

# Concertation boulevards et barrières

---

> Synthèse des micros-trottoirs auprès des publics  
jeunes



7:40  
Collège E. Vaillant



NB : toutes les illustrations ont été réalisées « in situ » par Louise Plantin, facilitatrice graphique.

# Sommaire

---

- > **Synthèse des attentes à court, moyen et long termes ..... p.4**
  
- > **Cadrage méthodologique..... p.5**
  
- > **Points clés des micros-trottoirs ..... p. 9**
  
- > **Annexe : synthèse des micros-trottoirs par sites ..... p. 14**
  - Pôles de formations Post-Bac ..... p.15
  - Collèges et Lycées ..... p.20

# Synthèse des attentes

## Attentes à court terme

### Des boulevards plus animés

- Des espaces et équipements pour la vie étudiante et en continuité du campus
- Davantage d'événements et de lieux de convivialité (terrasses, espaces culturels...)
- Etc.

### Des boulevards plus sécurisés

- Des cheminements piétons plus adaptés et sécurisés
- La réduction des risques pour les cyclistes, deux-roues et piétons
- Des pistes cyclables en site propre
- La requalification et l'aménagement des trottoirs
- Etc.

### Des boulevards moins routiers et « plus verts »

- Davantage de végétation, d'espaces verts et de petits lieux de sociabilité
- Des trottoirs plus propres
- L'optimisation du stationnement sur les boulevards...

### Des boulevards plus apaisés

- Moins d'embouteillages
- La réduction du bruit et de la pollution
- Un meilleur aménagement des arrêts de bus (abris, assises, bornes wi-fi, etc.)
- Le développement des transports collectifs
- Un meilleur accueil des modes actifs
- De nouveaux espaces infos TBM...

## Attentes à plus long terme

### Des boulevards conçus comme une « centralité linéaire »

- Des équipements socio-culturels (galeries, salles d'expositions, centres socio-culturels...)
- Des foyers socio-culturels mutualisés entre plusieurs établissements, plus modernes, ouverts sur la ville, etc.
- Des commerces et loisirs (terrasses, bars, restaurants, boutiques, commerces de proximité, etc.)
- Des équipements et aménagements sportifs (street work-out, city-stade, skate-parks, parcours sportifs)...

### Les boulevards comme axe de déambulation ouverts sur l'art et le patrimoine

- Des espaces publics et des circulations plus adaptés aux modes actifs (« comme une rambla »)
- Du « Street-art », des sculptures dans l'espace public...
- Une mise en valeur des façades et du patrimoine des boulevards...

### Les boulevards « de tous les possibles »

- Un tramway le long des boulevards
- Des boulevards sans voiture
- Des péniches « pour anticiper la montée des eaux »
- Une chaussée réservée aux modes actifs et des véhicules circulant dans un tunnel
- Des tapis roulants, un « hyperloop »...

### Des boulevards conçus comme une « forêt linéaire »

- Des plantations d'arbres à densifier, des espaces verts à déployer, etc.
- Davantage de parcs le long des boulevards
- Une promenade « comme les quais »...

# Cadrage méthodologique

---

## > Rappel du contexte des micros-trottoirs

Pour pallier le déficit de représentativité du comité de concertation et recueillir une parole qui ne s'exprime guère dans les instances de concertation classiques, le déploiement d'une démarche de concertation auprès des "publics absents" a été souhaitée dans la stratégie de concertation des boulevards et barrières.

Les micros-trottoirs constituent un dispositif proposé dans ce cadre dont l'objectif est de s'adresser au jeune public, collégiens, lycéens et étudiants.

## > Objectifs des micros-trottoirs

- **Ecouter le public "jeune" et recueillir sa parole pour alimenter le Cahier de préconisations citoyennes**

Dans un premier temps, ces micros-trottoirs ont permis de comprendre la perception et les usages actuels qu'a le jeune public des boulevards. En tant que citoyens et usagers du linéaire, leur parole complète ainsi la compréhension de son fonctionnement. La concertation doit permettre d'alimenter le cahier de préconisations citoyennes qui sera transmis en annexe du cahier des charges pour sélectionner la future équipe d'assistance à maîtrise d'ouvrage qui travaillera sur l'aménagement des boulevards et barrières. Ce cahier sera principalement bâti avec le Comité de concertation mais l'objectif est de l'alimenter avec d'autres regards, notamment celui du public scolaire. Les résultats des micros-trottoirs ont été présentés aux membres du Comité de concertation et seront rendus publics en 2022 dans le bilan d'étape de la concertation.

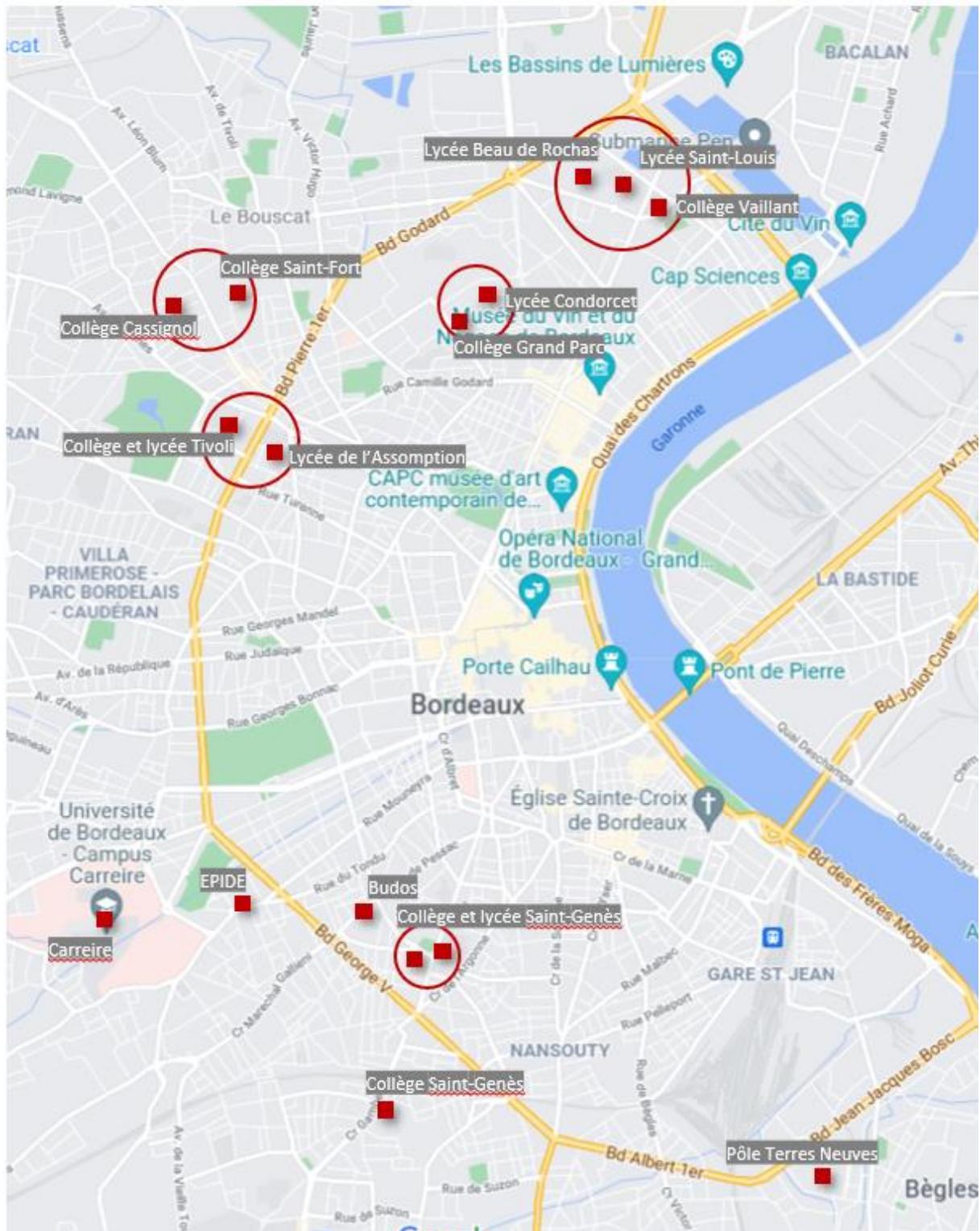
- **Communiquer sur le projet d'aménagement des boulevards et barrières**

Ces micros-trottoirs ont aussi été l'occasion d'informer ce public sur le projet et de communiquer sur la démarche de concertation.

