



L'Europe des Projets Architecturaux et Urbains

Groupement d'Intérêt Public

POPSU Plate-forme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines

État des lieux des projets : le socle d'observation

Thème : Référentiel

Bordeaux. Décembre 2005

Patrice GODIER, PAVE, ENSAP Bordeaux



Avec le soutien de :



ÉTAT DES LIEUX DES PROJETS : LE SOCLE D'OBSERVATION

Patrice GODIER (PAVE)

Cette première partie présente un état des lieux des projets qui constituent notre socle d'observation. Plus précisément, nous avons synthétisé les principaux faits et données de cadrage qui caractérisent les sept situations de projets¹, parmi les plus significatives de la dynamique de développement urbain de l'agglomération bordelaise : le tramway, les quais rive gauche, le Grand Projet de Ville des Hauts de Garonne (GPV), les polarités secondaires, le centre ancien, Bordeaux Nord et Bastide rive droite.

Les critères qui ont permis de fixer cette liste ambitieuse de projets s'appuient d'abord sur l'objectif premier de ce dispositif de recherche qui est d'analyser la mise en œuvre concrète des stratégies urbaines d'adaptation et de transformation de l'agglomération bordelaise à travers les politiques initiées à différentes échelles par la Communauté urbaine depuis 1995.

La CUB a produit en 10 ans un ensemble de documents de planification destinés à encadrer le développement urbain, mis en place une politique de structuration de ses réseaux et définit une politique d'aménagement visant à la reconquête de ses territoires. Un ensemble de décisions qui renvoient toutes à la volonté politique affirmée, dans une optique de développement urbain durable, de recentrer la métropole sur son périmètre communautaire, de fixer son image autour de la mise en valeur de son patrimoine et de ses espaces naturels et de permettre à tous ses habitants d'accéder à la notion de qualité urbaine (habitat, espaces publics).

C'est ainsi que l'on retrouve dans les choix effectués la diversité des situations qui illustrent ces intentions et dont il convient d'interroger, à travers les projets qu'elles développent, les modalités de conception et de mise en œuvre. Ces interrogations s'effectuent aussi aux différentes échelles impliquées par ces situations qui vont de sites urbains particuliers jusqu'au territoire entier de l'agglomération, en passant par les différents secteurs qui composent le territoire communautaire (les 27 communes) :

- À l'échelle de l'agglomération, la situation retenue est la mise en place du tramway pour les déplacements urbains,
- À l'échelle des secteurs : la politique de reconquête du fleuve et des friches portuaires avec les Quais rive gauche et Bastide rive droite et deux cas illustrant la politique de rééquilibrage social et spatial de l'habitat : Grand Projet de Ville des Hauts de Garonne et le secteur Bordeaux-nord,
- À l'échelle des sites, la politique de renforcement des espaces centraux avec la requalification du centre historique et la restructuration des centralités de communes (notamment Pessac, Mérignac et Saint Médard).

LA GRILLE DE LECTURE DES SITUATIONS

Afin de classer au mieux l'information, chaque situation de projet a été soumise à une grille multicritères, comprenant quatre thèmes de classement (voir en annexe la liste exhaustive des indicateurs) :

Premier thème : le cadre d'action et l'origine des projets comprenant la description de la situation initiale d'intervention ; les conditions contextuelles d'ordre politique, social, économique, culturelle et institutionnelle d'émergence du projet ; son démarrage

¹— On peut parler ici de situation au sens où les cas retenus peuvent comporter un ou plusieurs projets urbains rattachés à une ou plusieurs opérations

et les principes de départ : le rôle d'un acteur, d'un diagnostic, la formalisation d'une décision dans sa mise en œuvre.

Deuxième thème : les acteurs et leurs fonctions dans le processus, à savoir les expertises mobilisées, les qualifications des acteurs et les compétences dans le processus ; la structuration de dispositifs particuliers.

Troisième thème : le temps du processus avec l'enchaînement des étapes du projet ; le calendrier ; le portage et les méthodes de conduite du projet.

Quatrième thème : le mode de coopération, portant principalement sur les relations entre acteurs publics, acteurs privés et populations et la culture du projet.

Les sept situations sont présentées dans l'ordre de leur état d'avancement : pour les premières, le projet est achevé ou bien avancé (c'est le cas du tramway et de l'aménagement des quais rive gauche), pour les autres, il est en cours de réalisation : GPV, centre ancien et centralités secondaires ou en devenir : le cas de Bordeaux-nord et de Bastide-rive gauche.

En fonction de ces états, le traitement de chacun des thèmes peut paraître inégal pour chaque situation. Il relève en fait du simple écart de temporalité qui sépare les projets dans leur réalisation, les conditions d'observation n'étant pas bien évidemment les mêmes.

De ce travail doit découler un ensemble d'hypothèses propres à alimenter notre problématique centrale qui est d'analyser les stratégies urbaines menées dans le cadre de l'agglomération depuis 10 ans et qui visent toutes à définir un projet urbain d'ensemble pour l'agglomération. Considéré comme un bilan initial, il doit nous permettre de mieux fixer, dans un deuxième temps, des objectifs d'approfondissement de quelques situations parmi les sept qui nous semblent particulièrement significatives pour avancer dans notre travail de recherche.

DONNÉES SPATIALES ET DÉMOGRAPHIQUES DU CONTEXTE MÉTROPOLITAIN

Enfin, comme il est souvent fait référence dans la présentation des projets, de la réalité de l'agglomération, de celle de la communauté urbaine et de certaines villes de la CUB, les données suivantes donnent quelques indications d'ordre qualitatif et quantitatif pour fixer le décor².

L'agglomération bordelaise est caractérisée comme nombre d'autres villes par un étalement urbain qui se poursuit malgré le discours ambiant sur la maîtrise du développement et les politiques de recentrage. Ainsi, durant les 50 dernières années, la surface urbanisée a augmenté de 136 % alors que, dans le même temps, la population progressait seulement de 45 %.

La grande agglomération correspondant au Sysdau, le Syndicat Mixte du SCOT de l'aire métropolitaine Bordelaise, comprend 93 communes (167 000 hectares) pour environ 800 000 habitants

La communauté urbaine (CUB) regroupe quant à elle 27 communes et 670 000 habitants.

²— Source : Atlas de la métropole bordelaise. A'urba. Mollat INSEE. Bordeaux 2001.

La population de la ville centre de Bordeaux est estimée actuellement à 230 000 habitants (le recensement de 1999 indique 218 000 habitants), soit le tiers de la population globale de la CUB.

Principales communes de la CUB situées sur la rive gauche de la Garonne : Mérignac : 62 000 habitants ; Pessac : 57 000 habitants ; Talence : 37 000 habitants, Villenave d'Ornon : 27 000 habitants ; Saint Médard : 26 000 habitants.

Principales communes CUB situées sur la rive droite : Lormont : 22 000 habitants ; Cenon : 21 000 habitants ; Floirac : 16 000 habitants.

TRAMWAY

Cadre d'action et origine du projet

Situation initiale

En optant en 1997 à nouveau pour le choix d'un tramway, mode de transport qui avait été abandonné 40 ans auparavant pour cause d'obsolescence, l'objectif de la communauté urbaine de Bordeaux, maître d'ouvrage en la matière, est de mettre en place un transport collectif en site propre (TCSP) pour l'agglomération bordelaise. Ce projet s'inscrit dans un contexte local particulier puisqu'il est le cinquième en 25 ans et que le dernier en date (un métro VAL) a été rejeté à l'issue d'une longue procédure³. Son échec incarne encore aujourd'hui les difficultés de la fin de règne de l'ancien maire de Bordeaux.

La première tranche est réalisée fin 2003 : 3 lignes, 22 Km et le reste le sera en 2007-2008 (extension des 3 lignes, 43Kms, 84 stations). Le tramway doit à terme desservir la moitié de la population métropolitaine.

Les principes de départ

L'agglomération bordelaise se présente dans son territoire communautaire (27 communes) comme une des conurbations les moins concentrées des villes françaises, avec une densité équivalant seulement au quart de la densité de l'agglomération parisienne.

Ce constat a alarmé le conseil de la communauté urbaine et l'a conduit à confier en 1995 aux experts de l'agence d'urbanisme et à ceux des services techniques communautaires, une réflexion approfondie sur les déplacements dans l'agglomération. La question posée porte autant sur le modèle d'organisation urbaine que sur la répartition des flux de circulation. Un Schéma Directeur des Déplacements Urbains Communautaires (SDDUC) est alors élaboré en 1996 qui se présente comme le document programme du futur réseau de transports. Il conclut à la nécessité de réaliser un transport en commun en site propre (TCSP) et définit dans ce dessein des « corridors de déplacements », une notion qui détermine les voies de desserte prioritaires susceptibles de répondre au double objectif défini par les élus : associer le choix d'une nouvelle offre de déplacements à un nouveau mode de développement urbain. L'objectif à court terme est « de programmer des équipements et des services de proximité autour de ces corridors, reliés et maillés entre eux par un réseau de circulation douce favorisant les modes de déplacement économes en énergie et non nuisants ». À moyen et long terme, l'enjeu est de « construire les bases d'un déplacement durable sur l'ensemble de l'aire métropolitaine ». En ce sens, le SDDUC est un document constitutif du Plan de Déplacements Urbains.

L'ensemble de ces éléments constituent le cœur de la commande, il indique les « choix fondateurs » du maître d'ouvrage. Ils vont servir de base au concours de définition qui

³ Le rejet du métro VAL pour des raisons de procédure et de « gouvernance locale » tient aussi au revirement de l'opinion bordelaise vis à vis d'un mode de transport (le VAL) perçu comme disproportionné et coûteux pour la ville au profit d'un mode (le tram) plus soft et plus adapté à la configuration de la ville. Le rôle de l'association Trans'cub a été ici déterminant dans ce revirement.

est organisé en mai 1996 et pour lequel le SDDUC constitue une des pièces capitales du cahier des charges. Ce concours de définition met à l'épreuve trois bureaux d'étude en ingénierie des transports pour déterminer les modes, les tracés et le phasage du futur réseau de transports urbains. À l'issue de cette procédure, le choix se porte sur un réseau de trois lignes de tramway entièrement en surface. Avec l'adoption du choix effectué par le jury le 1^{er} Mars 1997 en Conseil de Communauté, le tramway bordelais était né.

Acteurs et fonctions

L'analyse du système d'acteurs de ce projet d'infrastructures fait apparaître en première approche un jeu principal à trois, avec du côté de la maîtrise d'ouvrage l'autorité organisatrice (la CUB) et sa structure technique, la mission tramway ; du côté de la maîtrise d'œuvre, les deux composantes en ingénierie des transports et en aménagement urbain et enfin les entreprises pour la réalisation.

Mais une approche plus approfondie révèle l'action de tous les autres acteurs mobilisés par un grand projet et qui intervenant de près ou de loin constituent au final une configuration complexe de partenaires et de coopérateurs comprenant entre autres le futur exploitant du réseau, les services techniques ville et agglomération, les professionnels des travaux d'embellissement concomitants au tramway, les concessionnaires de réseau, etc.

De même, faut-il prendre en compte les différents environnements sociaux dans lesquels le projet s'inscrit. En créant une dynamique locale basée sur les nombreux « mondes sociaux » interférant entre eux (associations, commerçants, usagers, citoyens), il permet en effet à un grand nombre d'autres acteurs d'agir et de réagir. D'où, l'obligation pour les édiles locaux de penser à l'information des publics et à la concertation avec les futurs usagers, de prévoir les indemnités des commerçants et établissements concernés par la phase lourde des travaux. Ce devoir d'information se traduit par la constitution d'une véritable « ingénierie politique » locale, apte à remplir une fonction de communication pour expliquer au quotidien les tenants et aboutissants de ce qui représente pour beaucoup, le chantier du siècle.

Expertises mobilisées

On peut rapidement relever quelques-unes des nombreuses expertises et autres compétences mobilisées sur un tel projet.

La maîtrise d'ouvrage

En tant qu'autorité organisatrice, la Communauté urbaine de Bordeaux assure la maîtrise d'ouvrage. Son comité de pilotage chargé de décider et de contrôler l'application des grandes orientations du projet est présidé par le président de la CUB ; sa structure technique est composée d'un organisme de mission - la mission tramway – dont les fonctions sont dans ce cadre de programmer, coordonner et planifier, gérer et communiquer sur le projet. Trois chefs de projet, tous ingénieurs, se sont succédé à la tête puis 1996. D'autre part, une assistance à maîtrise d'ouvrage « interne » s'appuyant sur différents services techniques communautaires (comme ceux de la voirie) a été mise en place, renforcée par l'agence d'urbanisme qui remplit en externe des missions d'assistance et d'études.

Les maîtrises d'œuvre tramway

Pour sa partie ingénierie, la maîtrise d'œuvre est composée du groupement Systra-Ingerop-Thalès, des bureaux d'études spécialisés dans les infrastructures de transport. Systra responsable du projet d'ensemble est une filiale de la RATP et de la SNCF, Thalès est à la pointe dans l'ingénierie systèmes et Ingerop dans le suivi de chantier. Ces équipes représentent des sociétés d'ingénierie parmi les plus performantes dans le secteur de la conception d'infrastructures à l'échelle mondiale.

La maîtrise d'œuvre en aménagement urbain est composée de l'équipe d'architectes bordelais Brochet, Lajus, Pueyo, des paysagistes de l'agence Signe et du designer Elisabeth de Portzamparc. Ses missions consistent à concevoir le traitement des aires de passage du tramway, le design des stations et du mobilier urbain (Juillet 98).

Ayant connu lors de la première phase une cohabitation difficile, les deux maîtrises d'œuvre ont été reconduites pour la seconde phase du projet, et se sont fondues en une entité commune, intitulée Tisya. Le mandataire en est le Bureau d'études Systra.

