoire de traversée de l'agglomération fait du véhicule particulier le mode dominant alors que sur ses rives et à proximité pas moins de 100 000 habitants s'y sont installés. Même s'ils ont choisi d'être là « en connaissance de cause », ils aspirent à un apaisement de la circulation pour mieux respirer. Par ailleurs entre l'image d'Épinal de la promenade du début du XXe à celle plus « trash » des trafics en tout genre, ils ont une image à reconquérir. Si certains lieux bénéficient d'une bonne réputation, les boulevards apparaissent comme l'espace délaissé depuis les années 1990.

Un axe qui évolue encore

L'image associée aux boulevards est souvent contenue aux limites des barrières d'octroi historique. Pourtant, les grands projets urbains s'invitent aussi dans les échanges. Le vocabulaire urbain associé aux boulevards s'étend aux nouveaux quartiers des Terres Neuves aux Bassins à flot en passant par Ravezies, perçus comme les nouveaux boulevards ou barrières.

2. Un changement possible sous conditions

La fluidité, oui. L'apaisement, oui. Un TCSP...

Le développement d'un réseau de transport collectif en site propre est un sujet qui intéresse. Il fait resurgir le débat métro, tramway ou BHNS. Il semble que sa mise en place sur l'ensemble du linéaire est souhaitée, car elle donne de la visibilité. Pour certains, ce nouveau réseau pourrait remplacer la ligne 9 jugée pour beaucoup inefficace et permettrait de poursuivre la reconquête des espaces publics, telle qu'elle a déjà pu se mener dans le centre ancien de Bordeaux, sur les quais et le long des lignes de tramway en contribuant à l'apaisement des quartiers résidentiels qui les jouxtent. D'autres demeurent sceptiques, soit parce qu'ils sont des défenseurs de la multimodalité obligée, soit parce qu'ils considèrent que le budget de la collectivité ne saurait le permettre.

Moins de voitures si plus de stationnement en aval

La circulation automobile est un point sensible. Si beaucoup regrettent qu'elle ait envahi l'espace, ils lui reconnaissent un confort et une efficacité sans égal, en particulier pour les salariés périurbains. Le changement peut s'opérer par la contrainte, mais cela ne sera pas sans conséquence d'après les participants si la question du stationnement en aval n'est pas traitée en particulier pour les communes périphériques à Bordeaux.

Une mise en valeur d'accord, mais pas au détriment de la fonctionnalité de l'axe

La qualité patrimoniale du site est diversement reconnue, mais tous s'accordent sur des aménagements récents qui « gâchent » la vue ou l'empêchent. La valorisation des lieux est souhaitée. Seulement elle ne peut se faire au détriment de la fonctionnalité de l'axe. Verdier l'axe en certains endroits serait « suffisant ».

Des boulevards « accessibles »

L'idée d'un réaménagement possible suscite quelques interrogations et inquiétudes sur l'accès à la ville. Si demain les boulevards étaient réaménagés, à qui cela pourrait profiter ? C'est ici la question des prix de l'immobilier qui est posée. La mutation récente de certaines barrières, en particulier sur la frange sud, font craindre une poussée de la gentrification bordelaise que le réaménagement des boulevards pourrait venir accentuer.

3. Une contrainte financière et systémique intégrée qui fait écran aux projections

Ces constats et débats sont autant d'indices sur les défauts à corriger que les leviers à actionner pour changer d'image. Ils disent aussi le chemin à parcourir pour faire bouger les lignes. L'exercice de perception/projection met en lumière la difficulté des usagers de faire abstraction des contraintes financières, techniques et sociales réelles ou supposées. L'image projetée en dehors de quelques exceptions est raisonnable. Le changement ne doit se faire qu'à la marge pour ne pas venir bousculer ni les habitudes ni le budget de la collectivité. Les boulevards pourraient se muer en espace public, mais on veut surtout y circuler. Le projet peut être progressif, itératif, mais la perspective d'un chantier permanent est redoutée.

Peut-être que le caractère inédit de la période est venu tempérer l'enthousiasme des participants ? Certes, ils prônent une forme de « verdissement », mais les boulevards sont en majorité perçus comme un axe fonctionnel. Comme si les tracas du quotidien empêchaient de l'envisager comme le potentiel nouvel espace public métropolitain. Et même si les pratiques piétonnes et surtout cyclables se développent, difficile pour nombre participants de renoncer à la voiture. Elle doit avoir sa place, en particulier pour les périurbains. Dans les esprits et les échanges, la transition semble en marche, mais elle implique des changements auxquels nous ne sommes pas tous prêts.

Tout repose désormais sur l'orientation du projet et sa capacité à concilier, voire réconcilier des usagers qui ont un avis assez tranché sur la question. Les identités perçues sont sans doute à travailler comme des points de jonction, d'articulation entre des « quartiers ». Les boulevards aujourd'hui frontières peuvent devenir une vraie passerelle. Le défi à relever est de taille puisque demain boulevards et barrières doivent pouvoir combiner qualités d'urbanité et efficacité d'accessibilité, hospitalité à l'égard du piéton et pluralité des mobilités... tout ça, et sans trop caricaturer, sans rubalises, ni bruit de marteaux piqueurs et encore moins de chaussées encombrées ...

