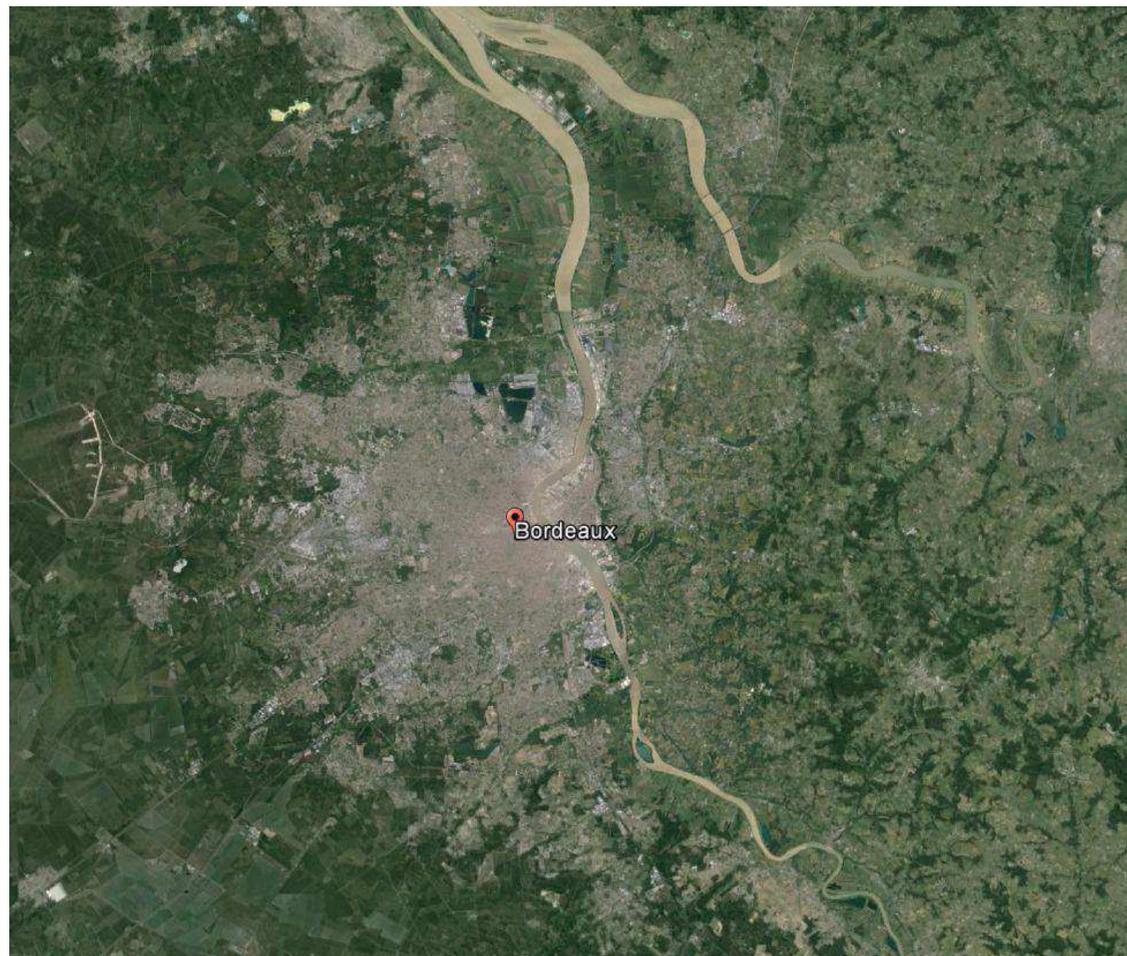


# CARNET DE VOYAGE

---

# BORDEAUX



*Le Voyage d'étude annuel est un moment important de la formation d'urbaniste à l'IUAR par la prise de recul critique qu'il propose et la curiosité comparative qu'il développe. Un grand merci à Hélène Reigner pour sa capacité à révéler les contenus, les enjeux et les méthodes, à interpellier le savoir faire des intervenants et institutions qui nous accueillent et bien sûr à faire avancer les étudiants dans un professionnalisme éclairé et passionné. Ce «Carnet de Voyage» en témoigne!*

**Michel CHIAPPERO, Professeur associé à l'IUAR, responsable Master2 FC**

## Préambule

### Voyage d'étude à Bordeaux, 7 au 11 mars 2016

Master 2, Formation continue, « Urbanisme durable et projet territorial »,  
Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional, Université Aix-Marseille.

En mars 2016, les étudiants du master 2 « Urbanisme durable et projet territorial » de l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional de l'Université d'Aix-Marseille ont effectué leur voyage d'étude à Bordeaux. En reprise d'études, ces « grands étudiants » sont d'ores et déjà des professionnels expérimentés dans le champ de la réflexion et la production de l'action publique urbaine et territoriale.

La semaine de voyage à Bordeaux qui leur a été proposée visait à leur faire découvrir les enjeux contemporains de la métropole bordelaise au prisme d'un ensemble de rencontres avec des universitaires, des techniciens, des fonctionnaires territoriaux, ainsi que des visites d'opérations et de projets en cours.

Le présent carnet de voyage rend compte des rencontres et visites effectuées dans la semaine... mais pas seulement.

Au préalable, il retrace succinctement l'histoire politique de la construction de l'agglomération bordelaise et de ses stratégies urbaines. Surtout, il propose, en fin de parcours, de se projeter dans la métropole bordelaise en 2050 : quelle trajectoire la métropole aura-t-elle suivie en termes de croissance urbaine, de développement, de transition énergétique ? Comment aura évolué la sociologie des quartiers visités en 2016, en construction ou en réhabilitation (programme 50 000 logements, Bassins à flot, Ginko, Bastide Niel, PNRQAD dans les quartiers de Saint-Michel et des Capucins, Euratlantique, GPV Rive droite) ? Que seront devenus les projets phare de 2016 ?

En nous appuyant sur les trois scénarios de prospective territoriale produits par le groupe « systèmes métropolitains intégrés », dans le cadre de la démarche Datar « Territoires 2040 », nous nous sommes collectivement essayés à nous projeter dans trois futurs possibles et contrastés pour la métropole bordelaise.

Cette production n'a été possible que grâce à la disponibilité et à la qualité des échanges que nous avons eus, durant toute la semaine, avec toutes celles et ceux qui nous ont reçus et accordés du temps.

Je les remercie bien chaleureusement, en tant que responsable de ce voyage, pour la qualité de l'accueil qui nous a été réservé.

**Hélène REIGNER**, Professeur à l'IUAR



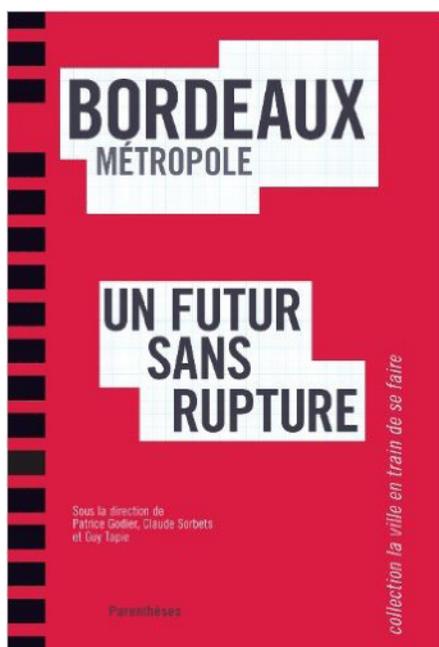
# SOMMAIRE

	<b>- Note de lecture</b>	<b>6</b>
	<b>- « Stratégies et gouvernances métropolitaines »</b> <i>Gilles PINSON - Professeur à Sciences Po et étudiants Master - Jean-Marc OFFNER - Directeur de l'Agence d'urbanisme</i>	<b>12</b>
	<b>- CIAP - Centre d'Interprétation pour l'Architecture et le Patrimoine</b> <i>Visite de l'exposition</i>	<b>15</b>
	<b>- Densification/opération 50 000 logements autour des axes de transports collectifs</b> <i>Jean-Yves MEUNIER - Directeur opérationnel de la FAB</i>	<b>18</b>
	<b>- Requalification friches : Bassins à flot</b> <i>Charles-Henri MIGNON - Responsable de la Maison du projet des Bassins à flot</i>	<b>23</b>
	<b>- Rive gauche - rive droite : une balade commentée</b> <i>Guy TAPIE - Professeur de sociologie - ENSA</i>	<b>31</b>
	<b>- Le Scot de l'aire métropolitaine bordelaise</b> <i>Sylvia LABEQUE - Directrice du SYSDAU et Agnes BERLAND-BERTHON- directrice IATU</i>	<b>38</b>
	<b>- PNRQAD- Bordeaux [Re]Centres</b> <i>Nathalie BOUCHAIN - Chef de projet PNRQAD- [Re]Centres</i>	<b>40</b>
	<b>- Bordeaux Euratlantique</b> <i>André DELPONT - Directeur du développement économique de l'EPA Euratlantique</i>	<b>43</b>
	<b>- GPV Rive droite</b> <i>Etienne PARIN - Directeur du GPV</i>	<b>47</b>
	<b>- BORDEAUX 2050</b>	<b>51</b>
	<i>Remerciements</i>	

# Note de lecture

« Bordeaux Métropole - Un futur sans rupture » Sous la direction de **Patrice Godier, Claude Sorbets et Guy Tapie** – 2009

Cet ouvrage présente le travail de recherche réalisé sur l'agglomération bordelaise dans le cadre du programme POPSU (Plate-forme d'observation des projets et stratégies urbaines). Il s'inscrit dans le programme POPSU 1 aujourd'hui achevé alors que POPSU 2 a été lancé en 2010.



## Introduction

Quand on parcourt l'agglomération bordelaise, les mutations semblent si évidentes que l'on en oublie « l'avant » ou le temps des chantiers des années 2000. La mutation a été spectaculaire et rapide, de 1995 à 2005.

En 1995, il s'agissait de « réveiller la belle endormie ». Jusqu'alors la ville donnait le sentiment de stagner, inertie confortée par l'importance du patrimoine dans l'histoire locale et par la critique des grands travaux assujettis à l'automobile. Les nombreux projets engagés, dont le tramway et l'aménagement des quais rive gauche, vont générer une nouvelle culture urbaine et initier d'autres pratiques de la ville. Le changement est en marche et cet ouvrage analyse le renouveau de la métropole bordelaise, les mécanismes et les acteurs qui l'ont permis. Articulé en quatre séquences - penser, gouverner, fabriquer, faire la ville - et abondamment illustré, il donne les clés pour comprendre un moment fort de l'histoire contemporaine d'une ville qui veut se moderniser sans trahir son héritage architectural et

un attachement à une certaine qualité de vie.

## Stratégies urbaines et agglomération bordelaise

Les stratégies urbaines menées sur l'agglomération de 1996 à 2008 présentent la double caractéristique de s'inspirer de solutions expérimentées dans d'autres villes, mais en même temps de revendiquer une « originalité » bordelaise basée sur la fierté d'un patrimoine bâti labellisé par l'Unesco en 2007. Classée en 2009 au 39<sup>e</sup> rang européen selon la Datar, la métropole bordelaise souhaite devenir un « carrefour du grand Sud-Ouest européen ». De grands projets structurants entendent engendrer une « actualisation conservatoire de l'existant » en mettant en réseau centre et périphérie, rive droite et rive gauche.

## Intentions et stratégies urbaines

L'étalement urbain caractérise l'agglomération dans ses formes et dans ses flux.

A partir de ce constat, la communauté urbaine de

Bordeaux a décidé de déployer des actions pour un « recentrage de l'agglomération ».

### Recentrer l'agglomération, la ville par projets

En 1996, Bordeaux connaît un déficit démographique et une augmentation croissante de l'agglomération en périphérie. Il s'agit alors de redéfinir les valeurs d'échange et d'usage de Bordeaux sans nier l'importance des centres périphériques et secondaires.

Le tramway sera le grand projet pour se diriger vers une agglomération polynucléaire. Il va restructurer les territoires en misant sur la proximité et conduit à une autre représentation de l'espace urbain bordelais.

D'autres projets accompagnent le renouveau du centre élargi à « l'intra-rocade » et dont le fil conducteur est le fleuve : l'aménagement des quais rive gauche en 1999, le quartier d'affaires Euratlantique en discussion en 2007, ou des éco-quartiers comme Bastide-Niel et La Berge du Lac encouragés par le Grenelle de l'Environnement.

La dynamique des dix dernières années se révèle dans les 150 projets recensés. Il s'agit de les coordonner selon le principe de ville en réseau. Cette cohérence urbanistique repose sur des choix d'infrastructures (tramway, ponts, réserves foncières) et s'affranchit des frontières administratives et politiques. Il en



photo A.DARRIBÈRE

est ainsi de Cenon-Pont Rouge, lieu intermodal stratégique pour les relations rive droite/rive gauche, voire du Grand projet des villes.

Le concept urbanistique d'« arc de développement » se situe à une échelle plus vaste et inclut les projets situés le long des deux rives : Bacalan, Bassins à flot, Lac, Bastide, plaine de Garonne, GPV, Belcier, Bègles. Cet arc de développement conforte la restructuration du centre de l'agglomération, du nord au sud, dynamisé et bouclé par les futurs ponts. Le développement de l'Ouest s'appuie quant à lui sur l'aéroport et le campus universitaire.

### Vers une « métropole durable », le débat sur les modèles

La protection et la mise en valeur de « la ville de pierre », ainsi que le centre historique bordelais, contribuent à la transmission mémorielle et générationnelle. Le PLU communautaire prône un territoire socialement équitable et environnementalement responsable. Mais beaucoup reconnaissent que ce PLU n'est pas assez contraignant, notamment pour faire admettre l'enjeu de la densité. En 2009, les expériences originales sur Bordeaux en matière de développement durable restent encore peu nombreuses.

Sur un autre plan, au fur et à mesure que l'urbanisation gagne du terrain, c'est de l'aire métropolitaine (Bordeaux, Arcachon, Libourne) dont il est question. Cet espace concerne les trois quarts de la population du département. Une dynamique collective nouvelle devrait lier municipalités, intercommunalités, pays, conseils général et régional dans un cadre d'actions qui implique aussi l'Etat (protection des paysages, infrastructures), l'Europe (financements communautaires, normes) et les représentants de la société civile.

### **La gouvernance et les dimensions de l'action**

La gouvernance locale est un enjeu majeur de l'agglomération. L'histoire récente de Bordeaux se confond avec l'action de deux grands leaders politiques, de droite, actifs sur la scène nationale et locale : Jacques Chaban-Delmas, qui fut maire de Bordeaux pendant quarante ans, et Alain Juppé, qui lui a succédé en 1995 alors qu'il était Premier ministre. Chacun est associé à des productions urbaines originales, modernes en leur temps : le Lac, Mériadeck, le pont d'Aquitaine pour le premier, le tramway, l'aménagement des quais, le projet urbain bordelais pour le second.

Jacques Chaban-Delmas en a fait une supercommune, en accord avec les maires de gauche de la périphérie.

Avec la période Alain Juppé, la communauté urbaine a gagné en autonomie, en compétences adaptées à un profond renouvellement des contextes d'action (décentralisation, globalisation) en créant des consensus sur le devenir urbain (tramway). Les maires y viennent pour assumer une stratégie d'agglomération dont chacun souligne l'importance. Le renouvellement des échelles de la gouvernance urbaine est un constat partagé : ce n'est plus la commune qui est concernée, ni même l'agglomération mais l'aire urbaine, le département, la région urbaine, combinée à l'action de l'Europe, de l'Etat et des forces économiques internationales.

### **La concertation, entre désir et nécessité**

Pour l'élaboration d'un espace public partagé, pour des opérations d'équipement et des aménagements qui touchent au quotidien, la concertation de proximité semble globalement bien acceptée et mise en œuvre. L'exercice participatif ne semble pas maîtrisé lorsqu'il s'agit de projets à l'échelle d'aires plus globales ou de plans dont la compréhension n'est pas immédiate (Scot, PLU). La plupart des dispositifs participatifs sont municipaux alors que les pouvoirs, les enjeux et les pratiques se déplacent vers d'autres échelles (intercommunalité, territoire métropolitain ou régional). Les élus auraient tendance à privilégier davantage la demande singulière des habitants au détriment de l'intérêt global.

### **La technostructure, contrôler la production urbaine**

Aujourd'hui, même si c'est toujours le politique qui décide, on ne peut que constater le pouvoir grandissant du pouvoir technique. L'urbanisme bordelais fait ainsi l'objet de théorisations plus complètes impulsées à la fois par la sphère experte (Agence d'urbanisme, services communautaires, professionnels privés) et par les observateurs critiques, universitaires, journalistes.

Mais malgré tous les instruments intellectuels et techniques mis en œuvre, malgré des systèmes d'expertise de plus en plus performants, la stratégie d'agglomération et ses déclinaisons semblent toujours en retard. Le discours technique est frappant de ce point de vue : au travers des espaces publics et du tramway, on a fait ce qu'on aurait dû faire quinze ans avant. Plus récemment, la crise du logement n'a pas été anticipée à la hauteur de ses implications.

Les représentations cartographiques produites depuis quinze ans, croisant de nombreuses données et variables, démonstratives de la complexité urbaine, montrent la recherche d'une supra-logique qui dirigerait la vocation des territoires et leurs interactions.

### L'incertitude économique

Autres acteurs déterminants de la ville « en train de se faire », les opérateurs du marché immobilier bordelais (promoteurs, constructeurs, aménageurs, bailleurs) sont souvent unanimes pour saluer la sortie de léthargie de la métropole bordelaise et voir se constituer un marché pour vendre leurs produits et prestations.

Deux incertitudes demeurent néanmoins : la politique économique qui reste en retrait par rapport à celle de l'habitat et le rythme du changement. Globalement, si les intentions urbaines sont relativement bien définies et partagées, notamment sur les impératifs de recentrage de densification, de mixité sociale et fonctionnelle, la lisibilité sur les sites de projet et les principes d'action, le passage à l'acte dans un calendrier précis laisse plus de doutes (retard dans certaines décisions, Bassins à flot, TGV 2016, pont Bacalan, Bastide). Le PLU local débloque des assises foncières pour lancer certaines opérations, mais la mise en pratique à l'échelle communale reste difficile, les maires prenant difficilement la mesure du nouveau cadre urbain issu du développement de leur territoire (programmation des équipements nécessaires à l'accueil de nouvelles populations par exemple).

La difficulté n'est pas de produire des documents d'orientation mais bien de les faire passer dans la réalité des communes.

### Des systèmes d'action renouvelés

Les stratégies urbaines reposent sur des dispositifs tels que la négociation, à travers laquelle on nomme des lignes stratégiques, la régulation, la formulation d'objectifs et de la coordination.