Les entreprises

Le choix d'une procédure d'allotissement dans la dévolution des marchés a été retenu par les conseillers communautaires lors du vote approuvant l'avant-Projet du tramway (décembre 1998). Cette procédure a été préférée à la résolution préalable qui était celle d'un seul lot avec une entreprise mandataire. Les raisons politiques de ce choix sont évidentes dans la mesure où cette procédure procure un marché important, voire providentiel pour nombre de petites entreprises locales. Le lot matériel roulant, le plus important en termes de marché a été attribué au français Alstom face à deux autres « poids lourds » : l'Allemand Daimler et l'Italien Ansaldo. Avec cependant un contentieux en cours portant sur la régularité de la procédure d'attribution.

Temps du processus

Les dates évènements

1996 Élaboration par la CUB d'un Schéma Directeur des Déplacements Urbains Communautaires, le SDDUC.

1997 Choix d'un groupement Systra-Sogelerg-Ingerop pour assurer la maîtrise d'œuvre de l'ensemble du projet de tramway.

1997-98 La concertation se déroule lors d'une centaine de réunions publiques et dans le forum des associations qui réunit les associations locales.

1998 Le tracé sur trois lignes est adopté par le Conseil de Communauté.

Choix de l'équipe de maîtrise d'œuvre des aménagements urbains.

Janvier 2000 Signature de la Déclaration d'Utilité Publique par le préfet.

Février 2000 Les premiers travaux préalables sont engagés.

Mars 2000 Avis favorable à l'unanimité de la Commission nationale du secteur sauvegardé sur le projet de révision du plan de sauvegarde et de mise en valeur de ce secteur mené à l'occasion du passage du tramway.

Mai 2000 Signature du marché des fournitures des rames de tramway et de pose de la voie ferrée.

2000-2003	Période des chantiers.
Fin 2003	Mise en service des trois lignes.
Sept.2005	Ouverture extension de la ligne A vers l'Hôpital Pellegrin.
2007-2008	Ouverture prévue des extensions des lignes A, B et C.

Quatre séquences permettent de dresser un premier bilan de ce bouleversement local qu'entraîne le tramway depuis 5 ans sur l'ensemble des pratiques et des représentations touchant le territoire de l'agglomération. Des séquences qui correspondent chacune à des temps successifs, celui, préalable de la concertation puis le temps des chantiers, le temps des essais et le temps venu et à venir des nouvelles pratiques urbaines.

Le temps de la concertation

La mise en œuvre d'un grand projet d'infrastructures conduit les maîtres d'ouvrage mais aussi les techniciens de la maîtrise d'œuvre à s'exposer devant différents publics dans le cadre de forums organisés pour présenter les choix techniques et commenter les propositions.

Durant la phase d'études, une large information a été lancée auprès des associations « trois soirées en moyenne par semaine pendant 9 mois ». La CUB a organisé avec la Chambre de Commerce et d'Industrie des rencontres avec les acteurs économiques (commerçants, artisans, associations d'habitants) pour accompagner au mieux les désagréments liés au projet. Une commission d'indemnisation a été mise en place composée d'élus et présidée par un magistrat à la retraite et un sénateur. Un observatoire des effets du tramway est créé et chargé d'établir un bilan annuel pour le conseil des professionnels (études confiées à l'A'urba, notamment un relevé photographique de 1300 clichés d'immeubles). Des « interlocuteurs de travaux » sont recrutés pour informer, recueillir les doléances des riverains porte-à-porte. Et une vaste campagne d'information, communication a été lancée : numéro vert, journal du chantier, une grande journée découverte du tramway prévue en Mars 2000, etc.

Le temps des chantiers

Le tramway bordelais s'est particularisé par la réalisation simultanée de trois lignes. Le calendrier des opérations n'a subi que de faibles dépassements pour un chantier de cette envergure. La refonte de l'organisation globale du schéma de déplacement a eu un impact déterminant, poussant de nombreux usagers à utiliser d'autres moyens comme les deux roues (vélo) et à changer leurs habitudes. Cependant, nul ne sait si ces changements vont s'inscrire dans la durée tant les effets à terme du tramway sur les modes de déplacement restent encore à établir au vu de la diversité des pratiques changeantes et complexes dans un contexte de métropolisation grandissante de l'agglomération bordelaise, caractérisé par la multiplication des réseaux (techniques, territoriaux, sociaux).

Pour la suite du chantier (2005-2008), le financement de l'extension des lignes fait l'objet d'un montage qui s'avère difficile à boucler. Le retrait annoncé de l'État dans les plans de financement des transports collectifs en France oblige la CUB à recourir à l'emprunt et perturbe la suite du programme, notamment pour les travaux concomitants au tramway comme la restructuration de certaines places. Des travaux d'embellissement qui ont cependant été garantis par les conseillers communautaires, toujours vifs à

dénoncer l'appétit de la ville centre en la matière au détriment des communes de banlieue.

Le temps des essais

Ce tramway comporte une innovation technologique de taille avec l'introduction de l'alimentation par le sol à la place des fameux caténaires. Mais au bout d'un an, celle-ci n'a pas convaincu, le sentiment des usagers à son égard est très mitigé du fait des nombreuses pannes enregistrées au cours des 12 premiers mois de mise en service. Les ultimatums réitérés du président de la CUB à l'entreprise Alstom pour atteindre un fonctionnement maximum, son coût plus cher que la version classique, rendent la pérennité du système encore plus incertaine, du moins dans les parties du réseau qui avaient été pressenties pour l'accueillir.

Néanmoins, les chiffres de fréquentation montrent que malgré ces difficultés tout le système de transports collectifs profite de l'effet tramway.

Le temps des nouvelles pratiques de la ville

Quel est l'impact du tramway sur la dynamique urbaine ? De manière générale, trois grandes théories ou modèles sur les liens entre urbanisme et transports s'affrontent pour lesquelles les experts doivent encore multiplier, pour mieux trancher, les observations et les analyses de tendances sur le long terme. Sur le cas bordelais, il est donc difficile après deux années seulement de mise en service partielle du tramway d'affirmer lequel de ces modèles l'emporte.

La première théorie dite des « effets structurants du transport » est la plus répandue : elle consiste à affirmer que toute amélioration d'une offre de transport introduit une augmentation de l'attractivité des zones desservies. L'argumentaire prônant le tramway comme outil d'intégration des quartiers –notamment les plus enclavés - à la ville correspond à cette idée, dont on commence à évaluer les effets relatifs sur la durée (type observatoire des retombées du tramway sur l'activité commerciale). Du moins, le secteur de l'immobilier a su profiter de cette perspective en faisant de la présence du tramway un outil marketing pour mieux commercialiser ses programmes de logements.

La seconde théorie débattue, plus défavorable au tramway, est celle des « effets accélérateurs de tendance », où l'on considère que l'amélioration de l'offre de transports accentue les écarts déjà existants : elle augmentera l'attractivité d'une zone déjà en expansion alors qu'à contrario elle accélèrera le déclin d'une zone en difficulté. Ainsi, un tramway peut favoriser la desserte d'un quartier en déclin (diminution de la population, activité moribonde) mais également permettre conjointement à ses habitants d'aller faire leurs courses ailleurs, précipitant ainsi la chute de ce quartier. Le cas de certains axes situés au cœur de Bordeaux seraient concernés par cet effet...

Enfin, une dernière approche, dite de « relation causale conditionnelle » montre que l'urbanisme et le transport ne doivent pas être isolés du système plus global de « gouvernance urbaine ». Si les autorités savent se saisir de manière volontariste de cette opportunité grâce aux ressources du marketing urbain et de la communication politique d'accompagnement, le transport provoque un effet structurant sur l'urbanisme. C'est l'idée d'un tramway facilitant la mise en œuvre d'une « gouvernance par syncrétisme », capable d'articuler des récits politiques locaux hétérogènes et de forcer l'adhésion du plus grand nombre. Le tramway bordelais comme d'autres villes équipées

de ce moyen de transport semble tirer profit du poids et de la portée messianique de cet argumentaire auprès des populations (tramania) en termes d'image, d'attractivité et de fréquentation.

La suite...

Pour l'agglomération, la refonte complète du réseau de transports en commun implique après 2007-2008 une troisième phase de réalisation pour desservir les secteurs non touchés par les deux premières phases. Pour autant, rien n'indique que les choix pratiqués par la collectivité intégreront un mode de transport qui ait le même impact urbanistique que celui constaté avec le tramway sur rails. Dans un contexte de restriction budgétaire, l'éventail des solutions offertes, outre celle déjà opérée, est large pour les extensions de réseau : bus en site propre, trolley bus ou tramway sur pneu. Le risque est alors grand de voir s'installer une agglomération à deux vitesses où des secteurs de ville et d'agglomération se distingueraient selon le mode de transport collectif qui les dessert. Le traitement de l'espace public serait alors par trop différencié dans la mesure où un couloir de bus aménagé n'a pas, il est vrai, le même impact sur les pratiques et sur le tissu environnant qu'une plate-forme de tramway. Au risque de renforcer le sentiment d'un traitement inégalitaire de l'espace communautaire.

Mode de coopération

La diffusion d'une culture de projet

À Bordeaux, l'échec du métro Val dans les années 80, résultat d'un feuilleton politique aux multiples rebondissements, a plombé pendant de longues années la recherche d'une sortie de crise au problème des transports publics. À l'heure où la plupart des grandes métropoles s'équipaient en moyens modernes (VAL et tramway), les services techniques locaux accompagnaient l'étalement urbain par la modernisation d'une voirie toujours dépassée, tandis que les bus s'enlisaient dans un réseau territorial immense et dispendieux. Le changement de cap, pris sous l'impulsion d'un changement des élites locales (plusieurs maires d'une autre génération) a modifié la donne.

Le tramway s'est imposé comme un outil de transformation du territoire de l'agglomération. Ici, après des années de blocage, la logique d'action (de projet) a rencontré la logique de pouvoir. Et au dire des réactions et des commentaires des principaux responsables du projet, une nouvelle culture urbaine d'intervention est née en accompagnement de ce grand projet qui a modifié la vision urbaine des équipes et introduit une culture différente de l'espace public.

Les chiffres clés pour le tramway bordelais

Le réseau est composé de 3 lignes A,B,. À terme, 50 % des emplois de la Communauté Urbaine et 65 % des établissements scolaires et universitaires seront situés à moins de 500 m d'une station de tramway.

2003 : Première phase

Longueur du réseau : 24,5 km

Nombre de stations : 53

2007-2008 : deuxième phase

Longueur du réseau : 43,7 km

Nombre total de stations : 84

14 parcs - relais réalisés d'ici 2007

Coût global : 1 170 millions d'Euros (65% versements transports ; 20 % emprunts, 15 % subventions). La subvention attendue de la part de l'État était de 106 millions d'Euros. Elle n'est plus aujourd'hui que de 40 millions d'Euros, manque 66 millions.

1 500 emplois mobilisés par le chantier entre 2000 et 2007, plus de 100 entreprises impliquées.

Sources

Projet tramway, dossier de concertation : document CUB 1998.

Ville en mouvement : stratégies urbaines et transports : 19^e rencontre nationale des agences d'urbanisme. FNAU 1998.

Le tramway le livre. Images, témoignages, documents. Arc-en-Rêves, CUB Bordeaux 2002.

Groueff S : Bordeaux, le tramway à la rencontre des quartiers sensibles. Revue urbanisme n°332. Septembre-octobre 2003.

Dossier Sud ouest : Le tramway change ma ville. 9 numéros. Mars 2003.

Dossier Sud ouest : Tramway : les enjeux de la métropole bordelaise. 9 numéros. Octobre-décembre 2003.

Davoine. G : Bordeaux : le tramway redessine l'agglomération. Le Moniteur 09/04/2004

QUAIS RIVE GAUCHE

Cadre d'action, origine du projet

Situation initiale d'intervention

Événement considérable pour la ville, le glissement progressif sur 30 ans des activités portuaires de la ville centre vers l'aval du fleuve, à Bassens, a libéré un territoire très important situé le long et autour de la Garonne, sans fonction établie, avec un avenir non défini. Dès lors les projets d'aménagement des deux côtés du fleuve ont pu éclore et ils seront nombreux durant les dernières décennies (1980-90), faisant l'objet de controverses, alimentant les débats sur le devenir de la ville et de l'agglomération. L'aménagement des quais de la Garonne appartient à cette chronique mouvementée, depuis le début des années 1980, qui a vu se multiplier des annonces de grands projets censés préparer Bordeaux au XXI^e siècle avant d'entrer à partir de 1995 dans la transformation effective de cet espace. Entre 1980 et 1995 s'enchaînent en effet de nombreuses études pour formuler de grands desseins pour les deux rives : le projet Bastide de Ricardo Boffil et les réflexions du Cercle de la Rivière, le concours d'idées international d'Arc en Rêve, le projet des Deux Rives de Dominique Perrault.

À partir de 1995, le projet urbain pour la ville de Bordeaux, le tramway et la question du franchissement de la Garonne valorisent davantage l'opérationnel. Cette césure correspond également dans l'histoire politique bordelaise à l'avènement d'une nouvelle génération de responsables locaux dont le passage de pouvoir entre Jacques Chaban-Delmas et Alain Juppé incarne le meilleur exemple.

De ce vaste mouvement, consensuel, de reconquête du fleuve, la partie quais rive gauche est plus particulièrement significative de tous les autres projets élaborés à partir de 1995. C'est que les quais constituent un des espaces les plus emblématiques de l'agglomération par l'ampleur et la qualité du paysage urbain qu'ils constituent (4,5 km en bord de fleuve) et par le patrimoine architectural qu'ils représentent.

