



PROJETS URBAINS : ÉTUDES DE CAS CONCRETS

Professeur : Jacques Teller



BORDEAUX 2030 – MÉTROPOLE MILLIONNAIRE HABITANTE

Caroline Delbar
Ludylvine Pierre
Justine Prémont



Table des matières

1	INTRODUCTION	2
1.1	DJAMEL KLOUCHE.....	2
1.2	MÉTROPOLE HABITANTE – DU PUBLIC AU COMMUN.....	3
1.2.1	GRAND PARIS.....	3
1.2.1.1	LA MÉTROPOLE SOUTENABLE.....	4
1.2.1.2	DIAGNOSTIC PROSPECTIF DE L'AGGLOMÉRATION PARISIENNE.....	5
1.2.2	BIENNALE DE BORDEAUX.....	5
1.2.3	50 000 LOGEMENTS LE LONG DES AXES DE TRANSPORT COLLECTIF.....	7
2	CONTEXTE	8
2.1	BORDEAUX ET SES CARACTÉRISTIQUES.....	8
2.1.1	GÉOGRAPHIE.....	8
2.1.2	POLITIQUE.....	10
2.1.3	PATRIMOINE.....	10
2.2	ARRÊT SUR LES ATOUTS ET FAIBLESSES DU TERRITOIRE.....	10
2.3	PROJET URBAIN.....	14
2.3.1	PREMIER PROJET URBAIN.....	14
2.3.2	SECOND PROJET URBAIN.....	16
3	PROJETS.....	18
3.1	UNE MULTITUDE DE PROJETS.....	18
3.1.1	LA PROMENADE DES BORDS D'EAU.....	19
3.1.2	GINKO.....	19
3.1.3	LES BASSINS À FLOT.....	19
3.1.4	[RE] CENTRES.....	20
3.1.5	LE PONT BACALAN BASTIDE.....	21
3.1.6	BASTIDE BRAZZA.....	21
3.1.7	BORDEAUX EURATLANTIQUE.....	21
3.2	BORDEAUX 2030 – RÉSUMÉ.....	24
4	SITUATION PROJETÉE	25
4.1	DÉMOGRAPHIE.....	25
4.2	EMPLOIS.....	25
4.3	FILIÈRES ÉCONOMIQUES.....	25
4.4	REVENUS ET CONSOMMATION.....	26
4.5	MOBILITÉ.....	26
5	CONCLUSION – CRITIQUE	27
6	BIBLIOGRAPHIE	28

1 INTRODUCTION

Dans le cadre du cycle de conférence « Projet urbain » 2013, et plus précisément le mercredi 27 février 2013, Djamel Klouche était appelé à nous parler de la métropole habitante millionnaire dans le cadre de sa contribution sur le Grand Paris et sur le développement de la ville de Bordeaux. La conférence « Métropole Habitante – Du public au commun » a cependant plutôt consisté en un exposé de la méthode de travail du bureau fondé par ce dernier. Dès lors, nous souhaitons, via ce premier chapitre, introduire l'interlocuteur ainsi que son discours. Par la suite, nous nous attarderons sur le projet plus concret « Bordeaux 2030 – Métropole millionnaire habitante » qui n'a pas été abordé par Djamel Klouche, et ce, malgré l'intitulé du séminaire.

1.1 DJAMEL KLOUCHE

Djamel Klouche est un architecte-urbaniste diplômé en 1992 de l'Ecole d'architecture Paris-la-Seine, en 1994 de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales (DEA « Territoires urbains ») et en 1995 de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris (DESS « aménagement et urbanisme »).

Suite à sa formation, il a mis en place, avec d'autres personnes, une association « dynamiques urbaines ». Cette dernière a alors réalisé un travail sur les villes au VietNam, travail qui s'est concrétisé par une publication de l'Institut français d'architecture dans la série Portraits de ville sur Hanoi en 1998.

De plus, Djamel Klouche a donné des cours en tant que vacataire à l'Ecole d'architecture Val de seine et a participé à la création de l'école d'architecture de Paris Malaquais dans laquelle il a enseigné pour finalement devenir enseignant à l'Ecole nationale supérieure d'architecture de Versailles depuis plus de huit ans.

Il fonde en 1996, avec Caroline Poulin et François Decoster, une agence d'architecture et d'urbanisme compétente en termes d'enjeux urbains et métropolitains contemporains, l'AUC (ab urbe condita : depuis la fondation de la ville, en latin). Avec son équipe, Djamel Klouche a réalisé notamment :

- Grand Paris ;
- une vision pour Bruxelles 2040 ;
- une vision pour LILLE 2030 ;
- la ré-invention de la Part-Dieu à Lyon ;
- la transformation d'un site industriel à Lille (site FCB) en morceau de ville pour le compte de la Ville et de la Communauté urbaine de Lille ;
- 50 000 logements autour des axes de transport collectif, pour la communauté urbaine de Bordeaux ;
- Grand Quartier Latin, pour la ville de Paris, dans le cadre des réflexions métropolitaines et des villes campus ;
- etc...

En termes de publication, un ouvrage sorti en 2009, le Grand Paris Stimulé, reprend la proposition de l'équipe pour la consultation internationale. De plus, une seconde publication a vu le jour en 2012 concernant la Biennale d'architecture, d'urbanisme et de design de Bordeaux en 2010, dont Djamel Klouche était le commissaire.



Djamel Klouche



Agence d'architecture et d'urbanisme AUC

1.2 MÉTROPOLE HABITANTE – DU PUBLIC AU COMMUN

Djamel Klouche et son équipe ont participé à de nombreux projets dont le Grand Paris et la Biennale de Bordeaux. Ces deux interventions constituent les sujets pour lesquels Djamel Klouche s'est porté orateur lors de la conférence à l'Université de Liège. Nous allons donc ci-dessous traiter du travail réalisé par ce dernier dans le cadre de ces deux projets.

1.2.1 GRAND PARIS

Comme déjà évoqué précédemment, Djamel Klouche et son équipe ont participé au projet qui prévoit de faire de l'agglomération parisienne une grande métropole mondiale et européenne, le Grand Paris.

L'expression « Grand Paris » ne date pas d'hier et a été réactivée à plusieurs reprises au cours du temps. Cependant, c'est en 2007, et sous la présidence de Nicolas Sarkozy qu'un projet pour le Grand Paris s'est manifesté. Le président de l'époque avait alors l'intention de lancer une consultation architecturale internationale pour travailler sur un diagnostic prospectif, urbanistique et paysager, sur le « Grand Paris » à un horizon lointain, en parlant en dizaines d'années. C'est ainsi qu'en 2008, Nicolas Sarkozy a demandé à dix équipes pluridisciplinaires de réfléchir à un « projet d'exception » pour l'avenir de la métropole parisienne dans le cadre de la consultation internationale « Le Grand Paris ».



Exposition le Grand Paris

Ce travail, qui a duré environ neuf mois s'est soldé par une exposition qui présentait les dix scénarios pour la métropole parisienne.

Le contexte de ce travail s'inscrit dans un cahier des charges qui pose deux questions en vis-à-vis :

- Métropole du 21^e Siècle de l'après Kyoto, comment penser la métropole durable, soutenable ?
- Diagnostic prospectif de l'agglomération, de la métropole parisienne.

La stratégie développée a consisté en un découpage caractéristique en deux parties que sont la matrice (somme de métropoles) et les situations (petites histoires métropolitaines). Ainsi, pour eux, décrire la métropole, c'est être en capacité de mettre en relation des micro-histoires métropolitaines et cette matrice qui représente la grande échelle, sans pour autant créer des plans ou des cartes...

1.2.1.1

MATRICE

La matrice, un atlas de dix-neuf métropoles mondiales contrastées, a permis de constater ce qu'il se passait d'intéressant dans ces métropoles et d'en tirer des leçons. Pour chaque ville, une fiche a été réalisée, contenant notamment un mot clef, une thématique forte, des photographies, des cartes, des informations,...

Ainsi, par exemple, une des métropoles concernait Singapour pour la question de la planification. En effet, à Singapour, le schéma est ajusté tous les ans à l'économie mondiale. Le plan est donc en constant ajustement et non stable comme c'est le cas notamment en Ile de France

Un autre exemple concernait Munich. Cette métropole a alors permis d'aborder la question de croissance raisonnée, les taches urbaines de cette métropole ayant peu évolué entre 1958 et 1990 bien que la population ait doublé.



Matrice des métropoles mondiales

Sur base de cette matrice, quatorze thèmes non exhaustifs mais intéressants en termes de métropole durable ont émergé :

- Hybride ;
- Planification ;
- Etat diffus ;
- Mobilité individuelle ;
- Transport-lieu ;
- Flux ;
- Exclusion ;
- Polycentrisme ou multipolarité ;
- Recyclage ;
- Ressources ;
- Aménité ;
- Transculturalisme ;
- Démocratie ;
- Climat.