### Grands projets : l'effet de levier

Parmi les grands projets de ces dernières décennies, on compte :

- Ceux réalisés par Jacques Chaban-Delmas : le Lac et Mériadeck
- Ceux réalisés par Alain Juppé : l'aménagement des quais de la rive gauche de Bordeaux, le tramway. Pour ce dernier, une seule institution a mobilisé l'agence d'urbanisme sur leur programmation, ce qui a marqué la rénovation des modes d'action de la CUB.

Des compétences locales et des concepteurs extérieurs s'unissent pour définir des projets dans le cadre d'une coopération transversale. Une nouvelle culture du management public émerge. Pour la réalisation des projets, la structure décisionnelle se base sur une concertation de plusieurs niveaux, politiques et administratifs, ainsi que sur une maîtrise d'ouvrage déléguée.

### L'optimisation des politiques d'environnement

En dix ans, les autorités locales ont apporté une nouvelle vision de la planification urbaine, celle d'une cité compacte à l'urbanité retrouvée, dense, continue, par le renouvellement urbain des années 1960. Grâce au récit des problèmes urbains, l'objectif est de donner du sens au devenir de l'agglomération dans le jeu des concurrences métropolitaines sur les 20 à 50 prochaines années.

En réorganisant et en restructurant de nouvelles compétences, en diffusant son savoir, l'agence d'urbanisme a œuvré pour le partage de valeurs de durabilité, d'économie, de ressources et de solidarité. En conséquence, sont nés de nouveaux concepts de densification urbaine.

L'utilisation de la ZAC est devenue l'outil de référence pour intervenir sur les sites ciblés. Bien que banalisée, les experts admettent toutefois que ce dernier outil doit être utilisé à bon escient, et en complément à d'autres instruments, afin de lui conserver une vraie valeur de stratégie.

### Dispositifs innovants

A partir d'un constat sur des problématiques urbaines, telles que la mixité sociale, ou la résidentialisation, des outils de projets ont été élaborés, expérimentés, évalués.

Ces dispositifs permettent une expansion du savoir au niveau communautaire dans des « projets processus » à l'échelle de grands territoires. Par exemple, le projet de désenclavement de la rive droite illustre la notion de projets processus. Le projet de la rive droite de la Garonne (2001) est un dispositif innovant en ce qu'il associe les communes à patrimoine social en héritage (barres de HLM).

Ce contexte tranche avec la représentation historique d'une opposition de l'urbanité bordelaise. Au final, ce grand projet est « une gentille revanche de la rive droite sur la rive gauche », soit une revanche de la classe populaire sur la bourgeoisie.

Le projet du parc des coteaux est un autre exemple de « projets processus ». C'est un projet qui fédère, articule différentes échelles de décisions, et unit des projets d'équipement culturels entre communes riveraines. Il s'appuie sur des paysages pour conforter une ambition durable de combinaison entre aménagement et paysage.

Parallèlement à ces « projets processus », on note comme autre méthode les partenariats publics/privés.

C'est une évolution libérale de la méthode d'urbanisme, en ce qu'elle limite la dépense publique et pose la question de l'articulation de l'organisation publique par la négociation. L'opération d'aménagement des berges du lac en est une illustration.

### Epreuve de l'ordinaire

Les objectifs de la planification, de la réglementation urbaine, des modes financiers incitent, voire déterminent, la production de la ville. A partir de conflits d'intérêts et d'incertitudes sur le devenir de l'espace urbain, de nombreuses négociations sont encadrées par des accords entre logiques communautaires et communales. Les communes opèrent régulièrement des arrangements, afin de tenir compte des particularismes locaux et des volontés municipales. A ce titre, les riverains sont consultés et la ville se fabrique à travers la recherche de cohérences. Afin d'agir dans un collectif plus efficace et de traiter les problèmes complexes, les chaînes décisionnelles sont en permanence liées.

### Les formes de la ville

Il s'agit de composer avec ce qui a été fait dans les années 1970 pour structurer une métropole d'équilibre. La ville compacte et la ville en réseau présentent des traductions bordelaises en écho à la ville étalée de l'automobile. Les architectures primées ont ouvert un nouvel horizon architectural. En effet, la ville est passée d'un mode industriel à un mode culturel.

### L'impératif patrimonial

Le port industriel est un des éléments rares de l'histoire de Bordeaux à avoir été transformé (rive gauche).

Les façades des bâtiments de la rive gauche et du centre historique sont à protéger et à restaurer.

Le patrimoine de la ville est valorisé. Des modes d'habitat modernes sont inclus dans le patrimoine historique tout en conservant des façades d'îlots pour y greffer des résidences modernes. Enfin, en centre-ville, l'habitat est restauré dans le respect de son unité architecturale. L'objectif est d'attirer des habitants de la périphérie, qui recherchent un certain confort de vie.

### Espaces publics : la ville découverte

On parle d'« architectonique » de l'espace public bordelais (surface plane, dallage sobre). La verdure laisse place aux statues. On parle d'insularisation des tissus résidentiels afin de créer du lien social et de sécuriser l'habitat.

### Politique du logement et formes urbaines.

Les documents de planification permettent :

- Une répartition équitable des populations sur le territoire de l'agglomération
- Une lutte contre la concentration des populations en difficultés
- Une diversification de l'offre de l'habitat

Le logement est un axe fort de la politique communautaire, qui tente d'associer habitat individuel et collectif.

D'une part, les échoppes sont un type de maison urbaine communément répandu dans la ville de Bordeaux. Il s'agit d'un habitat populaire proche du centre-ville qui accueille une population de plus en plus aisée.

Un effort est réalisé en faveur du logement social, avec la mixité comme objectif.

Bordeaux expérimente des alternatives au pavillon à travers deux expérimentations par un promoteur social, afin d'inclure, dans ce type d'habitat, une architecture contemporaine :

- le lotissement pavillonnaire périurbain
- opération urbaine et dense.

### **Des doctrines spatiales environnementales**

A partir du constat que les espaces verts sont sous-exploités, l'objectif est de les intégrer dans l'agglomération.

Les espaces viticoles, le fleuve et ses berges, sont intégrés à l'intérieur de l'agglomération et dans son proche environnement.

L'outil de la « ville jardin » se développe à travers, notamment, le bord de la Garonne avec un grand

parc qui longe la rive.

La nature est mise en scène dans différents espaces tels que les quais de la rive gauche.

Le paysage est vu comme créateur de lien social, et comme un moyen pour restructurer un site historique.

### **L'agglomération, un objet en construction**

La ville durable devient la forme singulière de Bordeaux.

On note une volonté d'augmenter l'attractivité des zones intra-rocade par la politique de renouvellement urbain, sous l'égide du concept de la ville durable.

Le patrimoine en centre-ville est ainsi valorisé.

Des alternatives à l'automobile sont recherchées, illustrant la volonté des dirigeants et experts de lutter contre l'individualisme.

Afin d'atteindre le niveau de rang européen, l'enjeu de l'agglomération bordelaise est de se doter d'une structure capable de faire « tenir ensemble » tous les éléments devant servir à sa mutation, à savoir d'une part, l'organisation urbaine, paysagère, économique du territoire de l'agglomération, et d'autre part, une maîtrise d'ouvrage territoriale qui conduit le changement.

Le sentiment d'appartenance à l'agglomération, visible dans la CUB, suppose une gestion propre.

Il faut admettre que l'agglomération a ses limites.

Les experts estiment de grands besoins en continuités et en densités.

# « Stratégies et gouvernances métropolitaines »

**Gilles PINSON** - Professeur à Sciences Po et ses étudiants du Master « Stratégies et gouvernances métropolitaines »

## L'ATTRACTIVITÉ PAR LA RÉCUP'



L'homme au CV chargé (lire ci-contre « Gouverner par projet ») est accessible, laissant une large place à la discussion sans volonté d'asséner un cours magistral. En ce premier jour de périple bordelais, le 7 mars 2016, la rencontre a lieu à l'A'urba - Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine, dans un quartier, Bassins à flot, où les immeubles poussent comme des champignons et qui résonne avec certaines problématiques évoquées durant la discussion entre Gilles Pinson, ses étudiants du master « Stratégies et gouvernances métropolitaines » et les étudiants de l'IUAR.

La discussion ayant abordé nombre de sujets, nous retiendrons ici principalement la notion d'attractivité bordelaise que le professeur de science politique a développée. Une politique qui consisterait ainsi à développer une marque, la « marque Bordeaux », histoire d'accroître l'attractivité de la cité, cela en « singeant » les politiques menées précédemment par d'autres villes.

Décrits par Pinson, les acteurs de la fabrique urbaine sont rhabillés ainsi pour l'hiver : maire et président de Bordeaux Métropole, Alain Juppé « s'appuie sur le bloc social de la vieille bourgeoisie conservatrice très renfermée sur son centre (les Chartrons notamment), une bourgeoisie de la rente. Le régime urbain relève d'un conservatisme patrimonial modéré. » S'agissant du président de la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB), le prof est cruellement lapidaire : « Vincent Feltesse s'intéresse beaucoup à la com. »

Globalement, ces acteurs auraient tendance à imiter les politiques urbaines menées auparavant dans des villes telles que Nantes ou Rennes, « sans en maîtriser les processus ». Plus précisément, le chercheur estime que les notables gaullistes, Juppé compris donc, ont un peu facilement profité des

expériences du passé : « Bordeaux est passée au travers de la vague rose de 1977, lorsque l'union de la gauche a conquis des mairies, marquant le point de départ de l'aggiornamento des politiques urbaines de l'Etat. Ces villes sont devenues les locomotives de l'invention de la politique urbaine. A Bordeaux, le maire Chaban-Delmas avait surtout mené un "urbanisme souterrain" (assainissement...). Ainsi, pas grand-chose de visible n'a été opéré avant Juppé. Il a suffi à ce dernier de prendre le train en marche pour se mettre au goût du jour, de faire ce que toutes ces villes ont fait vingt ans auparavant. » Et d'être réélu sans que le rapport des forces droite-gauche ne joue véritablement, mais pour avoir rendu les berges de la Garonne aux Bordelais et développé l'attractivité de la cité.

Mais, selon le chercheur, le bilan est mitigé : l'objectif était de faire de Bordeaux une référence en matière de pratiques urbanistiques, histoire que la gauche n'en ait pas le monopole. Or, critique Pinson, « les bords de la Garonne, c'est très bien mais on y trouve surtout des magasins, des marques... Par ailleurs, on a construit un écoquartier, Ginko, qui est surtout un argument marketing et connaît de nombreuses difficultés. »

## « Stratégies et gouvernances métropolitaines »

Ce que confirme un étudiant de Sciences Po : « Il y a des problèmes de finition, de chauffage, un balcon s'est décroché, la valeur se déprécie... » Et, plus globalement, on a tendance à confier des morceaux de ville aux architectes et promoteurs, sans méthode, sans vue d'ensemble.

Quoiqu'il en soit l'attractivité bordelaise est avérée, même si elle est à nuancer, selon les intervenants : ça fonctionne pour le résidentiel (les cadres « parisiens » notamment), permettant de « nourrir » les opérations d'envergure telles qu'Euratlantique ou Bassins à flot, moins pour ce qui concerne l'accueil d'entreprises et la création d'emplois.

Il en est un en tout cas qui s'en tire bien : « La marque

Bordeaux est associée à la marque Juppé, souligne Pinson, la fierté des Bordelais a profité à Juppé. »

### **Gouverner par projet**

Néolibéralisation, néomanagérialisation des politiques urbaines... Ce sont quelques-uns parmi les axes de travail de Gilles Pinson, qui s'est spécialisé notamment dans les thématiques de gouvernance urbaine et de politiques urbaines. Membre des comités de rédaction de la Revue française de science politique et de Métropoles, il a, entre autres, publié un ouvrage qui a eu un certain retentissement, *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européennes* (Presses de Sciences Po, 2009).



Il y défend l'idée selon laquelle les projets urbains, outre leur dimension physique et spatiale, peuvent être appréhendés comme « des processus visant à développer les liens horizontaux entre les groupes et les institutions qui composent la ville, à développer de la confiance, une propension à se reconnaître réciproquement et à identifier des intérêts communs » (p. 204). Ces processus de projet, au travers de leur dimension délibératives, itératives, permettent, dans certaines conditions, de faire réémerger les villes comme des acteurs collectifs porteurs d'une stratégie. Ces « villes acteurs » sont-elles pour autant « des villes plus équitables, plus durables et plus démocratiques » ? Ceci est loin d'être toujours le cas.

Gilles Pinson soutient même (dans sa contribution à l'exposition *Territoires 2040* organisée par la Datar en 2012) « que la capacité de mobilisation et d'action des élites peut se traduire par une dérive oligarchique et post-démocratique des villes ».



**Jean Marc OFFNER** - Directeur de l'a'urba, l'agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine

### **Le statut de l'agence : une association loi 1901**

L'agence d'urbanisme est à mi-chemin entre un bureau d'étude privé et un service aux collectivités territoriales. Cet outil voit le jour, impulsé par l'État, avec la loi d'orientation foncière à la fin des années 60. L'agence d'urbanisme prend la forme d'une association loi 1901, employant des salariés de droit privé. L'a'urba, l'agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine, est l'une de ces agences. Avec plus de 70 collaborateurs, sa quarantaine d'adhérents et son budget annuel de 6 millions d'euros, elle est d'une taille plus que respectable.

### **L'a'urba : une structure partenariale**

Si plus des trois quarts de son budget de fonctionnement sont assurés par la Métropole, l'agence n'est pas un service de Bordeaux Métropole. A l'inverse, si l'État ne participe plus, désormais, qu'à hauteur de 2 % du budget de l'agence, ce dernier reste cependant un acteur très présent dans sa gouvernance. Une grande partie de la dynamique de travail insufflée par l'agence dépend de son statut d'association regroupant une quarantaine de

partenaires. Ce statut est fragile et doit être défendu, précise Jean-Marc Offner.

Cette position permet à l'agence de travailler avec ET de faire travailler en même temps les différents adhérents. Ces adhérents sont les communes et intercommunalités de la Métropole, le Sysdau, l'EPA Bordeaux-Euratlantique, l'agence de l'eau Adour-Garonne, etc., ainsi que les divers membres associés comme l'agence locale de l'énergie, l'Observatoire de l'immobilier Bordeaux Métropole, l'aéroport Bordeaux-Mérignac, etc. Il est important, pour Jean-Marc Offner, que tous les fruits des travaux de l'agence appartiennent et profitent à l'ensemble des adhérents quelle que soit l'origine de la commande. Le directeur de l'agence insiste bien sur le fait que ces conditions sont requises pour que l'agence d'urbanisme ait une légitimité et un rôle dans la gouvernance métropolitaine.

### **Les missions de l'agence : « Les agences d'urba d'aujourd'hui, ce ne sont pas seulement des grues et des chantiers »**

Le travail de l'agence consiste actuellement, pour un tiers, à produire des données : l'agence

est la « mémoire des territoires ». Un autre tiers est consacré à la réalisation de documents de planification : Plan de déplacements urbains, Plan Climat Energie Territoire, Plan local d'urbanisme notamment. Le dernier tiers s'organise autour du projet métropolitain et de l'exploration des nouvelles frontières de l'urbanisme : l'eau, l'énergie, les trames vertes et bleues, la coopération territoriale.

*Il est possible de suivre l'actualité de l'agence à travers sa revue : CaMBo (Cahiers de la Métropole Bordelaise), <http://www.aurba.org/Publications/CaMBo>*

# *CJAP - Centre d'Interprétation pour l'Architecture et le Patrimoine*

*Visite de l'exposition*

## **Du Port de la lune à la pleine lune**

A l'origine, Bordeaux était un vaste marécage. Fondée par les romains, il y a plus de deux millénaires, elle s'est construite autour des « esteys », nom donné aux cours d'eau car ils sont soumis aux marées de l'estuaire.



### Le port d'estey

La ville s'est construite autour de ce port, fixé sur le cours d'eau de la Devèze. En 1470 les remparts sont édifiés mais provoquent l'envasement progressif de l'estey, ce qui conduit à l'aménagement d'un nouveau port sur un nouvel estey : La Peugeot.



### Le port de mer

Au XIVe siècle le port migre sur les berges de la Garonne, que les Gascons appellent « la Mar » (la Mer). Le port, long de 2 kms, se spécialise dans le négoce du vin vers l'Europe du Nord (en 1308, c'est l'apogée avec 100 000 tonneaux de vin échangés). Le long des berges, les chais servent à stocker le blé, le bois, le sel, la pierre...



### Le Port de la lune

Le développement du faubourg portuaire des Chartrons va constituer une deuxième ville, où commercent négociants étrangers et protestants.

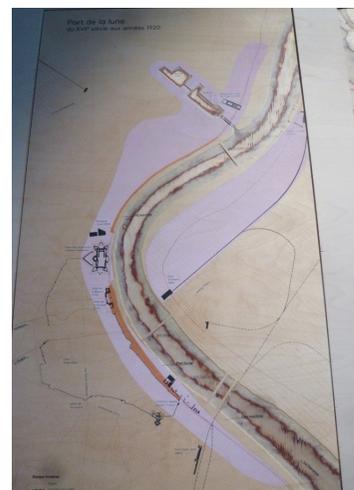
Ce port occupe toute la courbure du fleuve, d'où son nom : le Port de la lune.

De 1672 à 1837, le port de Bordeaux participe à la traite négrière.

En 1743, il est le premier port français avec 3000 navires accueillis.

De 1865 à 1920, il est le point de départ de 370 000 migrants vers les Amériques.

En 1811, le Pont de Pierre est construit, il projette à La Bastide les bases d'un port industriel tout en scindant le port en deux : fluvial en amont et maritime en aval. Bassins à flot, docks et quais modernisent le port jusqu'en 1930.



### La migration du port

Enfin, le port a migré vers l'océan, du fait notamment de la croissance du commerce maritime. L'extension urbaine conduit à sa disparition officielle en 1980.