- **Proposer un dispositif ludique et créatif valorisable pour la suite de la démarche**

Les micros-trottoirs ont été accompagnés d'une captation vidéo ainsi que d'une facilitation graphique menée par une illustratrice. Les vidéos pourront le cas échéant alimenter un film de la concertation afin de rendre compte de la démarche. Les dessins ont été valorisés dans d'autres dispositifs de concertation (dispositif « cartes postales »).

## > Les sites investigués



Les établissements ciblés se situent sur les quatre communes concernées par le périmètre de projet. Ils recouvrent une diversité des publics scolaires : enseignement professionnel et général, second degré et enseignement supérieur, secteurs public et privé.

## > Rappel de la trame de questionnement

### • 1/ Amorce de la rencontre par les enquêteurs

« Nous avons été missionnés par Bordeaux Métropole pour animer une démarche de concertation auprès de la population et des usagers dans le cadre du projet de réaménagement des boulevards. Il s'agit notamment d'identifier comment les boulevards sont perçus et utilisés, et quels sont les besoins et les attentes pour leur devenir. Pour ce faire, nous avons mis en place plusieurs approches dont la réalisation de micros-trottoirs, afin de donner la parole à des personnes, et dans le cas présent des jeunes, qui s'expriment peu dans les ateliers ou les instances plus institutionnelles. Accepteriez-vous que l'on échange quelques minutes ? »

### • 2/ Profil

Âge : ..... Sexe : F  M

Etablissement : .....

Classe / filière : .....

Lieu d'habitation : .....

### • 3/ Perceptions et pratiques des boulevards - questions succinctes

Quels moyens de déplacement utilisez-vous pour vous rendre à votre établissement scolaire :

Pour vous les boulevards aujourd'hui, c'est .....

Quel est le lieu le plus emblématique des boulevards pour vous ?

Quels lieux exacts utilisez-vous aujourd'hui sur les boulevards ?

A quelle fréquence utilisez-vous les boulevards ?

Diriez-vous que les boulevards sont adaptés à vos besoins ? Pourquoi ?

### • 4/ Les boulevards demain

Comment voyez-vous les boulevards de demain ?

Quelles sont les priorités à court terme selon vous ?

Quel lieu souhaitez-vous voir évoluer à court terme et sous quelle forme ?

Quelles sont vos attentes à plus long terme ?

Quels nouveaux usages pourraient être favorisés ?

Quels aménagements pourraient les rendre plus attractifs pour vous (quelles conditions / quels aménagements pourraient vous faire utiliser davantage les boulevards) ?

## > Nombre d'entretiens réalisés au cours de l'enquête

Les micros-trottoirs se sont déroulés les lundi 15 et mardi 16 novembre. **165 entretiens ont été réalisés, à travers lesquels 311 élèves ou étudiants ont pu être interrogés.** Une grande partie des entretiens ont en effet été réalisés auprès de groupes d'élèves (entre 2 et 5 jeunes), les jeunes s'exprimant généralement plus aisément en compagnie de leurs camarades.

Ces entretiens se sont répartis de la façon suivante :

Pôle Terres Neuves	Collège Saint-Genès	Lycée Saint-Genès et Ensemble Albert-Le-Grand	Résidence Budos	EPIDE	Campus Carreire
17 entretiens réalisés 42 étudiants interrogés	10 entretiens réalisés 16 élèves interrogés	27 entretiens réalisés 68 élèves interrogés	9 entretiens réalisés 9 étudiants interrogés	4 entretiens réalisés 11 internes interrogés	18 entretiens réalisés 37 internes interrogés

Lycée Assomption	Ensemble Tivoli	Collège Saint-Fort	Collège Grand Parc	Lycée Condorcet	Lycée Saint-Louis	Collège Edouard Vaillant
15 entretiens réalisés 19 élèves interrogés	15 entretiens réalisés 23 élèves interrogés	9 entretiens réalisés 14 élèves interrogés	4 entretiens réalisés 7 élèves interrogés	14 entretiens réalisés 22 élèves interrogés	17 entretiens réalisés 27 élèves interrogés	6 entretiens réalisés 16 élèves interrogés

### > Modalités de réalisation et de réception de la démarche

- D'une manière générale, les participants ont accueilli favorablement ce micro-trottoir (pas ou peu d'appréhension à l'égard de l'équipe grâce au port des gilets de signalement de Bordeaux Métropole notamment, ou par la présence des vidéastes). Les entretiens ont été réalisés au-devant des établissements, en début de matinée avant les cours, sur les temps de pause et en intercours, ainsi qu'en début de soirée à la fin des cours ;
- Les conditions de conduite des entretiens ont varié selon la configuration des entrées des établissements, qui ont été le terrain principal de l'enquête. Le contexte a été plus favorable sur les entrées qui bénéficient de grands espaces (lycées Saint-Louis et Tivoli par exemple), et sur les sites universitaires puisqu'il a été possible d'accéder à l'intérieur des sites. A contrario, de nombreux entretiens ont eu lieu sur les trottoirs situés en face des établissements, où il était moins aisé d'interpeller et de questionner le public (espace étroit, bruyant, proche de la circulation et peu propice à l'arrêt.) ;
- Le nombre d'élèves présents aux abords des établissements fut variable selon les créneaux horaires. Leur présence était plus continue sur les établissements d'enseignement supérieur. Il s'est avéré que certains créneaux furent moins propices à l'exercice (le collège Grand Parc aux environs de 14h00 par exemple) ;
- Les jeunes ayant plus de facilité à s'exprimer en présence de leurs pairs, ils étaient souvent plus enclins à répondre en groupe (généralement entre 2 et 5 personnes). Néanmoins, il faut souligner que l'expression des collégiens était plus difficile à susciter : certains d'entre eux ont en effet semblé intimidés par l'exercice, d'autres ne se sentaient pas toujours légitimes pour répondre considérant que leur vision et leur expérience des boulevards n'étaient que partielles ou reposaient essentiellement sur le ressenti de leurs parents. Certaines notions leur ont par ailleurs paru floues ou abstraites (difficulté à distinguer les aménagements prioritaires des interventions à plus « long terme », etc.) ;
- L'ensemble des publics rencontrés a éprouvé des difficultés à envisager la mutation des boulevards en dehors du champ des mobilités, incitant de fait les enquêteurs à simplifier ou expliciter les questions relatives aux autres usages possibles et aux espaces publics notamment.



# Points clés des micros-trottoirs

---

## > Les boulevards : une infrastructure spontanément appréhendée par les jeunes au prisme de la mobilité et des désagréments liés à la circulation

Spontanément, les jeunes interrogés ont évoqué les boulevards à travers le prisme des déplacements. Leurs usages sont hétérogènes et multiples : fréquence d'utilisation variable (de « presque jamais » à « tous les jours »), diversité des modes de transports privilégiés (vélo, tramway, marche, voiture, bus, train). Une part du public rencontré a signalé recourir à plusieurs modes selon leur lieu d'habitation et les conditions de leurs déplacements (horaires, météo, etc.), ou à une intermodalité quotidienne (voiture-tram, tram-bus, bus-vélo, etc.).

Le discours du public interrogé s'ancre dans un champ lexical cristallisant le caractère « fonctionnel » des boulevards et les nuisances liées aux déplacements : « embouteillages », « danger », « trop de voitures », « feux rouges », « vitesse », « bruit », « retards », « manque de fluidité », etc.