SITUATIONS

La seconde phase de réalisation consiste à établir les symptômes de cette métropolisation, sous forme de micro-histoires, certaines tirées de la réalité et d'autres inventées, qui racontent les phénomènes sociétaux qui se passent dans les grandes villes. Ainsi, ces histoires



Exemple de situation

racontaient la liberté, l'anonymat, la collectivité, l'individualité, en même temps et à la fois car la métropole constitue un endroit où plein de choses peuvent se passer en même temps et à la fois, sans qu'il n'y ait de contradictions. La métropole permet d'avoir le choix de devenir individualiste, collectiviste, quelconque,...

Ainsi, diverses situations ont été pensées et illustrées. Parmi ces dernières, nous pouvons évoquer notamment le « Bâtiment de la négociation » qui est une situation pour laquelle il est nécessaire d'inventer les nouveaux lieux de la démocratie. Pour ce faire, l'équipe de recherche a pensé un système hiérarchisé avec des pièces dédiées à la négociation et d'autres où l'on sort de cette négociation. Une autre situation évoquée par Djamel Klouche a été intitulée « Travailleurs sans papiers, décideurs sans frontières » en rapport aux populations des métropoles qui se rencontrent mais s'ignorent.

1.2.1.2 DIAGNOSTIC PROSPECTIF DE L'AGGLOMÉRATION PARISIENNE

La seconde question a été abordée via la même méthode que la première, c'est-à-dire sur base d'une matrice et de diverses situations.

MATRICE

La matrice a consisté à décrire la métropole parisienne sur vingt territoires tels que Versailles, Roissy, La Défense,...

De cette matrice ont découlé sept thématiques :

- Stimulation des substances urbaines ;
- Du régime spatial de l'espace au régime de l'agglomération ;
- La métropole héritée : grands ensembles, état diffus, espace de la compacité ;
- Lieux de l'insulation à très haute valeur ajoutée ;
- Collecteurs métropolitains ;
- Pérégrinations, les songlines franciliennes ;
- Les géographies comme aménité.

SITUATIONS

Encore une fois, différentes situations ont été exposées telles que « Le très très grand Louvre », « Cluster hybride » ou « Territoire, objet, densité »...

1.2.2 BIENNALE DE BORDEAUX

En avril 2010, la Ville de Bordeaux a invité l'équipe de Djamel Klouche en tant que commissaire dans le cadre de la Biennale « Stim Métropole Millionnaire » (Agora 2010), afin de réfléchir à la métropole millionnaire. En effet, les responsables de Bordeaux souhaitent que ce territoire atteigne le seuil du million. Ainsi, le questionnement posé à Djamel Klouche et son équipe concernait cette échelle du million, pour voir ce qu'elle représentait. Cette Biennale s'est concrétisée par une exposition qui présentait ce que l'équipe avait produit.



Agora 2010

Lors de la réflexion, leur premier réflexe a été de rechercher des références sur le thème de la métropole millionnaire. Étant donné le manque de références sérieuses, l'équipe a alors posé une hypothèse à vérifier : la métropole millionnaire est schizophrène car peut cumuler les qualités de la grande métropole mais également les qualités des villes moyennes.

Ville Moyenne



vs Métropole

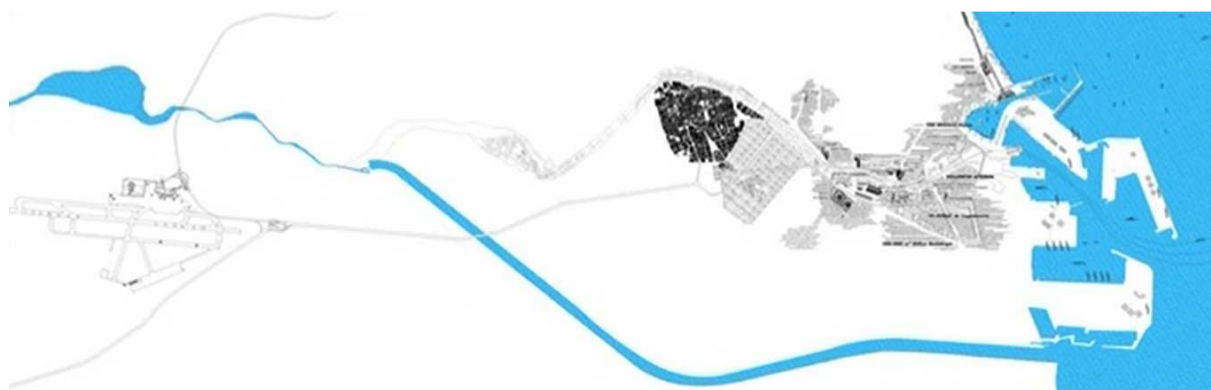


Biennale Bordeaux 2010 – Ville moyenne VS Métropole

Ainsi, afin de montrer que ce paradoxe apparent constituait peut être la force de cette échelle millionnaire, les deux premières salles d'exposition mettaient en opposition les termes de « ville moyenne » via des photographies et des plans de villes européennes et de « métropole » via les illustrations du Grand Paris représentant la métropole comme une multitude de situations. Ainsi, selon Djamel Klouche, la métropole européenne se situe entre ces deux concepts.

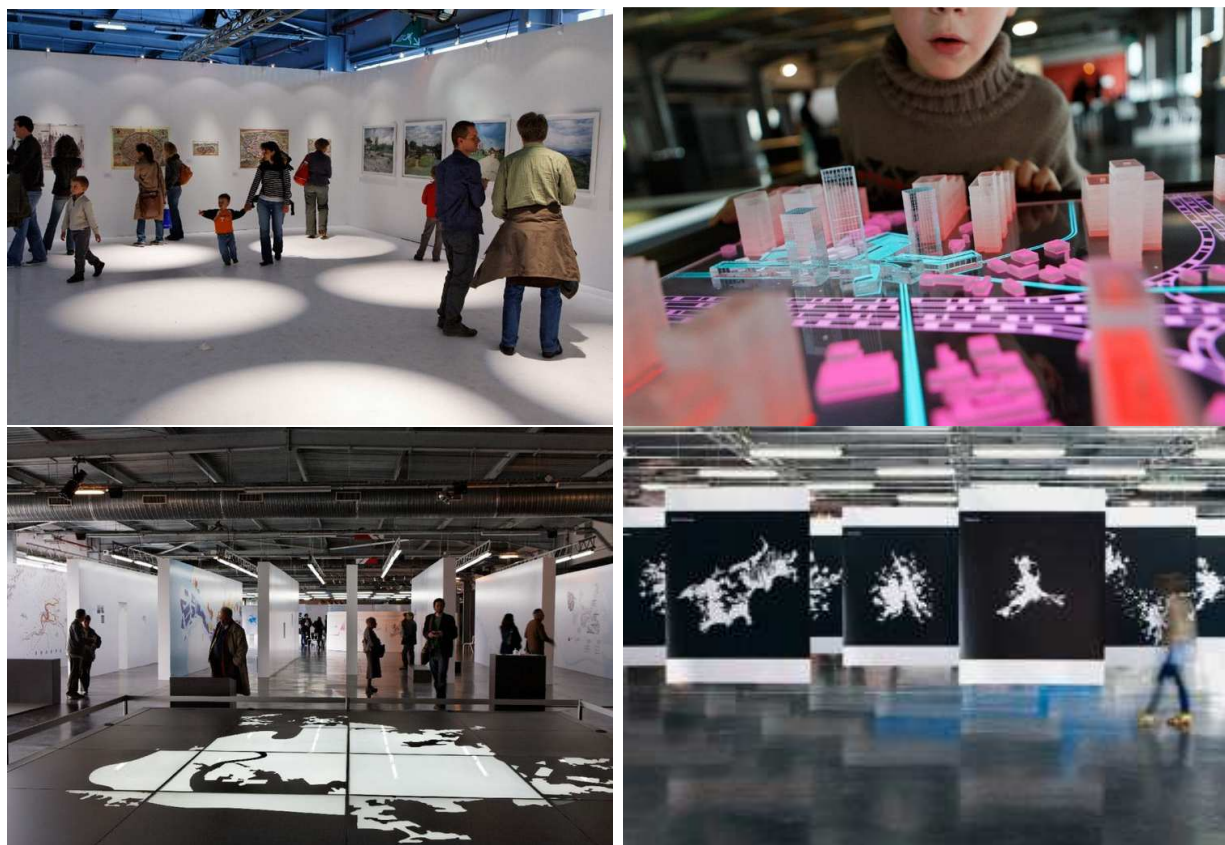
Par la suite, le travail a consisté à repérer les villes européennes dont le nombre d'habitants se situait entre 800 000 et 1 200 000. Cette recherche s'est soldée par une exposition de 26 taches urbaines sur de grands panneaux derrière lesquels se trouvait un certain nombre d'informations.