1924 Port de Bassens

1931 Port de Grottequina

1930 Port d'Ambes (pétrochimie)

1924 Port de Blaye (céréales, vrac)

1924 Port de Pouilhac (granulets)

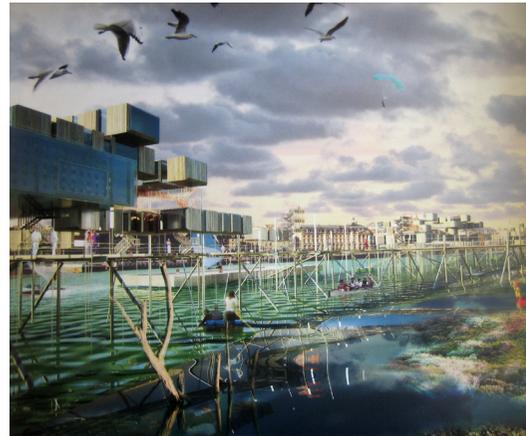
1976 Port du Verdon



# CJAP - Centre d'Interprétation pour l'Architecture et le Patrimoine

Visite de l'exposition

L'exposition présente aussi des projections sur l'histoire de la ville, l'histoire d'une architecture particulière : les échoppes... mais aussi quelques projets utopiques de constructions sur l'eau et de densification de coeur d'ilots, ainsi que des maquettes que l'on peut manipuler... Cette visite autour de la construction de la ville a été essentielle pour la compréhension des projets en cours et à venir.



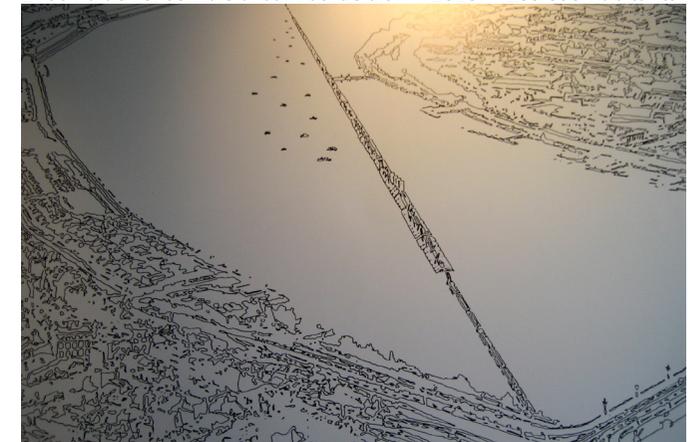
## Quelques chiffres clés du patrimoine :

360 monuments historiques  
1988 mise en oeuvre du Plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV)  
4000 immeubles / 19000 habitants / 150 ha  
2007 classement à l'Unesco  
1700 ha de l'ensemble urbain bordelais

avec une zone de sensibilité de 3700 ha

## Quelques chiffres clés de l'histoire démographique

1789 - 100 000 habitants  
1921 - 267 000 habitants  
1967 - 65 000 émigrants espagnols  
2013 - 239 399 habitants



# Densification - opération 50 000 logements autour des axes de transports collectifs

*Jean-Yves MEUNIER - Directeur opérationnel de la FAB*

« 50 000 logements à proximité des transports collectifs : un grand projet fait de petits projets »

## Constat :

- 16 000 habitants supplémentaires chaque année en Gironde.
- Dont 60% sur la métropole bordelaise, en baisse face à l'attraction de l'offre de sa périphérie.
- Mise en service du tramway en décembre 2003 (1ère tranche) puis 2008 (2ème tranche) mais report modal peu significatif.
- Pas de densification de l'habitat à proximité des lignes de tram, bien que le PDU de 1998 révisé en 2004 l'ait envisagé.

## Ambition :

- Devenir une métropole millionnaire en 2030.
- Renforcer le cœur urbain et limiter l'étalement urbain en périphérie.
- Prise de conscience et volonté politique de rattraper le retard.
- Remettre le logement au cœur du projet.

## 50 000 logements pour reconnecter l'offre d'habitat et le tram

La Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) a mené dès 1995, sous la présidence de Vincent Feltesse, une politique volontariste en termes de transport avec la mise en service du tramway. Cependant, la politique du logement n'a pas été suffisamment connectée à cette dernière. La périphérie est demeurée plus attractive en termes de prix et d'habitat individuel. Afin de renforcer le cœur urbain et de limiter l'hémorragie, la CUB a initié une nouvelle politique de logement. Objectif, produire 50 000 logements à proximité des transports collectifs d'ici à 2030.

## Les objectifs :

- construire plus, mieux et moins cher
- « réenchanter » la question du logement
- produire des logements de qualité, adaptés aux besoins des familles.
- produire des logements abordables.

## Une procédure complexe pour y parvenir : le dialogue compétitif

En 2010, afin de renouveler la réflexion sur le logement, le choix a été fait de recourir au dialogue compétitif. Cinq équipes d'architectes d'envergure internationale ont été retenues sur les 27 candidats. Pendant neuf mois, ils ont travaillé en collaboration avec une dizaine de techniciens et d'élus de diverses sensibilités politiques. Un fil conducteur : établir un corpus de références décliné site par site. Une seule



*Jean-Yves Meunier, Directeur opérationnel de la FAB  
photo M.Ficher*

## Densification - opération 50 000 logements autour des axes de transports collectifs

Jean-Yves Meunier, directeur opérationnel de la FAB

contrainte : la proximité des transports publics. Un mot d'ordre : pas de périmètre particulier mais une création de logements en nombre et accessibles. Les équipes étaient ainsi libres d'identifier les sites à enjeux et d'imaginer de nouveaux modèles de fabrication urbaine et architecturale.

### Un dispositif voulu opérationnel pour produire du logement

Une grande liberté a ainsi été donnée aux techniciens pour inventer dans les meilleurs délais un nouveau dispositif opérationnel. Quinze sites ont été identifiés pour environ 1000 logements. A l'issue du dialogue, un marché d'étude a été attribué à chaque équipe pour les 15 îlots localisés en deuxième couronne et

ce en fonction de leur valeur ajoutée sur le sujet. Pour assurer la mise en œuvre opérationnelle du projet, une société publique locale a été créée en 2014 : la Fabrique de Bordeaux Métropole (FAB), qui opère en tant qu'aménageur pour le compte de la Métropole.

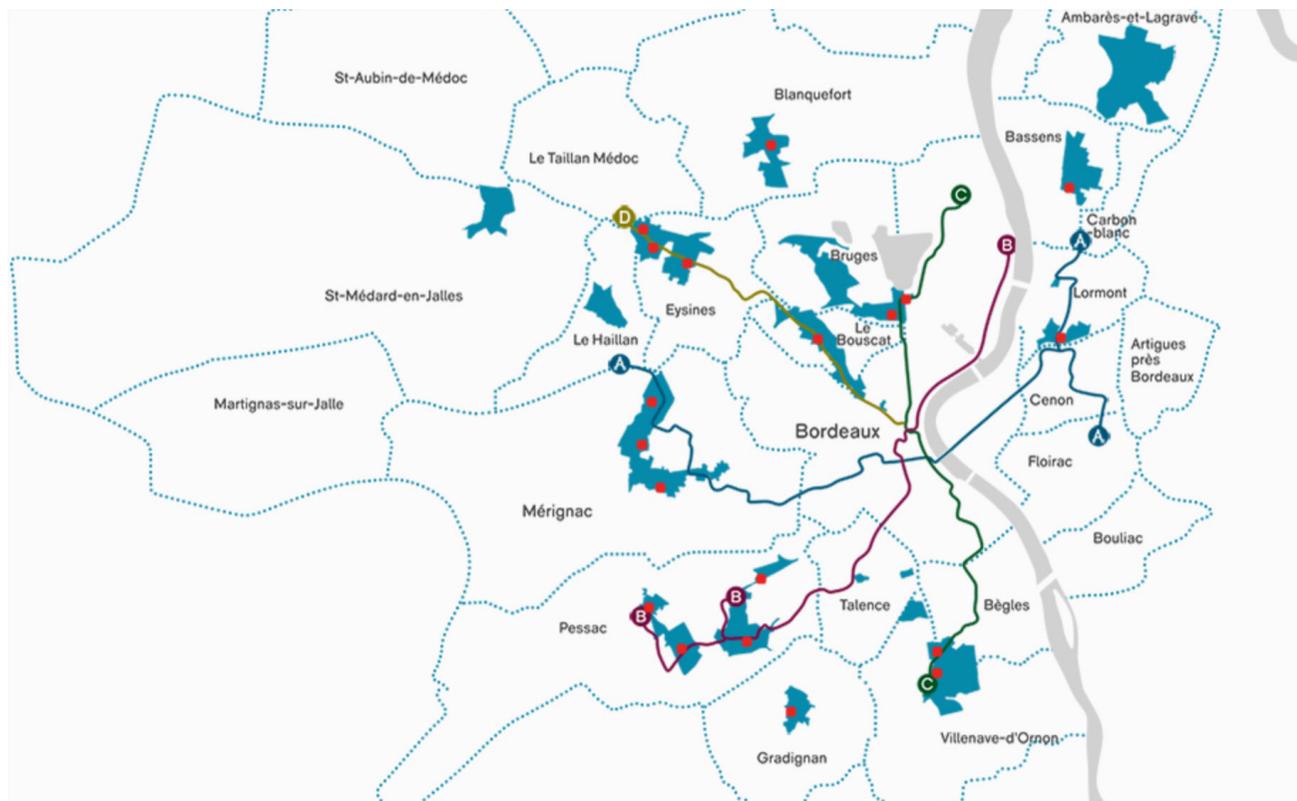
### Une forte gouvernance politique garante du succès de l'opération

L'objectif affirmé était de confronter la créativité des équipes à la réalité des élus. A l'été 2011, une stratégie globale d'intervention a été définie autour de 10 élus référents qui mobilisent les 120 élus métropolitains à travers la communication du projet, mais aussi en les associant au choix des sites prioritaires. Cette stratégie s'est avérée payante car, même si la compétence en matière d'urbanisme a été transférée à la CUB, elle a permis d'obtenir l'adhésion des maires, encore maîtres sur leur commune avec l'attribution des permis de construire.

A la suite des élections de 2014, la CUB devenue Métropole est présidée par Alain Jupé, maire de Bordeaux, qui a confirmé l'opération 50 000 logements.

### La FAB, un laboratoire incitatif mais qui n'a pas fini de convaincre

La FAB dispose notamment de compétences



# Densification - opération 50 000 logements autour des axes de transports collectifs

Jean-Yves Meunier, directeur opérationnel de la FAB

classiques d'aménageur : appui à la collectivité pour l'animation et la coordination de la démarche, mise en œuvre et suivi des 15 sites identifiés, suivi de conditions économiques de production et du respect des engagements, analyse des modes de commercialisation par les opérateurs, mise en relation des opérations entre elles au fur et à mesure de leur avancement. Au-delà de ces compétences, elle a établi en 2015 une charte avec les opérateurs.

Ce document introduit la modération des prix fonciers. Malgré 50 signatures obtenues en février 2016, elle est sujette à controverses, les opérateurs éprouvant une certaine défiance vis-à-vis du politique : « Ils signent mais n'y croient pas. » Ainsi la fédération des promoteurs n'a pas signé, estimant qu'« il n'y a pas de convergence d'intérêts sur le prix de sortie ». Les opérations en cours telles que Bassens montrent un défaut de commercialisation de ces produits limités à 2500 € par m<sup>2</sup>, l'argument prix n'étant pas mis en avant par peur d'une image « low cost ».

## Un programme ambitieux

15 îlots témoins / 9 opérations d'aménagement / sur 12 communes

Plus de 10 000 logements dont 2 600 pour les îlots témoins / environ 180 000 m<sup>2</sup> SP

Un tiers de logements locatifs sociaux / Un tiers de logements en accession à prix maîtrisé / Un tiers de

logements en accession libre.

## Les fondamentaux :

- La qualité des logements
- L'insertion urbaine et paysagère
- La production de logements en accession à prix maîtrisé, fixé à 2 500 euros TTC/m<sup>2</sup> SHAB (stationnement compris)

## Zoom sur deux opérations emblématiques

### Opération Mérignac Soleil : entre gigantisme commercial et intimités résidentielles

Mérignac Soleil est une zone d'activité commerciale classique, la plus grande de l'agglomération. Située intra-rocade, elle est accessible en tram. Elle accueille 7 millions de visiteurs par an, un des plus gros Carrefour de France.

Implanter du logement dans ce contexte urbain « monofonctionnel » nécessite inventivité et tâtonnement. « Depuis, on a labouré pour faire émerger du logement avec les opérateurs spécialisés en commerce ». Un travail a été réalisé à l'échelle des îlots mutables. Des potentialités foncières sont identifiées au regard de mutations envisageables liées au vieillissement des enseignes en place. Le premier projet s'appuie sur la mutation du site de l'enseigne

Castorama, qui projette un nouvel emplacement le long de la rocade avec un programme de 150 logements et 3000 m<sup>2</sup> de commerces. Il est à noter que, dans ces zones, le m<sup>2</sup> commercial est plus cher que le m<sup>2</sup> habitat. La transformation de l'ensemble du territoire compte un programme global de 2500 logements.

« On est dans une logique de stabilisation et non d'extension de la zone commerciale. »

Cette opération est complexe : comment faire coexister habitat et grandes surface commerciales dans un cadre de vie agréable ? Elle est emblématique des enjeux de renouvellement urbain. Si les équipes conceptrices ont apporté des orientations novatrices, il est difficile de les faire atterrir.

### Opération Pessac Alouette – terminus ligne B : l'arrêt absolu, et demain ?

Il s'agit d'un pôle multimodal, situé extra-rocade, sur un carrefour routier important à proximité de l'hôpital. Le contexte urbain se caractérise par un quartier pavillonnaire inchangé depuis la mise en place du tram, lequel enregistre une faible fréquentation. Le tissu urbain y est décousu et lâche. L'étude de développement urbain en cours questionne l'enjeu de polarité en zone résidentielle ainsi que celui de la densité. Il semble que tout soit à imaginer dans ce quartier.



Carrefour des Alouettes. Terminus absolu ligne B du tram  
photo C. Le Boulanger

## Retour sur expérience

A ce jour aucune opération n'est achevée. Il s'agit d'une démarche originale, qui pose des questions fondamentales pour l'urbanisme du XXI<sup>e</sup> siècle en termes de renouvellement complexe de quartiers monofonctionnels (zones commerciale, résidentielle). En ce sens, Bordeaux Métropole est un laboratoire expérimental à suivre.

La démarche montre néanmoins des faiblesses sur deux volets fondamentaux en termes de projet urbain :

- La question du foncier... non maîtrisé
- La maîtrise foncière est un préalable essentiel pour conduire l'urbanisation d'un territoire. Elle confère aux collectivités une maîtrise de la gestion d'un projet. Or, la métropole ne dispose pas d'établissement public foncier (EPF), et il n'y a pas de volonté politique d'en créer. Soit le périmètre est plus large que celui de la métropole, ce qui suppose une dépendance du département, de la région, de l'Etat... Soit le périmètre reste circonscrit à la métropole et ne présente alors aucun intérêt. L'établissement d'un EPF permet le prélèvement d'un impôt, la TSE, ce que les élus refusent. Il est vrai que le territoire présente de nombreuses opportunités foncières dont beaucoup appartiennent à des établissements semi-publics comme le port, la SNCF.

Cependant, si l'on prend l'exemple de l'opération 50 000 logements, il n'y a pas eu d'anticipation sur la question foncière. Ainsi, l'aménagement du tram n'a pas été accompagné d'une politique d'acquisition foncière nécessaire à la requalification et à la densification des quartiers traversés. Depuis, ces quartiers ont pris de la valeur et l'opération 50 000 logements aura peu de marge de manœuvre. Les services doivent faire preuve d'inventivité et jouer avec les instruments financiers que sont les PUP ou la taxe d'aménagement majorée.

- La question de l'habitat : sujet sensible
- L'habitat est un enjeu sensible dans cette métropole très attractive. L'offre de logements est inférieure à la demande. Dans ce contexte favorable, les prix ont tendance à monter, le marché libre s'établit à environ 3500€ par m<sup>2</sup>. A ce prix, la sélection des habitants est vite faite, les logements restent inabordable pour les ménages modestes, y compris la classe moyenne. La périurbanisation s'intensifie grâce à des prix plus accessibles. Avec seulement 18% de logements locatifs sociaux, la ville de Bordeaux a obligation, en application de l'article 55 de la loi SRU, de produire ce type de logements. L'équation a été réglée par un partage par tiers de la production : un tiers de logements locatifs sociaux, un tiers de logements en accession à prix maîtrisé,

# Densification - opération 50 000 logements autour des axes de transports collectifs

Jean-Yves Meunier, directeur opérationnel de la FAB

un tiers de logements en accession libre.

En dépit de cet affichage volontariste, la politique reste évasive, en termes de typologie, de maîtrise des prix, etc.

L'opération 50 000 logements a le mérite de poser cette question et d'afficher un prix de sortie pour les logements en accession à 2500€/m<sup>2</sup>. Là encore, malgré l'établissement de la charte de modération des prix, la défiance manifestée par les opérateurs constructeurs montre que le pari n'est pas gagné.



Photo: I. Decory



LA CUB - 50 000 - PESSAC - ILOT TEMOIN CARREFOUR  
[ VILOGIA + W-ARCHITECTURES + E. TROUSSICOT + KAPLAN + BETCE + ALAYRAC + I



# Requalification de friches : Bassins à flot

Charles-Henri MIGNON - Responsable de la Maison du projet des Bassins à flot

## Histoire du lieu

### Un quartier inscrit dans le passé naval de Bordeaux.

- XIX<sup>e</sup> siècle. Les vignes et les marais sont remplacés par des raffineries, chantiers navals, bassins à flot et radoubs. Le premier bassin est creusé pour agrandir le port, celui des rives de la Garonne ayant été restreint.

- XX<sup>e</sup> siècle. Construction d'un second bassin (ou radoub). L'ensemble de ces deux bassins occupe 22 ha. Y est également construit, durant la Seconde Guerre mondiale, un abri fortifié pour la protection des sous-marins de la flotte allemande.

- XIX<sup>e</sup>-milieu du XX<sup>e</sup> siècle. Le quartier est le lieu d'une intense activité économique marchande, civile et militaire tournée vers le fleuve. Aux



Source : NotreFamille.com



Source : Archives SUD OUEST



alentours se développe un quartier industriel et d'habitations ouvrières : le quartier des Bacalan, au nord, constitué de petites maisons avec chacune un jardin.

- Après-guerre, Bassins à flot est délaissé par l'industrie et l'artisanat. Il devient une grande friche industrielle entre Bacalan et le centre-ville.

# Requalification de friches : Bassins à flot

Charles-Henri Mignon

- 2000. La volonté de créer une ZAC autour des deux bassins s'affirme. L'objectif est de réaliser une importante opération d'aménagement avec l'arrivée du tramway aux portes de cet ancien quartier portuaire. Antoine Grumbach (architecte-urbaniste-paysager) établit un plan-guide. Cependant, le bilan financier n'étant pas équilibré, le projet tombe à l'eau et le quartier mis entre parenthèses. Seuls deux hangars sont réhabilités.

- 2003. Les terrains autour des bassins sont gelés : aucun permis de construire n'est délivré.

