



**POUR DÉCOUVRIR OU
REDÉCOUVRIR COMMENT
BORDEAUX A ÉVOLUÉ ET
SU CONCILIER PATRIMOINE
ANCIEN ET CONTEMPORAIN.**

**LE SERVICE DE L'ARCHITECTURE ET DU
PATRIMOINE URBAIN EN PROJET DE
BORDEAUX MÉTROPOLE PROPOSE
UN PARCOURS D'HISTOIRE URBAINE
AVEC COMME FIL CONDUCTEUR LES
BOULEVARDS DE LA RIVE GAUCHE.**

**UN PARCOURS À VIVRE COMME UN
RÉCIT, RÉALISÉ SUITE À UN ATELIER
ORGANISÉ AVEC LE LABORATOIRE
ARCHITECTURE ANTHROPOLOGIE
DE L'ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE
D'ARCHITECTURE DE PARIS LA
VILLETTE DU 25 MAI AU 1^{ER} JUIN 2018.**

De 1850 à 1900, la ville de Bordeaux se dote en rive gauche d'une ceinture de boulevards de près de 12 kilomètres de longueur. Ils enceignent le territoire urbanisé pour tenter d'en maîtriser l'extension anarchique dans les banlieues et lui donner une nouvelle forme plus lisible. Le 1^{er} janvier 1865, un décret impérial proclame l'extension de Bordeaux sur les communes de Bègles, Talence, Caudéran et Le Bouscat en rive gauche, ainsi que sur la rive droite à Cenon, La Bastide et Floirac. Les boulevards en constituent la nouvelle limite administrative avec leurs « barrières » et leurs nouveaux postes d'octroi.

Les étapes de la construction des boulevards sont marquées par les sections de cette grande voie très différentes dans leurs formes comme dans leurs usages, passés ou présents. Prolongeant l'idée d'une ville centrée développée dès le XVIII^e siècle par l'aménagement de la ceinture des cours puis, au XX^e siècle, par la construction de la rocade, ils représentent, pour le XIX^e siècle, le symbole de l'extension impériale du port de la Lune.

Parcours 16



SUR LES TRACES DES BOULEVARDS

bordeaux2030.fr



**BORDEAUX
Ma ville**

**BORDEAUX
MÉTROPOLE**



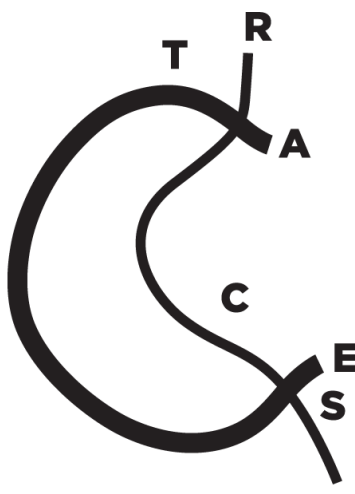
Conception : Laboratoire architecture anthropologie, LAA-LAVUE, UMR 7218 CNRS, ENSA PARIS La Villette, sous la coordination d'Alessia de Bioso; Anne-Laure Monliot & Sylvain Schoonbaert, architecture et patrimoine urbain en projet, Bordeaux Métropole.

Illustration de couverture : Carte postale ancienne, Archives de Bordeaux Métropole.

Plan : Plan de Bordeaux par Alfred Lapiere, 1884, Archives de Bordeaux Métropole, XLA 176

Documents : Photographies laboratoire architecture anthropologie, LAA-LAVUE, UMR 7218 CNRS, ENSA PARIS La Villette © 2018.

Graphisme : Anaïs Peulet, service de l'architecture et du patrimoine urbain en projet



DE METROPOLE

OU COMMENT LES BOULEVARDS PARTICIPENT-ILS AU RÉCIT MÉTROPOLITAIN

Au-delà de la fonction d'axe de mobilité, quelles pratiques quotidiennes portent aujourd'hui les boulevards de Bordeaux ? Ces pratiques expriment-elles des expériences ou des sentiments métropolitains ? Par le vécu des personnes qui les habitent et les parcourent tous les jours, mais aussi à travers des détails tels que des objets, des signaux, des repères et des temporalités spécifiques, l'équipe du laboratoire architecture anthropologie de l'École nationale supérieure d'architecture de Paris La Villette nous livre ici dix pistes et thèmes à creuser suite à une semaine d'observations.