Les principes de départ : le programme

Si à partir de 1999, le programme et le projet des quais ont acquis une originalité, ils s'inscrivent cependant dans un scénario dont les grandes lignes sont déjà écrites. Cet espace a été labouré par les imaginaires (professionnels comme littérateurs), chacun laissant sa trace, creusant son sillon : aussi le débat sur les quais est-il devenu autant identitaire qu'urbanistique. De ce fond culturel ne transparaissent pas seulement les points communs, surgissent également les oppositions et leurs traces. On observe ainsi une constance du conflit ingénieur / architecte, une lutte d'influence qui a toujours accompagné les polémiques nées des aménagements successifs du port de Bordeaux⁴. Elle est réapparue lors du débat sur l'emplacement central d'un nouveau pont sur la Garonne (1998), s'est poursuivie plus tard sur la place du tramway dans l'aménagement

⁴ — L'opposition est plus globale tout au long du siècle entre ingénieurs (représentants l'administration) et représentants des usagers comme le rappelle A. Lebegue qui dit-il « révèle la confrontation de deux mentalités et de deux conceptions du temps ». in La stratégie du port de Bordeaux, projets novateurs et poids des traditions. Bordeaux et la Gironde pendant la Reconstruction 1945 / 1954. Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine Talence. 1997.

de l'espace public ou encore sur sa composition future d'espace de représentation et de vaste parc urbain végétalisé. De même l'opposition toujours vive pour nommer la bonne stratégie subsiste entre certains opérateurs locaux et des professionnels nationaux ou internationaux

Dans ce contexte, le socle et la matrice des justifications sur le futur des quais, émis à l'origine de ce grand projet, couvrent trois aspects qui irriguent le programme, les débats publics engendrés par les intentions politiques, le choix des concepteurs et les arbitrages opérés.

Le premier aspect concerne la force du site et de son histoire. La façade XVIIIe et le port, éléments historiques fondateurs, sont les références à un temps long ; références qui ont contraint les choix successifs voire les ont obérées.

Un deuxième aspect qui a contribué au programme des quais est l'observation des usages impulsés par les premiers aménagements. Les quais sont devenus l'un des lieux les plus prisés de la ville alors que la requalification de l'espace, entre le pont Saint Jean et l'entrée des Bassins à flots était loin d'être achevé.

Le troisième aspect qui a déterminé le futur des quais s'est formé dans les intentions programmatiques des commanditaires qui ont anticipé les fonctions de cet espace et sa place dans des enjeux urbains plus globaux : développement des transports collectifs dont le tramway, création de parkings de compensation et de parkings relais pour les déplacements pendulaires, réflexions sur l'intermodalité, reconquête du centre par le piéton, meilleure gestion des stationnements existants. Une nouvelle conception de l'espace public était affirmée, celle d'un espace à partager entre de multiples usages.

Le projet de base : cinq séquences d'aménagement

Du point de vue opérationnel, l'aménagement des quais repose sur le découpage préalable de l'espace en cinq tronçons successifs ou séquences spatiales.

Un espace public contemporain, Les quais jardinés	Création d'un parc paysager et de loisirs urbains	Séquence 1 Quai Sainte-Croix-Parc saint Michel
Maîtrise d'ouvrage publique : CUB	Activités liées au fleuve : culture tourisme et commerces	Séquence 2 Quai de la Douane-Place de la Bourse
	Prolongement de l'Esplanade des Quinconces sur le fleuve	Séquence 3 \ Quais Louis XVIII- Prairie des Girondins
	Activités tourisme, commerce et loisirs (dont réhabilitation hangar 14).	Séquence 4 Quai des Chartrons
Un urbanisme commercial, « les Hangars ». Maîtrise d'ouvrage privée.	Activités tertiaires, commerciales et culturelles	Séquence 5 Quai de Bacalan
Centre de culture scientifique Technique et Industriel Cap Sciences Maîtrise d'ouvrage para-publique (association)	Equipement culturel public.	

Pour les quatre premières séquences, un concours d'architecture et d'ingénierie est lancé fin 1998, sous l'égide de la CUB. Il est remporté par le paysagiste urbaniste Michel Corajoud.

Une cinquième séquence demeurée sous le contrôle du Port Autonome de Bordeaux, a fait l'objet d'un appel d'offre à aménagement (1998-1999)⁵. Après moult péripéties, elle fera place à un ensemble commercial, composé de petites et grandes enseignes, aménagé dans une série de hangars réhabilités par un groupe privé : Eiffage Immobilier.

Au total, l'investissement public pour les 4 premières séquences d'aménagement atteint environ 100 millions d'Euros ; l'investissement privé se monte quant à lui à 28 millions d'Euros (partie de la séquence 5).

Acteurs et fonctions

La structure décisionnelle

La pluralité des maîtrises d'ouvrage intervenant sur ce site montre une réalité complexe. Se croisent ainsi les autorités locales dont l'action est directrice sur la majeure partie des quais en partenariat avec des investisseurs privés sur une partie limitée ou avec des acteurs qui cherchent une implantation stratégique pour leur activité. Si l'on y ajoute le tramway, piloté de façon autonome, la restructuration d'un tel territoire impose une mise en réseau intense d'acteurs et de compétences.

Le pôle politique : le comité de pilotage

Le dispositif de maîtrise d'ouvrage mis en place comprend un pôle politique à travers la forme d'un comité restreint composé d'élus proches du Maire, de membres de son cabinet, et de techniciens de la ville, de la CUB et de l'agence d'urbanisme (directeurs ou chargés de missions). Sa fonction majeure est d'assurer la cohérence entre stratégie politique et urbaine, en identifiant la répartition des rôles et les modes de financement. Avec la désignation de la CUB comme maître d'ouvrage unique, l'activité du comité est de nature stratégique, elle est également celle d'un groupe de travail qui doit déterminer la matière du programme et du projet qui feront l'objet du concours. Cela se traduit par trois actes fondamentaux : la mise en place d'une équipe projet, la validation du programme et la mise en œuvre d'un concours international d'architecture et d'ingénierie.

Le pôle technico-économique : la mission quais

Au pôle politique représenté par le comité restreint (devenu comité de pilotage) est associé un comité d'organisation, pôle technico-économique, dirigé par un chef de projet, composé de chargés d'études (planification, contrôle qualité, communication), de conducteurs d'opérations et assistés d'experts et du lauréat du concours. L'équipe projet

⁵— Cette séquence 5 accueille également un équipement culturel public, « Cap sciences » destiné aux loisirs scientifiques (réseau de la cité des sciences) et au rayonnement régional (financement Région, ville et Union européenne)

baptisée Mission quais rive gauche assume la direction des opérations. Elle réunit des techniciens issus de la communauté urbaine, de la ville et de l'agence d'urbanisme, outil transversal pour mobiliser des compétences éparses. Elle est responsable de la réussite du programme d'investissement vis-à-vis des élus communautaires et remplit à ce titre trois grandes fonctions. Une fonction d'aide à la décision dans la mesure où elle conduit les réflexions et les études préalables complétant et affinant le contenu des programmes, procédures et échéanciers⁶, en attribuant pour cela les moyens nécessaires. Une fonction de pilotage puisqu'elle coordonne l'action des maîtres d'ouvrage opérationnels en référence au plan directeur d'aménagement d'ensemble défini par l'équipe de maîtrise d'œuvre, lauréate du concours d'architecture. Une fonction d'information et de communication enfin avec le rôle de guichet unique qu'elle joue auprès des usagers, commerçants et riverains des quais.

Les concepteurs du projet

L'équipe lauréate du projet intitulé « les quais jardinés » est pluridisciplinaire, composée de paysagistes, d'architectes programmistes, de designers, de fontainiers, d'un concepteur lumière, d'un prospecteur et d'un économiste. Sa première tâche est d'élaborer un Plan Directeur d'Aménagement d'Ensemble, traçant une vue d'ensemble cohérente et fonctionnelle du site.

Dans sa façon d'aborder la transformation d'un tel site, Michel Corajoud, concepteur du projet, revendique une approche modeste (*mezza voce*). C'est une prise de parti en matière de conception de l'espace public, : « J'ai admis que ce n'était pas mon action qui est principale, mais le contexte, la façade, les quais et le fleuve. C'est une position de maître d'œuvre qui accepte l'idée qu'il est en second œuvre ». Les aspects architecturaux spectaculaires et formalistes (l'esthétique, le beau, le grandiose) remisés au second rang distinguent ce projet d'autres doctrines plus radicales. Ici, le concepteur est à l'écoute, il négocie avec son environnement et affirme que son projet est conçu non pas comme mode de résolution mais comme mode d'interrogation et outil de démocratie. .

Le concepteur, par son projet, son expérience et la légitimité acquise par le concours, a une ambition didactique. Le temps, sa disponibilité, l'adhésion collective des acteurs locaux, sont des facteurs critiques pour enrichir le projet sans le dépouiller : *Je vérifie tous les jours avec les élus et les dirigeants que notre préoccupation commune n'est pas le caractère esthétique ou formel du projet mais la volonté de faire en sorte que les gens soient bien sur les quais, qu'ils éprouvent du bonheur à s'y rendre*. Ainsi, par la conception, est mis en scène un travail de médiation culturelle, revendiqué comme tel.

⁶ Des groupes thématiques sont créés à cet effet, destinés à enrichir le cahier des charges sur les matériaux, mobiliers, animations, déplacements dans la recherche d'un équilibre entre le fonctionnel, le qualitatif et l'esthétique.

Temps du processus

Chronologie de l'opération : les dates clés

1988 : Travaux du Cercle de la Rivière : groupe de travail interinstitutionnel (CUB, CCI, SBRU)

1989 : Bordeaux, Port de la lune, concours d'idées, Arc-en-Rêve.

1994 : Projet des Deux-Rives, Dominique Perrault. Plan d'Orientation Urbaine.

1995 : Illumination de la place de la bourse : premier signe majeur du renouveau des quais.

1996 : Projet urbain pour la ville de Bordeaux. Démolition du hangar 11 et des grilles.

Juin 1996 : La CUB est gestionnaire du domaine public rive gauche entre le pont de Pierre et le cours du médoc.

Délibérations des 29-11-1996 et 19-12-1996 : le conseil de communauté (CC) décide de l'ouverture de la concertation sur l'aménagement des quais Rive Gauche-Saint Jean / Belcier

Février 1997 : début de l'opération de ravalement des façades.

Décembre 1998 : décision du conseil de communauté, autorisation de concours d'architecture et d'ingénierie.

Août 1999 : réhabilitation du hangar 14, futur centre d'exposition et de manifestations diverses.

Octobre 1999 : le Port Autonome désigne le groupement privé MAB / SOCAE Atlantique (Eiffage) pour aménager les hangars 15 à 19.

Décembre 1999 : Lettre de mission du projet Quais Rive Gauche. T.Guichard chef de projet ; Jury concours : projet Corajoud classé en 1, devant Athabegoity.

Février 2000 : Présentation du projet Corajoud au conseil municipal de Bordeaux. Présentation aux conseils de quartier.

Avril 2000 : Début des travaux de voirie (quais des Chartrons).

Novembre 2000 : Démolition du hangar 7.

2001 : Début de la construction des parkings souterrains : Salinières, Jean-Jaurès, Bourse, Chapeau rouge, selon le principe de construction-exploitation, confié au groupe Fayat.

2002 : Première configuration définitive des boulevards et des quais au niveau du quartier des Chartrons.

Octobre 2004 : Inauguration des « Hangars des quais », 5 hangars réhabilités en zone commerciale (la séquence 5).

2007 : Fin prévue des travaux et le tramway sur toute la longueur des quais.

Mode de coopération

Comme pour le cas précédent du tramway, la mutation des quais révèle et met en scène plusieurs grands enjeux pour la ville et l'agglomération bordelaise. D'abord, elle ratifie une rupture historique, en devenant un espace public contemporain, vaste parc urbain aux activités ludiques et touristiques : les quais ne seront plus ce port de commerce du XVIII, ni ce port industriel des années 1930. La réhabilitation des façades et leur mise en lumière, la disparition de traces de l'activité portuaire (destruction des grilles et des hangars) ont été les premiers signes du changement. Pourtant la part inévitable des

héritages et des représentations du passé est fondamentale et de nombreux aspects du futur incorporent cette dimension cruciale pour l'identité bordelaise.

Dans un temps plus court, un autre retournement se confirme, le passage d'une ville vouée au tout automobile vers une ville à l'espace public partagé (voiture, tramway, deux-roues, piétons). Rupture culturelle qui s'incarne dans les aménagements réalisés et prévus : réduction de la voirie, mise en œuvre d'un système de transport collectif en site propre, dégagement d'espaces piétonniers. Ils révèlent la nouvelle fonction sociale orientée vers le bien être et une urbanité valorisant les activités de temps libre et culturelles.

De la même façon, on peut dire que la fabrication de cet espace public a engagé une réforme de la façon dont il se conçoit et se réalise. Une autre culture professionnelle a été privilégiée pour donner une signification plus forte au devenir des quais. Un changement qui se traduit par le passage d'une culture du domaine public et de gestion des servitudes sectorielles qui lui sont liées (éclairage, eau, électricité, voirie) à l'ambitieux projet de générer une nouvelle culture urbaine.

Mais de façon prospective voire prédictive, rien n'autorise à penser que cette dynamique de changement, dans les manières de faire comme dans les usages de la ville, perdurera.

Sources

Concours d'aménagement des quais. Document CUB 1999.

Aménagement des quais rive gauche de Bordeaux. Schéma général d'Organisation. Document CUB. (Version 2001).

Les Quais : lettre d'information des riverains des quais. CUB, mairie de Bordeaux. 7 numéros.

Godier P, Tapie G : Recomposer la ville. Mutations bordelaises. L'Harmattan 2004.

GRAND PROJET DE VILLE DES HAUTS DE GARONNE

Cadre d'action et origine du projet

Situation initiale

De la ZUP à l'effet tramway

Les communes de Bassens, Cenon, Floirac et Lormont, signataires avec l'État de la convention territoriale « GPV des Hauts de Garonne », font partie de ce secteur de la rive droite de l'agglomération bordelaise qui a accueilli dans les années 60, l'une des plus importantes ZUP de la région : 11 500 logements sociaux répartis sur plusieurs sites, créant un paysage caractéristique de tours et de barres.