- 2007. Bordeaux reçoit le label Patrimoine mondial de l'humanité délivré par l'Unesco. Le quartier portuaire des Bassins à Flot est intégré dans le périmètre de l'Unesco.

## Naissance de Bassins à Flot :

Le 26 juin 2009, la communauté urbaine (CUB) valide le principe d'un plan d'aménagement d'ensemble.

- 2009/2010. Reprise en main du quartier. L'architecte-urbaniste Nicolas Michelin est choisi par la CUB pour réaliser le plan-guide et le suivi du réaménagement de ce quartier.

Il a pour mission de redéfinir un programme urbain intégrant la problématique du développement durable afin de créer « un quartier à vivre », ouvert sur la ville, avec des équipements, des commerces, des services, de l'habitat.



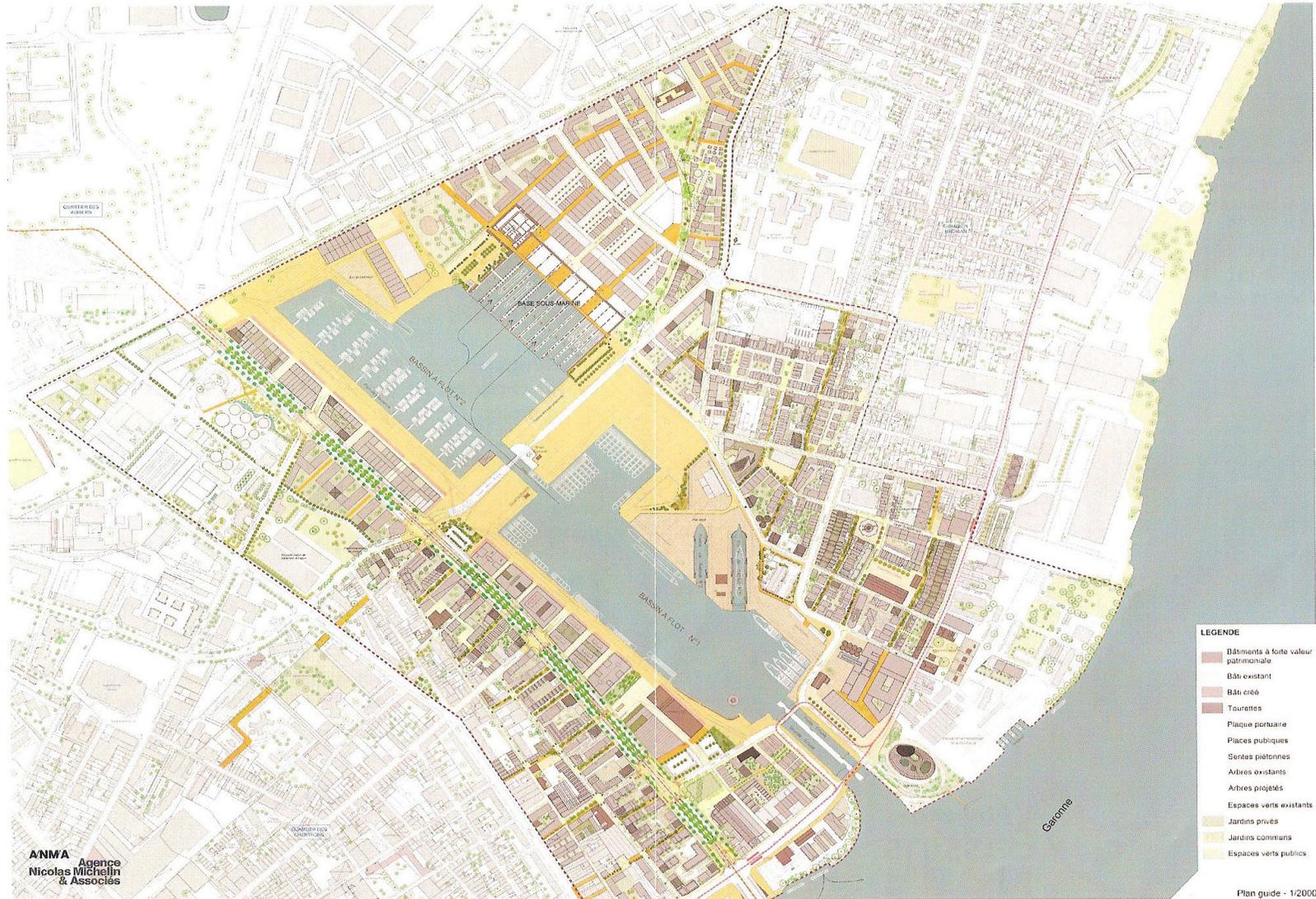
Source : [www.bordeaux2030](http://www.bordeaux2030) / La Cub

## Naissance d'un quartier

155 ha, 5400 logements en construction : l'opération Bassins à flot est le plus important exemple français d'urbanisme négocié à grande échelle. Rencontre avec Charles-Henri Mignon, responsable de la Maison du projet.

# Requalification de friches : Bassins à flot

Charles-Henri Mignon



Programme d'Aménagement d'Ensemble des Bassins à flot - Plan Guide - Novembre 2015 - Document non contractuel soumis à évolution

# Requalification de friches : Bassins à flot

Charles-Henri Mignon

Dans la foulée, il est nommé architecte-conseil afin d'initier l'aménagement du secteur, de coordonner les acteurs privés et publics et de garantir la qualité et l'homogénéité des projets qui s'y développeront. Il est aussi architecte, pour le compte de Nexity, du premier îlot-test, dont les travaux ont démarré fin 2010.

Début 2010, la ville de Bordeaux se porte acquéreur de 13 hectares autour de l'ex-usine d'engrais chimique situé près du pont levant Chaban-Delmas. Le souhait de la mairie est de commencer l'aménagement avec l'appui d'un professionnel de l'urbanisme.

« Soit la CUB en fait une ZAC, soit on risque de voir apparaître des boîtes à chaussures », prévient à l'époque Michèle Larüe-Charlue, la directrice de l'aménagement de la ville de Bordeaux...

La ville n'ayant aucune réserve foncière sur le site, on opte pour un PAE (projet d'aménagement d'ensemble) sur cinq ans (2010-2015). Il induit des coûts publics plus faibles et permet d'avancer et de sortir les premiers permis de construire rapidement. Sur une superficie de 155 hectares, dont 102 à urbaniser, le projet totalise 760 000 m<sup>2</sup> de SHON (surface hors œuvre nette), répartis en une soixantaine d'îlots de 13 000 à 50 000 m<sup>2</sup>.

Le site accueille des équipements structurants actuels avec la base sous-marine et d'autres en cours de construction, comme la Cité du vin, qui se veut le projet culturel attractif des Bassins à flot, à l'entrée du site.

Le projet prévoit de conserver l'esprit des lieux en gardant la trame viaire existante et les ouvertures sur les deux bassins.

Tous les nouveaux bâtiments sont perpendiculaires à la place portuaire et, « dans la mesure du possible », les bâtiments existants en activité seront conservés et les éléments patrimoniaux réhabilités.

## Les grands axes du plan-guide :

Il est prévu à terme 5400 logements, soit environ 12 000 habitants - 2500 logements ont déjà été livrés en 2015.

Pour répondre au caractère industriel du site, les bâtiments doivent reprendre ce type d'architecture, avec des toitures spécifiques (type toiture d'atelier), des couleurs tirant sur le gris, des hauteurs de bâtiment en R+3/4, des RDC surélevés pour pallier les risques d'inondation, avec des garages en RDC et intégrés aux bâtiments.

Les parcelles existantes sont conservées, de même que les rues. Des sentes (zones piétonnes) entre les bâtiments sont créées afin de raccrocher les quartiers. Ces sentes sont ensuite rétrocédées à la ville, qui les aménage.

Le pourcentage de logements sociaux est important. Nous n'en connaissons pas le nombre précis, mais le m<sup>2</sup> se vend aux alentours de 3000/3500€ pour les accessions aidées et entre 4000 et 4500€ pour les logements libres.

# Requalification de friches : Bassins à flot

Charles-Henri Mignon

## Principes de fonctionnement

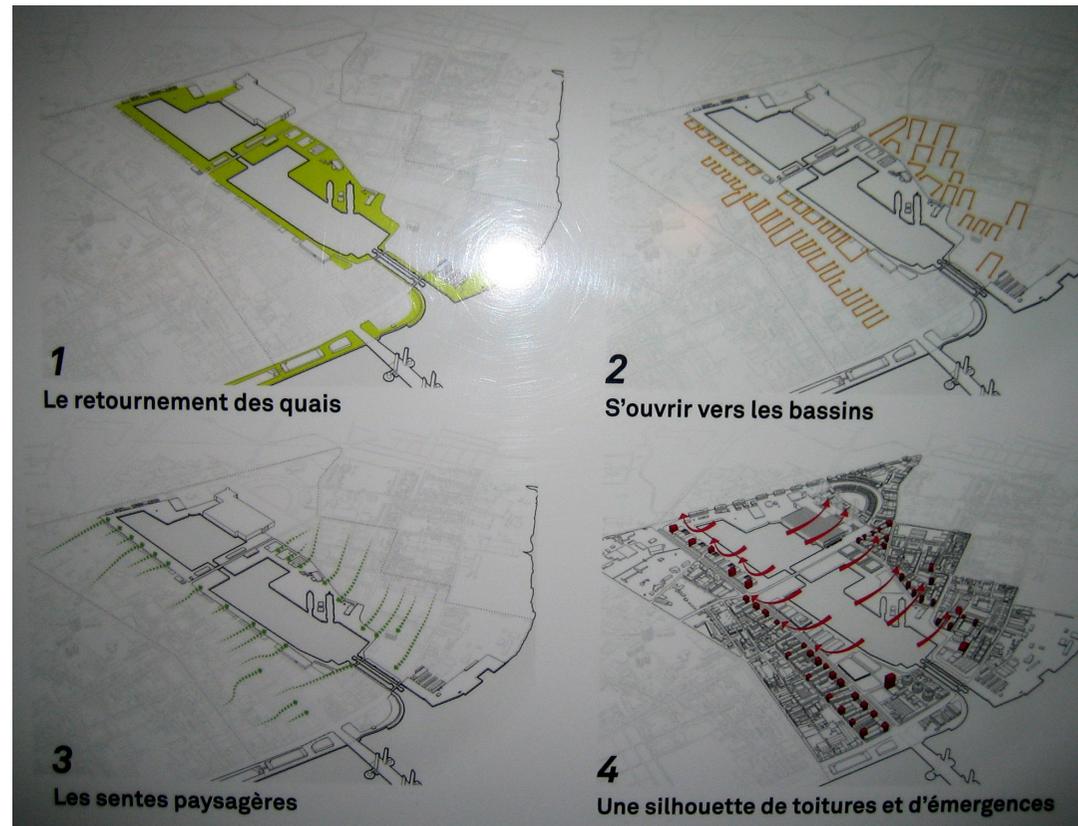
### Une organisation autour du bassin principal

« 22 hectares de plans d'eau entourés d'autant d'espaces de promenade. »

L'architecte-urbaniste Nicolas Michelin, coordinateur et concepteur du Plan guide du futur quartier, place cet élément au coeur du projet, comme une évidence, et développe autour un nouveau tissu urbain adapté à la spécificité du lieu, en respectant le patrimoine existant intéressant (grues portuaires, péniches, rails, silos ou entrepôts anciens).

« Le quartier des Bassins à flot s'étend sur 160 ha, il comporte des hangars, des silos, des péniches habitées... Un univers qu'il était intéressant de préserver. »

L'idée est partie de la création de sentes paysagères (piétons-vélos), entre les parcelles et perpendiculaires aux bassins. Ce système permet de construire en profondeur les îlots.



Un catalogue a été élaboré, avec pour thème, les hangars, symboles des Bassins à flot, la tôle ondulée, l'acier, l'aluminium finement nervurée... Avec cette esquisse très simple, un atelier a été créé : l'Atelier des bassins, qui reçoit tous les porteurs de projets, quels qu'ils soient : bailleurs, promoteurs, artisans, associations, etc. Cet atelier rassemble la ville, la communauté urbaine de Bordeaux et l'agence de l'architecte porteur du projet.

# Requalification de friches : Bassins à flot

Charles-Henri Mignon



Principes de composition:

## Maintien des éléments de patrimoine industriel présents intéressants :

- Les silos
  - Les hangars XIX<sup>e</sup>
  - Les grues portuaires sont autant de témoignages historiques sur l'activité industrielle portuaire de ce site.
- Le choix architectural et urbain consiste à en perpétuer la mémoire par des principes de composition en rapport.

## Des bâtiments nouveaux avec un « style industriel »

A travers la densité construite, la forme des toitures, la couleur d'ensemble (dans les nuances de gris), les matériaux employés (métal et tôles ondulées en parement).

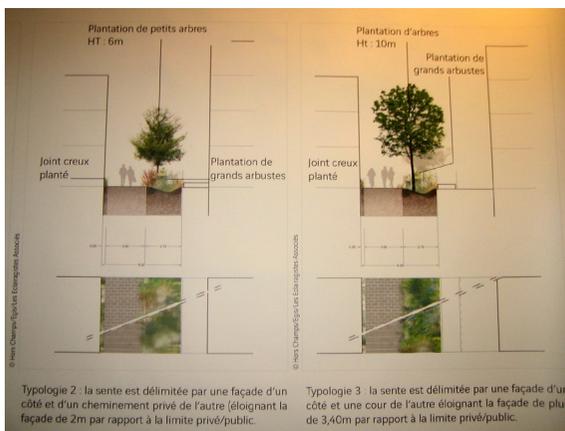
Cependant la hauteur des bâtiments (souvent R+6 à 8) donne à cet espace un aspect de grands ensembles un peu lugubres et austères.

Mais si la vision globale correspond à peu près à l'image des sites industriels, on peut se poser la question de l'acceptation dans les mentalités d'habiter « à l'usine ».

La situation de Bassins à flot : la proximité du centre-ville et la présence du bassin de plaisance peuvent laisser penser que la densité est adéquate et que le lieu deviendra prisé... ou imaginer aussi l'inverse.

## Des « sentes » (ou cheminements doux) entre les parcelles

Une idée pour permettre de densifier la zone, et de construire plus profondément sur les parcelles. Les sentes sont végétalisées, mais l'espace dédié au végétal est parfois réduit à quelques centimètres et l'espace obstrué par les clôtures et mobiliers.



Photos: C.Roche

# Requalification de friches : Bassins à flot

Charles-Henri Mignon

## Principes d'un îlot construit

L'ensemble s'organise par îlot :

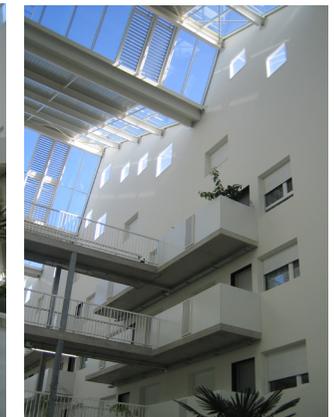
### Un îlot est composé de deux bâtiments en long, accolés

Ils sont reliés entre eux par un parking commun situé en RDC surélevé, avec par dessus : un jardin couvert (niveau R+1), et plus haut : la toiture (qui devient serre au dessus du jardin)



### Le jardin intérieur au dessus du stationnement

Au niveau R+1, il relie les deux bâtiments : des passerelles traversent cet espace et permettent de passer d'un bâtiment à l'autre, via des coursives qui distribuent les appartements.



### Le stationnement commun, au niveau du RDC surélevé,

est limité à moins de 2 places par logement



Photos: C.Roche

# Requalification de friches : Bassins à flot

Charles-Henri Mignon



## Principes d'un quartier

Le parti d'aménagement part d'une structure urbaine existante : la trame des rues.

L'organisation par « quartier » trois 3 îlots permet de compléter les stationnements qui pourraient manquer sur les autres îlots, par la construction au centre d'un îlot plus élevé, avec parking-silo, surmonté d'un immeuble d'habitations. Le bâtiment est alors émergeant par rapport aux autres (R+9), selon les principes des silos plus hauts dans un site industriel.

Les caractéristiques du terrain sont prises en compte : en effet, la nappe phréatique est affleurante, rendant quasiment impossible (et trop coûteux) le stationnement enterré.

Tous les bâtiments sont donc surélevés d'un demi-niveau. Stationnements et commerces sont donc également surélevés. Il n'y a pas de sous-sol.

Chaque îlot construit est bordé :

- d'un côté par une voie relativement large, avec stationnements en long et sans arbres, c'est aussi la rue commerçante. La rue est très minérale et routière et l'on peut se poser la question de la chaleur, par l'inertie des matériaux employés...
- de l'autre côté une sente piétonne (ou cheminement doux), avec de la végétation d'accompagnement ou/et des petits jardins privatifs en RDC.

« A partir d'un plan-guide traduisant les objectifs évoqués, promoteurs et architectes ont été désignés pour préciser le contenu et les formes (matériaux, textures des façades). Le contenu définitif des programmes, la qualité urbaine, les principes architecturaux ont été discutés pour maintenir une vision d'ensemble cohérente. »

Photos: C.Roche

# Rive gauche - Rive droite : une balade commentée

**GUY TAPIE** - Professeur de sociologie - ENSA (Ecole nationale supérieure d'architecture et de paysage)

La balade a permis de mieux comprendre la liaison entre les différentes parties de la ville ainsi que d'éclaircir les relations existantes entre les différents projets urbains des deux rives et les multiples dynamiques qui animent la cité. L'appropriation de la Garonne à travers différents

projets est un symbole du changement de la ville depuis 1995. Le fleuve, peu investi avant cette date car rendu inaccessible par le Port autonome et les nombreux parkings sur les quais, devient fédérateur de l'identité de Bordeaux à travers le redéveloppement des quais.



1) Photos des Hangars depuis la rive droite à proximité du pont Chaban-Delmas : les hangars de l'ex-Port autonome situés sur la rive gauche sont privatisés et aménagés en cinq séquences. Un des hangars est occupé par Cap Science, centre de culture scientifique, technique et industrielle, réponse bordelaise à La Villette de Paris.

2) Un centre commercial appelé Quais de Marques a été également créé. Initialement le centre commercial accueillait des enseignes telles que Casino et Lidl dans l'intention d'attirer dans le centre les familles résidant dans la première couronne. Cette stratégie qui cherchait à contrer le phénomène de périurbanisation n'a pas abouti, les supermarchés

# Rive gauche – Rive droite : une balade commentée

Guy Tapie - professeur de sociologie - ENSA

restés vides ont fait place à des boutiques apparemment également peu fréquentées.