Trois catégories de désagréments ont été mises en avant de manière systématique :

- Le sentiment d'insécurité lié aux conflits d'usages entre les différents modes de déplacement : pour les cyclistes, une difficulté à cohabiter avec les bus ; pour les piétons, des traversées trop rares ou difficiles (des feux « trop longs »), des dispositifs de sécurisation insuffisants (bordures, sites propres, espaces piétons), etc. Il faut souligner à ce sujet qu'une partie des personnes interrogées considèrent que la « corona piste » demeure dangereuse pour les cyclistes (« *les bus roulent en toute impunité, ils se croient les rois* ») ;
- Les difficultés liées aux conditions de circulation : les embouteillages, des feux trop nombreux, longs et mal coordonnés, le manque d'entretien de la voirie pour les véhicules, etc. ;
- Les nuisances impactant le cadre de vie : la pollution, le bruit, le flux de véhicules, le sentiment d'insécurité lié au déficit d'éclairage, etc. ;

Le discours des personnes interrogées (piétons, automobilistes, cyclistes, etc.) met en évidence les conflits d'usages et des avis opposés quant aux solutions prioritaires à mettre en œuvre selon le mode de déplacement privilégié :

- Une grande partie des automobilistes pointe une amplification des embouteillages et souhaite que le couloir de bus soit réattribué aux voitures ou qu'une voie supplémentaire soit créée ;
- Les usagers du bus sont globalement satisfaits du service et souhaitent pérenniser la « corona-piste » ;
- Les piétons et cyclistes souhaitent l'aménagement de voies en site propre (trottoirs, pistes cyclables) et appellent à inscrire le développement des transports collectifs comme une priorité à court terme.

Les élèves et étudiants ont indiqué qu'ils fréquentaient peu les boulevards au-delà de leurs déplacements quotidiens. Les lieux privilégiés laissent néanmoins apparaître les tendances suivantes :

- Un poids significatif des « barrières » dans les perceptions et les usages des élèves fréquentant des établissements ancrés sur celles-ci (la proximité des ensembles scolaires Saint-Genès et Albert-le-Grand avec les barrières Saint-Genès, de Pessac, et de Toulouse, que les élèves ont souvent citées) ;

- Un usage des boulevards moins fragmenté chez les étudiants et le public de l'EPIDE qui sont plus âgés et disposent d'une mobilité plus développée leur permettant de fréquenter certains lieux (le « MacDo » proche du stade ou de la barrière du Médoc, la brasserie Le Rond-point, le stade Chaban-Delmas...);
- Des publics qui identifient des lieux simplement comme « points de repères » : le stade Chaban-Delmas, « la tour des impôts », les « Mac Do », le cimetière de la Chartreuse, etc.

### **> Les boulevards, un objet pas toujours intelligible ; leur réaménagement, un sujet parfois abstrait – l'impact des facteurs « géographiques » et « sociologiques »**

De manière générale, il a été plus facile pour les élèves et étudiants des établissements les plus proches des boulevards de s'approprier l'objet du micro-trottoir (Saint-Fort, Tivoli, Assomption, Saint-Genès...).

Néanmoins, force est de constater qu'une part significative des jeunes rencontrés n'identifie pas ce que recouvre la notion de « boulevards » et a exprimé son incapacité à les localiser bien qu'ils traversent ou empruntent parfois cet axe plusieurs fois par jour. Cette tendance est particulièrement marquée chez les plus jeunes, notamment sur les établissements situés au nord de Bordeaux (collèges du Grand Parc, Edouard Vaillant...), ou auprès de certains étudiants ayant la possibilité d'éviter les boulevards ou ne venant pas de la métropole.

Une autre lecture suggère que les élèves appartenant à certains établissements scolaires, tel que Saint-Genès, Tivoli ou Saint-Fort notamment, ont su verbaliser la propension des boulevards à représenter un enjeu urbain majeur (dimension métropolitaine, questions environnementales et paysagères, diversification des usages, etc.) et exposer des avis et des positionnements spécifiques sur leur réaménagement.

A contrario, bien qu'ils pratiquent parfois les boulevards de manière quotidienne, une part des participants a évoqué son incompréhension à l'égard des enjeux de leur réaménagement et sur l'objet de l'enquête (« *c'est juste une grande route* »).

### **> Un foisonnement de projections “désirables” qui se recoupent**

De manière générale, les publics ont éprouvé des difficultés à projeter les boulevards hors du champ de la mobilité. Le questionnement sur les attentes à long terme et sur le développement de nouveaux usages a parfois nécessité une courte « sensibilisation » au démarrage des échanges.

Ces derniers ayant permis à une partie du public de s'approprier le sujet, les projections formulées ont constitué des matériaux relativement fournis et intéressants. Celles-ci s'inscrivent dans les 3 thématiques suivantes :

- Une nécessité d'ancrer le projet de réaménagement des boulevards dans un dessein environnemental et paysager : végétalisation de l'axe des boulevards, requalification et aménagements des trottoirs, implantation de mobilier urbain spécifique (city stade, jeux pour enfants, parcours de santé/sportif, etc.), création de « petits parcs », amélioration de l'éclairage nocturne, restauration et mise en valeur des façades, etc. ;
- Le souhait de stimuler l'offre socio-culturelle, sportive et commerciale qui jalonne les boulevards, laissant entendre que les boulevards pourraient devenir à terme une « centralité linéaire » (« comme les quais », a-t-on pu entendre à maintes reprises) : commerces, terrasses, restaurants universitaires, foyers socioculturels modernes et mutualisés (« pour qu'on connaisse d'autres élèves que notre bahut ») mais aussi événements, expositions, équipements culturels, parcours sportif / de santé... De telles attentes invitent en creux à ne plus considérer les boulevards comme un espace fonctionnel ou logistique, mais bien comme des lieux de vie animés et appropriables ;

- L'apaisement et la fluidification de la circulation : amélioration de la sécurité des usagers et de la co-habitation entre les différents modes de transport (pistes cyclables sécurisées en site propre, etc.), amélioration des aménagements et des traversées pour les piétons, développement des transports collectifs, réduction du bruit, rationalisation du stationnement, etc. Plusieurs propositions « décalées » ont pu être formulées en ce sens, comme la nécessité de « créer un tramway le long des boulevards », la création de « passerelles ou de plateformes aériennes au niveau des barrières », la mise en place d'un système spécifique d'autopartage, etc.

Le micro-trottoir a enfin cristallisé un discours – relativement marginal – visant à pondérer la nécessité d'intervenir sur l'axe des boulevards, ne lui attribuant d'autres usages ou fonctions essentielles que celles d'un axe majeur de déplacement tel que c'est le cas aujourd'hui (« *c'est déjà bien comme ça* »).

OUAIS  
NON ÇA VA  
IL N'Y A PAS  
DE PROBLÈME  
MAJEUR



METTRE  
DES BOUTIQUES  
PEUT-ÊTRE ?



AUSSI PLUS  
DE TRUCS POUR  
LES PIÉTONS !



12:05

EN FAIT  
POUR QUE JE  
SITUE, LES  
BOULEVARDS  
C'EST QUOI ?



10:15

Annexe

## Synthèse des micros-trottoirs par sites

# Synthèse des micros-trottoirs par sites

---

## Pôles de formation post-bac

### > Le pôle Terres Neuves (écoles 3iS et IRFSS)

- **Éléments de cadrage**

La quasi-totalité du public interrogé provenait de l'école 3iS où les étudiants étaient plus présents et disponibles au-devant de leur établissement.

- **Perceptions et pratiques des boulevards**

Les étudiants ont exprimé une première image globalement négative des boulevards, exclusivement appréhendés à travers les désagréments rencontrés : « un endroit routier », « des routes défoncées », « le bruit et la pollution », « le danger », « beaucoup de voitures », « peu de commerces », « 17h00 les bouchons », « le manque de propreté des trottoirs », etc.

Ils précisent : « un des plus grands axes de Bordeaux mais qui est moche, c'est dommage », « une voie interminable », « c'est dommage toutes ces voitures car ce serait un bon spot pour courir par exemple, ça ressemble aux quais ».

Pour s'affranchir de ces contraintes (retards liés aux embouteillages notamment), une part des étudiants évoque une pratique d'évitement des boulevards, par le report sur d'autres modes de transport ou sur d'autres itinéraires (« je les évite dès que je peux »).