Aujourd'hui, ce parc HLM est vieillissant et connaît les maux habituels des grands ensembles (problèmes sociaux à l'intérieur, problèmes d'image à l'extérieur), sans pour autant atteindre le niveau de relégation que connaissent des quartiers similaires dans d'autres régions.

L'implication depuis 20 ans des pouvoirs publics dans ces quartiers à travers les différentes politiques de développement social urbain : développement social des quartiers (DSQ) Contrat de ville, Pacte de relance pour la ville (zone franche urbaine sur Bordeaux, Cenon, Floirac, Lormont et zone de redynamisation urbaine sur Bordeaux, Cenon, Floirac) a permis de mobiliser sur les hauts de Garonne les moyens et les énergies nécessaires pour limiter les effets de la ségrégation. Néanmoins, les indicateurs socio-économiques indiquent un niveau de précarité de la population parmi les plus élevés de l'agglomération : chômage largement supérieur à la moyenne, faible niveau de formation, bas revenus⁷.

Outre ces caractéristiques sociales, le territoire du GPV souffre également d'enclavement. Situé sur la rive droite de la Garonne, il occupe une position stratégique de cœur d'agglomération. Mais, mal relié à la rive gauche, le déficit d'infrastructures routières constitue toujours pour ce secteur une contrainte à son développement, malgré les importantes réalisations de ces dernières années comme le bouclage de la rocade rive droite avec le pont François Mitterrand en 1993. La question récurrente de nouveaux franchissements du fleuve doit cependant trouver une réponse dans les années qui viennent avec la construction de deux ponts routiers : Bacalan-Bastide en aval et Jean-Jacques Bosc en amont. Cependant, l'ouverture en 2003 de la ligne A du tramway a pu apporter le désenclavement tant espéré mais aussi un effet structurant pour les communes traversées (Cenon et Lormont dans une première phase), modifiant en profondeur l'aspect de ces paysages de banlieue.

Changer d'image, découvrir la rive droite

Pour autant, ce territoire qui regroupe environ 65 000 habitants bénéficie aussi de forces non négligeables, malgré la stigmatisation dont il a longtemps fait l'objet :

⁷— Ainsi, le rapport du nombre de chômeurs sur la population totale est, en moyenne, supérieure de 4 points à celui de l'agglomération, près de 44 % des allocataires de la CAF se classent parmi les bas revenus, le niveau de formation des demandeurs d'emploi est anormalement bas. Source : GPV 2001.

— Une grande qualité paysagère, avec la présence sur les coteaux de nombreux parcs et espaces naturels et sur sa partie « basse » de noyaux villageois historiques (vieux Lormont, vieux Cenon)

— La proximité géographique du centre de Bordeaux et notamment du secteur de la Bastide et de son nouveau contexte d'aménagement. Situées entre l'espace des deux rives et la deuxième couronne agglomérée, les communes du GPV sont à même d'assurer la continuité urbaine pour renforcer l'organisation spatiale de l'agglomération autour de la ville centre.

— Le tramway avec une ligne directe qui permet aux habitants des hauts de Garonne de rejoindre le cœur de la ville centre (quartier Mériadeck), le stade Chaban-Delmas ou l'hôpital en quelques minutes.

Ces opportunités sont considérées par les initiateurs du GPV comme étant les meilleures ressources d'action pour inverser la situation actuelle. Il s'agit de faire d'une rive repoussoir, une rive offrant des sites d'accueil pour une nouvelle population et par là même réussir à casser l'image négative que l'histoire lui a imposée au détriment de la qualité de ses sites.

Conditions contextuelles d'émergence du projet

« *Ce grand projet est une gentille revanche sur la rive gauche* » *Sud ouest*. Le contrat de GPV des Hauts de Garonne a été signé en 2001 entre l'État et les collectivités locales. Il constitue le volet territorial pour ces villes du contrat de ville de l'agglomération bordelaise. En ce sens, il a comme originalité d'être le seul en France de nature intercommunale.

Le GPV repose sur deux grands enjeux :

— Désenclaver la rive droite en recréant un lien entre les communes, la ville centre et l'ensemble de l'agglomération.

— Créer une zone de développement en transformant « un territoire marginalisé en territoire de vie et de projet pour ses habitants. »

Autrement dit, l'objectif poursuivi est de réintégrer les différents quartiers des communes concernées à la vie de l'agglomération, de leur donner une attractivité comparable à celle des autres secteurs. Les actions entreprises dans le cadre du GPV visent en quelque sorte à banaliser un territoire dont on a trop longtemps relevé, à l'échelle métropolitaine, les handicaps qui le caractérisaient plutôt que les atouts qu'il comportait.

Pour cela, 11 sites ont été identifiés, certains comme pôles d'aménagement comportant la construction d'équipements structurants pour l'agglomération (Cenon Pont rouge), d'autres relevant de la politique de la ville avec une intervention sur les cités d'habitat social (Carriet, Génicart).

Le financement total du projet est de 600 millions d'Euros avec les participations croisées de l'État, de l'Union Européenne (Urban II jusqu'en 2006 et FEDER), de la CUB et des collectivités locales. Les dates de réalisation complète sont fixées à l'horizon 2010-2012.

Les principes de départ

Pour aborder les principes de départ, il suffit de se référer à ce qu'en dit l'un des acteurs du projet : « *Ce qui compte le plus, c'est de produire à l'échelle de la rive droite et des*

coteaux, une « qualité de site », une image positive globale qui en valorise chaque sous-ensemble en tant qu'élément d'un secteur remarquable où se côtoient actuellement des adresses très recherchées et des cités mal réputées. » Daniel Mandouze, sociologue.

Présenté de la sorte, le GPV apparaît comme destiné à créer les conditions d'une dynamique et d'un récit nouveaux sur ce territoire. Six grandes actions sont définies en ce sens, constituant un programme qui peut être présenté, plutôt que sous la forme d'une liste exhaustive, sous l'angle des différents volets thématiques qui le composent.

Un volet habitat

Les objectifs de la politique menée en faveur du logement sont ceux du renouvellement et de la diversification de l'offre résidentielle avec comme but d'introduire davantage de mixité sociale dans un habitat daté, uniforme et très social.

Sur l'aspect renouvellement du parc de logements existant, ce projet initié en 2001 sous le gouvernement Jospin a été réorienté en 2004 dans le nouveau cadre de la loi de Cohésion sociale (ou loi Borloo). Sans pour autant remettre les objectifs en cause, il favorise, sous l'égide de l'ANRU (agence nationale de rénovation urbaine), le processus de démolition / reconstruction de préférence à une nouvelle réhabilitation de l'existant. Ainsi, d'ici 2010-2012, en lien avec les objectifs du PLH communautaire : 2400 logements sociaux seront détruits ; 5400 logements sociaux reconstruits, soit 20 % du parc de logements actuel

En matière de diversification de l'offre, le but visé est d'attirer des clientèles de classes moyennes en proposant à la fois des logements locatifs sociaux, des accessions sociales à la propriété, du locatif privé, de l'accession libre et quelques opérations de standing. Il faut pour cela acquérir et mobiliser des terrains : 48 hectares ont ainsi déjà été achetés dans un contexte où le foncier est rare et coûteux.

Le volet paysager

Il s'agit de s'appuyer stratégiquement sur les qualités paysagères exceptionnelles des sites pour opérer les changements d'image nécessaires. Afin d'engager les communes dans une transformation de leur cadre de vie, une étude paysagère a été confiée au paysagiste Michel Desvignes dont la proposition s'appuie sur l'aménagement d'une trame verte de 400 hectares, « le parc des coteaux », destiné à jouer le rôle de liaison intercommunale. Ce poumon vert intégrera à terme des cheminements pédestres et cyclables, permettant de relier les communes les plus éloignées, Bassens et Floirac, offrant par de fréquentes échappées des vues sur la Garonne.

« Les coteaux doivent devenir un lien, le grand parc situé à 10 minutes du centre de Bordeaux ». E.Parin, directeur du GPV.

Le volet culturel

Modifier le profil résidentiel des communes du GPV, c'est aussi agir sur l'aspect culturel dont la cruelle absence sur toute la rive droite, reflétait jusqu'à présent l'état de quasi désert existant en la matière : pas ou peu de salles de spectacles ou de médiathèque.

Des équipements publics ayant cette vocation sont certes prévus dont la programmation laisse supposer qu'ils devront satisfaire non seulement la demande locale mais répondre

aussi à des besoins d'agglomération. Cependant le calendrier reste incertain pour leur réalisation du fait des difficultés de financement et des aléas du recours à l'initiative privée pour les entreprendre. L'exemple le plus probant est celui de la salle multifonctions de Floirac, projet privé porté par un groupe de BTP espagnol, intégrant corridas et spectacles et qui, soumis à la concurrence de plusieurs sites situés hors CUB n'a pu au final se concrétiser. D'autres projets de complexes culturels sont par contre en voie de réalisation : médiathèque à Lormont, ensemble culturel à Cenon. Pour les élus socialistes de la rive droite, ils symbolisent à eux seuls la volonté de renverser l'image de ce territoire en misant sur la culture et l'éducation populaire.

Le volet social

En lien avec les volets thématiques précédents, la mise en réseau des politiques sociales, éducatives, sanitaires représente un des aspects les plus importants de l'action en faveur des populations des quatre communes. Cela passe par la consolidation des pôles de services publics, la construction ou l'aménagement de nouveaux locaux, tout un ensemble de dispositifs conçus pour changer la ville en profondeur et qui pour cela peuvent bénéficier de l'effet tramway. Le succès de la Zone franche (ZFU) dont la mise en place fut loin d'être consensuelle, complète à la mesure (contestée) de son volet emploi, l'ensemble des dispositifs établis à l'échelle de ce territoire. Les violences urbaines qui ont touché certains quartiers du GPV en novembre 2005, rappelle à leur dimension, l'importance de cet aspect social. Il montre que le projet de ville doit être aussi avant tout un projet social.

Acteurs et fonctions

La configuration d'acteurs propre à ce type de projet mobilisant sur la durée du GPV de manière transversale un grand nombre de protagonistes est bien évidemment complexe et nécessite à elle seule une étude complète. À noter pour en illustrer quelques aspects, quelques éléments incomplets de repérage :

La maîtrise d'ouvrage du GPV est partenariale. Elle associe sous la forme d'un groupement d'intérêt public (GIP), l'État, les collectivités locales et les bailleurs sociaux. L'État à travers le rôle de l'ANRU, les 4 collectivités locales sous la bannière de la CUB et d'un maître d'ouvrage délégué, la société d'économie mixte : BMA. Sans oublier les bailleurs sociaux (Domofrance, Aquitanis) dont on a pu noter la conversion au principe de démolition / reconstruction afin d'éviter une 3^o vague de réhabilitation de logements. Reconversion effectuée, il est vrai, dans un contexte porteur avec des prêts bonifiés de la Caisse des Dépôts et Consignations. Le GIP composé d'un comité de pilotage et d'un comité technique est le pilote de l'ensemble des opérations.

De même, les expertises mobilisées pour un projet d'une telle ampleur ne peuvent être que multiples et multidisciplinaires, qu'elles soient savantes, rattachées aux études de diagnostics ou participatives, liées aux phases opérationnelles, de suivi et d'évaluation de l'ensemble du projet. Elles sont généralement menées dans le cadre de l'action d'institutions locales (services techniques des villes, agence d'urbanisme) ou liées à l'activité d'experts libéraux. Ainsi, des architectes, urbanistes, sociologues ont déjà constitué un milieu professionnel expert dans le domaine du conseil et de l'assistance pour des opérations lourdes de réhabilitation en milieu habité, en présence active des habitants. Ils rejoignent ainsi le savoir-faire acquis sur ce territoire par une ingénierie

sociale (type MOUS) en place depuis longtemps pour accompagner les différentes étapes de la politique de la ville et l'expérience accumulée en interne par les bailleurs sociaux gestionnaires de ce parc depuis des dizaines d'années. Mais aujourd'hui l'accent mis sur la démolition plutôt que la réhabilitation peut être aussi ressenti comme une remise en cause de cette dynamique et de ce savoir-faire.

Quant aux habitants, leur association est prévue aux termes du contrat GPV avec l'objectif ambitieux de « co-produire les projets ». Dans les faits, la traduction de cet investissement reste à étudier précisément.

Temps du processus

Grands repères

2001 : Signature entre les maires des 4 communes et Claude Bartolone, ministre de la ville, d'une convention territoriale, le GPV des Hauts de Garonne.

2001-2003 : Suivent trois années de mise en forme des dossiers, intégrant après 2002 la nouvelle donne administrative et de négociations avec les propriétaires fonciers.

2004 : Projet validé par l'ANRU. Ce n'est plus 9 sites mais 11 sites qui sont programmés. Le projet est rebaptisé : « la rive grandeur nature ».

2008 : Achèvement des missions du GPV. La question de la structure opérationnelle et de gestion en charge du projet sera alors posée.

Calendrier des opérations

À partir de 2004, les premières opérations estampillées ANRU, sont lancées. Elles concernent :

- la cité Carriet à Lormont : démolition/reconstruction de plus de 350 logements (75 millions d'investissements avec équipements scolaires). Opérateur Domofrance.
- la cité Bousquet de Bassens : démolition/reconstruction de 190 logements (75 millions). Opérateur Aquitanis.
- la cité du 8 mai 1945 à Cenon : démolition/reconstruction de plus de 600 logements (100 millions). Opérateur Aquitanis.

Mode de coopération

Un projet territorial et une coopération intercommunale

À l'échelle de l'agglomération, l'innovation du GPV est de représenter un mode peu courant de coopération intercommunale au sein de la communauté urbaine. Une logique de projet a été initiée collectivement, grandement facilitée par les contributions extérieures : État, Union européenne entre autres. L'association des équipes municipales des quatre communes bâtie sur l'expérience acquise dans le cadre de la politique de la ville comme d'ailleurs celle de leurs partenaires (bailleurs sociaux), a été un des facteurs incitatifs pour l'État dans la création et le soutien financier de ce dispositif sur les Hauts de Garonne.