De l'autre côté, rive droite, on trouve les nouveaux locaux du journal *Sud-Ouest*. Rive gauche, sur le site de ses anciens bâtiments, rue de Cheverus, les espaces publics ont été privatisés pour faire place à la promenade Sainte-Catherine.

3) **Le pont Jacques Chaban-Delmas** est le symbole de l'importance économique réelle ou souhaitée de La Garonne pour la ville. En effet, le fleuve est utilisé pour le transport des Rafales (avions militaires) et de matériaux pour le pôle aéronautique, pôle d'emploi

majeur dans la ville après le pôle médico-sanitaire.

En outre, le fleuve est un axe très important pour le développement du tourisme grâce à la hausse de la fréquentation des croisières de luxe, supportée aussi par la labellisation du centre-ville en site Unesco.

4) **La Cité du vin** et le pont Chaban-Delmas témoignent de l'intention de Bordeaux de changer son image à travers des bâtiments phares. En effet, le changement intervenu depuis 1995 a été stimulé aussi par l'exemple de la renaissance d'une autre ville sur l'Atlantique, Bilbao, laquelle avait gagné en vitalité grâce à la création du Musée Guggenheim.

5) **Le parc aux Angéliques** est en train de surgir sur d'anciens terrains rachetés par la Ville de Bordeaux au Port autonome. Le parc devrait faire partie d'un parcours piéton sur les berges, qui reliera en une boucle les deux rives via le pont Chaban-Delmas. Il symbolise le changement d'attitude de la Ville envers les modes de transport doux. De plus, le parc devrait permettre d'attirer sur la rive droite les touristes, qui ne fréquentent actuellement que la rive gauche, ou presque.

6) **Projet Darwin** : Darwin est un « écosystème » d'entreprises innovantes liées au développement durable et à la culture. Il occupe un hectare sur la caserne Niel. La notion d'écosystème fait référence au caractère économique mais aussi écologique de cet espace. L'expérience de ce pôle de l'économie créative commence en 2005 lorsque Philippe Barre, un entrepreneur bordelais, décide de transférer son agence de communication sur la rive droite. Il négocie avec la CUB dans le but de conserver et d'occuper une partie des bâtiments de la caserne qui devaient être détruits.

L'accord est finalement signé en 2010.

L'idée du projet se développe autour du concept de cluster : offrir aux entreprises culturelles et/ou « vertes » qui louent les locaux un environnement propice à leur développement grâce à la proximité



# Rive gauche - Rive droite : une balade commentée

Guy Tapie - professeur de sociologie - ENSA

avec d'autres entreprises actives dans des secteurs similaires.

Il se positionne aussi comme pôle culturel à travers les activités de son café, un skate-park (payant) et du street art.

Il semble que la dimension culturelle du projet peine à s'affirmer en raison de sa localisation. En effet, Darwin se trouve dans une zone encore peu développée, manquant de services, ce qui freine l'installation des entreprises et la fréquentation publique. En conséquence, pour le moment Darwin paraît être surtout un lieu de rencontre pour une classe socio-culturelle précise (les Bobos).

Cette situation pourrait évoluer avec le développement de la ZAC Bastide-Niel sur 32 hectares. Concrètement, le projet prévoit un écoquartier avec 3000 logements diversifiés, des équipements publics, des commerces et des services. La création de logements et services aideraient donc à vitaliser le projet Darwin. De la même manière, c'est la présence de l'écosystème Darwin qui a été utilisée pour relancer la ZAC. Laquelle avait été créée juridiquement en 2009 mais est restée en stand-by jusqu'en 2014.

7) **La Bastide** : La Bastide est le nom d'un vaste secteur de la rive droite. Historiquement, la présence de chantiers navals et d'usines en a fait un quartier ouvrier. Le visage de ce secteur a commencé à



changer avec la fermeture des usines à partir des années 70, laissant derrière elles une population appauvrie et des terrains pollués. La dynamique de transformation qui investit la ville à la fin des années 90 parvient jusqu'à la rive droite avec l'arrivée du tramway et la création de la ZAC Bastide 1, suivie des ZAC Bastide 2 et Cour de Bastide. Le but était de créer sur la rive droite un deuxième centre-ville. Malgré la présence du zoo botanique et d'une maison polyvalente de quartier, la vie de quartier peine à s'animer, surtout si on la compare au dynamisme du passé ouvrier. En effet, même si, comme pour la plupart des projets, les données manquent, les opérations de rénovation urbaine menées sur le secteur ont manifestement attiré une population plus aisée. L'immobilier y aurait également pris de la valeur grâce à la vue privilégiée des logements sur la Garonne et la rive gauche.

# Rive gauche - Rive droite : une balade commentée

Guy Tapie - professeur de sociologie - ENSA



## LA RIVE DROITE

### Anciens quartiers délaissés de la ville

La rive droite a été longtemps laissée de côté du fait de la difficulté de franchissement du fleuve, très large, et d'une fragilité due à la géographie même du site : située dans le lit majeur du fleuve, la zone est inondable.

Aujourd'hui cependant, de nouveaux quartiers sont édifiés et l'on perçoit les prémices d'une gentrification annoncée ; tout est en place pour conférer aux lieux une nouvelle valeur : un parc botanique agréable, un parc de coteaux qui offre une vue lointaine sur l'horizon, des quartiers de qualité, des équipements culturels...



Photos: C.Roche

# Rive gauche - Rive droite : une balade commentée

Guy Tapie - professeur de sociologie - ENSA

## Rive gauche, l'aménagement des quais a duré dix ans, de 1998 à 2008.

Le Pont de pierre, construit tardivement en 1810, a été la première liaison tangible entre rives gauche et droite. Depuis, sept ponts ont été réalisés. Malgré la nécessité effective des liaisons entre les deux parties de la ville, les travaux pour la réalisation de ponts sont chaque fois retardés par des débats sur leur localisation. Débats qui, parfois, paralysent complètement les projets.

Plusieurs projets paysagers ont été présentés mais c'est le projet « ville de pierre » qui a été retenu. L'enjeu de l'aménagement était de faire comprendre aux habitants que la ville devait évoluer à travers des projets. L'acceptation de ce projet et de celui du tramway, ainsi que la tolérance des nuisances liées à leur mise en place, a été obtenue en insistant sur les bénéfices en jeu pour toutes les catégories sociales. En outre, des actions pour minimiser les éventuels problèmes vécus par les habitants pendant les travaux ont été mises en place. Par exemple, la Ville a rendu son service de vélos gratuit pour toute la période des travaux, devenant ainsi la première ville de France à expérimenter cette action. Par contre, la concertation avec les habitants n'a pas été menée idéalement. En effet, dans un premier temps, la concertation était ouverte uniquement aux membres du parti du maire...



# Visite impromptue

## L'écoquartier Ginko

Personne ne nous a incités à visiter cet écoquartier, pourtant bien desservi par le tramway.

Il a même été plutôt critiqué en raison d'une malfaçon sur un des bâtiments... (un seul bâtiment !) (cf. ci-dessous)

Nous sommes partis en fin de journée, en petit groupe, pour visiter ce quartier et constater pourquoi il était si mal aimé. La curiosité...

En arrivant : les constats ne sont que visuels, nous n'avons pas d'informations concernant les habitants et leur ressenti. Mais pour tous, la promenade a travers les rues, les parcs, le long du lac est très agréable : les lieux sont propres, les commerces sont ouverts et bien tenus, les rues sont calmes...

Ce jour-là, le quartier Ginko nous apaise et, tous, nous le trouvons plutôt réussi.

Il y a des plans d'eau reliés au lac, des jardins publics et des jardins privés pour les logements en RDC, les eaux de pluie sont gérées par des noues plantées.



Photos: C.Roche

# Visite impromptue

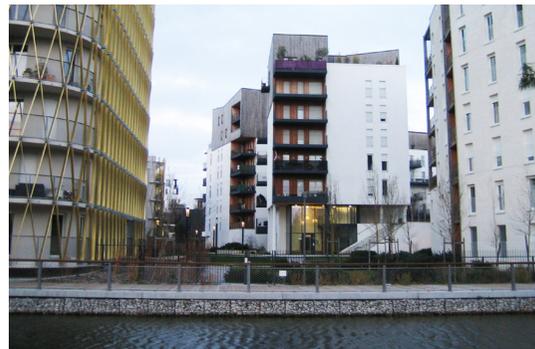
L'écoquartier Ginko



Les bâtiments sont de différentes hauteurs, et semblent offrir une variété de logements intéressants, parfois en duplex. Certes les immeubles sont parfois un peu trop hauts, mais tous offrent, à leur pied, des espaces verdoyants de qualité.

On y trouve également beaucoup de promenades piétonnes protégées des véhicules.

Les voiries de dessertes voitures sont en pourtour et permettent d'accéder aux parkings souterrains. Leurs largeurs correspondent à leur usage : simple voie unique bordée de stationnement sur un seul coté ou à double sens et bordée de stationnement de chaque côté. La voirie est plantée d'arbres.



Photos: C.Roche

# Le Scot de l'aire métropolitaine bordelaise

*Sylvia LABEQUE - directrice du SYSDAU et Agnes BERLAND-BERTHON - directrice de l'IATU*

## Scot Nature, un Scot tramé vert et bleu

Rencontre avec Sylvia Labèque, directrice du SYSDAU, et Agnès Berland-Berthon, directrice de l'Institut d'aménagement, de tourisme et d'urbanisme (IATU, Bordeaux).

Le SYSDAU, syndicat mixte du Schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise, intervient sur les dossiers d'urbanisme et d'aménagement du territoire intercommunal.

Il a pour vocation de réaliser et de suivre la mise en œuvre du Schéma de cohérence territoriale (Scot).

Le Scot de l'aire métropolitaine bordelaise, ce sont 98 communes qui dessinent « la métropole de demain » dans laquelle s'équilibrent la croissance démographique, le logement, l'habitat, les transports, l'économie, l'environnement, les infrastructures, les ressources en eau... Autant de sujets de réflexion dont l'objectif est d'améliorer la qualité de vie des habitants. En proposant un plan de développement cohérent, le Scot de l'aire métropolitaine bordelaise « se donne les moyens de conforter son attractivité ».

Le Scot Nature de la métropole bordelaise présente l'originalité de s'appuyer sur les entités paysagères qui constituent le paysage de l'entre-deux mers et non sur les seules limites administratives des communes adhérentes.

Sa mise en place ainsi que son acceptation par les élus locaux ont été mouvementés.

Le Scot Nature a d'abord été présenté sous une approche écologique par le biais d'une étude exhaustive de la biodiversité des communes. Jugée trop restrictive, cette approche a été immédiatement rejetée par les élus locaux. Les membres du SYSDAU ont alors adopté une autre stratégie : l'approche par le paysage.

Le syndicat mixte s'est alors adjoint les services d'une agence de paysage (Agence Bertrand Folléa) afin de définir et qualifier les différentes entités paysagères caractéristiques du pays bordelais.

Ceci dans le but que les acteurs locaux s'approprient et participent à l'élaboration du Scot Nature.

La charpente paysagère du Scot Nature s'appuie sur

un socle d'espaces remarquables de par leur qualité agronomique ou naturelle exceptionnelle. À ce titre, le Scot les protège strictement de l'urbanisation.

La mise en place de ce schéma poursuit quatre objectifs majeurs :

- Protéger le socle agricole, naturel et forestier.

En dehors des enveloppes urbaines et des secteurs de constructions isolées, les espaces doivent être préservés de l'urbanisation afin d'éviter le mitage urbain.

Cette protection s'étend sur près de 120 000 hectares de nature qui sont ainsi protégés de l'urbanisation.

Le but premier étant d'assurer l'équilibre des surfaces consacrées à la forêt et à l'agriculture en limitant les extensions et les créations d'îlots agricoles non fragmentés qui ont un impact significatif sur l'hydraulique et la qualité de l'eau.

D'autre part, le traitement des lisières agricoles par le maintien et la plantation de feuillus vient renforcer cette première mesure.

La mise en place des bandes enherbées le long

# Le Scot de l'aire métropolitaine bordelaise

Sylvia LABEQUE - directrice du SYSDAU et Agnes BERLAND-BERTHON - directrice de l'IATU

des fossés est complémentaire au maintien des plantations arborescentes.

Viennent se tisser des continuités arbustives et arborées au sein des îlots agricoles non fragmentés afin de restaurer les fonctionnalités écologiques (faune auxiliaire, coupe-vent, continuités écologiques, zone tampon, etc.).

Ces aménagements ont pour but de favoriser, protéger et identifier la dynamique agricole, naturelle et forestière mais également de renforcer le caractère agricole de ces zones protégées.

- Structurer le territoire à partir de la trame bleue.

L'ensemble des cours d'eau, ou simple fil d'eau, busé ou non, doit être identifié et cartographié afin de devenir une composante du paysage.

Ils devront être aménagés ou non de manière à les valoriser ou les protéger.

Leur définition, identification et traitement permettront de mieux les associer à la préservation des milieux agricoles, sylvicoles et paysagers, tout en respectant une stratégie visant à améliorer les continuités écologiques.

- Affirmer les qualités et fonctionnalités des paysages de l'aire métropolitaine.

Les vallons et coteaux sont définis comme des éléments structurants des paysages du Bordelais.

Les boisements sont préservés et mis en valeur afin de maintenir et préserver la qualité écologique des continuités naturelles majeures.

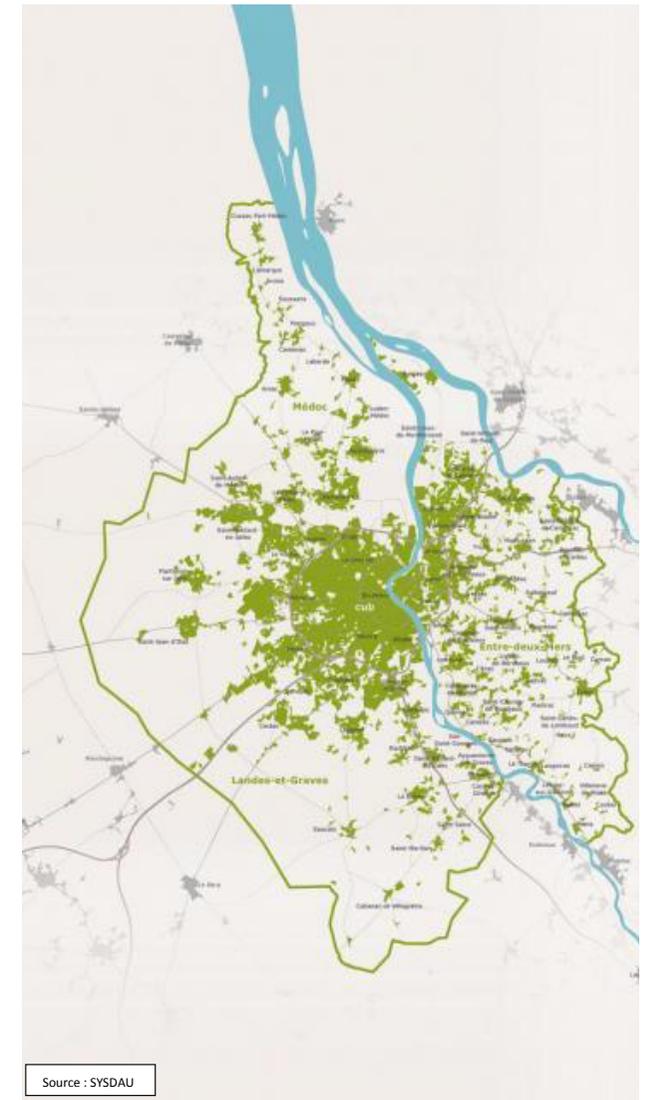
L'étude, le maintien et la restauration de liaisons écologiques et paysagères permet de pérenniser les liaisons entre la ville et les grands espaces de nature. La préservation des espaces de respiration le long des infrastructures routières devient un axe à privilégier en y associant les modalités de circulation douce.

Enfin, la préservation et la restauration des continuités paysagères et naturelles sur les axes structurants viennent renforcer les mesures précédentes.

- Soutenir des agricultures de projets au service des territoires.

Préserver et développer des sites de projets agricoles autour des fleuves et des jalles (hydronyme gascon signifiant « cours d'eau ») devient primordial.

La préservation et la valorisation des sites de projets du plateau landais sont mises en avant afin de les connecter économiquement et écologiquement aux projets agricoles et forestiers faisant partie intégrante ou périphérique du Scot de la métropole bordelaise.



# PNRQAD- Bordeaux [Re]Centres

**Nathalie BOUCHAIN** - chef de projet PNRQAD - [Re]Centres

[Re]Centre : des « pépites » qui vaudront de l'or

Une telle situation ne pouvait laisser la « ville de pierre » de marbre : multiplicité de logements dégradés et d'habitats indignes, taux de vacance élevé, prolifération des marchands de sommeil, quartiers paupérisés, espaces publics délaissés... Bordeaux ne pouvait décemment abandonner un



*A gauche sur la photo : Nathalie Bouchain, chef de projet PNRQAD à Bordeaux Métropole  
(© M. Isabelle Decory)*

pan entier de son cœur historique, de sa « vitrine » classée au Patrimoine mondial de l'Unesco sur le bord du chemin... et de la Garonne. Ce sera le projet [Re]Centres, lancé en 2010 et déclinaison bordelaise du Programme national de requalification des quartiers anciens dégradés (PNRQAD) (lire ci-contre). [Re]Centres, dont le préfixe manifeste l'envie de « Redynamiser, Réinterroger, Revitaliser » la ville tandis que le pluriel exprime la diversité des quartiers concernés : Saint-Michel-Capucins, Sainte-Croix-Dormoy, Bastide-Benauge, Les Remparts, Les Douves, Kléber, Sainte-Eulalie. Un périmètre de 148 hectares et 22 000 habitants situé pour partie sur la rive droite (Bastide-Benauge), mais principalement accolé, sur la rive gauche, au Bordeaux majestueux (quartier Saint-Pierre, place de la Bourse). Le projet a de multiples visées : il s'agit d'intervenir tant sur l'habitat que sur les espaces et les équipements publics en combinant approches urbaine, sociale, économique et humaine.

La traduction de cette dernière volonté s'est illustrée dans la phase de diagnostic qui a reposé sur une forte implication des habitants. Le plan guide des espaces publics s'est construit à partir d'un

travail anthropologique effectué par le laboratoire Architecture Anthropologie piloté par l'agence Nicolas Michelin et associés.



*Marché et rue des Douves rénovés  
(© M. Isabelle Decory)*

Trente-quatre personnes ont été interrogées sur la manière dont elles percevaient « l'héritage de leur ville ». De ville « vide », à ville « froide » ou « incertaine », le constat a parfois été sans appel. Mais cela a aussi permis, de manière plus positive, de recenser des « pépites », ces objets à « haute valeur urbaine » parfois oubliés ou insuffisamment valorisés.