Il n'en demeure pas moins que certains ont évoqué leur caractère stratégique dans le fonctionnement de Bordeaux et de sa métropole : « pratique pour desservir la ville du nord au sud et pour éviter la rocade »

Ces étudiants ont distingué deux catégories de lieux sur les boulevards :

- Les espaces associés aux grands équipements de la ville : stade Chaban-Delmas, Cité Administrative, CHU Pellegrin, etc. ;
- Les espaces associés à leurs usages du quotidien (bureau de tabac, boulangerie, arrêt de bus, kebab, MacDo, tacos et piscine du Grand Parc, etc.), démontrant ainsi que, en dépit de la difficulté d'appréhender la question du réaménagement de l'axe des boulevards, celui-ci demeure un espace central de services. A ce titre, les barrières ont également été évoquées (barrières de Toulouse, Judaïque, de Pessac ou Saint-Genès, etc.) pour l'offre commerciale qu'elles concentrent.

- **Les boulevards demain**

Les retours sur les priorités et besoins à court terme ont porté sur 2 dimensions :

- Une reconfiguration des transports et des modalités de circulation pour apaiser les boulevards :
  - o Développement de l'offre en transports collectifs (plus de fréquence et de continuité sur les boulevards des lignes de bus)
  - o Réduction de l'affluence et désengorgement des voies (contre-allées)
  - o Réduction du temps d'attente aux feux
  - o Clarification de la signalisation (lisibilité des arrêts de bus notamment)
  - o Séparation des modes par couloirs en sites propres pour limiter les conflits d'usages
  - o Renforcement de la sécurité (sur les carrefours et traversées piétonnes)
  - o Davantage de stations VCub

- Création de lieux de stationnement pour les trottinettes électriques
- La promotion d'une nouvelle image et de nouveaux usages sur les boulevards :
  - Développement d'activités de loisirs (cinéma, salles de sport...)
  - Développement des petits commerces
  - Mobilier urbain plus qualitatif
  - Densification de la végétation, plantation d'arbres, d'espaces verts (« *il faut moins de gris* »)
  - Amélioration de la sécurité (ex : caméras)

Les projections à long terme des boulevards visent essentiellement à promouvoir une centralité linéaire et un « *corridor vert, vivant et dynamique* » :

- Un axe végétalisé et environnemental : un lieu propice à la promenade « *comme sur les quais* », « *une coulée verte* » ponctuée d'espaces verts, de parcs, d'arbres et de végétation, « *moins de bruit* », une réduction voire une « *disparition* » de la voiture au profit du vélo « *qui roule sur une voie du milieu* », un lieu « *100% piétons* » ;
- Des boulevards plus vivants, dynamiques, une centralité linéaire d'envergure métropolitaine :
  - Une « *belle rue passante et piétonne* », « *une rambla par exemple* » avec « *des lieux sociaux et une belle ambiance* »
  - Des « *kiosques au milieu, des magasins, des terrasses et cafés* », « *des boîtes de nuit* », « *des lieux de rencontre pour combler les vides* »
  - « *Il faudrait qu'on puisse se dire plus tard : on se rejoint sur les boulevards* »
  - Des équipements phares (comme la Méca) pour installer « *des entreprises de la tech* », un « *équipement culturel pour attirer tous les gens de la métropole* »
- Un lieu ludique et de loisirs :
  - Des équipements sportifs (city stade, terrain de basket, de pétanque, etc.), des skate-parks, une large piste pour tous les modes non motorisés (vélos, skate, trottinettes, segway, etc.), « *comme sur les quais de Lyon* », un axe adapté au « *street sport* »
  - Des équipements (culturels, de loisirs, lieux de convivialité), un lieu multifonctionnel en continuité de la vie du campus (bibliothèque, foyers, restau « U », bancs, végétalisation, etc.)
- Le développement d'une mobilité douce et des transports collectifs : « *une ligne de tram le long des boulevards* », « *qui s'arrête aux barrières* » et qui propose « *d'autres alternatives à la voiture* » ;
- Un lieu des utopies et « *des défis de demain* » :
  - En faveur d'une mise à l'écart des mobilités carbonées : « *un tunnel ou une route en hauteur* », « *un réseau ferroviaire* », « *des tapis roulants* », « *un Hyperloop* »
  - Pour répondre à la montée des eaux : « *des péniches sur une voie navigable* »

## > Le campus Carreire

### ● Éléments de cadrage

La quasi-totalité des étudiants habite sur la métropole et a recours aux transports collectifs ou au vélo pour se rendre sur le campus.

### ● Perceptions et pratiques des boulevards

Le discours des étudiants rencontrés s'articule essentiellement autour de la question de la **sécurité** et des désagréments liés à la circulation de « *la mini-rocade* » :

- Le sentiment d'insécurité en soirée : « *les boulevards font parfois peur la nuit, on n'y voit rien, c'est un univers un peu angoissant* », « *la nuit ça craint* »... ;
- Le risque de conflits d'usages vélo/bus induit par la création de la corona piste : « *en vélo j'essaie de les éviter, les bus roulent en toute impunité* » ;
- L'engorgement routier et les désagréments associés : « *l'enfer aux heures de pointe, beaucoup trop de voitures* », « *beaucoup de feux rouges, les retards, pas les prendre en heure de pointe* », « *Les boulevards c'est pratique et c'est rapide quand il n'est pas 7h du matin* » ;

Certains étudiants soulignent que l'offre commerciale présente au niveau des barrières permet de « donner du rythme » et « d'animer » un linéaire qui pâtit d'un déficit d'attractivité tangible.

Les lieux perçus comme les plus emblématiques sont essentiellement liés aux expériences personnelles : stade Chaban-Delmas (le plus cité), les barrières de Pessac, Saint-Genès et du Médoc et le cimetière de la Chartreuse, le « Mac Do » et la brasserie « Le Rond-point », etc.

### • Les boulevards demain

Les priorités et attentes à court terme évoquées sont les suivantes :

- La sécurité routière :
  - o Des actions pour intégrer la circulation des trottinettes électriques
  - o La séparation des flux piétons et cyclistes
  - o L'amélioration des traversées piétonnes
- Le traitement des désagréments liés à la circulation :
  - o Moins d'embouteillages et de « *bus qui sont coincés* »,
  - o Des feux mieux coordonnés pour une circulation plus fluide
  - o La mise en place d'une circulation alternée pour lutter contre la pollution et inciter au report modal
- L'amélioration de l'image et de l'ambiance des boulevards :
  - o Davantage de végétation, arbres et d'espaces verts
  - o La réduction des nuisances sonores et de la pollution lumineuse avec notamment « un béton lisse » mieux praticable
  - o Davantage de lumières (« *ce qui domine c'est le gris* »)
  - o La mise en valeur de certaines façades « *comme dans les petites rues du centre* »
  - o Davantage d'éclairage nocturne
  - o Le maintien et le développement des « *carrefours city* » au niveau des barrières

A plus long terme, les étudiants projettent les boulevards comme :

- Un lieu plus dynamique :
  - o « *C'est mort aujourd'hui, il faut plus de boutiques et de terrasses* »
  - o « *Pour se poser* », pour proposer une offre alternative à Sainte-Catherine »
- Un linéaire mieux équipé et aménagé et ainsi plus favorable :
  - o Au parcours et à la promenade (« *un peu comme les quais* »)
  - o À la mise en valeur du patrimoine « *comme Sainte-Catherine et le grand théâtre* » : « *les habitations sont belles, ça pourrait donner envie de s'y promener* »
  - o A la diversification des usages (sportifs, cyclistes, « *street work-out* », food truck, etc.)
  - o A la mise en place d'animations spécifiques : « *une chasse au trésor* », « *des œuvres artistiques* », du « *street art* », « *des expositions photos comme au jardin public* », etc.
- Des boulevards verts et apaisés :
  - o Des temps d'interdiction de la voiture sur certaines séquences des boulevards

- Des espaces « plus écologiques avec des arbres »
- Un lieu d'expérimentation de nouvelles mobilités :
  - « Un tramway le long des boulevards »
  - « Une rocade souterraine »

## > Résidence CROUS Budos

### ● Éléments de cadrage

Les étudiants interrogés se déplacent le plus souvent à pied, ou par la ligne B du tramway et la ligne 11 de bus notamment.