Culture et paysage, facteurs d'attractivité et de mixité

La conviction que la transformation de l'image d'un territoire passe aujourd'hui par la « qualité urbaine, paysagère, architecturale », par une politique culturelle forte (en équipements d'agglomération) et une offre diversifiée d'habitat (mixité sociale) s'impose auprès des décideurs et des experts comme les principes consensuels du renouvellement et du développement urbains (plus que par l'économie ?). Comme le souligne le maire de Lormont, c'est le meilleur moyen pour ce territoire de substituer un nouvel « urbanisme de soudure urbaine et sociale » à cet urbanisme de « collage » imposé dans les années 60-70 (les ZUP) et qui fut au final facteur d'enclavement social et de ruptures spatiales.

Pour autant, l'idée « d'effacer » en quelque sorte ces quartiers pour laisser place à de nouvelles formes urbaines, le fait de donner l'image d'un quartier en devenir qui change ses repères, sont-ils sans conséquences sur le vécu des habitants notamment les plus fragiles et sur l'appréhension qu'ils peuvent avoir de leur avenir sur ces mêmes lieux ?

Sources

Document « GPV des Hauts de Garonne ». Convention territoriale 2001-2006.

Felix F : Grand projet de ville autour d'un tramway. Le Moniteur N° du 9 février 2001.

Felix F : Montée en puissance du grand projet des villes des Hauts de Garonne. Le Moniteur : N° du 5 novembre 2004.

Cadre d'action et origine du projet

Situation initiale

Dans le cadre des politiques d'aménagement de la CUB, la restructuration des centres villes de l'agglomération bordelaise constitue un axe stratégique important pour atteindre « l'objectif partagé » par l'ensemble des communes de limiter les effets de l'étalement urbain. Plus globalement, la politique de recentrage et de renforcement des polarités urbaines (centre-ville, quartiers) situés en périphérie de la ville centre est une des composantes d'une stratégie globale de lutte contre la distance, une volonté de rendre la « ville plus compacte ». Les différents documents de planification, Schéma directeur, PLH, PDU intègrent, chacun pour leur part, cette dimension destinée (avec le renouvellement urbain) à assurer une meilleure gestion durable de l'espace métropolitain.⁸

Dans ce cadre, la recomposition de la plupart des centres des villes de la périphérie est à l'agenda des opérations à envisager sur le court terme. Elle repose sur le principe de requalification des avantages de la ville existante : la diversité et la proximité. Elle opte pour une extension urbaine regroupée plutôt qu'éparpillée autour des pôles secondaires de l'agglomération, permettant de mieux organiser l'ensemble des dispositifs nécessaires à la maîtrise du développement urbain en matière d'habitat, d'activité, de transports, d'éducation, de loisirs

Modalités d'observation des projets

En fait, cette notion de centre recouvre pour la réalité locale, des sens et des usages des lieux centraux bien différents. Ainsi faut-il distinguer dans l'ensemble des communes composant la périphérie de la ville-centre, deux situations type :

Le cas des grandes villes de la première couronne agglomérée, Mérignac ou Pessac avec un mimétisme périphérique vis-à-vis des fonctions de la ville centre plus désiré que réel. Il est vrai que les centres de ces villes parmi les plus importantes de Gironde s'apparentent plus, quant à l'offre d'activités et la diversité de leurs espaces centraux, à des bourgs plutôt qu'à des centres-villes de communes du département pourtant moins peuplées (Libourne par exemple). L'attractivité de Bordeaux y est encore fortement ressentie⁹.

Le cas des villes situées aux franges du périmètre communautaire (hors rocade) comme Saint Médard ou certaines villes de la rive droite (Artigues). L'usage des lieux renvoie plutôt ici à une identité extra-urbaine qui dépend moins de l'attractivité de l'hyper centre, « on ne se rend que rarement à Bordeaux » et où le centre-bourg joue encore un rôle important.

Aussi, l'appréhension de cette diversité dans l'analyse des centralités dites secondaires à l'échelle de l'agglomération exige que l'on prenne en compte plusieurs échelons ou angles d'observation. L'un est de nature socio-économico-spatiale en envisageant un

⁸ — Les projets de territoire des communes. CUB. 2002

⁹ — Michel Favory, *La territorialité sociale dans l'espace urbain de l'agglomération bordelaise*. Thèse de géographie de l'université de Bordeaux III. 1992.

ensemble d'interactions. Interactions entre ces zones ou espaces de centralité avec le centre-ville d'agglomération (le noyau central) ; Interactions avec les grands espaces de polarisation de l'agglomération, notamment avec les grands pôles commerciaux qui structurent le territoire communautaire (5 pôles majeurs), bastions avancés dispensant de la fréquentation des centres villes. Interactions avec le campus, les grands équipements structurants (aéroport, hôpital, etc.), les grands centres d'activité (réseau d'entreprises liées à un type d'activités comme l'aéronautique) identifiés comme Sites d'Intérêt Métropolitain (SIM). Enfin, interactions avec les espaces frontières qui marquent les limites de l'intervention publique communautaire mais qui n'en jouent pas moins un rôle structurant dans le fonctionnement des espaces considérés (voir le secteur Sud de l'agglomération qui s'est particulièrement développé).

L'autre échelon est de nature politique avec les relations au sein de l'institution communautaire entre communes selon les formes prises par le rapport de forces, dû entre autres au poids des villes concernées, aux alliances nouées et dénouées entre elles, par exemple dans l'affirmation d'un projet de développement économique commun (comme la technopole « Technowest » réunissant 7 communes du quadrant ouest de l'agglomération dont 5 de la CUB).

Principes de départ

Les ZAC centre-ville

L'intervention de la CUB se manifeste, entre autres, à travers les ZAC centres-villes qui constituent un bon observatoire des intentions et des modalités de réalisation de ces actions de centralisation ou de polarisation secondaires.

Une ZAC centre ville est une opération qui vise plusieurs objectifs simultanément :

- Rendre attractif l'existant, notamment par l'ouverture ou l'aménagement de pôles services, du développement du potentiel commercial, l'aménagement des espaces publics.
- Renforcer l'identité urbaine de la commune en articulant les espaces de centralité avec les tissus urbains environnants.
- Développer et diversifier l'offre de logements.
- Réorganiser la circulation et améliorer le stationnement
- Permettre la liaison et développer la desserte avec les transports urbains collectifs.

Les ZAC centres-villes les plus emblématiques du fait de la taille de la commune et de leur place dans l'agglomération sont celles de Mérignac, Pessac, Talence, Saint Médard et Bègles.

D'autres opérations de ZAC avec des objectifs publics de polarisation secondaires sont également en cours qui concernent les quartiers participant de l'organisation globale de la périphérie en dehors du centre-ville des communes : Floirac les quais, Lormont Chaigneau-Bichon, Mérignac la glacière, Pessac Bellegrave. Les projets se rejoignent tous sur les principes très volontaristes de recentrage de l'urbanisation et de renforcement sur ces espaces des activités de service. Deux orientations qui visent à établir une meilleure cohérence dans l'organisation territoriale et poser les bases ou les repères d'un développement urbain durable.

Ainsi trois sites de centralité pourraient constituer une bonne base d'observation :

Mérignac opération centre ville (2007-2010).

Ce cas apparaît comme l'illustration même de la volonté convergente de cette commune de 62 000 habitants – la 2^e du département - et de la CUB de recentrer l'urbanisation à l'intérieur de la rocade en vue de conforter les grands pôles urbains existants dans la première couronne. Hors la particularité de Mérignac est d'avoir actuellement un centre bourg d'une ville de 20 000 habitants.

Pessac opération centre ville (2003-2008).

Le but est de renforcer sur 7 hectares l'identité de cette vaste commune de 57 000 habitants – la 3^e de Gironde – en développant l'offre de services et de commerces autour d'un pôle multimodal qui reste néanmoins dans sa forme, relativement modeste, notamment en termes de densité.

Saint Médard en Jalles : opération « Cœur de Jalles »(1999-2005).

L'objectif est de mettre en relation les différents pôles d'animation existants au cœur du vieux bourg : l'hôtel de ville, le centre culturel, les artères commerçantes pour mieux unifier cette commune péri-urbaine de 26 000 habitants (6^e ville de Gironde) située en périphérie de la CUB , très étendue et qui s'est baptisée à la mesure de ces paysages en lisière de la forêt et sur la route de l'océan, « ville espace ».

On constate ainsi que la superposition d'objectifs d'organisation d'un tissu spatial (densité / diversité) et d'objectifs d'attractivité d'un espace en termes d'activité (offre) participe du programme de centralité pour la plupart de ces opérations. Cependant, la relation entre formes spatiales et dynamiques urbaines de mobilité, entre « centralité de figure et centralité de mouvement » doit être questionnée. Ainsi, la notion de pôle d'échanges, permettant divers modes de déplacement individuels et collectifs, peut contribuer à développer la polycentralité en dehors des centres historiques : le cas d'Arlac, un quartier situé sur un axe du tramway aux limites de Mérignac et de Bordeaux en est un exemple.

Acteurs et fonctions

Les acteurs de cette politique publique (maîtrise d'ouvrage) associent de manière classique, la CUB, les villes, une SEM et des opérateurs sociaux. D'autre part, la procédure de ZAC implique au cours de ses différentes étapes l'intégration de multiples partenaires qui coopèrent dans la définition, la conception et la réalisation du programme : des acteurs de la société civile, en amont, au moment de la concertation aux différents acteurs professionnels lors de la phase études, dans l'étape de programmation et dans celle de la réalisation.

Mais au-delà de ces généralités, c'est la question d'un dispositif particulier de régulation des ZAC à l'échelle de l'agglomération qui semble la plus significative.

Ce dispositif s'appuie sur les services de la CUB, notamment le pôle planification dont les missions sont de « mettre en musique » et d'évaluer par projet l'application des orientations formulées dans le cadre du PLU ou du PLH, notamment en matière de logement social. De ce premier étage communautaire à l'étage communal, via les services techniques pour certaines grandes villes de l'agglomération, c'est tout l'enjeu de la traduction effective des orientations du développement de l'agglomération qui se

joue dans ces projets, tant la centralité symbolise, par mimétisme avec le modèle de centralité construit autrefois par l'État, spatialement le pouvoir.

Reste à savoir si l'ensemble des compétences politiques et professionnelles mobilisées au cours de ce processus participe d'un apprentissage collectif à l'intérêt d'agglomération qui soit assez fort pour dépasser les intérêts strictement locaux.

Temps du processus

Les ZAC sont considérées comme des opérations lourdes à gérer, très chronophages qui enchaînent des séquences plus ou moins longues : concertation, enquête publique, élaboration des dossiers et réalisation. Beaucoup d'années peuvent s'écouler entre le lancement d'une opération de ZAC et sa réalisation, entre la date de création et la date prévisionnelle de fin d'opération (exemple le centre de Talence). C'est une des critiques traditionnellement portées à ce type d'intervention.

Dans le cadre communautaire, les différentes opérations sur les espaces centraux s'inscrivent dans les axes stratégiques définis par les différents documents cadres : PLH, PDU, etc. En ce sens, leur réalisation est programmée en fonction d'une temporalité établie (court ou moyen terme).

Cependant, le projet de tramway a installé ces opérations comme celles de Mérignac et Pessac dans une échéance temporelle, avec un calendrier qui les lie aux dates d'ouverture des lignes concernées. Pour cela, la CUB a intégré ces interventions dans la catégorie des travaux dits concomitants au tramway. Si bien qu'à l'horizon 2007-2008, on peut penser que les travaux seront en grande partie achevés ou largement entamés. Pour les autres villes (Bègles, Saint Médard), ils s'inscrivent dans la troisième phase d'extension du réseau, ce qui oblige les municipalités à se positionner fortement lors de la phase études, comme potentiellement prêtes à recevoir à moyen terme un TCSP.

Modes de coopération

Sans prétendre à l'exhaustivité, cet aspect peut dans un premier temps prendre la forme de quelques interrogations qui renvoient à la fois aux modalités du faire (relations communauté / communes), aux valeurs qui sont associées à ces politiques urbaines (notion de centre) et à l'impact sur l'organisation sociale et territoriale de l'agglomération (lien avec la planification)

La centralité comme révélateur des relations communes / communauté

La vie communale s'exprime à travers des domaines comme la culture, activité à forte valeur emblématique généralement située et implantée en centre ville. Nombre de projets de restructuration des espaces centraux s'appuient en effet sur la création ou la rénovation d'équipements culturels (salles de spectacle, médiathèque, cinémas). Hors ce domaine (avec le sport) échappent aux compétences partagées de la CUB et restent du ressort des équipes municipales. Sans compter le rôle des acteurs politiques comme le département qui interviennent sur ces thèmes dans le jeu communautaire. C'est donc tout un ensemble d'activités- spectacles, vie associative, organisation d'événements - qui participe d'une expression de la périphérie face à la ville centre (Bordeaux). Ce qui explique, l'investissement important apporté par chaque municipalité dans la culture, au

risque d'émettre l'offre et de ne pas répondre aux besoins d'agglomération (exemple du Zénith).

La notion de centre

Pour l'usager, la notion de centre est, de manière générale, l'expression de savants dosages socio-spatiaux qui rend la carte des perceptions et des usages particulièrement complexe. La question de savoir ce qui fait les valeurs symboliques d'un espace central mérite d'être posée, ainsi que celle des lieux ou/et acteurs qui participent à cette fonction de représentation, voire d'identité. Ainsi, pour l'agglomération bordelaise quels sont les espaces publics (emblématiques) qui portent ces valeurs de centralité en périphérie ?