« Chaque pépite transformée peut créer un petit événement "luminescent". Rassemblées au sein d'un même secteur de projet, ces pépites peuvent fonctionner en synergie », justifiait l'architecte-urbaniste Nicolas Michelin à l'issue de la phase de diagnostic. Aujourd'hui, plusieurs réalisations sont venues illustrer cette volonté tant au niveau des espaces publics (Rue Clare, place Saint-Michel, place Pierre-Renaudel) que des équipements (halle des Doves transformée en Maison de vie associative). D'autres réalisations comme l'aménagement de la rue Kléber, de la place André Meunier ou du jardin des Remparts prendront la suite. Avec à chaque fois la nécessaire prise en compte du caractère patrimonial

## Le PNRQAD

Alors que le Programme national de rénovation urbaine (PNRU) concernait principalement, depuis 2004, les périphéries des villes, l'Etat décide en 2009 de s'attaquer à leur cœur, à ces centralités parfois fortement paupérisées, et à l'habitat dégradé. A la suite de la loi du 25 mars 2009 de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion, il lance un Programme national de requalification des quartiers anciens dégradés (PNRQAD). La Ville de Bordeaux postule en partenariat avec la Communauté urbaine de Bordeaux et obtient un financement de son projet qu'elle baptisera [Re]Centres. Le budget pour la période 2010-2017 s'élève à 95 millions d'euros : 8,5 millions d'euros sont fournis par l'Anru, 7 millions par l'Anah, 3,6 millions par l'Etat, 16 millions par la ville de Bordeaux, 14 millions par les autres collectivités et 44 millions par les bailleurs sociaux et les particuliers. Bordeaux avait déjà eu l'occasion d'intervenir sur son cœur historique, notamment à travers des OPAH (Opérations programmées d'améliorations de l'habitat) et une concession publique d'aménagement confiée à InCité. Mais la grande nouveauté (et la grande ambition) de [Re]Centres réside dans son approche globale qui inclut aussi bien l'habitat que les espaces et les équipements publics. L'attention est particulièrement portée sur la mixité sociale et fonctionnelle, avec un objectif affiché : « Inventer une nouvelle manière de vivre ensemble. »

Vaste programme.



La place Saint-Michel rénovée (© Mathilde Le Ficher)

des lieux, présence d'un secteur sauvegardé oblige. Côté habitat, la bataille sera plus rude. Ce volet a été confié à la société d'économie mixte InCité qui bénéficie d'une concession publique d'aménagement (CPA) antérieure au projet [Re]Centres, mais dont le cahier des charges a été redéfini à cette occasion. Objectif affiché : la réhabilitation de 600 logements privés (300 logements en conventionné, 155 logements en accession et 145 chambres d'hôtels meublées) et la création de 300 logements sociaux. Avec l'idée de promouvoir de nouvelles manières d'habiter.

Pour la partie privée, les propriétaires sont incités à utiliser les dispositifs d'aides de l'OPAH (opération programmée d'amélioration de l'habitat) dont le périmètre recouvre une grande partie du projet [Re]Centres. InCité assure un travail d'accompagnement pour l'étude des projets et de négociation pour le conventionnement des loyers, mais endosse parfois un rôle coercitif lorsque l'habitat indigne impose des opérations de restauration immobilière (ORI).

Pour la création de logements sociaux, les difficultés s'amoncellent comme les échoppes le long des rues bordelaises. Se pose d'abord l'épineuse question de la maîtrise du foncier. InCité utilise son droit de préemption urbain, mais avec des moyens limités. La taille réduite des opérations a parfois tendance à engendrer une certaine frilosité de la part des

bailleurs sociaux. Pour accomplir un travail efficace et de grande ampleur, la SEM InCité se retrouve au final un peu désarmée. « Le PLU actuel ne nous permet pas d'imposer un pourcentage de logements sociaux, explique Nathalie Bouchain, chef de projet PNRQAD [Re]Centres à Bordeaux Métropole, pilote du projet depuis le transfert de la compétence habitat au 1<sup>er</sup> janvier. Une fois sa révision terminée, en 2017, nous aurons un seuil imposé de 30% qui nous permettra d'être beaucoup plus opérationnels. » Face à ces limites, notamment sur le contrôle des prix, surgit le spectre de la gentrification de ces quartiers. Et la crainte de la disparition d'une culture populaire, partie intégrante de leur identité. La tâche s'annonce longue et nécessitera imagination et inventivité. Car une chose est bel et bien acquise : au-delà de 2017, le dispositif PNRQAD ne sera pas renouvelé.



# Bordeaux Euratlantique

Rencontre avec **André DELPONT** - directeur du développement économique de l'EPA (Etablissement public d'aménagement)

## BORDEAUX EURATLANTIQUE : PARI(S) METROPOLITAIN

Plus grand projet d'aménagement de France après le Grand Paris, l'OIN (opération d'intérêt national) Euratlantique a pour ambition de propulser Bordeaux au rang de carrefour du Sud-Ouest européen.

Une course à la métropolisation qui mise sur l'effet levier de la nouvelle ligne à grande vitesse dont les deux branches mettront dès 2017 la cité de pierre à 2h05 de Paris et, à plus long terme, Bilbao à 1h50 et Toulouse à 1h. Une opportunité pour transformer les deux rivales régionales en partenaires dans une aire métropolitaine qui comptera près de 2.3 millions d'habitants à l'horizon 2030.

Au-delà d'une confortation de son rôle de métropole européenne, le projet Bordeaux Euratlantique revêt trois enjeux :

- construire un nouveau cœur d'agglomération
- relier les deux rives de la Garonne autour d'un projet fédérateur
- booster une économie de l'innovation.

### L'émergence d'une nouvelle centralité

Aujourd'hui, 60% des 15 000 nouveaux arrivants dans le département de Gironde se fixe en dehors de la ville-centre.

C'est pour endiguer ce phénomène d'érosion et lutter contre l'étalement urbain que l'OIN a prévu de structurer un véritable projet urbain autour de deux ZAC mixtes : la ZAC Bordeaux Saint-Jean Belcier aux abords de la nouvelle gare TGV et la ZAC Garonne-Eiffel située sur la rive droite et répartie entre les communes de Bordeaux et Floirac, avec une concentration plus importante d'immobilier d'entreprises aux abords de la future gare TGV.

En 2016, de grands établissements bancaires (banque Mazars, Caisse d'Épargne Aquitaine Poitou-Charente) y ont prévu le transfert de leurs sièges sur le quai de Paludate, haut lieu des nuits bordelaises. Ce quartier concentre la première tranche de travaux grâce à la maîtrise possible du foncier négocié avec le Port et RFF.

### L'arrivée de la ligne grande vitesse : une opportunité à ne pas rater

Fort de l'expérience menée à Euralille, l'Etablissement public d'aménagement créé en 2006 a concentré son action sur la dimension économique du projet urbanistique ainsi que sur le marketing territorial. L'ambition est de renforcer l'arc de croissance qu'elle forme avec Rennes, Toulouse et Montpellier. Avec l'arrivée de la ligne à grande vitesse et 20 millions de voyageurs d'ici à 2020, Bordeaux fait le rêve de capter les activités économiques de Paris et d'être considérée comme un véritable quartier de la capitale. La gare TGV a été conçue comme un hub qui accueillera le TER, une ligne de tram et un projet de tram-bus. « Le TGV ne sert à rien s'il n'est pas adossé à un projet de métropolisation. » Le projet enregistre d'ores et déjà 18 mois de retard sur l'arrivée du TGV prévue le 1er juillet 2017. L'avenir nous dira si « la belle endormie » a réussi son tour de force.

# Bordeaux Euratlantique

André DELPONT

## L'alliance de la rive de pierre et de la rive industrielle

Longtemps les deux rives de la Garonne se sont ignorées.

La rive gauche historique concentre l'urbanisation et les activités de négoce ; la rive droite se développe au XIXe siècle autour de l'industrie portuaire et un habitat de faubourg.

L'ambition d'Euratlantique est de dessiner un nouvel arc urbain enserrant les deux rives de la Garonne entre le Pont de pierre et le futur pont Jean-Jacques Bosc en valorisant d'anciennes friches urbaines ou industrielles.

Post-industrielle, la rive droite sera la rive d'un nouvel art de vivre.

Emblème de ce nouveau cœur d'agglomération, dont le groupement conduit par Nexity vient d'être élu lauréat, le quartier du Belvédère, au débouché du Pont Saint-Jean, devrait s'ouvrir en « théâtre urbain » vers la Garonne et la ville de pierre.

En écho à l'aménagement des quais de la rive royale, le long du tracé du tramway, la rive sud devient aussi « rive nature » avec l'aménagement des berges en parc urbain (Parc des Angéliques signé Michel Desvignes). Cet « affichage » vert est guidé par la nécessaire maîtrise du risque d'inondation aux abords de la Garonne ; de grandes coulées vertes surcreusées pour faciliter l'écoulement des eaux

sont ainsi prévues dans le programme de la ZAC Garonne-Eiffel.

Enfin, la rive droite affiche également des ambitions culturelles avec la construction d'une grande salle de spectacle d'envergure métropolitaine, un galet posé à Floirac sur les bords de la Garonne au sud du nouveau pont Jean-Jacques Bosc.

## Euratlantique veut prendre le train de l'innovation et sortir de la trilogie pin, vin, bassin

Dans les années 90, Bordeaux trouve un nouveau souffle avec l'industrie aéronautique et l'Atelier industriel de l'aéronautique (AIA) à Floirac, spécialisé dans la réparation des moteurs de Rafale (1000 emplois créés).

Aujourd'hui l'OIN se veut un quartier d'affaires et d'innovation nouvelle génération avec, à la clef, la création de 30 000 emplois métropolitains.

Les différents chantiers de construction de l'OIN sont l'opportunité de valoriser la filière bois régionale : pin des landes et châtaignier du limousin. Tour de force technique : une tour en ossature bois de 50 mètres



Trois totems symboles de la reconquête de la rive droite. Le premier, le pont Jean-Jacques Bosc.

de haut située au cœur de la ZAC Saint-Jean Belcier sera inaugurée en 2020. C'est le groupe Eiffage, et son projet Hypérion, qui a été désigné lauréat du concours. Un palmarès rendu public au lendemain de notre passage à la Maison du projet.

## Cité numérique et projet Newton : un essai à transformer en Ovalie

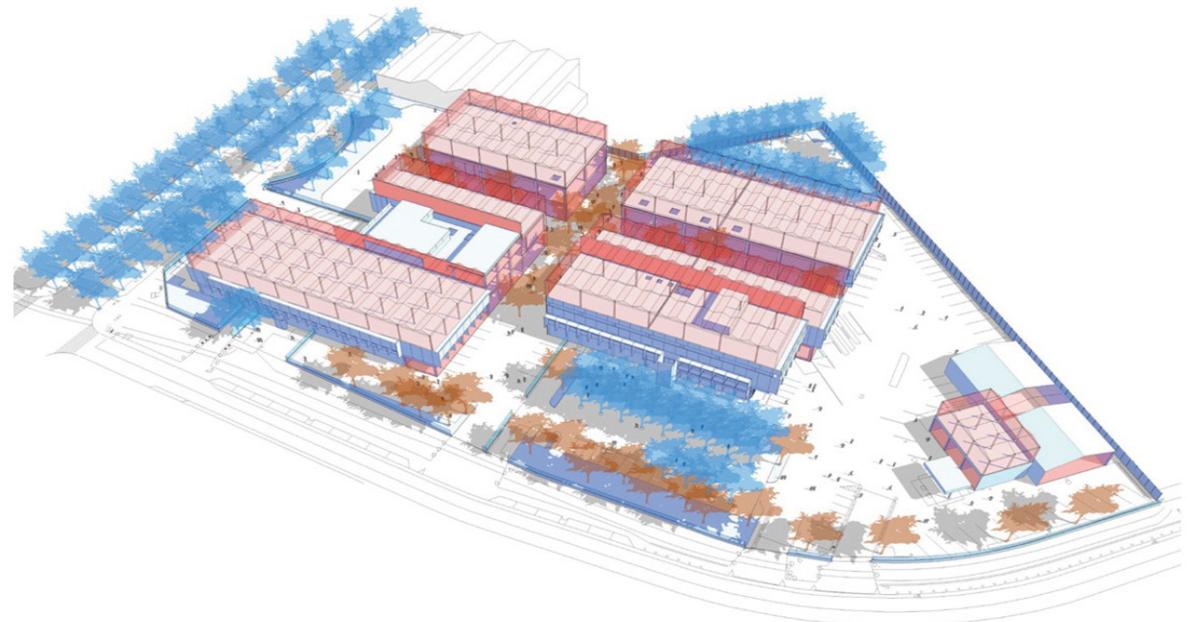


Les deux autres totems : la salle de spectacles dessinée par Rudy Ricciotti

La Cité numérique, bâtiment totem de la French Tech bordelaise, accueillera sur les 26 000 m<sup>2</sup> d'un ancien centre de tri postal les jeunes pousses de la nouvelle économie. Les futurs occupants, qui devraient commencer à s'installer courant 2016, pourront soit louer leur espace soit en devenir propriétaire, l'EPA misant sur des prix particulièrement attractifs pour une commercialisation rapide.

Situé également sur la commune de Bègles, le projet Newton ambitionne quant à lui de devenir le centre de gravité de la Green Tech, cité du progrès et du développement durable.

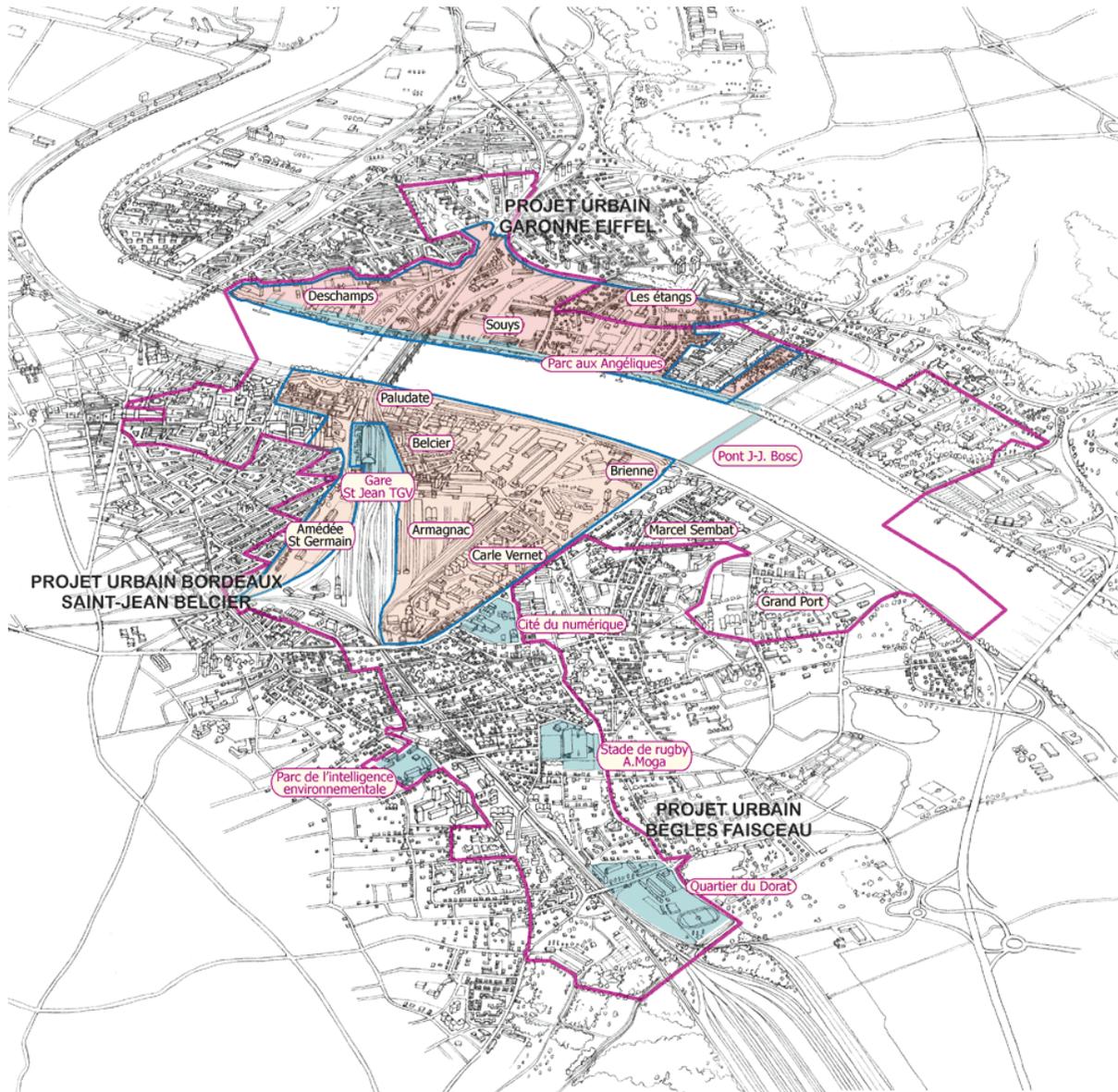
Aujourd'hui, seul un tiers de l'opération Euratlantique est réalisée. Le problème de la maîtrise foncière reste récurrent. Certains observateurs soulèvent aussi le risque de cannibalisation des différentes opérations lancées simultanément sur les deux rives de la Garonne entre Bacalan, Bastide, Belcier et Bègles/Floirac. L'effet d'entraînement de la gare TGV saura-t-il faire la différence pour que ce « quartier d'affaires devienne une affaire de quartiers » ?



et la Cité numérique de Bègles

# Bordeaux Euratlantique

André DELPONT



## LA BOITE À OUTILS DE L'OIN BORDEAUX-EURATLANTIQUE

Création d'un EPA (EPIC) pour le portage de l'opération en 2006

Budget prévisionnel : 800 millions d'euros

Recettes attendues : 700 millions d'euros

Investissement privé et public induit : 5 Mds d'Euros

L'OIN la moins dotée de France (Etat 35%), le plus petit EPA de France mais le plus grand projet d'aménagement après le Grand Paris

Représentants CA et participations financières :

Etat : 35%

Métropole : 35%

Ville de Bordeaux : 20%

Ville de Bègles : 7%

Ville de Floirac : 3%

## LA CARTE D'IDENTITÉ DU PROJET

738 hectares répartis sur les trois communes de Bordeaux, Bègles et Floirac. Un périmètre équivalent à un arrondissement parisien

230 hectares de terrains mutables

17 000 nouveaux logements

25 000 nouveaux habitants

30 000 nouveaux emplois

50 hectares d'espaces publics et d'espaces verts

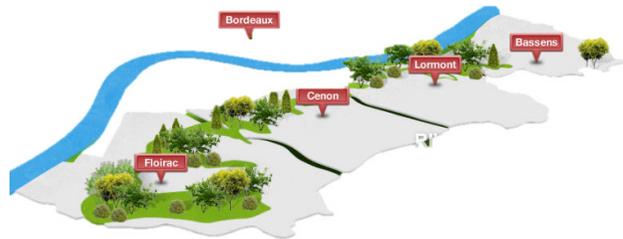
40 000 m<sup>2</sup> de commerces

450 000 m<sup>2</sup> de bureaux rive gauche dont 300 000m<sup>2</sup> à Saint-Jean Belcier

# GPV Rive droite

Rencontre avec **Etienne PARIN** - Architecte et Urbaniste - directeur du GPV Rive Droite

## OBJECTIF : FAIRE PROJET COMMUN



Entretien à la Maison de projet Bois Fleury avec Etienne Parin, architecte et urbaniste, directeur du GPV depuis 2001.