### ● Perceptions et pratiques des boulevards

Pour le public interrogé, les boulevards évoquent d'abord « les embouteillages » ou un « lieu de passage » « avec beaucoup de monde ». Les lieux emblématiques le plus cités sont : le stade Chaban-Delmas, la barrière St Genès, la barrière de Pessac, et le boulevard Georges V. Deux personnes interrogées n'ont pas indiqué de lieu considérant qu'elles ne connaissaient pas suffisamment l'axe en question.

Tous les témoignages convergent pour souligner les « trottoirs en mauvais état », le « manque de passages piétons », et le manque d'esthétique et de végétation. Un peu moins de la moitié des personnes interrogées considèrent que les boulevards sont adaptés à leurs besoins.

Les autres avis indiquent un déficit d'équipements et une circulation trop rapide et insécurisante (« c'est chaud pour traverser », « c'est dangereux pour les piétons et les vélos »).

### ● Les boulevards demain

Les priorités et attentes à court terme évoquées sont les suivantes :

- Une meilleure offre pour les étudiants en continuité de la vie du campus :
  - Un lieu mieux équipé : restauration universitaire, lieu d'impression, etc.
  - Un éclairage mieux calibré pour palier le sentiment d'insécurité
  - Animations, lieux de fêtes, etc.
- Davantage de passages piétons notamment entre les barrières ;
- Une meilleure gestion des déchets ;
- L'apaisement des barrières Saint-Genès et de Pessac ;
- La dissociation des voies de bus et de vélos ;
- La création d'une voie supplémentaire pour les voitures ;
- Une augmentation du cadencement de la ligne 11 et des autres lignes de bus ;
- La végétalisation et le changement d'image de l'axe ;

Les attentes à long terme se sont axées sur le cadre de vie :

- Des boulevards « plus accueillants et attractifs » :
  - « Donner envie aux gens de se déplacer à pied »
  - « Prévoir plus d'activités et services sur les barrières » (salle de sport, restauration, etc.)
  - Développer les équipements et services adaptés à la vie estudiantine
- Des boulevards apaisés et « plus agréables » :
  - Développement des moyens de transport
  - Fluidification de la circulation
  - Un lieu « plus vert »

10:20



## Collèges et lycées

### > Collège Saint-Genès

- **Éléments de cadrage**

La majorité des élèves habite proche de l'établissement et se déplace à pied, à vélo, ou à trottinette. D'autres résident plus loin (Villenave d'Ornon, Mérignac) et sont déposés par leur parent en voiture. Ils disposent d'une expérience des boulevards relativement « passive » ou relatée au prisme du ressenti de leurs parents.

- **Perceptions et pratiques des boulevards**

- Un usage des boulevards limité ou ponctuel : une majorité des élèves indique ne pas avoir à traverser les boulevards seuls pour venir au collège, le manque de sécurité apparaissant comme le principal motif. La plupart des collégiens rencontrés ne les empruntent « *presque jamais* », ou « *juste pour sortir de la ville* », et indiquent que leurs pratiques extra-scolaires sont essentiellement tournées vers Talence ;
- La perception d'un axe fonctionnel et souvent engorgé : « *une grande rue avec beaucoup de voitures* », « *une rue avec plus de monde que les autres* », « *un peu comme la rocade* », « *une rue qui est plus rapide* », « *une rue importante dont tout le monde se sert* », « *pour rejoindre un point A à un point B* » ;
- Une image qui s'inscrit dans les nuisances perçues : « *de nombreuses voitures, beaucoup de monde, la vitesse, la pollution, le bruit et le manque de sécurité* », « *la nouvelle voie de bus, c'est mieux pour les vélos, même si c'est moins pratique pour circuler* » ;
- Des lieux repères ou qui font écho à des expériences personnelles : le stade Chaban-Delmas (spontanément le plus cité), « *la traversée du boulevard à Pellegrin* », la barrière Saint-Genes, la barrière de Pessac « *car il y a plus de magasins qu'ailleurs* », ou encore « *à la fin des vacances car quand je rentre chez moi, on passe par les boulevards* ».

- **Les boulevards demain**

Les priorités et évolutions souhaitées à court terme relèvent essentiellement :

- De la sécurité, notamment pour les vélos : aménagement d'une piste cyclable, séparation plus marquée des modes doux et transports collectifs avec les voitures, la sécurisation de la traversée de la barrière de Pessac, etc. ;
- De la réduction des autres nuisances perçues : réduction de la pollution de l'air, du bruit, des embouteillages, amélioration de la propreté, etc.

Sur les visions à long terme des boulevards, l'ensemble des témoignages s'accordent sur des caractéristiques d'un boulevard urbain plus apaisé et requalifié :

- Une place plus importante de la nature et un apaisement du cadre des boulevards : réduction du bruit, développement des mobilités douces et silencieuses (« *un tramway sur les boulevards, plus de vélos* »), plus d'arbres, de végétation, et « *des haies pour cacher les voitures* », « *des parcs comme ici (le jardin des dames de la Foi)* », « *des espaces verts pour les familles qui n'ont pas beaucoup de place dans leur logement* » ;

- Le développement de nouveaux usages : commerces, restaurants, équipements sportifs (terrains de foot, rugby, tennis, etc.), des skate-parks (« à Bordeaux, à part aux Chartrons, il n'y en a pas plus »), des lieux de rencontre, mais aussi « des visites touristiques sur les boulevards pour faire découvrir la ville ».

## > Collège Saint-Fort

### • Éléments de cadrage

La fréquence d'usage des boulevards par les collégiens interrogés varie du quotidien (une majorité) à l'occasionnel (les week-ends). Les déplacements effectués sur les boulevards intègrent presque systématiquement la barrière du Médoc, qui apparaît comme un point nodal important, mais aussi les barrières d'Arès ou Judaïque, le cours Marc Nouaux ou le cimetière de la Chartreuse.

Les moyens de déplacements des élèves pour se rendre à leur établissement sont variables (à pied, voiture, trottinette, bus – ligne 9 -, vélo, tram), et leurs quartiers ou communes de résidence sont relativement hétérogènes (Le Bouscat, Bordeaux Caudéran, Eysines, La Brède, Bordeaux Ornano).

### • Perceptions et pratiques des boulevards

Les boulevards évoquent en premier lieu les embouteillages et la notion de danger : « un espace avec beaucoup de voitures », « une grande route », « les bouchons », « un cauchemar » « très dangereux ».

Les lieux emblématiques cités sont les suivants : la caserne Xaintrailles, le stade Chaban-Delmas, la barrière d'Ornano, le parc Bordelais, le cimetière de la Chartreuse, la Cité Administrative, le « MacDo », l'arrêt de bus à proximité du collège.

Les problématiques d'usages remontées par les collégiens sont les suivantes :

- Les conflits d'usages entre les différents modes de déplacements et les questions de mobilité :
  - o Des voies de circulation non adaptées et des voitures qui roulent trop vite
  - o Un axe dangereux pour les vélos, notamment à cause de la ligne de bus qui n'est pas adaptée et des bus qui « les frôlent »
  - o Des trottinettes qui roulent sur le trottoir et qui présentent un danger pour les piétons
  - o « Trop de bouchons » accentués par la suppression de la voie automobile
  - o Beaucoup de feux qui durent trop longtemps
- Un déficit de gestion et d'entretien qui pénalisent les piétons :
  - o Un mauvais éclairage nocturne qui alimente un sentiment d'insécurité
  - o Des trottoirs dégradés (« avec des trous »), et avec beaucoup de feuilles mortes

### • Les boulevards demain

Les collégiens ont d'une part formulé des attentes ambivalentes : « moins de voitures, moins de feux », mais aussi « réinstaurer la voie de circulation pour les automobiles et si besoin, supprimer la voie de bus » (« le remède est pire que le mal »), bien que d'autre part, ils aient projeté une vision des boulevards plus sécurisés et amènes.