LE GARAGISTE DU SPECTACLE



La porte du 384, boulevard Jean-Jacques Bosc, est entrouverte. Le prochain tournage est en préparation, impossible d'entrer pour en savoir plus. On ne redonne plus vie aux voitures à l'arrière de l'ancienne devanture rouge et bleue du garage restée intacte, on y prépare des décors de scènes pour des séries bordelaises. L'atelier peut être loué 24 heures sur 24. Ce studio est l'avant-poste du grand projet des Terres Neuves, qui s'est installé depuis 10 ans à Bègles. « À l'avant-garde de l'économie créative », la reconversion de 21 bâtiments d'un ancien site militaire dédié au stockage de produits pharmaceutiques fait aujourd'hui figure de cluster du spectacle, tout proche de la Manufacture CDCN (centre de développement chorégraphique national), autre bâtiment industriel reconverti en lieu culturel. Qui aurait pu imaginer de tels détournements liés aux tendances de notre époque dans cette partie sud et populaire des boulevards, alors que c'est plutôt dans leur ceinture ouest que s'égayaient autrefois théâtres, cinémas, et lieux d'attractions festives ?

LA SALLE DE JEUX

Au bord des anciens rails de la rue Brascassat, sur le chemin emprunté autrefois par les wagons de morues et le tri postal, le café La Muse s'est installé à une frontière. Cette cantine qui recevait les cheminots et les employés d'affaires reçoit aujourd'hui habitants du quartier et visiteurs extérieurs. Les initiatives du café intéressent autant le quartier que la région. Il ouvre à des moments différents, le soir dans le jardin pour des jeux, le week-end pour des salons, parfois pour des conférences. Le gérant, ancien travailleur social installé à Bordeaux depuis 20 ans, porte une démarche de proximité par le jeu et selon lui « le boulevard est une frontière physique mais pas sociale ». Ici, au cœur des projets de politique de la ville, ce petit équipement métropolitain est en attente d'un nouveau départ dans un morceau de ville en chantier qui tisse des liens d'un côté à l'autre du boulevard populaire de Bègles.



LA FERME DANS LES BUILDINGS

Des vignes aux boulevards, du marais aux cités, des cressonnières aux potagers... il reste encore quelques traces persistantes aux pieds de la cité Brulatour. À l'arrière des boulevards, un jardinier cultive sur les parcelles d'un ancien chai depuis toujours ses produits qu'il vend de manière informelle à la supercoop toute proche, premier supermarché coopératif et participatif de la métropole bordelaise qui vient d'ouvrir ses portes.



Dans le terrain d'à côté une véritable ferme urbaine s'est installée, que les écoles de Bordeaux et des alentours viennent visiter au milieu des buildings. Cette partie sud des boulevards est un véritable belvédère pour comprendre comment les quartiers ouvriers où l'on cultivait des potagers et élevait des animaux deviennent aujourd'hui le lieu de résistances aux fortes pressions immobilières qui vont les métamorphoser.

VITRINES DOMESTIQUES

Entre les barrières actives et commerçantes, dans les sections habitées et construites de maisons – la plupart datent du XIX^e et du début du XX^e siècle –. Elles regardent les boulevards mais offrent surtout leur façade aux passants ; de grandes fenêtres, des balcons ou des bow-windows cherchent à se protéger du bruit et de la pollution des voitures. Une deuxième fenêtre et souvent juste un vitrage fixé au nu du mur de pierre, sont alors installés à l'extérieur. Ces installations sont aujourd'hui tolérées par la Ville car elles permettent de répondre économiquement aux besoins d'isolation tout en préservant les menuiseries anciennes en bois.



Qui sait un jour peut-être si la circulation est apaisée sur les boulevards, on pourra retrouver le plaisir d'y ouvrir sa fenêtre et de s'y montrer sur son balcon. C'est pour l'heure une forme d'évitement qui reflète un besoin d'isolement. Mais il y a plus, cet espace intermédiaire devient une vitrine où habitent chevaux, girafes, chats, jouets, bouquets de fleurs artificielles... un espace détourné offert aux yeux des passants.

LES TEMPS D'UNE BARRIÈRE



La barrière du Médoc est l'une des barrières les plus vivantes des boulevards. Depuis plusieurs mois, le grand chantier de la ligne D du tramway inquiète les commerçants mais aussi tous ceux qui ont l'habitude de l'emprunter, en raison des embouteillages causés par les travaux. Ici se rejoignent des temporalités à différentes échelles, celles des déplacements pour la métropole, et celles des riverains qui craignent de voir disparaître ou dysfonctionner un quartier abîmé par l'introduction de ce nouveau mode de transport. Mais gageons qu'une nouvelle vie active naîtra à cette barrière après les travaux du tramway, comme aux autres il a su apporter un renouveau certain.