Le lien avec la planification, PLH notamment

Les programmes de ZAC centres-villes intègrent des objectifs de mixité sociale en favorisant notamment des opérations de logement social (en accession ou à loyers aidés). L'observation des formes produites peut se révéler être un bon indicateur de cette volonté-là et des représentations que les différents acteurs en ont.

Sources

Atlas de la Métropole bordelaise. A'urba. Mollat. INSEE. 2001

Les projets de territoire des communes. Document CUB, A'urba. 2003.

PLU (projet arrêté par le conseil de CUB du 07/01/2005). www.lacub.com/projets/plu.

Cadre d'action et origine du projet

La réhabilitation du centre ancien de Bordeaux a été présentée en 2002 par la municipalité comme un des grands chantiers de la décennie à venir. Est ainsi mis en avant le fait que ce projet continue les actions entreprises ces dernières années à l'échelle de l'agglomération pour redessiner la trame du centre historique situé entre la ceinture des cours et la Garonne : mise en service du tramway, réaménagement des places, aménagement des quais. De même, souligne-t-on le fait que la ville veut dans ce domaine opter pour une démarche opérationnelle volontariste en installant un nouveau dispositif d'intervention publique, près de 40 ans après la loi Malraux.

En effet, si la problématique de la désaffection des centres anciens qui touche la majorité des villes françaises n'est pas propre à Bordeaux, les effets pervers engendrés par les anciennes procédures ont été particulièrement marqués dans cette ville, notamment en provoquant le morcellement du parc immobilier dans le secteur sauvegardé. Devenu un cas d'école pour beaucoup de professionnels, le PSMV (plan de sauvegarde et de mise en valeur) du « vieux Bordeaux » présente un bilan mitigé qui pousse la municipalité à redevenir exemplaire en la matière¹⁰.

Situation initiale

Historiquement, le vieux Bordeaux est fait d'un parcellaire commun à beaucoup de villes portuaires, abritant des immeubles étroits et longs. Cet héritage s'est transmis au fil des siècles jusqu'à constituer ces quartiers populaires actuels devenus les lieux d'accueil des flux successifs d'immigrations. Beaucoup de bordelais, fortune faite, quittaient en effet ces quartiers pour aller s'installer en périphérie tout en restant propriétaires. Ils préféraient s'éloigner d'une grande promiscuité et d'un inconfort qui n'a fait que s'aggraver avec le développement de la circulation automobile. Au fil des années, ces quartiers (Saint Pierre, Saint Paul, Saint Michel, Sainte Croix) ont subi un processus de paupérisation et de dégradation accentué.

Une situation qui, dans les années 60, débouche sur la mise en place d'un PSMV du centre ancien visant à protéger un patrimoine en tout point remarquable, avec son « *extraordinaire patchwork architectural, secret et compliqué en opposition totale avec les belles perspectives tracées extra-muros à partir du XVII^e siècle* », ¹¹. Le vieux Bordeaux devient alors secteur sauvegardé, un des plus anciens de France et longtemps le plus vaste avant que Toulouse agrandisse le sien (150 hectares).

Mais après plus de 35 années de mise en valeur (1967), le bilan de l'action de sauvegarde s'avère alarmant puisqu'on estime qu'un tiers à peine du bâti a été réhabilité, le reste subissant l'inconfort, l'insalubrité et la vacance. Une explication à cela : les mécanismes fiscaux de la loi Malraux ont encouragé trop souvent les associations foncières à morceler les vastes hôtels du secteur en petits logements destinés à une clientèle étudiante qui déserte le quartier plusieurs soirs par semaines et plusieurs mois par an.

¹⁰ — Malheurs et heurs d'un plan de sauvegarde. Martine Allaman. Diagonal 155 mai-juin 2002

¹¹ — Pierre Cherruau. Le Monde du 24 avril 2003.

Aujourd'hui, le centre historique de Bordeaux, élargi, à d'autres espaces¹², est composé d'un ensemble de quartiers actifs aux fonctions urbaines développées (lieu d'achats, de travail, de loisirs, de tourisme), mais à la fonction résidentielle réduite. Les chiffres clés de ce secteur urbain de 203 hectares le démontrent aisément :

D'un côté, un pôle économique de 30 000 emplois, connaissant une forte attractivité avec la venue au minimum une fois par mois de 70 % des habitants de l'agglomération ; de l'autre 27 700 habitants et une population en constante diminution depuis 40 ans avec :

85 % de locataires.

23 500 logements de petite taille (studio, T1, T2)

12% de logements de qualité médiocre ; jusqu'à 20% de logements vacants.

Principes de départ

Partant de ce constat, des conventions ont été signées en 2002 entre la ville, la CUB, l'État, la caisse des dépôts et l'ANAH pour donner au centre historique de la métropole bordelaise « des fonctions adaptées aux modes de vie contemporains ».

L'objectif poursuivi est de réaliser un véritable centre métropolitain, actif et habité, dont le développement (et donc l'extension) repose sur les principes de « mixité urbaine, de diversité sociale et de qualité résidentielle ».

Le programme d'action entrepris s'adosse ainsi à quatre grands objectifs stratégiques :

- assurer l'équilibre entre les fonctions de proximité et les fonctions centrales (commerces et activités).
- offrir le confort urbain
- renforcer la diversité sociale
- développer une offre commerciale diversifiée dans le but de lutter contre la périphérie.

Trois volets composent ce programme : un volet habitat résidentiel, un autre sur les commerces et activités et un volet sur les espaces publics.

Pour le volet Habitat, trois principes sont définis (inciter, faire ou faire faire) et trois outils mis à disposition :

- un outil incitatif (inciter) : une OPAH renouvellement urbain (RU) et son cadre de subventions et d'incitations fiscales.
- un outil coercitif (faire faire) avec le PRI, (périmètre de restauration immobilière), à savoir un processus de réhabilitation lourde nécessitant une déclaration d'utilité publique (DUP). Le PRI donne des moyens juridiques d'intervention exceptionnels : préemption, voire expropriation. Il autorise par exemple les commissaires enquêteurs à pénétrer dans tous les logements pour dresser un état des lieux.
- une action foncière volontaire (faire) consistant à intervenir directement en aménageant des lieux afin de générer des capacités nouvelles de logement.

Dans ce contexte, un premier périmètre opérationnel a été défini dans les quartiers Saint Éloi et Salinières pour appliquer ces grands principes dès 2003 sur 5 îlots. Un programme a été établi pour des travaux notifiés aux propriétaires début 2004.

¹²— Sur ce territoire, s'applique le PLU (pour un 1/5^e) et le PSMV pour le reste.

Il s'agit donc ici d'affirmer le principe d'une intervention publique pour engager le traitement de ces espaces, seul garant d'une logique d'ensemble dans un secteur marqué par la diversité des acteurs (économiques, professionnels, financiers), la complexité des procédures et la pluralité des intérêts. Ce type d'intervention combine à cet effet des dispositions de protection du patrimoine et des capacités opérationnelles pour lancer une dynamique de transformation spatiale sans bouleverser, affirme-t-on, la situation sociale des quartiers concernés.

Acteurs et fonctions

Un dispositif spécifique

Dans cette optique, sont mis en place une structure de conduite de projet avec un chef de projet, un comité technique et un comité de pilotage chargé de définir les objectifs stratégiques opérationnels et un opérateur. Ce dernier, la société d'économie mixte In cité (ex SBRU) a comme mission, dans le cadre d'une convention publique d'aménagement unique, d'animer le projet et d'y jouer les rôles de médiateur, d'incitateur et d'aménageur. En tant que « mère porteuse du projet », In cité dispose de trois modes d'intervention : convaincre et accompagner les propriétaires ; aider au déclenchement de l'action et restructurer les immeubles et îlots trop denses. Son objectif est surtout de favoriser la création de grands logements qui pourront accueillir des familles.

D'autres opérateurs comme les bailleurs sociaux Domofrance et Aquitanis sont sur les rangs qui pourront ainsi montrer leur capacité à réaliser des programmes en dehors de leur champ traditionnel des ZUP (voir GPV).

La pluralité des acteurs privés

Notaires, architectes, géomètres, propriétaires privés, agents immobiliers, administrateurs de biens, promoteurs et grands bailleurs sociaux, tous les acteurs du système traditionnel de « production » de la ville héritée sont parties prenantes du projet de revitalisation du centre ancien. Tous ces acteurs se sont engagés à informer dans le cadre d'une Charte, l'opérateur public In cité, de tous les mouvements, modifications patrimoniales, changement des règles administratives et projets.

Les habitants

La concertation est par principe obligatoire dans ce type d'intervention et destinée à accompagner le processus dans les meilleures conditions. Cela n'empêche pas la presse de se faire l'écho de contestations et de remises en cause de l'action entreprise par les pouvoirs publics. Pour certains propriétaires et bailleurs privés, c'est le pouvoir inquisiteur de l'opérateur qui est contesté ; pour d'autres (associations) qui portent le débat sur le terrain politique, c'est un processus de transformation sociale du centre orchestré par la mairie qui est en cours.

Temps du processus

Le projet est en cours

Juillet 2002 : Lancement du projet Bordeaux centre historique, programme de revitalisation du centre ville.

2003. Démarrage de l'OPAH pour 5 ans.

2010 : Objectif chiffrés attendus : 1625 logements restaurés, en accession à la propriété classique ou aidée, avec loyers conventionnés (260), intermédiaires ou libres. • 5000 m² d'espaces commerciaux en rez-de-chaussée et des jardins ; 330 places de stationnement.

Mode de coopération

Il est tentant dans une première approche, de souligner l'impact sociologique de ce type d'opération urbaine, tant le passé nous a montré les dérives de processus mal maîtrisés.

L'impact social

Un des enjeux forts de cette opération est la maîtrise de l'impact social du renouvellement du cœur de ville. Permettre à la population résidente d'être maintenue sur place n'a souvent pas dépassé dans d'autres lieux et à d'autres époques le stade du vœu pieu. Le risque de « *chasse aux pauvres* » est alors évoqué par certaines associations, même si les procédures de relogement temporaires ou définitives existent.

Ce processus n'échappe pas non plus à la *gentrification* de secteurs plus particulièrement remarquables du fait de leur qualité patrimoniale (Saint Pierre)¹³ et qui sont réinvestis par des catégories de population aisée (cadres supérieurs, actifs urbains) avec les conséquences que l'on connaît sur l'environnement social de ces quartiers. Le déficit d'études en la matière ne permet pas encore d'en mesurer le phénomène pour le centre ancien. Ainsi, évoque-t-on à Bordeaux la chartronisation (des Chartrons, quartier bordelais qui connaît en partie cette dynamique sociale) de certains quartiers pour traduire ce phénomène.

De la même façon, le nombre de familles installées dans le centre ancien sera un bon indicateur des mouvements attendus. Certains doutent de cette aubaine quand ces mêmes familles disent encore préférer des « *logements aérés aux vieux immeubles sans ascenseurs* ».

Le maire et l'ABF : compromis entre deux « mondes »

L'aspect sociologique renvoie également au débat sur le cadre formel de ce renouvellement urbain, à l'image induite et à la réception qui en est fait par les différents publics. Quelle peut-être alors la nature des transformations acceptables pour, si l'on reprend les termes des débats évoqués sur la place publique, « concilier les usages d'aujourd'hui avec le respect des formes d'hier ». Les deux protagonistes de la sauvegarde et de la mise en valeur d'un secteur sauvegardé, l'Architecte des Bâtiments de France et le maire sont alors confrontés à ce dilemme : comment engager la mutation du patrimoine plutôt que sa seule conservation ; comment faire vivre plutôt que

¹³ — Le prix de l'immobilier à saint Pierre a fait un bond de 33 % en 2004 (source journal Sud Ouest)

"muséifier". Pour eux, la tentation consiste alors à se réfugier dans le pastiche, notamment pour combler les "dents creuses" ou réaménager les espaces publics, ce qui donne parfois des résultats consternants. Ou alors parier sur la création¹⁴.

Sources

Allaman. M : Malheurs et heurs d'un plan de sauvegarde. Revue Diagonal n°155. 2002.
SCET : Bordeaux centre historique. Projet global d'aménagement. Mairie de Bordeaux . 2002.

Mairie de Bordeaux : Un centre historique convivial et habité. Document et brochure. 2002.

Gilles JB : La ville de Bordeaux au chevet de ses quartiers anciens. Le Moniteur 11 janvier 2002.

Journal Sud ouest (articles de D.Lherm) : « La réhabilitation pose beaucoup de questions ». 06/02/2004. « Inquiétudes dans la vieille ville ». 23/04/2005.

Cuillier F (dir.) : Les débats sur la ville 6. À propos du Plan Local d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Bordeaux. A'urba. Éditions Confluence. 2005.

Bergeron. M : Projet d'agglomération et requalification du centre de Bordeaux : Quelle synergie ? Communication au Colloque BMB. ENSAP Bordeaux 2005.

¹⁴— Par extension, l'action de recensement menée actuellement sur les quartiers d'échoppes pour mieux évaluer les possibilités de faire évoluer cet habitat individuel original (les surélévations par exemple) relève au-delà du périmètre concerné de cette même réflexion.

BORDEAUX-NORD : UNE MOSAÏQUE DE TERRITOIRES

Cadre d'action et origine du projet

La situation initiale

Le secteur de Bordeaux Nord correspond géographiquement à une vaste zone située au nord de la ville de Bordeaux et incluant une partie des communes résidentielles du Bouscat et de Bruges. Sa situation, au débouché du Pont d'Aquitaine en fait une entrée de ville parmi les plus importantes pour l'agglomération, de nature stratégique pour tous les flux en provenance de Paris. C'est au total 3000 hectares, urbanisables en partie (au 10^e), appartenant à la CUB et au Port autonome de Bordeaux (PAB) qui compose aujourd'hui un paysage hétéroclite, une « mosaïque » de territoires mal identifiés que le paysagiste Alexandre Chemetov a pu assimiler, en termes imagés, à un « vide-poche ».