Les attentes à court terme et les éléments jugés prioritaires sont les suivants :

- « au niveau de la rue Pasteur, on ne peut pas circuler ni passer » ;
- Des arrêts de bus à mieux équiper et protéger (toits, bancs, aménagements), « comme l'arrêt de la barrière du Médoc » ;
- « un lieu plus propre, plus agréable », « améliorer la voie de bus » ;

Les attentes à plus long terme concernait :

- Une circulation apaisée :
  - o Aménagement d'une piste cyclable dissociée de la voie de bus
  - o Fluidité de la circulation avec une fréquence plus régulière des bus (qui sont actuellement remplis) ou des ronds-points aux barrières
  - o Plus d'espaces pour les vélos et trottinettes (une voie dédiée à ces dernières)
  - o Un élargissement des trottoirs et « plus d'aménagements » pour les piétons
  - o Des routes mieux entretenues
- Une ambiance plus urbaine et vivante :
  - o Restauration et valorisation des façades (« les immeubles sont moches »)
  - o « Des magasins et des commerçants »



## > Collège Le Grand Parc

### • Éléments de cadrage

La plupart des élèves rencontrés habitent dans les logements collectifs du Grand Parc et se déplacent à pied (parfois à vélos ou trottinettes) pour rejoindre leur établissement. Ils disposent d'une connaissance relativement limitée des boulevards et n'ont pas perçu cet axe au-delà du champ des déplacements.

### • Perceptions et pratiques des boulevards

De façon générale, les boulevards leur évoquent « *une grande route avec des embouteillages* », ou « *beaucoup de circulation* », ou « *la pollution* ». Les lieux indiqués comme emblématiques et fréquentés des boulevards sont la place Ravezies, le « MacDo », et le passage piéton en face de la tour Nerval. Pour deux collégiens, les boulevards ne posent pas de problématiques d'usage, pour les autres, ils sont trop dangereux ou pas adaptés à la marche.

### • Les boulevards demain

Les priorités formulées ont abordé ces trois sujets précis :

- L'agrandissement des différentes voies de circulation ;
- La création de nouveaux passages piétons et la sécurisation du passage piéton devant la tour Nerval ;
- La transformation de la place Ravezies (« *il n'y a que des bureaux, c'est moche* »).

Les attentes à plus long terme :

- L'amélioration des conditions de mobilité :
  - o L'aménagement d'une piste cyclable en site propre
  - o Des espaces favorables aux trottinettes
  - o Plus de radars
- L'amélioration du cadre de vie :
  - o Une végétalisation renforcée et plus d'espaces verts
  - o Plus de mobilier urbain et d'espaces appropriables (parc, jeux pour enfants, mobiliers, etc.),
  - o Plus de magasins (sur Ravezies notamment)
- Des réponses au trafic automobile avec notamment la création de voies supplémentaires pour les voitures.

## > Collège Edouard Vaillant

### • Éléments de cadrage

Les échanges ont démontré que l'établissement est trop éloigné des boulevards pour que les élèves parviennent à les situer, les qualifier et à projeter leur devenir. C'est pourquoi l'objet de l'entretien leur a paru particulièrement abstrait.

La plupart des élèves habitent essentiellement sur le quartier, à l'intérieur des boulevards (les Chartrons et Saint-Louis). Ils se déplacent principalement à pied, en trottinette ou en bus. Une majorité les emprunte au moins une fois par semaine, certains seulement pour les traverser.

- **Perceptions et pratiques des boulevards**

Les boulevards évoquent simplement pour les élèves interrogés « les embouteillages », « les voitures », ou « une route large ». La plupart ne les emprunte jamais.

Les collégiens n'ont pas recensé de lieux emblématiques, à l'exception du « Pont Rouge » et de l'hôpital Bordeaux Nord. Les lieux qu'ils fréquentent se situent intra-boulevards.

Les problématiques d'usages évoquées sont :

- Un accès difficile
- Des difficultés à traverser
- Des feux « *souvent rouges* » pour les piétons
- Un lieu oppressant compte tenu de la densité des flux.

- **Les boulevards demain**

Quelques élèves ont exprimé le souhait de voir « moins de monde » sur les boulevards. Leurs attentes à court et moyen termes se résument à :

- Un renforcement de l'accessibilité pour les PMR ;
- Une voie dédiée aux trottinettes ;
- Un élargissement de la route pour les voitures ;
- Une végétalisation de l'axe ;
- La mise en place d'activités et d'événements (expositions, street art, course à pied...);



## > Lycée Condorcet

### • Éléments de cadrage

Une majorité des élèves se déplace en transports en commun (en tramway essentiellement), puis à pied. Ils ont indiqué qu'ils fréquentent les boulevards en général une à deux fois par semaine (pour se restaurer sur la place Ravezies notamment).

### • Perceptions et pratiques des boulevards

Les boulevards évoquent pour les personnes interrogées les « embouteillages », « *une route* » et « *un axe de déplacement* » ou encore « *le côté moche et délabré de Bordeaux* ». Ces lycéens ont montré une connaissance limitée des boulevards. Ainsi, environ la moitié a estimé ne pas bien les connaître.

Les lieux indiqués comme emblématiques et fréquentés sont la place Ravezies (proximité avec le lycée), le stade Chaban Delmas, le parc Bordelais, l'Assomption, le lycée Tivoli, le « MacDo », le bâtiment EDF, mais aussi les quartiers de « la partie Bacalan », et les Bassins-à-flot.

Les problématiques d'usages exprimées concernent en grande majorité les nuisances de l'axe : les bouchons « *à partir de 17 h* » et « *les temps de trajet trop longs en voiture* », la vitesse de circulation qui expose les piétons au danger, un couloir bus-vélo partagé qui constitue une source de danger pour les vélos, des difficultés pour se déplacer à pied.

### • Les boulevards demain

Les élèves se sont très peu exprimés sur les priorités et attentes à court terme. Seul le besoin d'aménagements cyclables en site propre a été évoqué.

Les attentes à plus long terme :

- Des réponses au trafic automobile : la création d'une voie supplémentaire pour les voitures, et/ou l'élargissement des voies existantes ;
- L'aménagement d'une piste cyclable dissociée de la voie de bus ;
- Un tramway sur les boulevards ;
- Des bornes pour les trottinettes électriques ;
- Le développement d'activités commerciales, notamment l'implantation de plus de magasins pour bénéficier d'une offre commerciale qui « *éviterait d'aller soit rue Sainte-Catherine ou à Bordeaux Lac pour faire du shopping* » ;

## > Lycée Saint-Louis

### • Éléments de cadrage

Une majorité d'élèves se déplace en transport en commun (tram, bus, train), mais aussi en voiture (puisque entre un quart et un tiers des lycéens interrogés sont internes). Ils proviennent notamment de Dordogne, Poitiers, Toulouse, Talence, Villenave-d'Ornon, Saint-Savin, Lacanau ou Saint-André-de-Cubzac.

### • Perceptions et pratiques des boulevards

Les boulevards évoque avant tout les désagréments liés aux déplacements : les « embouteillages », les « flux de circulation », un « axe routier » ou « axe de transit », l'omniprésence des « feux rouges ».

La plupart d'entre eux les fréquentent plusieurs fois par semaine, quelques-uns plusieurs fois par jour, du lundi au vendredi, et une part ne les fréquente qu'occasionnellement (les internes notamment). Les lieux des boulevards jugés emblématiques sont la place Ravezies (et son passage piéton depuis le lycée pour la traverser), le « MacDo », la Cité Administrative, le stade Chaban-Delmas, le carrefour ou la barrière de Pessac.

### • Les boulevards demain

De façon générale, les élèves ont éprouvé des difficultés à s'approprier et à projeter une nouvelle image des boulevards.