### Construire l'avenir pour donner à la Rive droite une place de choix dans l'agglomération.

Labélisé par l'État en 2001 sous le nom de « Grand Projet des Villes des Hauts-de-Garonne », le GPV, désormais baptisé « Rive droite », a pour spécificité d'être intercommunal : le GIP (groupement d'intérêt public) regroupe en effet quatre communes - Lormont, Cenon, Floirac et Bassens - et représente

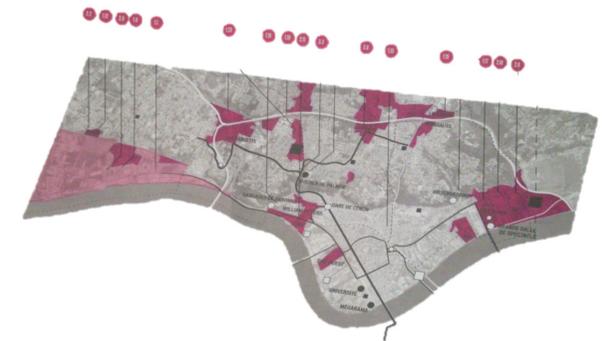
une population totale de 65 000 habitants, dont un tiers à Cenon, 30% à Lormont, un quart à Floirac et 10% à Bassens. La population du GPV représente un dixième de la population de la CUB (communauté urbaine).

Ce territoire est resté enclavé longtemps et a accueilli l'essentiel du logement social bordelais. Sa grande qualité paysagère, la proximité géographique de Bordeaux et l'arrivée du tramway sont autant d'opportunités, selon les initiateurs du GPV, pour lutter contre les clichés stigmatisants imposés par l'histoire et liés à une méconnaissance de ce territoire et de ses habitants. La création de la marque « Rive droite » induirait fierté et solidarité parmi les riverains.

La Rive droite lie opérations de rénovation urbaine et actions sociales et culturelles (interventions sur l'espace public, charte de qualité urbaine, paysagère et architecturale...). Le projet social repose sur la culture, l'éducation, l'insertion professionnelle et la lutte contre les discriminations.

La transformation de l'image passe par la recherche d'une qualité urbaine, paysagère, architecturale, culturelle, sociale et économique.

**80 % des gens souhaitent demeurer sur le**



### territoire

« Seuls les bâtiments en très mauvais état ont été démolis, ainsi que ceux, peu nombreux, où se posaient des problèmes d'occupation. Certaines tours l'ont été pour des raisons symboliques.

Au total 2600 logements furent démolis, 2500 familles ont dû être relogées. Le GPV garantit aux familles le choix du lieu et des conditions de logements (24 indicateurs comme le prix, la taille, etc.) et les accompagne dans leur parcours vers le relogement, donnant lieu à des rapports trimestriels.

Des référentiels hebdomadaires sont établis durant plusieurs années pour coordonner tous les services, c'est un défi phénoménal ! Le succès est au rendez-



## Qualité architecturale et densité

« Bordeaux n'a jamais mené de politique foncière et maintenant il faut agir. La ville est peu dense, elle doit donc reconquérir l'intérieur de la rocade pour des raisons financières, pour améliorer la qualité de vie, les temps de transport, etc.

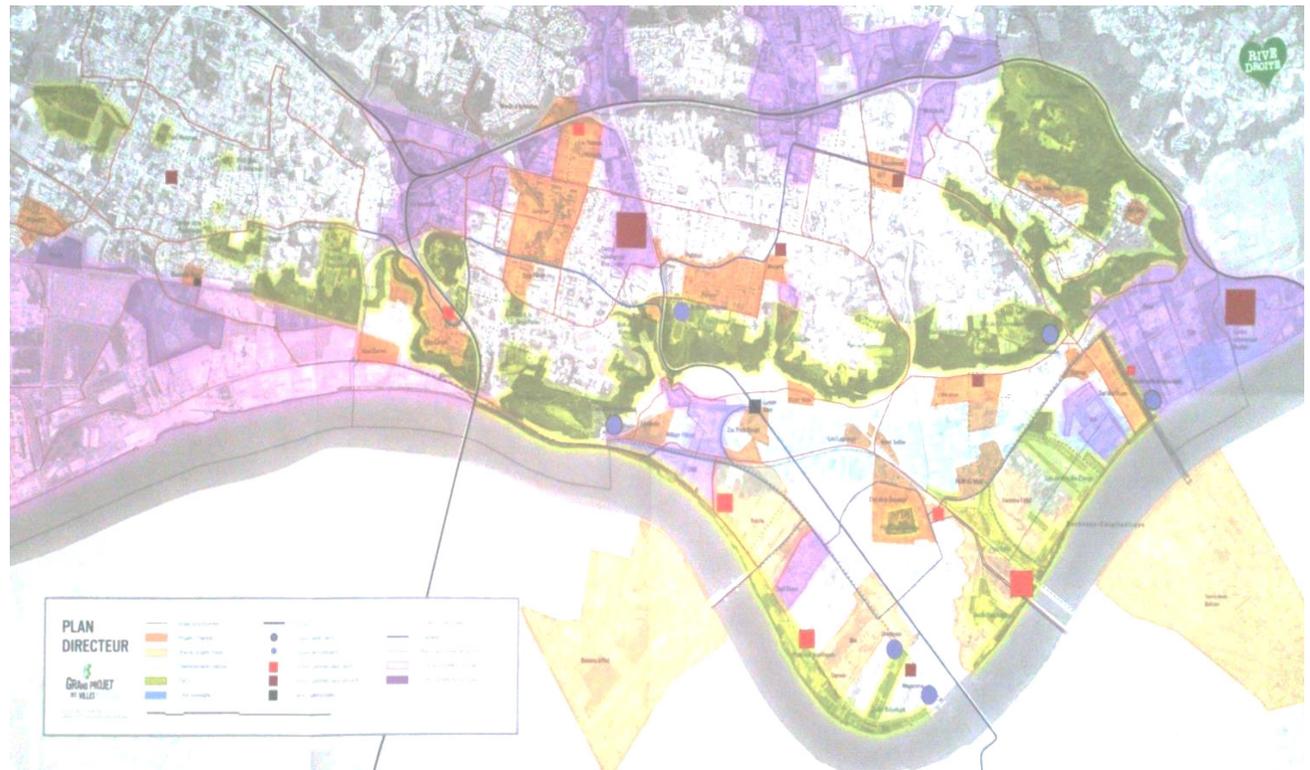
Par contre, le dicton « plus haut = plus dense » est le premier postulat à contester. Par exemple, la densité moyenne des échoppes est beaucoup plus forte que la densité moyenne des grands ensembles. Les constructions de faible hauteur ont toutes sortes d'avantages : elles sont moins chères, l'empreinte carbone est réduite, la convivialité est plus présente. Le projet d'aménagement Bassins à Flot intégrait au départ l'idée de venelles, de sentes, avec un bon rapport d'échelles, un bâti de faible hauteur. Mais il s'agit d'urbanisme négocié, et non pas d'une ZAC : les terrains d'une valeur de 150 € à 200 € le m<sup>2</sup> ont été vendus à 600 €/700 € le m<sup>2</sup>. Le rapport d'échelles a été délaissé pour amortir ces prix : 3 ou 4 niveaux ont été rajoutés, et le tout se construit rapidement et médiocrement. Il ne s'agit donc que de produits financiers et la dégradation sera estimée au terme de la garantie décennale. »

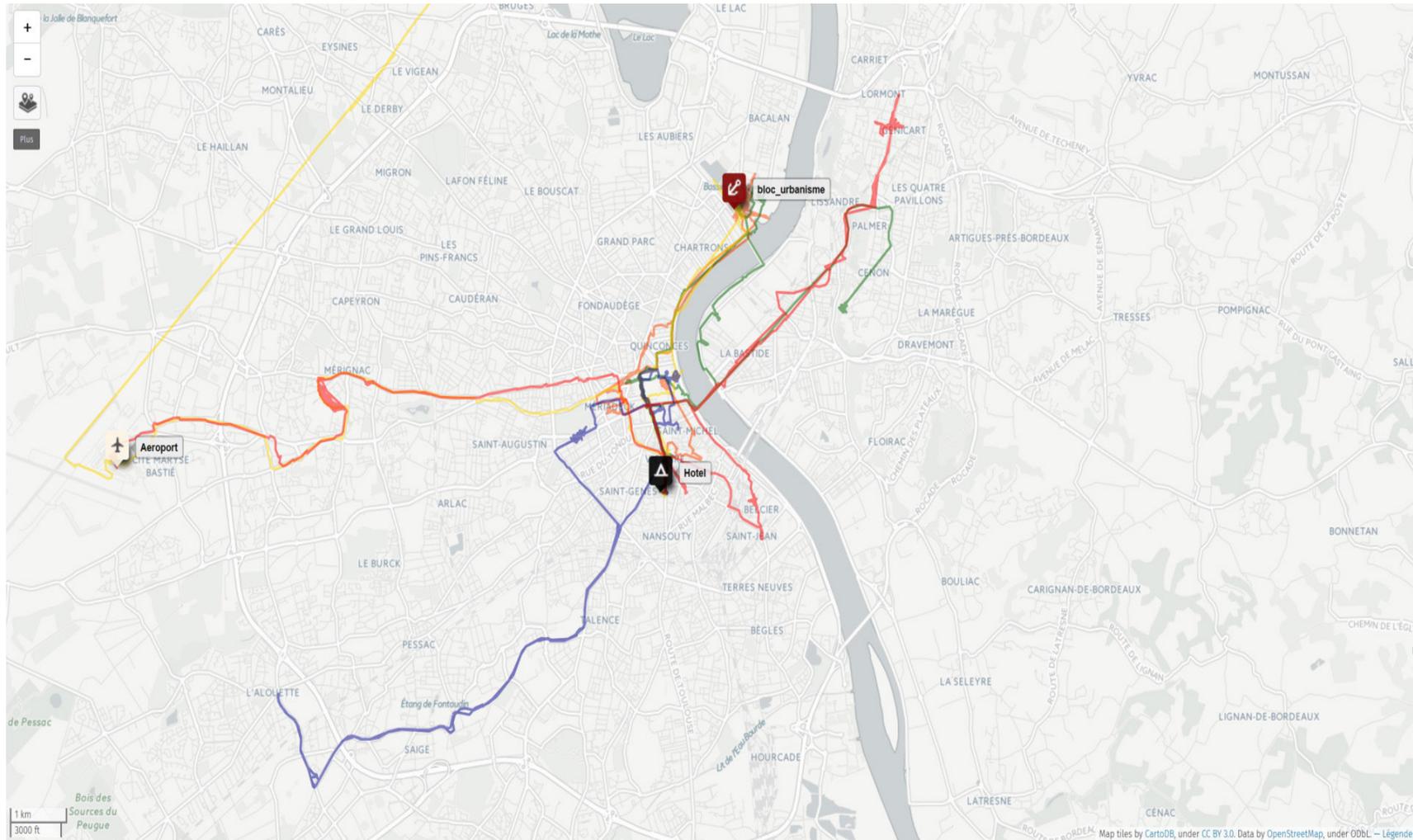
## La construction et l'accession sociale

« La construction de 8000 logements par an (50% pour les nouveaux entrants, 50% pour la décohabitation) est très difficile. La priorité pour

la Rive droite est la question sociale. Dans le cadre de la décohabitation, des familles souhaitent rester dans leur quartier, mais ont un budget très réduit : leur capacité d'achat est de 1300 à 1400 € par m<sup>2</sup> et elles sont souvent à 50 € près pour rembourser.

Le problème de l'accession sociale est que la tranche est trop étroite : d'un côté il y a un plafond de ressources, de l'autre des prix qui montent sans cesse. On ne peut plus baisser les prix, il faudrait donc rehausser le plafond de ressources. »





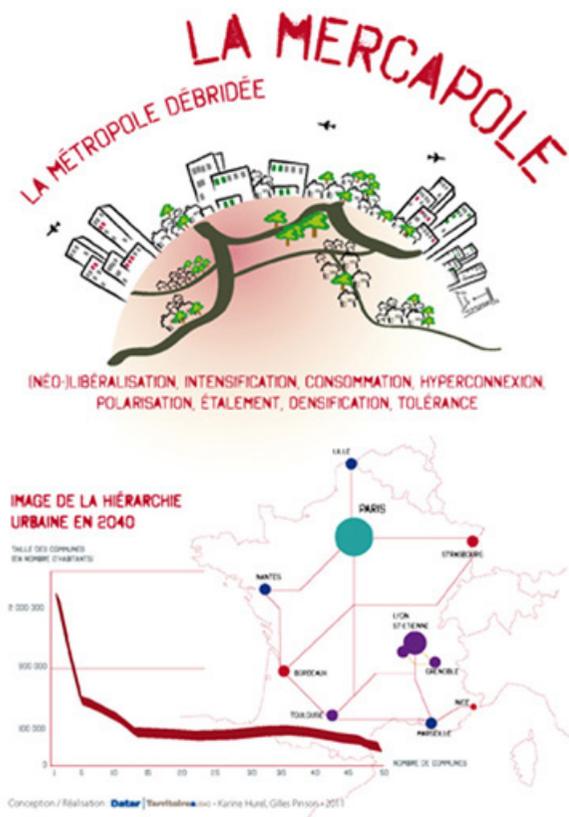
Parcours recueilli par enregistrement des déplacements sur téléphone portable par Sébastien Hebray



# BORDEAUX 2050

**Comme quoi on ne peut pas tout prévoir....**

# Premier scénario : la mercapole



En 2050, dotée d'une façade maritime (estuaire et Bassin d'Arcachon), équipée de deux aéroports internationaux de grande capacité, desservie par la grande vitesse ferroviaire, la **South West French Métropole Grand Atlantique**, qui rassemble les aires urbaines de Bordeaux et de Toulouse, s'est affirmée dans la hiérarchie urbaine européenne et mondiale.

La **croissance démographique** est forte. Elle est alimentée par l'immigration High Tech et Low Coast. Les Parisiens, et bien d'autres, sont arrivés dans la cosmopolite South West French Métropole Grand Atlantique qui compte désormais 4 millions d'habitants.

La fabrique de la ville est désormais entièrement régulée par la main invisible du marché. Il n'y a plus de planification urbaine. La South West French Métropole Grand Atlantique est dirigée par un Conseil d'Administration constitué des quinze plus grosses capitalisations présentes sur le territoire. Ces quinze entreprises élisent le président du conseil métropolitain. Le dernier étage de la **Cité du vin** accueille le CA de la mercapole.

Parallèlement, la gestion de « proximité » est déléguée à l'échelle des communautés, structurées par le pays d'origine et/ou la religion. Cet empowerment garantit une certaine paix sociale dans la mercapole.

Du point de vue des **formes urbaines**, les Immeubles de Grande Hauteur se sont multipliés dans les cœurs de la mercapole. Ces tours, conçues par des star-architectes, abritent des bureaux et des logements haut de gamme mais aussi des fermes viticoles verticales. C'est d'ailleurs dans la plus grande tour du monde en forme de bouteille de vin que la South West French Métropole accueille le congrès annuel mondial du GrapeTrade (négociants en produits issus de la vigne et du raisin).

Un temps rebaptisé Schéma de cohérence libérale (Scol), le **Scot** n'existe plus. Si la mercapole s'est densifiée, elle a également continué à s'étaler, spécialement autour des corridors autoroutier et ferré qui relient Bordeaux et Toulouse. Ces espaces accueillent les classes moyennes et populaires qui ne trouvent plus à se loger dans les cœurs, trop chers, de la mercapole.

Les pinèdes landaises tendent à être privatisées. La forêt est achetée et divisée en grandes propriétés. Les villas de luxe en bois y poussent comme des champignons. Quant aux vignobles, leur valeur vaut assurance de non urbanisation.

Toutes les opérations du programme **50 000 logements autour des axes de transports collectifs** des années 2020 ont été réalisées et vendues. Cependant, les habitants de ces logements de bonne qualité

Source : Datar, 2011, « Des systèmes spatiaux en prospective », Revue d'études et de prospective n°4, Paris, La Documentation française, p. 46

## Premier scénario : la mercapole

architecturale, vendus 7 000 € le m<sup>2</sup>, utilisent peu les transports publics.

Le tramway n'est pas assez performant pour absorber l'intensification des mobilités mercapolitaines. Libéralisés depuis les lois Macron1 et Macron2, divers services à la mobilité (taxi, minibus, hélicoptère), offerts par des sociétés privées, ont pris la relève des transports publics.

**Aux Bassins à flot (BAF)**, après d'importantes opérations de rénovation des copropriétés dégradées et malgré les pilotis initiaux, les rez-de-chaussée sont délaissés en raison de la montée des eaux. Ces souplex inondables sont reconvertis en logements intermittents pour les « emplois servants » du quartier afin d'éviter à celles et ceux qui les occupent de longues navettes domicile/travail. Les « sentes » originelles sont rebaptisées « canaux-passerelles ». La marina, ses yachts et son casino forment le cœur du quartier.

Dans la mercapole hyper polluée, l'ex-bunker Euratlantic park est tout entier dédié au bien-être et à la santé : cures de soleil, traitements pour le rajeunissement, mais surtout cosmétique désoxydante dont l'entreprise bordelaise Caudalie est devenue leader mondial. Supplément d'âme de BAF, le **Garage moderne** est toujours là. Trotinettes électriques et overboards y sont réparés en même temps que sont programmées des manifestations

culturelles underground.