Au fil des aménagements réalisés au coup par coup depuis près de 40 ans, ce secteur s'est structuré (mal) autour de trois grandes entités qui représentent, au moins pour les deux premières, d'importants territoires de projet pour le devenir de l'agglomération :

Le pôle central du Lac : un parc tertiaire avec des équipements structurants pour toute l'agglomération : Centre commercial (Auchan lac), Palais des congrès, Parc des expositions, Casino, Parc hôtelier.

Au Sud de ce pôle, les territoires situés entre cette zone du lac et le centre de Bordeaux composés de franges industrielles, portuaires et rurales : Bassins à flots et de quartiers populaires : Ravesies, nord des Chartrons, Bacalan.

Au Nord en prolongement du pôle central une vaste étendue naturelle : le parc intercommunal des Jalles jouxtant la commune de Blanquefort.

Conditions contextuelles d'émergence du projet

Historiquement, l'aménagement du quartier du Lac reste la grande œuvre de Jacques Chaban-Delmas, sa nouvelle frontière, un territoire gagné sur des hectares de marais. En quelque sorte, le projet Bordeaux-Nord continue aujourd'hui cette ambition inachevée. Avec les contenus « modernistes » qui l'accompagnent : hier ceux de la ville nouvelle, aujourd'hui ceux de la ville durable.

À l'origine de l'action, c'est un projet titanesque incarné dans les grands travaux engagés au cours de cette année 1966 qui ouvre également le chantier de la rocade urbaine. Une société d'économie mixte, la SAUNAB est chargée de piloter le projet conçu par l'architecte Arsène-Henry (on retrouve le fils 40 ans plus tard au titre des architectes d'opérations du projet Alienor). Un projet qui comprend : 15 000 logements (4500 seront réalisés) ; Un grand pôle tertiaire ; De grands équipements métropolitains comme le Parc des Expositions.

Mais le projet fait long feu durant les années 80, les investisseurs se désintéressent de ce « no man s'land », marqué de surcroît (stigmatisé) par la réalisation des « Aubiers » un quartier qui concentre et incarne sur Bordeaux les maux habituels des grands ensembles. Au final, les objectifs sont loin d'être atteints : « *Le Lac, ce vaste espace de conquête aura échoué à soutenir la démographie bordelaise. Initialement prévu pour accueillir*

quelque 15000 résidents dans plusieurs modules d'habitat collectif, conçus sur le modèle des Aubiers, il n'en totalise aujourd'hui que 4500 ». Gilles Savary¹⁵

Après cette période de mise à l'écart, le projet urbain pour la ville de Bordeaux accorde de nouveau une place importante à ce secteur en y intégrant les Bassins à flots et les quartiers Chartons Nord et Bacalan. Des quatre parties du plan guide paru en 1996, Bordeaux-Nord constitue avec la Bastide un des deux chapitres consacrés à un projet. On y annonce en substance, un programme d'interventions à court (3 à 5 ans), moyen (5 à 10 ans) et long terme (plus de 10 ans). L'objectif est de repenser l'organisation complète de ce secteur à la hauteur d'une véritable entrée de ville avec un réseau de voirie requalifié (sachant que le tramway desservira ce secteur) des quartiers désenclavés, en connexion les uns avec les autres, un traitement paysager de mise en valeur des différents sites comportant une série de parcs urbains articulés des berges de Garonne au Lac en passant par les bassins à flots.

Démarrage du projet et principes de départ

*Les experts qui se penchent sur ce secteur commencent tous par établir un diagnostic sévère : « Le manque de lisibilité du réseau de voirie dans ce vaste secteur hétéroclite où voisinent des ensembles d'habitation anciens et récents, des zones d'activité, un centre commercial ajoute à l'incohérence ».*¹⁶

Partant de ce constat et du travail réalisé par l'agence d'urbanisme (Plan directeur), l'intention publique affichée à partir de 1996 est de faire de ce territoire une extension urbaine de la ville s'appuyant sur un concept de « ville d'eau et de verdure aux fonctions mixtes ». Ce projet passe plus précisément par une mosaïque de territoires à articuler, avec l'idée (l'image active) de réaliser un nouveau quartier en fonction d'une cohérence d'ensemble qui puisse rompre avec le zoning actuel.

Derrière le concept, point aussi l'idée reprise à Jacques Chaban-delmás d'une nouvelle frontière pour Bordeaux, relayée par des voix plurielles : « *C'est là qu'est la ville de demain* » A.Juppé ; « *La ville au nord* » M.Duchêne (adjoint à l'urbanisme), « *La mutation de la métropole bordelaise se joue au Nord* ». CUB (document NIPIM)

À l'issue de la phase études, le Plan d'ensemble aboutit en fonction de chaque entité géographique à quelques grandes orientations d'aménagement et à la programmation de toute une série d'opérations :

Sur le pôle central : il s'agit de conforter la fonction base de loisirs et d'affaires du quartier du lac (parc des expositions, Casino), avec un grand parc intercommunal de 200 hectares au nord et un pôle tertiaire et de réaliser un « quartier mixte » autour du réseau de tramway, le long des berges. Parmi les principales opérations programmées, qui traduisent cette orientation :

— ZAC LE TASTA : Opération encours sur la commune de Bruges, à dominante logement (1700 logements).

— BERGES du LAC : La Communauté Urbaine a lancé une consultation d'aménageurs sur 27 hectares des berges du lac avec pour objectif la réalisation en HQE d'un quartier

¹⁵— Gilles Savary : *Chaban, maire de Bordeaux, anatomie d'une féodalité républicaine*. Éditions Aubéron. 1995.

¹⁶— DAFU. Atelier Ville architecture n°5 : Bordeaux, une démarche plurielle.

mixte. Le programme prévoit la construction d'environ 1300 logements ainsi que les équipements publics nécessaires.

— PARC D'ACTIVITÉS ALIENOR (ALFRED DANÉY) : Aménagement des terrains du Port autonome de Bordeaux par le groupe APSYS. Une opération à vocation commerciale (50 à 60 000m² de commerces, 30 à 40 000 m² d'activités tertiaires et de logements) portant sur 22 hectares.

Sur l'entité sud du secteur, l'objectif est de densifier les espaces urbanisés et d'améliorer les liaisons raccordant les différentes zones (idée de pivot urbain) : par exemple réaliser un grand pôle tertiaire en continuité des bassins à flots jusqu'au Parc des expositions. Parmi les principales opérations :

— ZAC RAVESIES Sud : opération à dominante économique et tertiaire avec des activités liées à la Santé. En phase d'achèvement (2006).

— ZAC RAVESIES Nord : opération à dominante tertiaire. Démarrage 2006.

— ZAC HAUSSMAN : opération à dominante logement (800), en phase d'achèvement.

— BASSINS à FLOTS : le plan guide confié par la CUB à l'architecte urbaniste Antoine Grumbach avait pour objectif de faire de ce secteur un pôle majeur de l'agglomération, de transformer l'espace portuaire en friche en un véritable espace public. Les intentions du plan guide validé par la CUB et la ville de Bordeaux doivent se traduire par la mise en œuvre d'une procédure de ZAC sur le périmètre de l'étude (100 hectares sur les 220 disponibles).

L'entité Nord laisse, quant à elle, les espaces naturels s'imposer par des mesures de protection et de sauvegarde pour offrir « un potentiel éco-touristique unique au cœur de la CUB ».

D'autre part, l'objectif de cohérence dans l'organisation spatiale de cette mosaïque de territoires permet de définir un axe privilégié : l'avenue Aliénor d'Aquitaine qui ouvre des façades du centre commercial (Auchan) sur les espaces publics. De même, l'aménagement des places et des boulevards urbains (allées de Boutault, places Latulle, Ravesies) accompagnent ce lourd travail de restructuration.

Outre ces grandes orientations d'aménagement, d'autres opérations sont en cours ou prévues dans les domaines des infrastructures, de l'espace public ou de la politique de la ville. Ces opérations prennent place dans les projets d'agglomération comme le tramway, la réfection du pont d'aquitaine bâti en 1967, la construction du cinquième pont sur la Garonne (Bacalan-Bastide) prévu pour 2009-2010, l'élargissement de la rocade à deux fois trois voies ou bien alors continuent des mesures s'inscrivant dans la durée comme celles relevant de la politique de la ville dans la restructuration du quartier des Aubiers.

Acteurs et fonctions

Acteurs de la maîtrise d'ouvrage

Ce qui caractérise du point de vue des acteurs ce double projet de renouvellement urbain et d'extension urbaine, c'est la nécessité de s'appuyer sur un partenariat public/privé pour le réaliser. Au vu de la taille des opérations (les 220 hectares des Bassins à flots par exemple), de l'ampleur de l'espace public et de la répartition du foncier, il y a forcément prédominance dans le contexte actuel de la logique

contractuelle (et non procédurale) entre acteurs privés et publics de la maîtrise d'ouvrage. D'où la présence des grands propriétaires fonciers publics la CUB, le port autonome et privés : le groupe Auchan (et sa filiale Immochan). De même, celle de grands opérateurs nationaux et internationaux (APSYS), ce qui est une situation relativement nouvelle pour l'agglomération où des morceaux de ville seront entièrement (ou presque) réalisés par le privé.

Catégories d'expertises

Bordeaux Nord a fait l'objet de nombreuses études expertes lors de la dernière décennie : celle du paysagiste Chemetov, des urbanistes Grumbach et Baggio, celle de l'agence d'urbanisme. Ces expertises ont été riches et variées, venues de l'extérieur ou issues du milieu professionnel local, ce qui a donné lieu à quelques controverses et débats (AGORA 2003)¹⁷. La question de la construction en hauteur a par exemple été évoquée pour ces territoires non contraints par le référent patrimonial : peut-on envisager des tours pour demain dans le quartier du lac alors que l'image de cité que renvoie Les Aubiers fait toujours l'objet (comme pour d'autres grands ensembles d'habitat) de repoussoir.

Population

La population actuelle du quartier du lac est essentiellement composée de catégories modestes résidant aux Aubiers (recensement 1999), un grand ensemble d'habitat à dominante sociale qui reste le témoignage des premiers plans d'urbanisme des années 60. Ce qui donne plus largement à Bordeaux-Nord une image bien établie d'un secteur pour « population à problèmes », familles monoparentales, immigrés, chômeurs, reléguée dans un quartier enclavé, vivant à l'écart de la ville centre. De plus, une réputation de rendez-vous galants dans les forêts qui bordent le quartier et une fonction d'accueil des gens du voyage contribuent à alourdir le portrait.

Plus globalement, Bordeaux Nord est partie intégrante du Bordeaux populaire (avec Bastide et Belcier), d'autant plus qu'il est entouré dans ses parties Sud et Est de quartiers à forte implantation d'ouvriers et employés, Chartrons nord, et surtout Bacalan. Le sentiment ambiant, un peu frondeur qui règne dans ces quartiers est dû au sentiment (justifié) d'avoir été longtemps délaissé par l'ancienne municipalité, tenue à distance des beaux quartiers. Il en ressort une certaine méfiance vis-à-vis des pouvoirs publics, malgré les initiatives prises, les contacts établis avec un réseau associatif actif (à l'exemple de la réception faite du projet bassins à flots).

Temps dans le processus

Le temps d'un projet global de cette ampleur varie d'un horizon proche pour certaines opérations (2007-2008 avec le tramway aux Aubiers) à un horizon plus lointain : 5-10 ans pour nombre d'opérations de ZAC. L'achèvement d'un projet de cette importance ne peut toutefois s'envisager que sur du long terme : 30 ans. Ce qui pose la question

¹⁷ — AGORA est le nom d'une manifestation publique sur l'architecture, l'urbanisme et le design organisé tous les 2 ans à bordeaux.

effective de son portage (à la fois politique et opérationnel) sur une aussi longue durée et de la pertinence des prévisions.

Mode de coopération

Le problème de la durée a été intégré à la réflexion originelle menée sur le développement de ce secteur par l'agence d'urbanisme et la CUB (dans le cadre d'un plan directeur). Une démarche ouverte a été mise en place, qui ne fixe pas les choses au préalable faute de certitudes financières techniques et réglementaires, mais définit seulement les grandes orientations stratégiques. Ce qui permet d'ajuster les objectifs au fur et à mesure des opportunités. Cette approche qui s'inspire d'un modèle anglo-saxon de gestion temporelle des projets urbains dit de planification stratégique et qui fut largement diffusée en Europe dans les années 90, semble avoir porté ses fruits.

Témoin de cette démarche, le cas des berges du lac qui soumis à consultation, a rencontré l'intérêt des investisseurs privés pour réaliser une opération immobilière là où on pensait que la proximité d'un grand ensemble (les Aubiers) et un débouché sur les arrières cours d'un centre commercial empêcheraient ce type de réalisation et interdiraient la mixité. Plusieurs aménageurs ont en effet répondu présents à cet appel à projets qui ne comportait pour cela que des orientations globales et un cahier des charges. La dynamique de fabrication de ce morceau de ville est enclenchée.

Sources

A'urba : Bordeaux nord : diagnostic et enjeux. Dossier, 3 vol.1995.

Mairie de Bordeaux : Projet urbain pour la ville de Bordeaux. 1996.

DGUHC Ministère de l'Équipement : Bordeaux agglomération, un projet urbain pour le territoire. Revue Ville-Architecture, n°5. 1998.

Débat Agora : Quel avenir pour les bassins à flots ? Document www.bordeaux.fr. 2003.

Revue Urbanisme : Bordeaux, une agglomération en mutations. HS n°22. 2004.

MIPIM 2005 : Bordeaux Métropole l'attractive. Cap sur le nord-ouest de l'agglomération. www.lacub.com/presse. Mars 2005.