Sur le court terme, ils souhaitent :

- Une circulation réduite, plus fluide et simplifiée
- Davantage d'espaces végétalisés

Sur le long terme, ils ont indiqué les attentes suivantes :

- De meilleures conditions de déplacements :
  - o Une réduction « des bouchons »
  - o Une piste cyclable séparée de la voie de bus
  - o Des « aménagements sécurisés » pour les vélos
  - o Moins de place accordée aux voitures pour se sentir plus en sécurité
  - o Davantage de place pour les piétons notamment sur la place Ravezies (« *c'est un enfer* »)
  - o Des feux et traversées piétonnes mieux adaptés
  - o Davantage de bus (« *en plus de la ligne 9* ») et d'arrêts de bus
  - o Des bus avec un nouveau design
- Un axe plus agréable et plus animé :
  - o Une végétalisation accrue
  - o Des équipements sportifs (city stade)
  - o Une reconfiguration du carrefour du « Pont Rouge » avec le « MacDo », notamment par l'implantation de nouveaux équipements
  - o La valorisation des immeubles et des façades (toits et façades végétalisés par exemple)



## > Lycée Saint-Genès et ensemble scolaire Albert-le-Grand

- **Éléments de cadrage**

Il s'agit de deux établissements qui comptent un public d'âges diversifiés (du collège au BTS). Une partie des élèves réside dans le quartier ou à proximité, et recourt à la marche à pied, au tramway et au vélo, ou se fait déposer en voiture par leurs parents. Une autre partie réside plus loin et recourt à l'intermodalité depuis le train ou l'automobile. Ils empruntent les boulevards de façon fréquente : en majorité plusieurs fois par jour ou plusieurs fois par semaine (établissement scolaire, domicile et activités personnelles). Par ailleurs, différents échanges ont évoqué le décès de la mère d'un élève de l'établissement Albert-le-Grand des suites d'un accident de vélo sur les boulevards.

- **Perceptions et pratiques des boulevards**

S'ils ont une bonne connaissance des boulevards, les élèves en ont une image globalement négative qui se rattache à deux sujets principaux :

- Les embouteillages : « beaucoup d'embouteillages », « de circulation », « les bouchons », « de plus en plus de monde » ;
- Le déficit de sécurité, lié notamment à la cohabitation entre les usagers : incivilités routières (« ça va trop vite »), « un lieu dangereux », un sentiment d'insécurité en soirée (« en journée ça va mais la nuit ça craint »), un danger pour les vélos « au niveau des intersections » (au niveau du cimetière de la Charreusse par exemple).

Une part des interrogés définissent les boulevards par leur fonction : « une grande rue qui traverse tout », « un point de ralliement », « un point de passage », « une grande route qui fait tour du centre », « le périphérique de Bordeaux », « comme une autoroute », qui « permet les déplacements en faisant le tour ».

Une part plus minoritaire a caractérisé les boulevards de façon plus positive : « pratique », « roule bien », « trajet rapide », « mieux que les ruelles », « le Bus n°9 est bien », etc.

Néanmoins, une part des élèves accorde peu d'intérêt aux boulevards pour plusieurs raisons :

- Ils ne les connaissent pas ou que partiellement : « je ne sais pas vraiment ce que c'est en fait », « pour moi les boulevards c'est Ornano, après ça dans ma tête il n'y a plus rien », « pour moi c'est la place de la Bourse » ;

- Ils les associent à un axe morose : « *je préfère les petites rues, marcher tout droit c'est ennuyeux* ».

Les élèves ont évoqué les lieux emblématiques suivants :

- La barrière Saint-Genès : élément le plus cité puisqu'elle constitue la principale polarité et point nodal du quartier (« *j'ai beaucoup d'amis qui habitent de l'autre côté* ») ;
- Les autres barrières (de Toulouse, Pessac, Bègles), mais aussi les barrières du Médoc, de St-Médard et d'Ornano (« *Ornano c'est notre arrêt de bus, tout le monde y descend* ») ;
- Le stade Chaban-Delmas souvent cité comme le premier lieu emblématique.

- **Les boulevards demain**

A court terme, les élèves ont exprimé les priorités et attentes suivantes :

- La gestion de la sécurité et des nuisances liées à la circulation :
  - o Danger des trottinettes électriques
  - o La sécurité des piétons et des vélos au niveau des feux (« *trop courts* ») et des traversées
  - o La séparation par la végétation des pistes cyclables
  - o La réduction du bruit, de la vitesse
  - o La fluidification de la circulation
- L'amélioration et la végétalisation des espaces publics :
  - o Des trottoirs plus larges, praticables et mieux entretenus (propreté), pour les jeunes (skates, trottinettes, etc.)
  - o « *Changer l'ambiance* » pour qu'elle soit « *attirante pour les gens de l'extérieur* », avec des espaces et une végétation « *comme sur Gambetta* », « *des allées piétonnes plus grandes, plus esthétiques et moins bétonnées* »
- Le développement des modes doux et transports collectifs :
  - o Aménagement de pistes cyclables
  - o Création de parkings sécurisés pour les vélos
  - o Plus de place pour les pistes cyclables plus larges
  - o Des équipements et du mobilier à disposition : des pompes à vélos en libre-service, des garages à vélo et à trottinettes, etc.
- Le développement de services et de loisirs :
  - o La barrière Saint-Genès comme « *point relais* »
  - o La création de lieux de rencontres et de loisirs (parc, foyer socio-culturel...).

A plus long terme, les principales attentes formulées sont les suivantes :

- Une ambiance plus urbaine :
  - o Piétonisation et mise en valeur de l'espace public
  - o Des commerces de proximité « *responsables* »
  - o Une nouvelle offre de restauration : terrasses, food-truck, « *distributeurs de nourriture* », etc.), « *comme la place Nansouty* »
  - o Des lieux et équipements culturels, « *de loisirs* » (théâtres, cinémas, bibliothèques, écoles, etc.), et de sport (footing)
  - o « *S'il y avait moins ou plus du tout de voitures, on viendrait courir, pour l'instant c'est impossible* »
- Des boulevards apaisés, l'expérimentation de nouveaux dispositifs :
  - o Des pistes cyclables en site propres et continues
  - o Des transports collectifs (un tramway)
  - o Des passerelles pour traverser les boulevards au niveau des barrières

- Des boulevards végétalisés : « on pourrait border les boulevards de parcs », « comme ici, le jardin des Dames de la Foi », « une végétation comme sur les quais » ;
- Un patrimoine restauré et des façades d'immeubles mises en valeur
- Des boulevards comme alternative au centre-ville :
  - o Un axe plus accessible que le centre-ville, une fonction majeure de déplacements à conserver
  - o Un lieu propice à l'implantation d'équipements de proximité et d'envergure métropolitaine (lieux de rencontre, de culture, de nature, etc.)
  - o Une offre de véhicules hybrides à expérimenter, « même pour ceux qui n'ont pas le permis »
- Des projections iconoclastes :
  - o Un tramway et des boulevards sans voiture
  - o Une superposition des voies (tunnel, passerelles)
  - o Des « tapis roulants », un « Hyperloop », etc.

## > Ensemble scolaire de l'Assomption

### • Eléments de cadrage

Le public interrogé était essentiellement constitué de lycéens ou BTS, provenant parfois de localités éloignées (le Pian-Médoc, Taillan-Médoc, Eysines), et empruntant des modes de transports diversifiés : automobiles et tramway (C et D) principalement, vélo, bus (ligne 9 et 14) et train.

### • Perceptions et pratiques des boulevards

Du fait de la proximité de l'établissement avec les boulevards, la grande majorité des élèves les empruntent quotidiennement et plusieurs fois par jour.

Les boulevards sont essentiellement perçus au travers des nuisances qu'ils génèrent : les embouteillages (« trois mots : la circulation, le trafic, les voitures »), le bruit (des sirènes notamment), ou « un endroit dangereux ». Ils sont par ailleurs considérés comme « un moyen pratique pour se déplacer » ou « un axe principal pour aller partout ».

Les lieux les plus emblématiques cités sont le stade Chaban-Delmas et le lycée Assomption, le parc Bordelais, le « McDo » et la barrière du Médoc et la Cité Administrative.