De ces villes, l'équipe en a choisit sept et les a regardées de plus près, un peu à la manière de la matrice du Grand Paris. Parmi ces villes, on retrouve notamment Valence, Liverpool, Zurich, Copenhague, Riga,... et pour chaque ville, un nouveau système de représentation spécifique était utilisé. La ville de Valence a été intéressante dans le sens où c'est un choix infrastructurel fort (le détournement de la rivière suite aux inondations de l'époque) qui a permis à la ville d'exister aujourd'hui en Espagne. En effet, le lit de la rivière est devenu un territoire d'action pour la ville, notamment autour de la ville historique où l'on retrouve un parc linéaire, mais aussi, entre la ville historique et le port.



Biennale 2010 exemple du dessin de la ville de Valence

Après cela, au lieu de faire un inventaire de ce qu'ils avaient appris, ils ont décidé d'inventer une ville imaginaire (Halmag) d'un million d'habitants et ils ont essayé de la raconter en empruntant des concepts qu'ils ont découverts en analysant les autres villes mais également en utilisant des histoires qui leur avaient été racontées par des personnes intéressantes, importantes qu'ils avaient invitées. Concrètement, cette étape s'est concrétisée par des maquettes qui dessinaient la ville imaginaire dans diverses situations.



Ambiances dans les salles d'exposition lors de la Biennale 2010

L'équipe, durant toute l'analyse, n'a jamais parlé de Bordeaux car ils ne se voyaient pas expliquer en si peu de temps aux bordelais ce qu'était « Bordeaux, ville millionnaire » alors qu'eux mêmes n'étaient pas bordelais. Mais finalement, ce choix audacieux a payé puisque lors des trois jours d'exposition de la Biennale, les nombreux débats avec notamment les élus et les spécialistes, ont permis de parler constamment de Bordeaux, en creux à travers les différentes questions, les différents thèmes.

1.2.3 50 000 LOGEMENTS LE LONG DES AXES DE TRANSPORT COLLECTIF

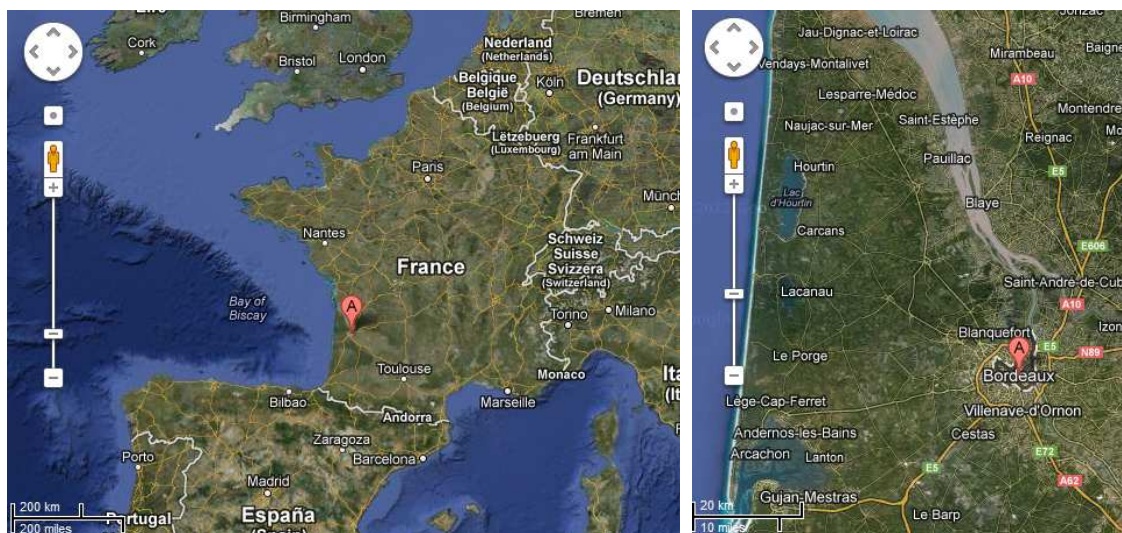
Par la suite, la communauté urbaine de Bordeaux a lancé une réflexion assez novatrice : « 50 000 logements le long des axes de transport collectif ». La question posée à cinq équipes pluridisciplinaires était de savoir comment résoudre les problèmes de logement. En effet, à Bordeaux, on ne construit pas assez de logements et quand on en construit, ils sont chers et peu adaptés. Bien que la collectivité finance des axes de transport, elle ne récupère rien. La collectivité voulant reprendre la main sur la question de la construction des logements, la CUB a demandé que les équipes proposent une stratégie concrète pour que cet investissement dans les transports publics soit rentable pour la collectivité et permette à des populations modestes de produire un logement nouveau, de qualité et adapté...

2 CONTEXTE

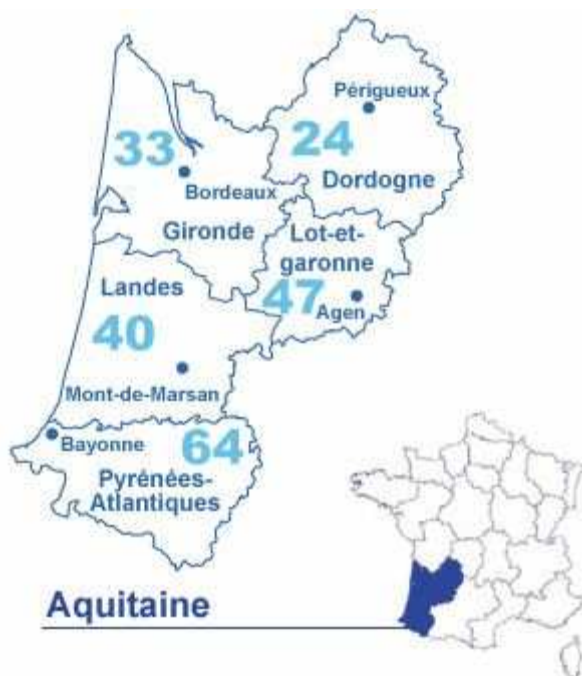
2.1 BORDEAUX ET SES CARACTÉRISTIQUES

2.1.1 GÉOGRAPHIE

Bordeaux se trouve au Sud-ouest de la France, à proximité du bassin d'Arcachon.



Situation géographique de Bordeaux au sein de la France. Source : Google Earth



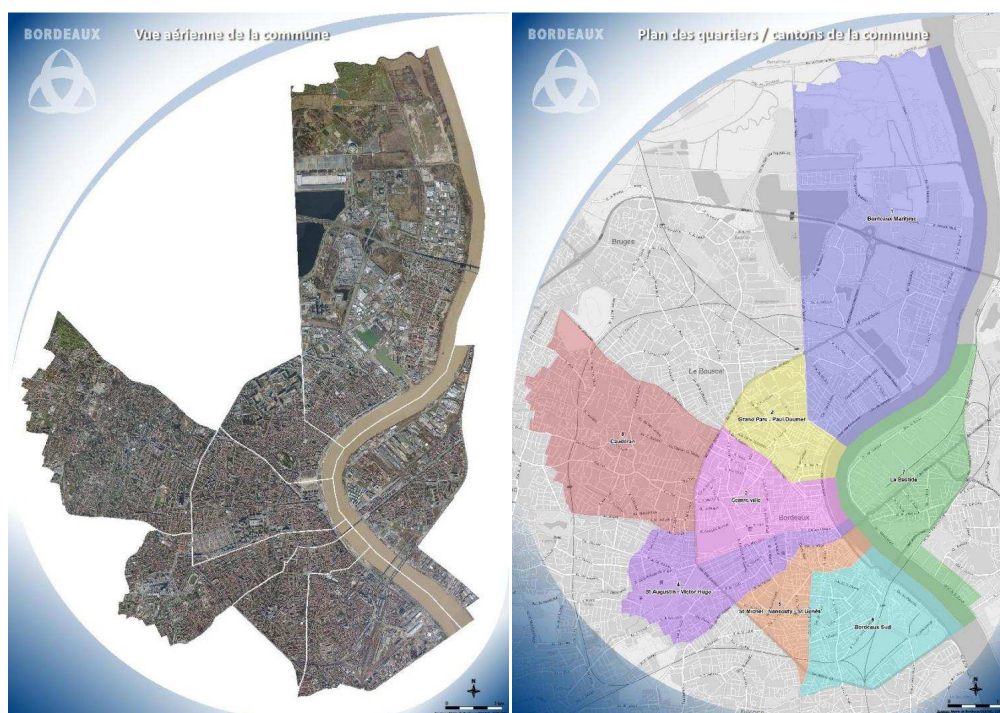
D'un point de vue administratif, la ville est le chef-lieu de la région Aquitaine et la préfecture du département de la Gironde.

La communauté urbaine de Bordeaux a été créée en 1967 et regroupe 27 communes. Elle s'étend sur 55 188 hectares et regroupe 719 489 habitants.