Table des Matières

Introduction

PARTIE 1 Méthodes

p.7

1.1 Les boulevards en quelques chiffres

1.2 La méthode « croisée » : mettre l'individu au cœur du dispositif d'analyse

1.2.1 Le questionnaire en ligne

1.2.2 Les groupes focus

1.2.3 Les entretiens individuels

1.3 Méthode de traitement et de redressement

1.3.1 Données sociodémographiques

1.3.2 Géographie des résultats

1.4 Qui a répondu à l'enquête en ligne ?

1.4.1 Le profil-type : un homme, entre 30 et 44 ans, en famille avec enfant, propriétaire et cadre, bordelais, habitant près des boulevards

1.4.2 Une représentation trois fois plus élevée de cadres parmi les répondants

1.4.3 Une part prépondérante de couples avec enfants

1.4.4 Des répondants aux revenus assez élevés

1.4.5 Une grande majorité de propriétaires

1.4.6 Lieu de vie et lieu de travail des répondants (non redressé)

PARTIE 2 Imaginaires et géographie des boulevards

p.21

2.1 Représentations des boulevards

2.1.1 Un boulevard ? Mais qu'est-ce que c'est ?

2.1.2 Les boulevards bordelais : entrée en matière

2.1.3 Une appréciation assez négative des boulevards

2.1.4 Les principaux éléments emblématiques des boulevards

2.2 Géographie des boulevards

2.2.1 Le périmètre : de l'arc à la boucle

2.2.2 Les boulevards, unité ou diversité ?

2.2.3 Les boulevards, une frontière ?

2.2.4 Les différentes séquences des boulevards

2.3 Les barrières, un vocabulaire bordelais

2.3.1 Une évidence sociale plus que spatiale

2.3.2 Des barrières assez bien identifiées, mais des niveaux d'animation inégaux

2.3.3 Les barrières : les lieux les plus fréquentés

2.3.4 Les barrières font-elles partie des boulevards ?

2.4 Grand patrimoine ou petit patrimoine... non valorisé

PARTIE 3 Mobilités

p.51

3.1 Les boulevards, une stratégie de déplacement

3.2 Les temporalités de fréquentation des boulevards

3.2.1 Des répondants qui empruntent les boulevards très fréquemment

3.2.2 Des usages tout au long de la semaine

3.2.3 Un usage différent au cours de la journée selon le lieu de vie

3.2.4 L'évolution de la perception des boulevards selon le temps

3.3 Des trajets assez courts

3.4 Automobiles, une place démesurée ?

3.4.1 Mode de transport le plus souvent utilisé : la voiture omniprésente, talonnée par le vélo

3.4.2 Les transports en commun favorisés dans le choix du second mode

3.4.3 Un trajet inconfortable, pas vraiment sécurisant, mais qui fait gagner du temps

3.4.4 « Un boyau » à voitures, souvent bouché, mais indispensable

3.4.5 Un stationnement abondant, mais désorganisé

3.5 Des bus aux vélos, des parcours perfectibles

3.5.1 Transports en commun : des problèmes de confiance, de signalétique et qualité de l'attente

3.5.2 Des modes actifs qui peinent à prendre leur place

PARTIE 4 Lieux de vie et animation

p.77

4.1 Emprunter les boulevards, les motifs

4.2 Le niveau de fréquentation des différents équipements commerces et services situés dans le périmètre des boulevards

4.3 Des équipements aux besoins spécifiques

4.3.1 Les établissements scolaires : des abords peu adaptés

4.4.2 Le CHU, une « ville dans la ville » qui doit rester accessible

4.3.3 Autres avantages et inconvénients de la proximité des boulevards

4.4 Les commerces : des lieux de service, des lieux de vie

4.4.1 Évolutions (2010-2020) : un tissu commercial plus orienté vers l'offre de services

4.4.2 Un lieu d'implantation stratégique

4.4.3 Un rôle central dans la vie de quartier

4.4.4 Le point de vue des usagers

4.5 Habiter les boulevards

4.5.1 Des « bobos » aux « héritiers » : un choix résidentiel entre opportunités et liens familiaux

4.5.2 Les boulevards au quotidien : entre nuisances et jardins apaisés

PARTIE 5 Les boulevards demain, opportunités et attentes

p.101

5.1 Un « objet métropolitain »

5.1.1 Penser les boulevards, c'est penser la métropole demain

5.1.2 Réflexions autour des temps du projet

5.2 Faire dialoguer les boulevards avec leur territoire, d'aujourd'hui et de demain, valoriser le patrimoine

5.2.1 Lisser les frontières, créer des connexions

5.2.2 Séquencer

5.2.3 Orchestrer les coups-partis avec le futur projet

5.2.4 Les opportunités, un travail en « dentelle »

5.2.5 Valoriser le patrimoine et éviter la spéculation

5.3 faire des boulevards un lieu de vie »

5.3.1 Un environnement apaisé et verdoyant

5.3.2 Flâner, se rencontrer, se divertir

5.3.3 Égayer, attirer le chaland

5.4 Quels modes de transport privilégier sur les boulevards demain ?

5.4.1 Mobilité : du cauchemar de la congestion à la circulation apaisée : quelles voies/voix privilégier ?

5.4.2 Quelles solutions pour les mobilités demain sur les boulevards ?

5.4.3 La question épineuse de la présence de la voiture et la prise en compte des besoins de tous.

5.4.4 Comment penser la multimodalité ?

5.5 Les thématiques prioritaires pour le futur projet « boulevards et barrières » (questionnaire en ligne)

Synthèse : un espace symbolique de l'évolution de la ville qui doit retrouver un souffle

p.135



Maison d'octroi, barrière Saint Genès, Bordeaux. Crédit photo : a'urba.

Cheffe de projet : Emmanuelle Goïty / sous la direction de : Cécile de Marchi-Rasselet

Équipe projet : Thomas Bohlay, Benjamin Vouilloux

Conception graphique : Olivier Chaput, Christine Dubart

Avec la participation de : Clara Barretto, Caroline de Vellis, Camille Garcelon, Catherine Le Calvé, Stella Manning
Ainsi que : Agence Prada, bureau d'étude en anthropologie (collaboration aux entretiens semi-directifs)
IPSOS(questionnaire en ligne : hébergement)