LE LONG DE L'ARRÊT

C'est l'attente du bus, ligne 9, la seule qui dessert les boulevards, presque en entier. Il faut parfois être patient, lorsque le temps se dilate sur le quai comme dans le bus même, à cause des bouchons, en semaine le matin et en fin d'après-midi, mais aussi le week-end, où la fréquence des déplacements est réduite de fait par celle des bus en service. Éloignés les uns des autres, les voyageurs s'étalent sur le trottoir au long des façades, cherchant un endroit où se poser, s'appuyer, la marche d'entrée d'une échoppe, un boîtier technique, un rebord de fenêtre... Ici, place Ravezies, direction gare Saint-Jean, le contraste est fort avec l'arrêt du tram de la ligne C, tout proche : affaire de correspondances. Les connexions entre les déplacements lents sur les boulevards et les lignes rapides des tramways, à Bègles, à Saint-Genès, barrière d'Ornano et bientôt barrière du Médoc, interrogent les pratiques quotidiennes de mobilité dans l'agglomération.



TAKE AWAY RAVEZIES

Peu d'animation sur la chaussée de la place Ravezies en ce lundi matin. C'est vers midi que les personnes commencent à se montrer, chacune une petite « poche » à la main, au long des trottoirs, des flots successifs de « déjeuneurs » s'empressent, chacun choisit sa boutique à proximité, là sushi, plats et salades, tacos, resto rapide, pizza... bien entendu un distributeur automatique de billets est à proximité pour ceux qui n'ont plus de liquide. Cette pratique furtive, rapide, dynamique et fonctionnelle est propre à de nombreux autres endroits des boulevards et cela même les week-end et jours fériés. Les lieux de récupération de paquets achetés en ligne, de panier de fruits et légumes, d'huîtres... ou simplement les buralistes ou supérettes ouverts le dimanche sont nombreux sur les boulevards. Take-away, self-service et pick-up caractérisent ainsi les tendances de nos pratiques contemporaines dans cet espace public circulé à la fois par des automobilistes mais aussi des riverains.



HABITAT MOBILE

Au bord du bassin à flot n°2, au long de la rue Lucien-Faure et des boulevards : des hangars prêts à être détruits, des terrains vagues. Aujourd'hui « la ville ça pousse » raconte un habitant qui regrette de ne pas être informé de tous les projets en cours. Isolés des flux, à l'arrière des boulevards, des habitats mobiles à l'occupation temporaire ou permanente se sont installés là.



Une tente, des camions, la camionnette des circassiens garés pour trois jours, des bateaux à sec habités à temps plein, un van flanqué de rideaux, une caravane jardinée... sont autant d'expressions de cet habitat mobile et pourtant persistant qui côtoie les nouveaux plaisanciers et les utilisateurs du drive-in tout proche.

LES PÊCHEURS DU BOUT DES BOULEVARDS



Parc de Bacalan, un dimanche matin, en bord de Garonne : quatre habitants attendent au point de ralliement des pêcheurs du quartier qui gèrent ensemble un petit ponton sur le fleuve. Ils y pêchent la crevette et l'anguille, mais plus l'aloë dont la pêche est interdite, expliquent-ils. Leur cabanon se situe tout au fond de la perspective du boulevard Brandenburg qui se prolonge par un alignement d'arbres et des trottoirs faisant encore référence aux traces des anciens boulevards. Et pourtant : « au-delà de la place Ravezies, on n'est plus sur les boulevards » disent les habitants. Au bout, un panneau de signalisation routière signale « port de la Lune ». Cette fin des boulevards que les voitures ont oubliés est alors le lieu de pratiques seulement visibles des locaux.

PAYSAGE(S)



Selon les secteurs, parcourir les boulevards laisse entrevoir d'autres espaces, percés ou au contraire murés et opaques, qui, selon le mode de déplacement, offrent à lire une large gamme de paysages. Plus qu'une infrastructure de circulation, les boulevards se révèlent ainsi à nous par une série d'expériences aux profondeurs variées et riches. Ce n'est pas un hasard si Bordeaux, port de la Lune, a proposé comme limite du site inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité, en 2007, sur la rive gauche, celle des boulevards. Ce vaste territoire de plus de 1800 ha qu'ils circonscrivent en grande partie forme un ensemble paysager unique et complexe grâce à la simplicité de leur tracé. Reste à espérer que cet ensemble redevenne un repère, que ses usages se renouvellent et survivent aussi, dans l'épaisseur des quartiers qu'il traverse.

> VISITER LES BOULEVARDS

- À pied, 12 km, compter cinq heures
- En vélo, compter deux heures
- En bus, compter une bonne heure par temps calme : ligne 9, de Pont de Caudérés et Cité Cairen à Brandenburg ; ligne 26 de Quai de Brienne à Pont de Caudérés
- En voiture, du pont Simone-Veil au boulevard Brandenburg : pas moins d'une demi-heure, par circulation très calme

> ACCÈS PAR LE TRAMWAY

- Ligne C : arrêt Terres Neuves
- Ligne B : arrêt Barrière Saint-Genès
- Ligne A : arrêt Stade Chaban-Delmas
- Ligne C : arrêt Cracovie/Gare de Bègles
- Ligne B : arrêt Brandenburg
- Et bientôt, ligne D : arrêt Barrière du Médoc