**Sur la rive droite**, Quicksilver a racheté toute la ZAC des années 2016 autour de la **caserne Niel** pour y déménager son siège Europe de Saint-Jean de Luz, y implanter ses services R&D, de design et de conception ainsi que la « Kelly Slater Academy ». La marque a fait le buzz en inaugurant son Showroom Europe : la plus grande piscine à vagues d'Europe, à l'eau de Garonne. Racheté par des Chinois propriétaires d'un grand château dans le Haut Médoc, le siège de *Sud-Ouest* (rebaptisé South West) a quitté le quartier pour s'installer dans le Central Business District Euratlantique.

Dans les quartiers **Saint-Michel et Capucins**, les clauses antispéculatives mises en place dans les années 2010 dans le cadre du Plan national de requalification des quartiers anciens dégradés (**PNRQAD**) n'ont pas endigué la hausse des prix dans la ville de pierre. Devenu inutile dans un quartier désormais branché et cosmopolite (le « Williamsburg » de la South West Métropole), le PNRQAD a été abandonné dès les années 2020.

Le périmètre de l'**Opération d'Intérêt national Euratlantique** est devenu le Central Business District de la Mercapole et le plus grand hub ferroviaire du European South West, relié à Paris, Bilbao et Madrid. **Rive gauche**, c'est le territoire de la French Tech, de

l'économie numérique et créative. Renommés les « Balcons de la nuit », les clubs du quai de Paludate sont montés en gamme. L'enseigne franchisée **Chez Marlène** est désormais présente dans tout le South West. Sur la **rive droite**, la mosquée s'est installée ainsi qu'un centre de développement de drones et d'armes à hydrogène. Coopérant autour de cette source d'énergie, Airbus, Thalès, Dassault ont réactivé le mythe du Concorde.

L'ancien **GPV** est devenu le territoire des quelques classes moyennes qui résident encore dans la mercapole.

**L'écharpe verte** a été dépassée par son succès. Son entrée est devenue payante (comme celles du parc Güell de Barcelone et de Central Park) afin de réguler l'affluence. Les pentes des **coteaux de Garonne** accueillent des pistes de ski en synthétique et des résidences en ossature bois entourent le parc.

## Deuxième scénario : l'archipole



Source : Datar, 2011, « Des systèmes spatiaux en prospective », Revue d'études et de prospective n°4, Paris, La Documentation française, p. 54

En 2050, une culture communautaire s'est affirmée au sein de la Métropole bordelaise. Cette dernière a élargi son périmètre (en 2024), s'est dotée d'un Etablissement public foncier en (2030) et les intérêts communaux sont priés de s'aligner sur la stratégie de la biorégion urbaine, fer de lance d'un réseau européen des technologies du bois.

**La croissance démographique** et les besoins en logements sont maîtrisés grâce à des politiques volontaristes, devenues prescriptives et contraignantes. Le vieillissement de la population, la baisse de la natalité et le contrôle de l'immigration ont également participé de cette maîtrise de la croissance et de l'étalement urbain. La métropole bordelaise est devenue un « district industriel » de la vieillesse (en concurrence avec la Métropole niçoise) : c'est l'archipole qui concentre le plus grand nombre de centenaires. Les hôpitaux sont les premiers employeurs de la région urbaine. Un tourisme médical européen se développe autour de la spécialisation bordelaise : l'homme augmenté et les prothèses et orthèses en structure bois. Les étudiants sont nombreux dans les filières de la santé : médecine, microtechniques, biomécanique.

**La gouvernance métropolitaine** a été transformée par les innovations de l'industrie numérique et leurs applications dans le champ de la régulation démocratique. Mêlant démocratie représentative et

démocratie directe, la Métropole est présidée par un directoire composé d'élus au suffrage universel direct, d'un conseil des sages et de représentants de la société civile. Le cumul et le renouvellement des mandats sont interdits. Ce directoire s'appuie sur une technocratie de l'intelligence artificielle, mise au service de l'aide à la décision publique. Les services en régie s'appuient sur le numérique pour la gestion des réseaux métropolitains. Voter est obligatoire et cette obligation est soumise à des conditions de citoyenneté. Un service civil, républicain et citoyen a été mis en place par Alain Juppé peu après son accession à la Présidence de la République en 2017. A l'échelle des métropoles, des quotas sont mis en place pour maîtriser et contrôler les consommations d'eau et d'électricité et la production de déchets et d'émissions de Co2. Bordeaux a développé une politique de « crédits temps » d'utilisation des espaces publics et de « crédits mobilité ». Une police métropolitaine sanctionne les contrevenants et délinquants par le biais d'amendes mais aussi de peines de déchéance de citoyenneté métropolitaine. Toutes ces données sont intégrées dans une politique métropolitaine d'habitat et se traduit par une répartition socio-spatiale des groupes dans l'espace.

L'archipole bordelaise a réussi à capter sur son territoire la croissance démographique et économique. Elle s'est **densifiée** autour de son arc projeté de développement urbain : les 3B formés par

## Deuxième scénario : l'archipole

Bastide/Bacalan/Belsier. Les « enveloppes urbaines » définies dans le **Scot** sont maîtrisées. **Un Plan régional agricole** a été adopté en 2025. Il définit des parcs agricoles sanctuarisés, organise les acteurs agricoles au sein de coopératives métropolitaines dont ils sont salariés et pose le principe des Travaux d'intérêt généraux (TIG) selon lequel chaque citoyen doit aller travailler dans les coopératives métropolitaines deux jours par mois. Les grandes surfaces commerciales se réduisent et les anciennes boîtes commerciales sont en partie détruites, en partie recyclées pour accueillir des serres et des cultures hors sol pour l'alimentation urbaine de proximité. Menant une politique foncière depuis 2030, l'archipole est aussi le principal bailleur social de la biorégion.

C'est la 3e génération du programme **50000 logements autour des axes de transports collectifs**. Les zones pavillonnaires et commerciales ont muté. Le centre commercial **Mérignac Soleil** accueille désormais de nombreux logements. Le réseau de tramway est connecté avec le réseau TER. Un tram-train solaire est inauguré en 2040 entre Bordeaux et Angoulême. Tous les logements neufs sont obligatoirement à énergie positive (énergies électromagnétique et ionique). Malgré les doutes de la fin des années 2010, le programme est un succès grâce à une politique foncière forte et à une politique d'habitat à l'échelle métropolitaine. Pour se porter acquéreur des logements produits dans le cadre de ce programme, il faut avoir tous ses points sur son permis-citoyen et

adhérer aux « voisins vigilants ».

**Aux Bassins à flot**, les 5400 logements construits dans les années 2020 ont été entièrement rénovés dès les années 2030, en intégrant les innovations des technologies du bois. Ces technologies ont également permis de développer l'habitat flottant sur la Garonne. Les équipements du quartier sont mis au service du boom du tourisme de croisière et de sa clientèle âgée : tours en bateaux solaires, cures (dans l'ex-bunker), régime bordelais, œnotourisme et Cité du vin. Ce secteur d'activité emploie de nombreux jeunes peu qualifiés de la région. Les activités du **Garage moderne** et des ateliers d'artistes des années 2010 ont été normalisées et réglementées en termes d'horaires, de programmation et de consommation d'alcool.

Pour accéder à la **rive droite**, il faut s'acquitter d'un péage afin de franchir le pont Chaban-Delmas en automobile (comme pour tous les autres ponts de la ville d'ailleurs). Face à la ville de pierre, la ZAC Bastide-Niel a été aménagée autour d'un parc urbain sur le modèle du Central Park new-yorkais. Très aménagé, le parc offre des équipements et activités sportives qui s'inscrivent dans la politique métropolitaine de santé publique et de lutte contre la sédentarité et l'obésité. **La caserne Niel** est devenue un camp de rééducation civique.

Il n'y plus de logements indignes et insalubres dans les quartiers **Saint-Michel et Capucins**. Grâce au

**PNRQAD**, ces quartiers ont été doucement rénovés et se sont progressivement embourgeoisés. Leur homogénéité architecturale a permis de les inclure dans le périmètre du Patrimoine mondial de l'Unesco.

Les back offices parisiens et régionaux, les grands comptes du tertiaire supérieur se sont installés dans les bureaux du périmètre de l'**OIN Euratlantique**.

Les logements sont occupés mais avec un fort turnover. Le restaurant **Chez Marlène** est devenu un fleuron du bien-manger bordelais : une cuisine de produits frais locaux, peu grasse, peu salée et peu sucrée, accompagnée d'un verre de bon vin rouge enrichi en phénols.

A Bègles, des studios de post-production se sont installés dans le centre Copernic-Mamère. Au grand dam des autorités et des riverains, le quai de Paludate accueille toujours plus de pratiques considérées comme déviantes.

Les mauvais citoyens de l'archipole sont concentrés sur le périmètre du GPV afin de limiter les risques de diffusion de la propension à la déviance au sein de la biorégion. Leurs crédits-temps d'utilisation des espaces publics et leurs crédits-mobilité sont faibles et parfois même nuls.

## Troisième scénario : l'antipole

En 2050, **Bordeaux** est une ville de second rang au sein d'une hiérarchie urbaine française profondément remise en question par l'écroulement du modèle de métropolisation libérale en Europe. Elle a cependant une certaine notoriété qu'elle tire de son rôle actif dans le réseau des « villes et aménag-eau ».

La ville connaît un **déclin démographique** imputable à la fois à une légère baisse de l'espérance de vie, à l'émigration, ainsi qu'à une diminution de la population étudiante. La taille moyenne des ménages augmente sous l'effet de regroupements intergénérationnels (conséquences de la suppression de la retraite par répartition), de cohabitations et de colocations étendues. De nombreux étudiants sont partis à l'étranger, en Asie et en Afrique notamment. D'autres sont restés à Bordeaux dans les filières et cycles courts de formations agricoles, d'ébénisterie, d'œnologie et d'hydrologie.

D'importants mouvements sociaux ont ponctué deux décennies de déclin économique dans l'agglomération. Cette repolitisation, portée par la jeunesse, a eu raison du gouvernement métropolitain intégré. **L'auto-gestion**, les **coopératives** sont des acteurs décisifs permettant la vie quotidienne dans l'antipole. Les corporations (métiers d'art et artisanat) pèsent également. Bordeaux est désormais gouvernée à l'échelle des quartiers autonomes en énergie et en alimentation.

Sous l'effet de la **déprise urbaine**, la question de la **maîtrise du foncier**, désormais abondant, n'est plus un enjeu de politique publique. Le **SCOT** n'a plus de raison d'être. L'enjeu, c'est l'entretien des bâtiments existants et la gestion des nombreuses friches. Une redistribution foncière se met en place, par tirage au sort, pour essayer d'attirer des occupants. L'occupation est libre, conditionnée à la mise en valeur du terrain. Les animaux, l'élevage (et la chasse) font leur retour dans l'antipole. Le végétal est également de retour en ville, soit sous forme de friches, soit jardiné.

La **crise environnementale et énergétique** est résolue à Bordeaux en 2050 grâce à la désintensification des modes de vie et de l'économie. La généralisation du compostage et une consommation réduite ont pour conséquence une baisse très importante du tonnage des **déchets** ultimes. Cela permet de compenser la déstructuration des filières industrialisées de retraitement des déchets. Face aux difficultés d'approvisionnement en **eau potable**, l'eau de pluie est devenue une ressource importante. Les récupérateurs d'eau se généralisent.

Le programme **50 000 logements aux abords des axes de transports collectifs** est interrompu en 2025. Le tramway n'est plus utilisé que par les étudiants en urbanisme (et encore...). L'argent public manque pour assurer sa maintenance. Il est envisagé de transformer



Source : Datar, 2011, « Des systèmes spatiaux en prospective », Revue d'études et de prospective n°4, Paris, La Documentation française, p. 61

## Troisième scénario : l'antipole

son emprise au sol en vélo-route. Cela permettrait de canaliser le trafic de rickshaws et de cycles en tout genre qui s'est fortement développé depuis le milieu des années 2020.

**Aux Bassins à flot**, la vacance, la piètre qualité des matériaux et l'absence de rénovation ont eu raison des espoirs mis dans les constructions des années 2020. Le quartier surnommé « Bassin à flouze » est connu pour ses réseaux mafieux. Une ville et une économie informelle ont fleuri autour de la plaque portuaire. L'indestructible bunker est squatté. En face, le pont **Chaban-Delmas** ne se lève plus. Cela ne gêne en rien la navigation à voile et le canotage sur la Garonne. Des marchandises et des personnes y sont transportées, sur de petites embarcations.

Par certains aspects, le **Port de la Lune** a retrouvé sa forme et sa fonction historique. Le **Garage moderne** occupe une place très importante : il est au cœur des échanges du quartier. Les silos Lesieur sont devenus des murs d'escalade pour partie, et supports de projections pour une autre. Quant à la **Cité du vin**, les Bordelais disent d'elle qu'elle est bouchonnée. Son entretien, trop coûteux, a été stoppé.

**Sur la rive droite, à Bastide et Darwin**, il y a de l'eau et il y a de la place pour implanter là les fermes qui fournissent le gros de l'alimentation des Bordelais. Les conseils de quartier ont d'ailleurs mis en place des jumelages avec des communes ardéchoises pour

former les jeunes à l'agroécologie dans le cadre de classes vertes.

**Rive gauche**, au sein de la ville de pierre, les **Capucins et Saint-Michel** comptent parmi les quartiers où les associations, les coopératives, les micro-structures auto-gérées sont les plus nombreuses, les plus actives et les plus innovantes. Marchés, micro-brasseries et artisanats s'y sont développés pour en faire un quartier très vivant.

La crise des finances publiques et les mouvements sociaux de plus en plus structurés pour dénoncer « les grands projets inutiles » se sont soldés par le non achèvement et la non mise en service de la LGV Paris-Bordeaux-Bilbao.

Dès 2016, le journal Le Monde (11 mars 2016) évoquait les difficultés financières du consortium public-privé mené par Vinci. Il aura fallu une alliance entre les ZADistes de Notre-Dame des Landes et les anti-LGV pour marquer un coup d'arrêt complet à tous les projets de ce type en France.

Dans l'ex-quartier **Euratlantique**, seule la tour en ossature bois a été construite. Les entrepôts logistiques sont devenus de vastes ressourceries. Le quartier est resté ouvrier. Le quai de **Paludate**, ses discothèques et ses prostituées n'ont pas été délogés. Le restaurant **Chez Marlène**, fidèle à l'esprit des

années 2000, propose toujours un plat du jour copieux en échange de quelques euros.

Enfin, le **stade de Bègles** retrouve une deuxième jeunesse. Il est réinvesti suite à la scission du club de Bordeaux-Bègles, fusionné dans les années 2000.

**Rive droite**, les quartiers qui formaient le grand arc du périmètre du **GPV** sur quatre communes sont devenus des quartiers indépendants.

Les associations de ces quartiers coopèrent néanmoins pour soutenir les initiatives locales qui gravitent autour de « **l'écharpe verte** » réalisée dans les années 2015-2020.

Les refuges nuages ont plein de petits frères et sœurs : cabanes, yourtes et divers types d'habitats légers mobiles.

La ville nature accueille également des refuges et lieux de spiritualité et de méditation.

**Et les dernières cuvées de Burdigala !!!!!!!!!!!!!!!**

Gynko : le Canada Dry de l'éco quartier ? Le Tram des Maires, un tram déco, le réveil de Bordeaux ... Du croissant de lune à la pleine lune

**Bordeaux n'a pas de grands monuments mais la ville est monumentale !** Le plus grand ensemble urbain

au MONDE classé à l'UNESCO ! **Pour une métropole millionnaire !** Bientôt une bio région urbaine ? Une bourgeoisie

conservatrice qui vit dans un écrin, une France moisie ou du chabanisme grabataire ? Faire de BORDEAUX une métropole européenne. **La Cité du Vin, et si c'était le plus grand équipement oenotouristique du MONDE ?**

**La plus** grande ville française attractive qui peut se passer d'un établissement public foncier ! **Euratlantique, le plus grand projet d'aménagement français** après le Grand Paris ! avec le plus petit établissement d'aménagement français !

**On ne touche pas au MIN !** La plus haute tour en ossature bois du monde ! **Euratlantique** pour du friendly business ? et peut être la plus grande concentration de businessmen navetteurs ? **Euratlantique : futur World Trade Center, dans une ambiance friendly business !** Un réseau hydrographique de grande qualité !

**Bègles : la meilleure** moyenne de spectateurs des stades de rugby en France ! Les pleureuses revendiquent l'ADN de la rive droite : la nature ! Un territoire enveloppé d'une écharpe verte ! Rive gauche / rive droite ou ville de pierre versus ville nature ! **Le plus grand campus d'Europe !** mais pas le plus grand nombre d'étudiants .... Méribac Soleil, **la plus grande** zone commerciale de l'agglomération bordelaise et

le plus grand **CARREFOUR** de France ! **La première organisatrice de SPEED DATING** entre promoteurs et architectes ! Paludate, le premier quartier de renouvellement foncier du port

## Tous les étudiants du Master II Urbanisme durable et projet territorial veulent **REMERCIER**

**Hélène Reigner** – Professeure des universités – chercheuse LIEU – Institut d’urbanisme et d’aménagement régional –  
Chef d’orchestre de ce voyage

### Les intervenants à Bordeaux :

Gilles Pinson	Professeur à Sciences Po Bordeaux et les étudiants du Master « Stratégies et gouvernance métropolitaines »
Jean-Marc Offner	Directeur de l’agence d’urbanisme
Jean-Yves Meunier	Directeur opérationnel de la FAB, la Fabrique de Bordeaux Métropole
Charles-Henri Mignon	Responsable de la Maison du projet des Bassins à flot
Guy Tapie	Professeur de sociologie, Ensa
Sylvia Labèque	Directrice du SYSDAU
Agnès Berland Berthon	Directrice de l’IATU
Nathalie Bouchain	Chef de projet PNRQAD - [Re]Centres, Bordeaux Métropole
André Delpont	Directeur du développement économique de l’EPA Euratlantique
Etienne Parin	Directeur du GPV Rive droite

### Rapporteurs

Note de lecture :	Delphine Chiausa, Pierre-Jean Marcellin
Stratégies et gouvernances métropolitaines :	Antoine Pateffoz, Fabien Sanial
Scot nature, un Scot tramé vert et bleu :	Sébastien Hebray, Christophe Goffin
50 000 logements autour des axes de transports collectifs :	Isabelle Decory, Christèle Le Boulanger
[Re]Centres : des pépites qui vaudront de l’or :	Mathilde Le Fischer, Julien Mermillon
Naissance d’un quartier : Bassins à flot :	Christelle Roche, Thierry Franc
Rive gauche, rive droite, une balade commentée :	Dalia Campoccia
Bordeaux Euratlantique : un Pari(s) métropolitain :	Véronique Pavan, Isabelle Decory
GPV Rive Droite :	Alja Darribère, Paola Quinones Villamizar