Communauté urbaine de Bordeaux

La Ville de Bordeaux, avec ses 239 642 habitants (chiffres de 2008) répartis sur 4 455 hectares, se place comme la 6^{ème} métropole française. Elle est traversée par la Garonne. La majeure partie de la ville s'étend sur la rive gauche du fleuve. Seul un quartier, le quartier Bastide se trouve en rive droite. Il s'agit d'un quartier majoritairement industriel, lié aux activités économiques.



La ville de Bordeaux en vue aérienne – Les quartiers de Bordeaux. Sources : <http://www.bordeaux2030.fr/bordeaux-illustre>

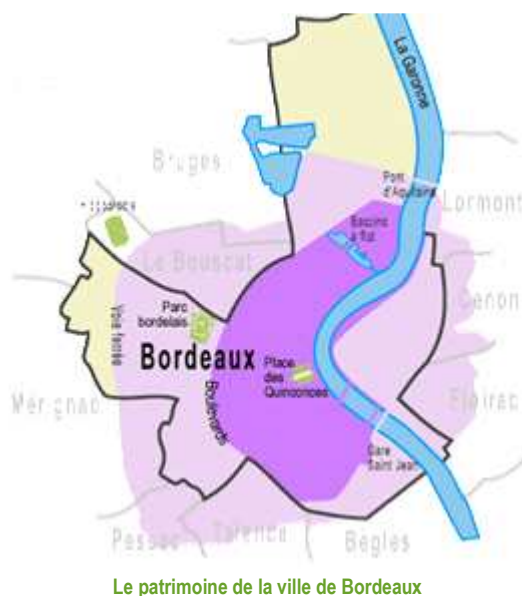
2.1.2 POLITIQUE

Par ailleurs, la Ville de Bordeaux connaît une étonnante stabilité politique. En effet, seuls trois maires, et de même couleur politique (UMP), se sont succédés à la tête de la ville depuis 1947 :

- 1947 – 1995 : Jacques Chaban-Delmas
- Depuis 1995 : Alain Juppé
- Transition 2004 – 2006 : Hugues Martin

2.1.3 PATRIMOINE

Du point de vue du patrimoine, la ville est inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 2007, il s'agit du plus grand ensemble urbain classé par l'UNESCO. Comme le montre la carte suivante, le centre (en mauve) appartient au secteur inscrit et la zone plus périphérique (en mauve clair) constitue une zone d'attention patrimoniale.



2.2 ARRÊT SUR LES ATOUTS ET FAIBLESSES DU TERRITOIRE

LE FLEUVE AU CENTRE

Comme le montre cette vue aérienne, Bordeaux est une ville traversée par son fleuve, la Garonne. Ce fleuve est large, plus de 450 m d'une rive à l'autre. L'objectif du premier projet urbain de Bordeaux (qui sera détaillé dans le point suivant) a été de redonner aux Bordelais accès aux rives et de les inviter à se réapproprier les quais.

Le deuxième défi consiste à relier rive gauche et rive droite. C'est dans cette optique que deux ponts doivent voir le jour, tout d'abord le pont Bacalan Bastide au Nord qui est à l'heure actuelle en cours de réalisation et ensuite le pont Jean-Jacques Bosc au Sud qui est prévu pour 2016.

L'enjeu pour le futur est d'arriver à un équilibre entre rive gauche et rive droite, avec une rive droite (le quartier Bastide) à densifier pour qu'à terme, celui-ci fasse partie intégrante du cœur de ville.



Source : <http://www.bordeaux2030.fr/bordeaux-illustre>

UN ENSEMBLE PATRIMONIAL D'ENVERGURE

Comme nous l'avons expliqué au point précédent, Bordeaux dispose d'un patrimoine exceptionnel, qui constitue le plus grand secteur sauvegardé de France.

En terme urbain, ce contexte exceptionnel constitue un atout mais surtout un défi. En effet, comment valoriser ce patrimoine exceptionnel tout en créant un ensemble urbain vivant, dynamique et habité ? Il ne s'agit pas d'en faire une ville musée mais bien de pouvoir la valoriser tout en s'adaptant aux exigences actuelles.

Ce défi a amené la ville à s'investir dans le Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD) et à lancer le projet Bordeaux [Re]Centres.



Source : <http://www.bordeaux2030.fr/bordeaux-illustre>

LA RIVE DROITE, UN VRAI POTENTIEL

Sur la rive droite de la Garonne, s'étend le quartier Bastide. Celui-ci est principalement destiné à accueillir des activités fortement consommatrices de foncier, essentiellement économiques. Comme on peut d'ailleurs le voir sur la photographie aérienne ci-dessous, il s'agit principalement de grandes emprises en lanière, des voies ferrées et d'entrepôts industriels. Ceci donne à la rive droite un caractère de périphérie alors même que celui-ci ne se trouve qu'à un jet de pierre du centre historique.

Ce quartier dispose d'un vrai potentiel. Tout d'abord il sera prochainement desservi par deux ponts (Bacalan Bastide et Jean-Jacques Bosc), ce qui va permettre de désenclaver cette zone et de la relier au réseau de transport de la ville. Ensuite, il y a là un énorme potentiel foncier : 250 ha en pleine mutation proches du centre-ville. Troisièmement, l'environnement naturel est de très bonne qualité. Que ce soit tant les berges de la Garonne (classées Natura 2000) que le parc des Coteaux en surplomb. Enfin, d'importants éléments patrimoniaux sont présents et forgent l'identité du site (la caserne Niel, la halle Soferti,...).

C'est inéluctable, le quartier Bastide fait partie de l'hyper-centre de l'agglomération, il s'agit désormais d'accompagner au mieux cette transformation.



Source : <http://www.bordeaux2030.fr/bordeaux-illustre>

LE SUD, LA GARE COMME ATOUT

La gare de Bordeaux doit permettre de relier Paris en 2h10 en 2017, en 1h pour Toulouse et 1h50 pour Bilbao en 2020 : la Ligne à Grande Vitesse (LGV) va permettre à Bordeaux de s'affirmer plus fortement comme une grande métropole européenne. La gare de Bordeaux prévoit d'accueillir 20 millions de voyageurs par an, ce qui demande de redessiner la gare Saint-Jean.

Couplé à la mise en œuvre de l'Opération d'Intérêt National Euratlantique, il s'agit de faire du quartier une vitrine de l'agglomération, de développer en harmonie avec l'existant, les nouveaux quartiers d'habitat et de bureaux, de préserver le patrimoine du XIXème et du XXème très présent sur le périmètre.



Source : <http://www.bordeaux2030.fr/bordeaux-illustre>

LE NORD, DES QUARTIERS À RAPPROCHER

Le Lac, les Aubiers, les Bassins à flot sont trois zones à rapprocher. En effet, ils ont plus de traits en commun que l'on pourrait l'imaginer au premier abord.

Ce qui semble le plus évident est leur proximité géographique, fortement visible en vue aérienne mais difficilement perceptible sur le terrain. Ensuite, ces zones ont la présence de l'eau comme caractéristique commune et enfin, elles occupent une place stratégique. En effet, elles sont situées dans la continuité du centre historique et des quais et sont desservies par deux lignes de tram.

Le défi à relever : rapprocher les quartiers pour faire de Bordeaux Nord un centre attractif, dense et de qualité.



Source : <http://www.bordeaux2030.fr/bordeaux-illustre>

2.3 PROJET URBAIN

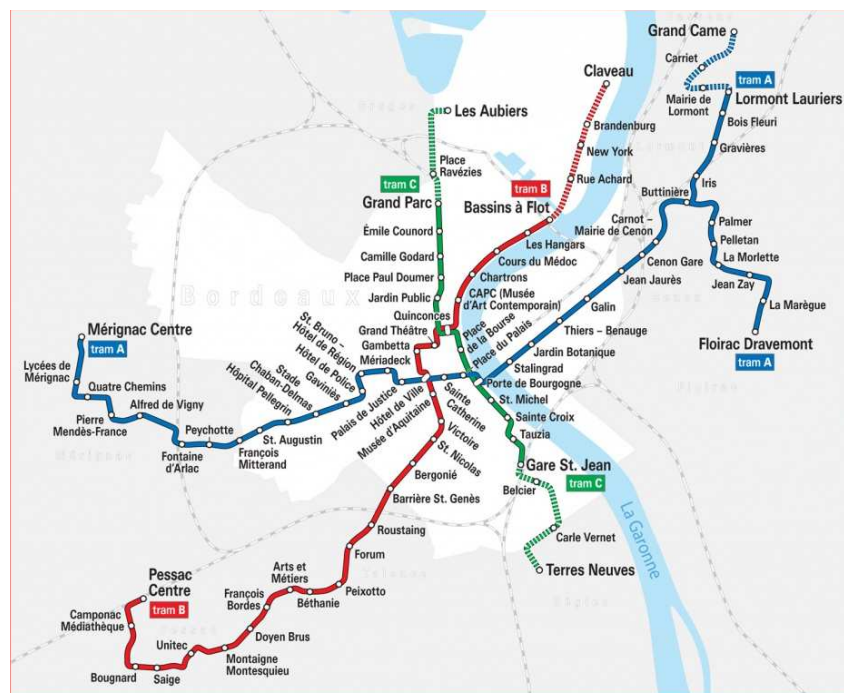
2.3.1 PREMIER PROJET URBAIN

Bordeaux a déjà pu agir sur son aménagement urbain au travers du premier projet urbain qui s'est déroulé à partir de 1996 à l'initiative de son maire, Alain Juppé.