Cadre d’action et origine du projet

La situation initiale

Géographiquement, le secteur Bastide-rive droite qui fait l’objet de notre observation est limité à la partie appelée « plaine de Garonne ou plaine de Queyries », soit un territoire qui se situe en cœur d’agglomération, représentant au total environ 450 hectares urbanisables. À l’ouest, il est séparé de la rive gauche par le fleuve, large en cet endroit de 300 à 500 mètres et limité à l’est par les coteaux de Garonne qui offre un paysage exceptionnel sur la ville.

Il concerne principalement la ville de Bordeaux (quartiers Bastide, Benauges, Deschamps, Souys) et pour partie celles de Lormont au nord, de Cenon et de Floirac au Sud.

« La rive droite de la ville, c’est à peine un siècle d’urbanisation ». Un siècle qui commence ici avec l’arrivée du chemin de fer au XIX^e. L’explosion industrielle qui s’en suit marque durablement ce territoire relié à la fois tardivement (1822) et longtemps de manière unique (jusqu’en 1967) à l’autre rive par un pont, le « Pont de pierre ». L’ensemble constitua au fil du temps un ensemble de quartiers populaires (Bastide, Benauges), le tout fixant une image bien ancrée dans les représentations urbaines locales d’autant plus qu’elle fut renforcée par l’implantation dans les années 60 de la ZUP des Hauts de Garonne.

La déprise économique des années 50, (disparition des chantiers navals et des industries mécaniques) provoque le déclin du quartier de la Bastide, installant progressivement un décor urbain sinistré pour toute une génération de bordelais. De fait, cette situation crée une véritable barrière physique et symbolique entre les deux rives de la Garonne.

Conditions contextuelles d’émergence des projets

Depuis les années 1980, une suite d’intentions programmatiques

Des années 1980 à 1994 : le projet de revitalisation des deux rives incarne à sa manière du côté des décideurs l’expression du modèle d’intervention chabaniste. Ce modèle qui eut son heure de gloire incarne une certaine conception en matière d’action urbaine que l’on peut qualifier de hiérarchique et qui consiste à associer pour « faire la ville » un nombre restreint d’acteurs, un maire « d’État », ses services et un « grand architecte. Ces années bousculées par le nouveau cadre de la décentralisation traduisent également le déclin ou l’impuissance de cette logique avec le non-dépassement de la phase projet et le sentiment d’abandon des populations qui en résulte.

Du côté des concepteurs, de Boffil à Perrault, on parcourt la gamme des réponses formelles à la régénération tant attendue et qui va « *du pastiche esthétisant au fonctionnalisme historicisant* ». ¹⁸L’accumulation d’esquisses et de plans issue d’une longue série de réflexions urbaines vise à réhabiliter cette vaste zone de près de 500 hectares. Loin d’être seulement un exercice de style, ces idées marqueront durablement les principes de transformation de l’espace dans les programmes futurs.

¹⁸ — J..Dumas in Bordeaux, ville paradoxale, p174.

Les géographes et socio-économistes soulignent quant à eux au sein des diverses institutions qui les accueillent l'enjeu économique et démographique du projet pour la revitalisation de la Bastide, moyen essentiel de reconquête de la ville-centre et enjeu d'agglomération. Un constat qui se hisse progressivement au stade du consensus au sein de la CUB et fournira le socle d'un nouveau pacte à partir de 1995.

Dans ce processus, le succès de l'exposition projet des Deux-Rives en juin 1994 marque un tournant : il montre le grand intérêt de la population pour une intervention ambitieuse et la nécessité de mieux communiquer. De même, la concertation de 1998 sur les franchissements connaîtra de ce fait un succès public qui fera date. Dès lors, on sait que la scène rive droite est le signe avancé des transformations de la ville. Elle donne le sens à l'action publique entreprise comme l'indiquent les réactions mitigées face à l'effet façade des premières réalisations en front de Garonne.

L'opération phare « cœur de Bastide »

À partir de 1997, l'opération ZAC « cœur de Bastide » incarne le passage tellement attendu du projet à l'action. Rapidement mise en œuvre, elle permet aux premiers bâtiments de sortir de terre. Sous l'angle du pragmatisme, la société d'économie mixte BMA pilote un ensemble d'opérations qui participent à la création d'un quartier multifonctionnel, avec logements, équipements publics, bureaux, activités diverses. Des conditions externes favorables (marché de l'immobilier) conjugués à l'effet de rattrapage que connaît l'agglomération après l'atonie des années 85-95 soutiennent le rythme du projet. Si bien que la ZAC semble respecter son calendrier avec un achèvement prévu en 2010.

Les principes de départ

Loin de constituer une vision de ville « clairement identifiable », le secteur Bastide-rive droite fait l'objet d'une programmation d'opérations de renouvellement urbain, c'est-à-dire d'un ensemble d'interventions spécifiques qui s'inscrivent dans une dynamique de mutation immobilière impliquant la structure urbaine initiale et qui réclament de ce fait des choix politiques de la part des pouvoirs publics concernés. Au titre de ces choix définis par la ville et la communauté urbaine, celui d'une extension du centre-ville d'agglomération dans sa partie rive droite avec les possibilités d'une meilleure utilisation du sol (exemple des friches industrielles qui pourront être reconverties en fonction résidentielle et densifiée) ; de la mise en valeur du paysage ; de la restructuration du tissu existant, de l'implantation de nouvelles activités structurantes (université par exemple) ou bien encore de la relance de l'activité industrielle grâce à la Zone franche impliquant les villes voisines de Cenon, Lormont et Floirac.

Un problème demeure néanmoins dans cette volonté de renouvellement : la prise en compte dans l'évolution en taille comme en structure du centre de l'agglomération des contraintes de l'existant, à l'exemple de la présence d'une usine de type AZF, (la SOFERTI) au cœur de la zone d'extension et surtout du difficile scénario du débouché sur cette rive du nouveau Pont Bacalan-Bastide.

Au titre des actions spécifiques réalisées, en cours ou en projet qui traduisent les principes d'action :

- la réalisation d'une ligne de tramway (ligne A ouverte en 2003 prolongée en 2005 et 2007) qui dessert d'Est en ouest la plupart des grandes fonctions métropolitaines. Pour le jour où, comme l'indique un élu, « *pour aller de Lormont à Mérignac, on pourra se passer de sa voiture* ».
- la revitalisation des espaces de friches ferroviaires en quartiers d'habitat : Bastide I (30 hectares) est la première phase de cette reconquête ; Bastide II (50 hectares) est vouée à la continuer. Le tissu existant des quartiers Bastide et Benauges est réhabilité selon le principe réglementaire d'une Zone de Redynamisation Urbaine (ZRU).
- la relance économique d'un territoire qui possède une vocation industrielle traditionnelle avec l'implantation d'une Zone Franche de 90 hectares.
- le traitement paysager avec le « parc des Berges » de Michel Desvignes, concept défini comme étant « *une décision forte qui conduit à rendre 100 hectares inconstructibles sur la rive droite* », mais « *qui ne prendra sens que si un projet urbain y est adossé* ».
- des opérations de densification secteur Deschamps et Brazza-Queyries-Galin à Bordeaux et avec les ZAC Quais de Floirac, Chaigneau-Bichon à Lormont, Pont Rouge à Cenon.

Face à cet ensemble d'opérations programmées, deux grandes interrogations stratégiques sont formulées par les experts communautaires. Comment passer d'un emboîtement de processus à un schéma global de développement (un projet urbain) pour ce secteur « plaine de Garonne » qui a comme particularités d'être durablement marqué par son passé industriel (nombreuses friches), morcelé par les infrastructures et contraint par le manque de franchissements sur la Garonne ? Quelle « ambition qualitative » faut-il avoir pour réaliser l'aménagement de ce secteur notamment pour la partie située en Front de Garonne (de Lormont à Floirac) et pour l'avenue Thiers axe majeur structurant ce territoire qui connaît une mutation commerciale rapide ? En d'autres termes, définir une image globale et les vecteurs d'attractivité pour parvenir à ce dessein.

Acteurs et fonctions

Relevons les grandes catégories d'acteurs et d'expertises mobilisées. Ce qui, pour ce type d'opérations multiples ne présente guère d'originalité sinon permet de fixer quelques noms.

Acteurs publics

Ils sont représentés aux divers étages des participations croisées aux projets urbains de cette catégorie. Au titre de la maîtrise d'ouvrage, l'État (RFF), l'Europe (financement d'opérations au titre d'Urban II) ; la Région aquitaine (pour la nouvelle université) ; la CUB ; la ville de Bordeaux, les villes du GPV (équipements), la maîtrise d'ouvrage déléguée : la SEM BMA (opérateur de la ZAC). Nombre de partenaires sont également mobilisés : organismes de logements sociaux : (Aquitanis, Domofrance), opérateurs institutionnels.

Acteurs privés

Nous trouvons essentiellement de grands opérateurs nationaux d'ensembles immobiliers : Bouygues (logements, complexe cinématographique), Nexity-Appolonia (constructeur de logements de standing), Vivendi (Bureaux). Mais aussi des promoteurs locaux comme Fradin.

Expertises mobilisées

Elles sont ombreuses du côté de la maîtrise d'ouvrage, représentées en interne par les services communautaires, des villes, par la SEM Bordeaux Métropole Aménagement, par l'Agence d'urbanisme.

Pour les études, le recours à des professionnels réputés dans le domaine de la conception architecturale, urbanistique et paysagère est la règle : Perrault au départ, Fortier, Desvignes aujourd'hui. De même, du côté de la maîtrise d'œuvre bâtiment où la notoriété des architectes choisis par les opérateurs privés (Wilmotte, Lion, Portzamparc) ou publics (Iacaton-Vassal) est souvent de mise. Ces choix signalent en quelque sorte les dimensions stratégique mais aussi esthétique de l'enjeu qui est fixé pour ce territoire sans pour autant créer un effet de composition d'ensemble qui puisse encore convaincre.

Les habitants

Sur un processus aussi long, les habitants se sont d'abord appuyés sur le réseau associatif traditionnel pour réclamer une meilleure part d'information et d'implication. Il faut dire que les populations modestes des quartiers visés avaient depuis longtemps le sentiment d'être abandonnées. Le lancement simultané d'un grand nombre de projets, le chantier du tramway a eu de quoi leur donner le tournis. Puis renforcée par de nouveaux habitants, une parole experte s'est peu à peu constituée et impliquée pour certains dans un Atelier d'urbanisme. Exprime t-elle dans sa diversité, les transformations en cours ?

Temps du processus

Il faut isoler chronologiquement les phases 80-95, temps des « grands desseins inachevés » à la période récente, de 95 à aujourd'hui, initiée lors du premier mandat d'Alain Juppé, maire de Bordeaux et président de la CUB.

1989 : Boffil et sa façade néo-classique, un pastiche des quais rive gauche.

1994 : Projet des deux rives : un concept contemporain. La façade sur le fleuve sera à dominante, végétale

1996 : ZAC Cœur de Bastide.

1997 : Mise en place par le Premier Ministre Alain Juppé de la ZFU hauts de Garonne Bastide : 790 hectares. Initiative controversée à l'origine, elle compte en 2002, 2590 entreprises, 10958 salariés (55 % des entreprises implantées étaient au préalable déjà situées dans l'agglomération).

1998 : Concertation sur le franchissement de la Garonne. Les bordelais ont la parole (courrier abondant dans Sud-ouest qui fait resurgir les réminiscences d'un débat séculaire)

1999 : Commercialisation de la ZAC : premières réalisations. Ouverture du Mégarama, complexe cinéma. Millenium, un ensemble de bureaux. Certains évoquent au vu des premières réalisations « le syndrome Mériadeck. »

2000 : Décision du pont levant Bacalan-Bastide (ouverture 2009)

2003 : Ouverture de la ligne A du tramway : le pont de Pierre réduit à 2 files de voitures, l'avenue Thiers réaménagée.

2005 : Début de la construction du nouveau pont de chemin de fer sur la Garonne. Projet d'une gare multimodale à Cenon-Pont rouge (2012). Projet du Parc des berges (horizon ?)

Mode de coopération

Opérations et projet urbain

Une étude confiée à Bruno Fortier par la ville centre pour la partie bordelaise de la rive droite, des études de secteur conduites par la CUB pour la partie Hauts de Garonne (Cenon Pont rouge), d'autres menées sur la voirie et sur l'impact du pont Bacalan-Bastide sur le tissu bastidien, la logique d'agglomération n'est pas, sur ce dossier, prédominante. Un ensemble d'opérations peut-il constituer un projet urbain d'ensemble pour ce territoire ?

« Epreuves » révélatrice : le front de Garonne et les ponts

Raisonné en termes « d'épreuves », c'est prendre appui sur des situations qui engagent des acteurs et des objets dans une relation complexe, conflictuelle, coopérative. Ainsi, en est-il de la controverse liée aux constructions en front de Garonne et de celle associée aux ponts. Où l'on a parlé pour la première de Bilbao et d'un grand geste architectural dans le secteur de la culture, en lieu et place d'un paysage de banlieue banal, et pour la seconde de la nécessité d'un pont central (Médoc, quinconces) pour relier définitivement les deux rives.

Une stratégie d'attente comme culture du projet

Comment permettre aux décideurs du futur et laisser aux aménagements qu'ils décideront, le potentiel pour le faire, potentiel en termes d'espace ou de reconversion douce. Notamment, pour intégrer dans l'organisation de ce secteur les différents scénarii de ponts dont « la longue histoire n'est pas encore - loin de là - achevée ». Comme un exercice appliqué du registre du développement urbain durable.

Sources

Dumas J : Bordeaux la ville paradoxale. Éditions MSH. Bordeaux. 2000.

Félix F : Bordeaux-La Bastide : A la conquête de la rive droite. Le Moniteur 26/10/2001.

Revue Urbanisme : Bordeaux, une agglomération en mutations. HS n°22. 2004.

Collectif : Urbi & Bordeaux. Décisions et représentations urbaines. Éditions Bastingage. Bordeaux 2005.

Dossier Sud ouest : « La rive droite change ». 6 numéros. Novembre 2005.