Les problématiques exprimées sur les usages actuels concernent la sécurité et les désagréments des différents modes de déplacement :

- En premier lieu, en faveur de la sécurité des piétons : les feux sont très courts (« ils passent au vert en même temps que ceux des voitures », « on n'arrive pas à passer »), générant « un temps d'attente trop long pour les piétons », un manque de place sur les trottoirs (un encombrement par les trottinettes électriques notamment), un manque d'éclairage, etc. ;
- La sécurité des cyclistes : de nombreuses incivilités, des pistes trop étroites, les « bus qui circulent en toute impunité sans se soucier des autres » ;
- La fréquence de la ligne D du tramway jugée trop faible sur la barrière du Médoc.

### • Les boulevards demain

Les attentes à court terme portent notamment sur :

- Le besoin d'une nouvelle piste cyclable entre Pellegrin et la barrière du Médoc (celle qui existe est jugée « trop étroite ») ;
- Des passages piétons « plus adaptés » ;

- Le développement de l'autopartage sur certaines barrières (par exemple au niveau du stade Chaban-Delmas) ;
- L'amélioration de l'état de la route et la fluidité de la circulation.

Les attentes à long terme sont les suivantes :

- Une régulation de la circulation et de la cohabitation des usagers ;
- Une reconfiguration des carrefours et barrières :
  - o « Permettre au piéton de traverser la route quand il le veut »
  - o Rallonger la durée des feux piétons
  - o Un quadrillage au sol à chaque intersection pour les voitures
  - o « Des places sympas avec de l'animation »
- Une meilleure adaptation des boulevards pour les vélos, et un retour à la dissociation des pistes cyclables/voies de bus ;
- Une augmentation de la fréquence des bus ;
- La mise en place de parcs à trottinettes ;
- Des zones pour les voitures électriques et des zones en auto-partage ;
- Une végétalisation des boulevards ;
- La création d'une esplanade devant l'établissement de l'Assomption ;
- Le développement d'activités de loisirs (restaurants, cinéma, parcours de santé...)



## > Ensemble Tivoli

- Éléments de cadrage

Le public est hétérogène, âgé de 11 à 20 ans, générant ainsi une diversité d'attentes. Si une part importante des élèves se déplace à vélo ou à pied, d'autres résident sur des quartiers ou communes souvent lointains (Bordeaux Bacalan, Caudéran, Bastide, Pellegrin, Parempuyre, Mérignac, Bruges, Bassens, Villenave d'Ornon, etc.), mobilisant une palette importante de modes de déplacements (voiture, train, bus - ligne 9 et 1- tramway notamment).

- Perceptions et pratiques des boulevards

Une grande majorité des personnes interrogées fréquente les boulevards tous les jours, voire deux fois par jour. Paradoxalement, environ la moitié des personnes n'identifient pas de lieu emblématique sur les boulevards. Ces derniers évoquent, comme pour les autres établissements scolaires, « une grande route, des embouteillages, beaucoup de monde, la circulation, des bouchons, du trafic, un calvaire », etc.

La plupart des élèves rencontrés ont évoquées les problématiques exprimées sur les autres sites : conflits d'usages voiture/vélo/bus, nuisances sonores générées par la circulation, absence de lieux de vie « appropriables », etc.

- **Les boulevards demain**

Les attentes à court terme concernent essentiellement la place accordée aux vélos et aux piétons :

- « Un endroit favorable aux vélos »
- « Une nouvelle piste cyclable continue et séparée des bus »
- « Plus de facilités pour traverser les boulevards »

À plus long terme, les élèves ont exprimé des attentes parfois contradictoires, en raison de la diversité générationnelle de l'échantillon :

- Une mobilité apaisée et renouvelée :
  - o L'aménagement d'une piste cyclable séparée de la voie de bus,
  - o Une voie de tramway
  - o Une augmentation de la fréquence des bus
  - o La mise en place d'autres espaces TBM
- Paradoxalement, une volonté de conforter la place de la voiture :
  - o « Une voie supplémentaire pour les voitures »
  - o « Un élargissement des voies », « remettre deux voies pour les voitures »
  - o « Plus de stationnements »
- Une densification de la végétation des boulevards
- Une dimension plus urbaine et vivante : « aujourd'hui les gens ne s'arrêtent pas sur les boulevards. Il faudrait des magasins, plus de lumières et plus de places ou de parcs »





## > Etablissement Pour l'Insertion Dans l'Emploi (EPIDE)

- Eléments de cadrage

L'établissement accueille des élèves internes en voie de réinsertion, âgés de 18 à 22 ans, n'habitant pas nécessairement sur la métropole bordelaise, et qui reviennent dans leur commune d'ancrage le week-end. Les élèves sont soumis à un rythme et un mode de vie très « encadré ». Ils fréquentent ponctuellement les boulevards (« dès qu'on sort on les emprunte »), 1 ou 2 fois semaine, via les bus, le tram, la marche ou le vélo.

- Perceptions et pratiques des boulevards

Les boulevards renvoient, pour ces jeunes très souvent non originaires de Bordeaux, à « une grande rue qui change de nom tous les 4 matins, où l'on se perd », à « l'autoroute de Bordeaux », à l'intensité et aux nuisances associées : « c'est trop de trafic, de feux rouges et trop d'embouteillages », « Ce serait plus joli à voir s'il y avait moins de monde ».

Les lieux perçus comme les plus emblématiques sont la « *tour des impôts* » et le « Mac Do » situé à côté du stade Chaban Delmas. Leur fréquentation des boulevards se fait sur leur temps libre pour se rendre à la piscine du Grand Parc ou pour prendre le bus pour la gare.

Ils soulignent d'une part le manque d'entretien et de qualité de l'aménagement des trottoirs actuels (trous, déficit de « bateaux » pour monter dessus, etc.), mais indiquent par ailleurs que les boulevards sont pratiques puisqu'ils sont « *bien desservis par de nombreux arrêts de bus* ».

- **Les boulevards demain**

Les attentes à court terme ont abordé les sujets suivants :

- Une meilleure cohabitation des différents modes de transport pour limiter les conflits d'usage sur le couloir bus et vélos notamment, une réduction de la circulation, un meilleur cadencement des bus ;
- Une amélioration de l'entretien des trottoirs ;
- Davantage de sécurité routière (radars, entretien de la chaussée...);
- La végétalisation de l'axe (« *planter plus d'arbres pour plus d'ombre l'été* », des « *petites forêts agréables pour se promener* », car « *il n'y a pas assez de nature à Bordeaux* »).

Les attentes à long terme ont essentiellement traité de l'ambiance et de l'animation :

- Une mobilité nouvelle, optimisée et « futuriste » :
  - o Des transports collectifs « massifs »
  - o Un tram « jusqu'à la gare »
  - o « *Faire circuler les chevaux et leur donner la priorité comme à Maison-Laffitte* »
  - o Un « *tram aérien (...) comme à Miami* »
- Des loisirs et des activités :
  - o Des lieux récréatifs et conviviaux avec des « *choses à y faire* »
  - o Des places avec des terrasses et des commerces
  - o Des événements pour les familles (des « *petite fêtes foraines* »)
- Une dimension patrimoniale et artistique :
  - o « *Des écrans géants pour divertir les gens* »
  - o « *Des œuvres (sculptures)* »
  - o Une mise en valeur des façades, patrimoine (« *des trucs historiques* »)
  - o Des « *galets serrés pour éviter de tomber* »
- Un changement d'image des boulevards : coulée verte, parcs, équipements sportifs (footing, city-stade...).



POUR VOUS LES BOULEVARDS C'EST QUOI?

UN CALVAIRE!



POUR LE BUS, C'EST RAPIDE, C'EST FLUIDE



MAIS JE FAIS LA CONDUITE ACCOMPAGNÉE, ET LÀ Y A DES BOUCHONS!

ON NE PEUT PAS AVANTAGER À LA FOIS LES BUS ET LES VOITURES, DONC JE PENSE QUE C'EST TRÈS BIEN COMME ÇA.