Différents projets ont ainsi pu être réalisés, les deux principaux sont la création du tramway et le réaménagement des quais de la Garonne.

LIGNES DE TRAM

La ligne A traverse la ville d'ouest en est, tandis que les deux autres permettent de relier les quartiers nord de la ville aux quartiers situés au sud.



Lignes de tramway. Source : <http://benoot.com/bordeaux/plan-tram-bordeaux-24910-233>

RECONQUÊTE DES QAIS

Le réaménagement des quais de la Garonne a permis de passer de l'état de parkings et de friches industrielles à celui d'une promenade verte agréable et accessible à tous. En plus de cela, les quais sont à l'heure actuelle totalement desservis par les lignes de tramway, tout du moins au niveau du centre-ville. Ce réaménagement s'est opéré de 2000 à 2009 et a été entrepris par l'Atelier Corajoud, du nom de l'architecte bien connu Michel Corajoud, déjà responsable de la réalisation de grands boulevards, quais et parcs publics à Paris, Lyon, etc.



Vue aérienne de la place de la Bourse en 1970 - Aperçu de la place de la Bourse en 2010. Source : CUB / Ville de Bordeaux / Haut Relief

Comme le montre l'image suivante, l'aménagement a principalement concerné la rive gauche de la Garonne. Néanmoins, quelques aménagements ont été réalisés en rive droite au niveau du quartier Bastide.



Aménagement des quais de la Garonne. Source : <http://www.pss-archi.eu/forum/viewtopic.php?id=27758>

- 1) Quai Sainte-Croix : Parc Saint Michel
- 2) Quai de la Douane : Place de la Bourse
- 3) Quai Louis XVIII : Prairie des Girondins
- 4) Quai des Chartrons : Marchés, guinguette et jeux
- 5) Quai de Bacalan : Héritage portuaire

Depuis fin 2006, la Ville de Bordeaux est dotée du plus grand miroir d'eau du monde. Celui-ci alterne deux effets surprenants, ceux de miroir et de brouillard. Ce résultat est l'œuvre du fontainier Jean Max Llorca et constitue la pièce maitresse du réaménagement des quais, orchestré par Michel Corajoud.



Miroir d'eau, place de la Bourse. Sources : http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bordeaux_place_de_la_bourse_with_tram.JPG et <http://www.tumblr.com/tagged/miroir%20d%27eau>

NOUVEAU PLAN DE CIRCULATION

Parallèlement à un service de transport en commun plus dense grâce à l'implantation du tram, l'objectif de la ville a été de réduire la place de la voiture dans les rues de la ville. Certaines rues et grandes artères ne sont par exemple accessibles qu'aux tramways et aux piétons.

CENTRE-VILLE SEMI PIÉTON

Ce nouveau plan de circulation a permis de rendre le centre-ville semi piétonnier. Un secteur de 76 ha à contrôle d'accès aux voitures a ainsi pu voir le jour. Celui-ci limite l'accès aux véhicules via des bornes télescopiques à cartes à puce, de sorte que seuls les livreurs et les riverains puissent passer.

VILLE À VÉLO

Mais les déplacements en vélo ne sont pas oubliés pour autant. Les sens uniques limités (SUL) sont généralisés dans les rues du centre historique. Ceux-ci permettent aux cyclistes de circuler en double sens dans les rues à sens unique pour les voitures. La ville a également implanté plusieurs Maisons du vélo où les habitants peuvent, moyennant une caution, emprunter l'une des 4000 bicyclettes mises à leur disposition. Enfin, tous les premiers dimanches du mois se tient une journée sans voiture dans un secteur de 80 ha au centre-ville.

RESTAURATION DU CENTRE HISTORIQUE

Cette opération consiste au ravalement des façades des monuments et des maisons du centre historique ainsi qu'à la réhabilitation de logements insalubres. Afin de réhabiliter ces logements, la ville a la possibilité d'exproprier les propriétaires qui ne s'occupent pas de leur logement. Ce qui permettra de créer quelques 2000 logements en centre-ville.

2.3.2 SECOND PROJET URBAIN

Le premier projet urbain de Bordeaux en **1996** posait donc 3 objectifs essentiels :

- réduire la fracture de la mobilité grâce au tramway
- aménager les quais en vue de la création d'un nouvel arc de développement durable de Bordeaux nord / sud
- rendre à Bordeaux tout son lustre en remettant en valeur son patrimoine.

En **2009**, ces trois objectifs étaient atteints, il convenait donc de définir un second projet urbain avec pour ambition la mise en œuvre de l'arc de développement durable, du lac à la gare, en passant par les Bassins à flot, Brazza et Niel, tout en répondant aux principes d'une métropole durable.

En **2011**, « Habiter Bordeaux » déclinait le projet urbain par quartier sous l'angle du logement et de l'habitat et annonçait l'objectif de 100 000 habitants supplémentaires. Depuis 2009 et les annonces du projet urbain, le rythme s'est accéléré et confirme les promesses faites.

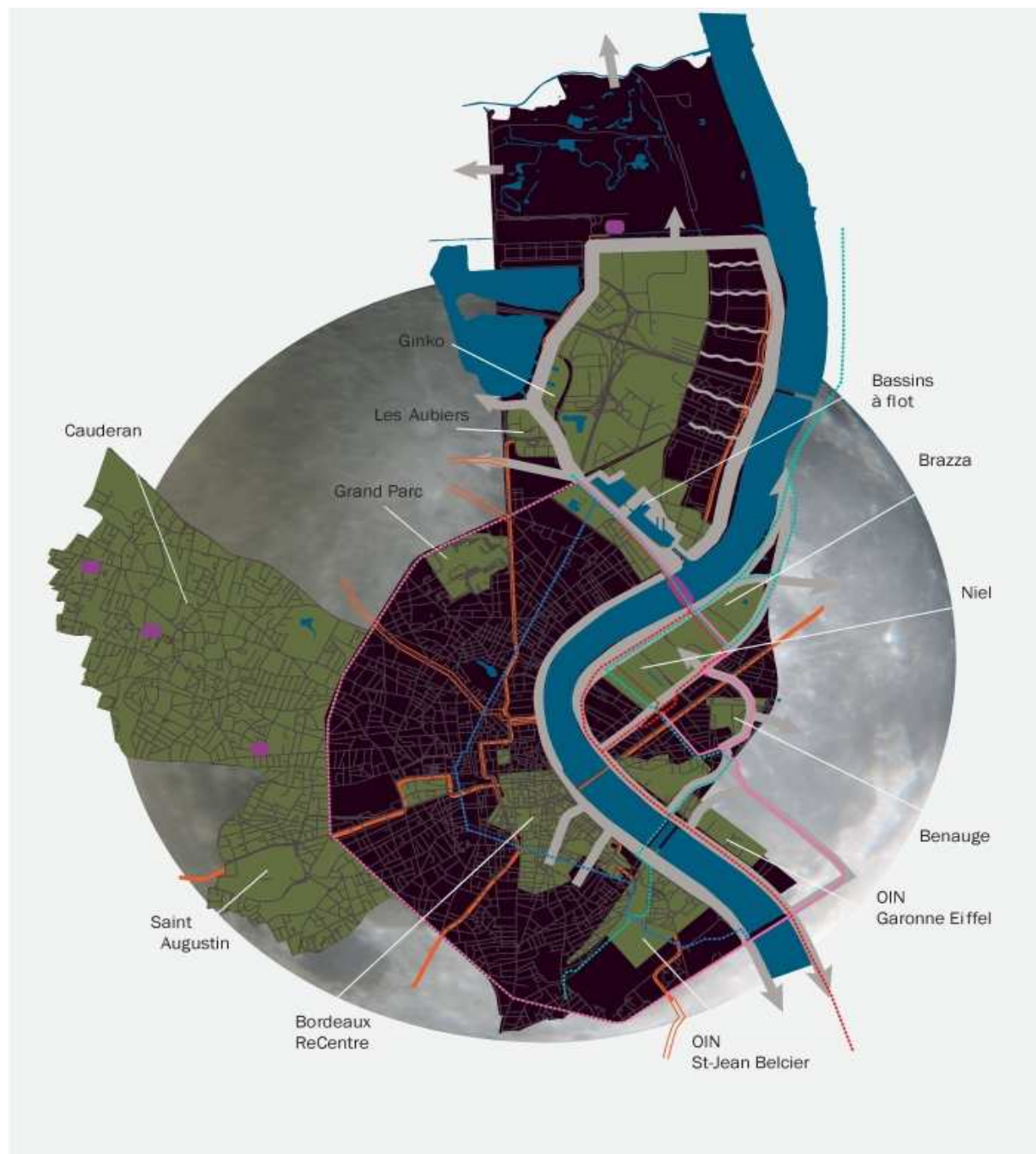
Bordeaux 2030 se décline dans une multitude de projets de revitalisation, de création de logements dans le but de pouvoir accueillir dans deux décennies, le « millionième » habitant de la métropole.

Le but premier est de ramener les familles en cœur de ville alors qu'elles ont plutôt tendance à s'installer en dehors de l'agglomération et ce par la création de logements de qualité.

3 PROJETS

3.1 UNE MULTITUDE DE PROJETS

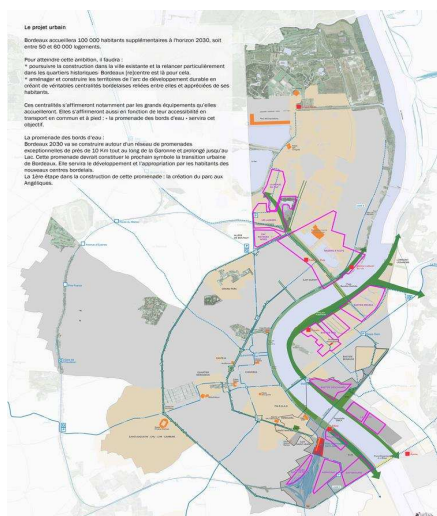
Bordeaux 2030 se décline sur 13 projets « étendus », 4 projets ponctuels et un projet de liaison entre ces différents aménagements. Certains projets sont déjà clôturés à l'heure qu'il est mais la majorité sont en cours de réalisation.



• Source : <http://www.bordeaux2030.fr/bordeaux-demain>

Dans ce rapport, nous ne reviendrons que sur les projets importants qui occupent un rôle de premier rang en termes de revitalisation et de grands aménagements.

3.1.1 LA PROMENADE DES BORDS D'EAU



Le parc des « bords d'eau » ou le parc aux Angéliques est un réseau de promenades le long de la Garonne et se ramifiant jusqu'au lac. Il s'agit du **symbole de la transition urbaine de Bordeaux** qui servira le développement de l'appropriation par les habitants de « nouvelles centralités » de part et d'autre du fleuve.

Ce parc de 50 ha a été dessiné par Michel Desvignes et s'aménage au fur et à mesure de la libération des terrains par les entreprises.

Il sera entièrement ouvert au public en 2017.

Source : <http://www.bordeaux2030.fr/bordeaux-demain>



3.1.2 GINKO

Ginko est un éco-quartier, le premier de l'agglomération, il devrait accueillir 2200 familles d'ici 2017 sur une surface de 32 ha.



Source : <http://www.bordeaux2030.fr/bordeaux-demain>

3.1.3 LES BASSINS À FLOT

Les bassins constituent un grand projet de revitalisation de la zone portuaire de la ville. On y retrouvera une mixité de fonctions comportant 5400 logements. Le périmètre s'étend sur 162 ha donc 13 sont réservés à la conservation des plans d'eau. Le coût de cette opération s'élève à 124 millions d'euros.



Source : <http://www.bassins-a-flot.fr/>

3.1.4 [RE] CENTRES



Source : <http://www.bordeaux2030.fr/bordeaux-demain>

Le projet « Bordeaux [RE] Centres » touche le quartier historique de la ville et concerne sa redynamisation. Celle-ci est basée sur trois projets distincts : un projet urbain, un projet social et un projet humain.

Ce périmètre de 148 ha, s'étendant sur 8 quartiers très hétérogènes, a été étudié d'une façon « innovante » par une approche anthropologique des traits hérités de chaque quartier et par la création de cartes habitantes.

Cette approche a pu déboucher sur deux lignes directrices pour la redynamisation du quartier : recréer des espaces à vivre et offrir de nouvelles manières d'habiter.

Il a été question d'ateliers et d'une étude AGORA pour ce quartier, afin que la population s'identifie dans le projet.

Un outil d'intervention majeure a également été mis en œuvre : le Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés qui court entre 2010 et 2017.



Source : <http://www.bordeaux2030.fr/bordeaux-demain>

3.1.5 LE PONT BACALAN BASTIDE

Le pont Bacalan Bastide, actuellement en construction, est une nouvelle liaison d'une longueur de 100 m sur la Garonne. Ce projet assure la continuité urbaine en prolongeant les boulevards et promenades du parc aux Angéliques et en complétant le schéma de déplacement urbain.

Ce pont devrait coûter 150 millions d'euros



3.1.6 BASTIDE BRAZZA

La bastide Brazza a été imaginé par l'équipe de Djamel Klouche, il s'agit la rénovation d'une ancienne friche industrielle afin d'y amener 6000 logements et 350 000 m² d'activité.

Source : <http://www.bordeaux2030.fr/bordeaux-demain>



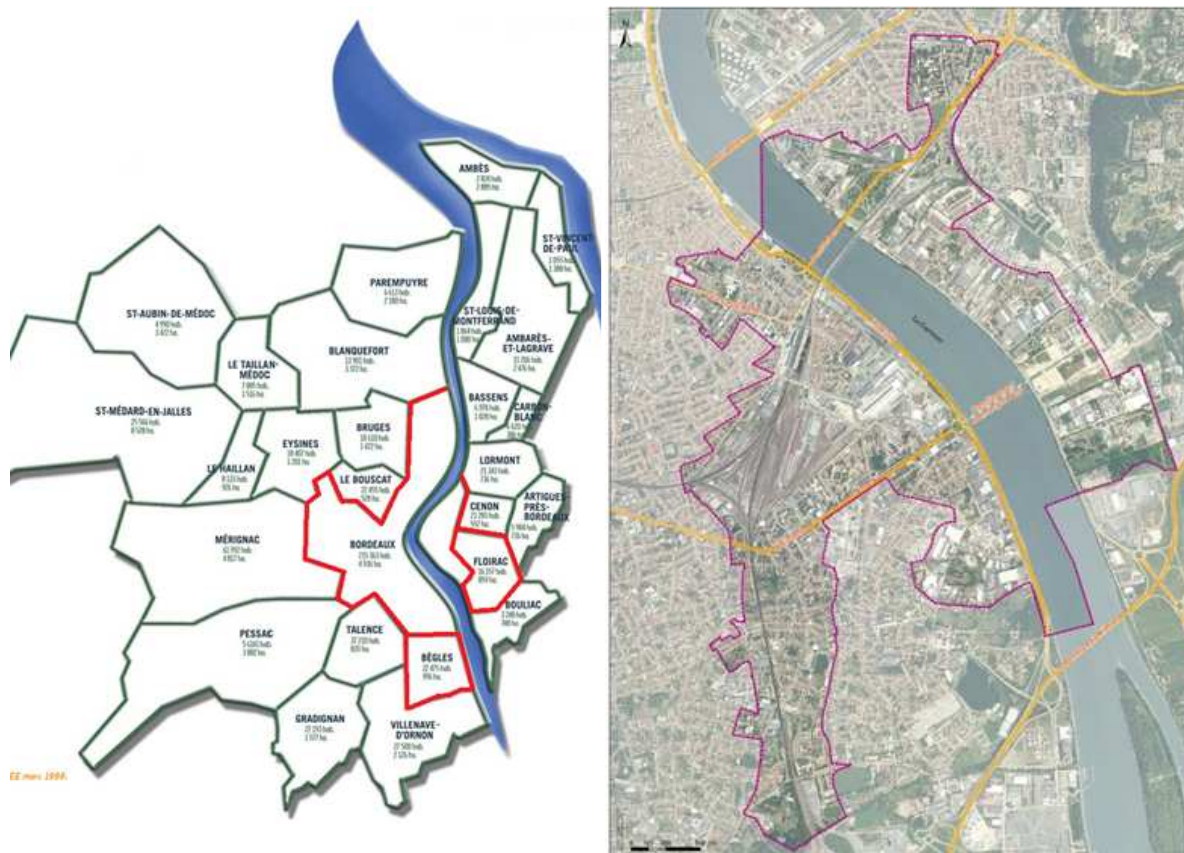
de

3.1.7 BORDEAUX EURATLANTIQUE

Le projet dont il est question dans cette section joue un rôle considérable pour « Bordeaux 2030 » car est d'une grande importance tant en termes de taille que d'enjeux pour la métropole bordelaise. En effet, ce projet, qui consiste en une Opération d'Intérêt National (OIN), est un des plus gros programmes d'aménagement en France.

PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

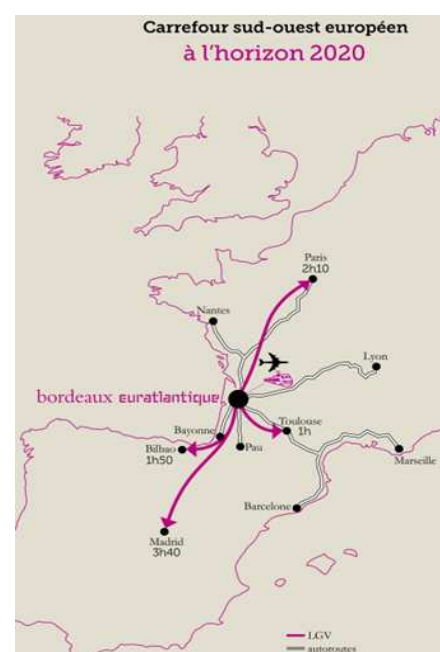
Le périmètre d'étude, qui se situe au Sud des autres projets, a une superficie de 738 hectares répartis sur trois communes que sont Bordeaux, Bègles et Floirac.



Périmètre d'étude de Bordeaux Euratlantique

AMBITIONS & PROGRAMMATION

« Bordeaux Euratlantique » est assez complexe dans le sens où il résulte d'une multitude de projets. Cependant, deux ambitions importantes guident ce projet : le fait que Bordeaux devienne un carrefour TGV européen d'une part et la construction d'un grand centre d'affaires internationale en cœur d'agglomération d'autre part. Le centre d'affaires est prévu sur 400 000 m², démarrant aux pieds de la gare Saint Jean et s'étendant sur les deux rives de la Garonne. Cette position stratégique a des avantages tels que la connexion aux infrastructures de transport internationales, et sa visibilité au cœur de l'agglomération tout en conservant une bonne qualité de vie. Pour ce qui est des infrastructures ferroviaires, il est prévu de prolonger la ligne à grande vitesse Paris/Bordeaux, de construire des lignes à grande vitesse vers Toulouse et Bilbao et de doubler les lignes TER. En dehors de ces deux principes, les autres ambitions du projet concernent la création de logements, de services, de bureaux, d'équipements, de commerces, de locaux d'activités et de résidences....



Projet ferroviaire Euratlantique

La programmation générale de Bordeaux Euratlantique va se faire à travers divers projets articulés les uns dans les autres. En réalité, le périmètre d'étude regroupe cinq secteurs, ce qui génère cinq projets distincts, qui eux mêmes regroupent des sous-projets. La programmation n'est pas figée dans le temps et pourra évoluer en fonction des opportunités et des évolutions des marchés...

Les cinq projets urbains que sont « Saint-Jean Belcier », « Garonne Eiffel », « Bègles Faisceau », « Bègles Garonne » et « Floirac Sud » ont été soumis à un concours d'urbanisme, à l'exception de « Bègles Garonne » et « Floirac Sud » qui sont pour l'instant en cours d'étude ou prévus à plus long terme.

Au total, il est prévu de construire pas moins de 2 400 000 m² de surface de plancher entre 2012 et 2030, dont 1 200 000 m² de logements, ce qui correspond à environ 15 000 unités de logements.

Les nouveaux quartiers de logements seront mixtes d'un point de vue social, ce qui fera de Bordeaux une métropole durable mais tout de même attentive à la qualité de vie.

On retrouvera également 80 000 m² de résidences pour étudiants, personnes âgées et artistes, 400 000 m² de bureaux via le centre d'affaires, 150 000 m² de locaux d'activité, 170 000 m² d'équipements publics, 40 000 m² de commerces, 50 000 m² d'hôtellerie et 50 hectares d'espaces verts.

OUTILS

Les outils utilisés pour la mise en œuvre de « Bordeaux Euratlantique » sont au nombre de trois.

Le premier, et pas des moindres, concerne une Opération d'Intérêt National (OIN) qui a été créée suite au décret du 5 novembre 2009. Cet outil consiste en une opération d'urbanisme importante qui se fait en partenariat avec l'Etat et sur un territoire désigné comme prioritaire. Dans le cas d'une telle opération, les compétences sont alors réparties entre la commune et l'Etat.

Ensuite, une Zac a été mise en place en 2012 pour permettre à l'acteur principal, l'EPA (Etablissement Public d'Aménagement), d'aménager les terrains pour réaliser les projets urbains.

Finalement, une ZAD a été créée en 2012 pour permettre à l'EPA de contrôler la spéculation foncière liée à la mise en place des projets d'aménagement et être prioritaire pour l'achat (préemption) et ainsi limiter l'expropriation.

ACTEURS

L'OIN est mise en œuvre par l'Etablissement Public d'Aménagement (EPA) qui a été créé le 22 mars 2010. Selon le décret qui a permis la création de ce type d'acteur, l'EPA Bordeaux Euratlantique est un établissement public d'aménagement de l'État à caractère industriel et commercial, placé sous la tutelle du ministre de l'urbanisme.

Cet établissement est chargé de procéder à toutes opérations de nature à favoriser l'aménagement, le renouvellement urbain, le développement économique et le développement durable des espaces compris à l'intérieur du périmètre.

L'établissement est habilité pour son compte ou pour le compte de l'État, de collectivités territoriales ou d'établissements publics, dans le cadre de conventions passées avec eux, notamment à réaliser des opérations d'aménagement et d'équipement, d'acquérir des immeubles, de céder des immeubles acquis par voie d'expropriation, d'exercer le droit de préemption, de procéder à la réalisation d'études et travaux et de coordonner les projets.

Les noms des acteurs constituent une liste invraisemblable. Ainsi, rien que dans le conseil d'administration, on rencontre cinq membres représentant l'Etat et cinq représentant les collectivités territoriales et leurs établissements publics :

Membres de l'Etat	Membres des collectivités
Etienne Crepon, Directeur de l'Habitat, de l'Urbanisme et des Paysages	Alain Juppé, Maire de la ville de Bordeaux
Patrick Creze, Directeur Adjoint au Délégué Interministériel à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale	Vincent Feltesse, Président de la communauté urbaine de Bordeaux
Jean Denis de Voyer d'Argenson, Directeur Régional des Finances Publiques	Conchita Lacuey, Maire de la ville de Floirac
Isabelle Dilhac, Secrétaire Générale de la Préfecture de la Gironde	Noël Mamère, Maire de la ville de Bègles
Patrice Russac, Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la Région Aquitaine	Alain Rousset, Président du conseil régional de la région Aquitaine

Membres du conseil d'administration de l'EPA

ENJEUX

Le projet « Bordeaux Euratlantique » a de nombreux enjeux qui peuvent avoir un impact à échelle plus large que celle des trois villes où se développe le projet.

Tout d'abord, le développement d'un centre d'affaire va permettre de renforcer l'attractivité économique et résidentielle de la métropole, ce qui est un facteur qui va accélérer la métropolisation et renforcer les fonctions d'échange, de service et d'innovation.

Un second enjeu concerne le repeuplement et la création d'équipements de proximité pour offrir aux nouveaux venus une ville ouverte, accueillante et accessible à tous. Les nouveaux logements prônent une mixité sociale avec un rapport surface/qualité/prix optimum. En ce qui concerne les équipements, on recherche un rapport équilibré entre le coût d'investissement et d'entretien et leur qualité d'usage.

Un autre enjeu consiste à créer un modèle du développement durable cohérent avec le climat et les modes de vie afin de développer une stratégie de l'aménagement urbain qui réponde aux enjeux du développement d'une ville durable via certains principes (gestion de l'eau, bruits et nuisances, énergie, paysage, qualité du sol, biodiversité, déchets, espaces publics, conception des bâtiments, déplacements...).

Le quatrième enjeu consiste à aménager un vaste territoire entre les deux rives de la Garonne en mobilisant l'ensemble des disponibilités foncières en tenant compte de l'existant et en aménageant le territoire en économisant le foncier et les ressources.

Pour ce qui est des espaces verts, il est prévu d'en créer 50 hectares et d'ouvrir la ville vers le fleuve.

Finalement, le dernier enjeu consiste à contribuer au foisonnement culturel et au développement des activités créatives en renforçant les lieux de culture existant et en les articulant.

3.2 BORDEAUX 2030 – RÉSUMÉ

Le projet « Bordeaux 2030 » est porté par deux ambitions qui sont de devenir une importante métropole européenne et de limiter l'étalement urbain. Pour ce faire, il est prévu de développer des logements, un centre d'affaires, un carrefour TGV européen, des équipements publics, des commerces, de l'hôtellerie, des espaces verts, des bureaux, des locaux d'activités, un CHU et d'améliorer la mobilité.

4 SITUATION PROJETÉE

Sur base du projet de métropole millionnaire et des coups partis locaux, en supposant que les projets seront tous réalisés et en prenant en compte les tendances nationales et internationales, la situation projetée de la communauté urbaine de Bordeaux a été évaluée. En réalité ce n'est qu'une représentation possible des tendances de l'agglomération de Bordeaux en 2030.

4.1 DÉMOGRAPHIE

En 2030, l'agglomération sera fortement attractive. Cette tendance combinée avec le fait que le taux de fécondité devrait être maintenu au dessus de 2 et que l'espérance de vie devrait augmenter, va générer des évolutions démographiques.

Ainsi, la population attendue est d'environ 1 million, ce qui correspond à une croissance d'environ 10 000 à 15 000 habitants par an. Cette densification aura surtout lieu dans les zones qui étaient déjà auparavant très denses et la nouvelle population de l'agglomération sera surtout constituée de personnes âgées assez aisées et de jeunes. De plus, les nouveaux ménages seront plus petits, ce qui résulte principalement du vieillissement de la population et de l'augmentation des divorces.

Tous ces changements demanderont alors des adaptations en termes d'aménagements et d'infrastructures.

4.2 EMPLOIS

En ce qui concerne les emplois, la métropole sera en 2030 très attractive pour les actifs qui y résident et pour ceux de l'extérieur.

La population en âge de travailler va augmenter de même que la population active, ce qui va mener le taux d'emploi à environ 70 %. De ce fait, il sera nécessaire de prévoir la création d'environ 75 000 emplois.

Le taux de concentration d'emplois, quant à lui, sera toujours supérieur à 100 %, ce qui signifie qu'il y aura des besoins supérieurs de 9 % au bassin de main d'œuvre.

L'agglomération sera tournée vers une spécialisation productive dans des secteurs d'activités stratégiques de haute technologie. De ce fait, les emplois de type employés, ouvriers et artisans seront en diminution au contraire des emplois de cadres ou dans les milieux des professions intellectuelles.

Finalement, le taux de dépendance économique atteindra 75 %.

4.3 FILIÈRES ÉCONOMIQUES

Les filières économiques qui vont se démarquer seront celles qui permettent de réaliser des économies d'énergie.

Les projets vont permettre de développer certains secteurs comme l'aéronautique, le tertiaire supérieur...

L'organisation spatiale consistera en un pôle tertiaire en cœur d'agglomération, un pôle industriel à Mérignac et plusieurs autres polarités. Le TGV va permettre de réaliser de nouvelles collaborations métropolitaines.

Finalement, pour ce qui est du commerce, les grandes surfaces ne survivront que si elles s'adaptent, les petits commerces, si ils ne sont pas en réseau, vont régresser, les e commerce vont se développer, on va retrouver de

nouvelles polarités secondaires le long des axes du tram et finalement, la densité commerciale sera d'environ 1000 m²/ 1000 habitants.

4.4 REVENUS ET CONSOMMATION

Il y aura en 2030 un nombre plus important de ménages et généralement, les niveaux d'éducation seront plus importants, ce qui va faire évoluer les revenus et la consommation des ménages. Ainsi, les dépenses de contraintes, c'est-à-dire celles qui concernent la santé, l'éducation, le logement et la fiscalité, vont augmenter tout comme celles prévues pour les loisirs, ce qui va faire pencher la balance, et faire diminuer la part dédiée à l'alimentation, l'habillement et les équipements de la maison.

En termes de revenus, comme déjà indiqués auparavant, l'écart entre les hauts et les bas revenus va se creuser.

Les modes de consommation vont également changer pour aller vers une consommation plus rapide, de qualité, responsable et compétitive.

Finalement, même si en 2030 on s'attend à ce que le taux de pauvreté diminue, on verra une fragilisation de certains publics tels que les personnes âgées, les familles monoparentales ou les emplois peu qualifiés.

4.5 MOBILITÉ

En ce qui concerne la mobilité, les transports collectifs urbains vont se développer fortement dans le centre puis en périphérie. On va donc voir un report modal de la voiture vers les transports en commun et les modes doux. Ainsi, en 2030, les répartitions modales seront de 24 % pour les TEC, 37 % pour les véhicules personnels, 14 % pour les deux roues et 25 % pour la marche à pieds. La part des déplacements en véhicules individuels va donc se stabiliser pour une augmentation des déplacements via les autres modes de transport.

Etant donné l'importante croissance de population, on va retrouver, en 2030, un million de déplacements en plus par jour par rapport à 2009.

Pour ce qui est de la Gare Saint Jean, elle accueillera plus de 20 millions de voyageurs en plus.

Finalement, en 2030, le trafic aérien low-cost va fortement se développer.

5 CONCLUSION – CRITIQUE

Suite à l'analyse du projet de métropole millionnaire, nous nous sommes rendus compte que certains points restent des interrogations, voire constituent des critiques de notre part.

Ainsi, tout d'abord, bien que le projet de « Bordeaux 2030 » ait des ambitions pour l'ensemble de la communauté urbaine, il a tendance à se concentrer principalement sur la Ville de Bordeaux. Ainsi, la CUB financerait uniquement le développement d'une seule commune.

Afin de devenir une métropole millionnaire, il est prévu une croissance de 100 000 habitants pour la Ville de Bordeaux et donc de 300 000 habitants en dehors. Cependant, comme nous venons de l'évoquer, la plupart des projets ne concernent que la Ville et donc nous nous posons la question de savoir où et comment l'importante croissance attendue en périphérie va se développer.

De toute façon, de manière générale, nous nous interrogeons sur la possibilité d'une croissance de l'ordre de 300 000 habitants en une vingtaine d'années au vu du taux de croissance actuel qui ne prévoit que 790 000 habitants pour 2030.

Le trafic va croître de manière parallèle à la croissance démographique. Bien que les articles annoncent une augmentation de la part modale des transports en commun, nous restons perplexes quant à un changement de comportement strict et rapide des usagers.

Les sondages nous ont permis de constater que 58 % d'avis favorables par rapport aux projets. Ainsi, ces « mauvais » résultats peuvent résulter d'un manque de compréhension ou d'une peur de la part des gens concernés.

Finalement, nous souhaitons avancer une réflexion qui a été faite par Philippe Barbedienne, directeur de la Sepanso Aquitaine (Fédération régionale d'associations de protection de l'environnement) : « *Mais à quoi sert de se montrer écolo sur Bordeaux si les conséquences sont désastreuses sur le reste de l'Aquitaine ?* »

6 BIBLIOGRAPHIE

- ❖ <http://www.bordeaux2030.fr/>
- ❖ <http://www.bordeaux-euratlantique.com/>
- ❖ <http://www.bordeaux.fr/>
- ❖ <http://www.lacub.fr/>
- ❖ <http://www.actuacity.com/aquitaine/>
- ❖ <http://maps.google.be/maps>
- ❖ http://www.bordeaux.fr/images/ebx/fr/groupePiecesJointes/9773/4/pieceJointeSpec/92101/file/structure-population_2012.pdf
- ❖ <http://dicasdefrances.blogspot.be/2010/11/bordeaux-regiao-aquitaine.html>
- ❖ <http://www.ledevoir.com/art-de-vivre/voyage/157833/projet-urbain-de-bordeaux-un-bilan-contraste>
- ❖ http://www.angers.fr/fileadmin/plugin/tx_dcddownloads/La_reconquete_des_quais_a_Bordeaux.pdf
- ❖ http://www.lepoint.fr/villes/metropole-millionnaire-la-folie-des-grandeurs-02-12-2010-1272894_27.php
- ❖ http://participation.lacub.fr/IMG/pdf/fabrique_metropolitaine/BM/analyse_dec2010.pdf
- ❖ <http://www.versailles.archi.fr/index.php?page=enseignants&rubrique=fiche&id=29>
- ❖ http://issuu.com/laucparis/docs/1207_livret-expo_a5_final?mode=window
- ❖ <http://www.ile-de-france.gouv.fr/gdparis>
- ❖ http://www.lacub.fr/sites/default/files/PDF/grands_projets/50000_logements/synthese/02-AUC/02_note-1.pdf
- ❖ http://www.bordeaux.fr/images/ebx/fr/CM/3915/6/acteCM/30470/pieceJointeSpec/77948/file/acte_20110101_C.pdf
- ❖ http://www.cgt-gironde.org/files/EURATLANTIQUE_CGT_ud_33_Bx_mtropole_3_0_au_03_05_11.pdf
- ❖ <http://www.lacub.fr/sites/default/files/PDF/publications/mag-Mipim-2012pdf.pdf>
- ❖ <http://benoot.com/bordeaux/plan-tram-bordeaux-24910-233>
- ❖ <http://www.greisch.com/news-2010-fr.html>
- ❖ <http://www.pss-archi.eu/forum/viewtopic.php?id=27758>