



**HAL**  
open science

## L'espace public : outil de production des centralités urbaines, le cas bordelais

Justine Gaillard

► **To cite this version:**

Justine Gaillard. L'espace public : outil de production des centralités urbaines, le cas bordelais. Architecture, aménagement de l'espace. 2017. dumas-01561940

**HAL Id: dumas-01561940**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01561940v1>**

Submitted on 13 Jul 2017

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

JUSTINE GAILLARD

# L'ESPACE PUBLIC: OUTIL DE PRODUCTION DES CENTRALITÉS URBAINES ?

LE CAS BORDELAIS

PROJET DE FIN D'ÉTUDES, juillet 2017

*Master 2 Urbanisme et projet urbain*

Sous la direction de Charles Ambrosino et Emeline Dumoulin

Institut  
d'urbanisme

UNIVERSITÉ  
Grenoble  
Alpes



BORDEAUX  
MÉTROPOLE



**Auteur :** Gaillard Justine

**Titre du Projet de Fin d'Etudes :** Le rôle de l'espace public dans la production des centralités urbaines

**Date de soutenance :** 07/07/2017

**Organisme d'affiliation :** Institut d'Urbanisme de l'Université Grenoble Alpes

**Organisme dans lequel le stage a été effectué :** Bordeaux Métropole, Direction du développement et de l'aménagement.

**Directeur du Projet de Fin d'Etudes :** Ambrosino Charles

**Collation :**

Nombre de pages : 113

Nombre d'annexes : 0

Nombre de références bibliographiques : 97

**Mots-clés analytiques :** Espace public ; centralité; polycentrique; projet urbain; stratégie territoriale

**Mots-clés géographiques :** Bordeaux (ville et métropole) ; centre historique de Bordeaux; les Bassins à flot

**Résumé:**

Ce projet de fin d'étude questionne le rôle de l'espace public dans la production des centralités urbaines. Cette problématique suppose que l'espace public aurait un rôle, une influence pour produire de la centralité et qu'il existe un lien entre ces deux notions. L'hypothèse de départ sous-tend également qu'au-delà de la création de centralités, l'espace public pourrait être considéré comme un levier participant à la formation d'une ville polycentrique.

L'analyse morphologique du territoire bordelais illustrera la relation qui unit ces notions et révélera les ruptures concourant au passage d'une ville monocentrique à un système urbain organisé selon une logique polycentrique.

Les différents projets urbains mis en oeuvre par les collectivités bordelaises à partir des années 1990 ont pour objectif commun de créer

une armature urbaine polycentrique réticulaire nécessaire pour former une métropole durable. Cette deuxième partie analysera deux centralités, le coeur historique de Bordeaux et les Bassins à flot, un nouveau quartier bordelais en devenir. Ces deux cas permettront de comprendre comment et par quels moyens l'espace public amène à créer, produire, affirmer ou renforcer les centralités.

### **Résumé en anglais:**

This end-of-study project questions the role of public space in the production or affirmation of urban centralities. This problem presumes that the public space would have a specific role, an influence to produce centrality and that there exists a link between these two notions. The starting hypothesis also implies that beyond the creation of centralities, public space could be considered as a lever participating in the formation of a polycentric city.

The morphological analysis of the Bordeaux area will illustrate the relationship between these notions and highlight the ruptures contributing to the transition from a monocentric city to an urban system organized according to a polycentric logic.

The various urban projects implemented by the Bordeaux communities since the 1990s have the common goal of creating a polycentric urban reticular framework essential to form a sustainable metropolis. This second part will analyze two centralities, the historic heart of Bordeaux and the Bassins afloat, a new Bordeaux neighborhood in the making. The aim of these two cases is to understand how and by what means public space leads to the creation, production, affirmation or reinforcement of urban centralities.

---

## REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier en premier lieu Emeline Dumoulin, ma tutrice au sein de Bordeaux Métropole, pour m'avoir suivie durant toute cette année d'alternance, de s'être montrée disponible et à l'écoute quand je rencontrais des difficultés et bienveillante envers mon travail. Sa rigueur et ses connaissances m'ont permises de m'enrichir et de sortir grandie de cet apprentissage. Après 10 mois passés à ses côtés, je peux qu'admirer sa persévérance dans son travail et son optimisme inébranlable dont elle fait preuve chaque jour.

Je souhaite également remercier Charles Ambrosino, mon tuteur universitaire, pour m'avoir encadré tout au long de cette année. Sa disponibilité à chaque session et ses conseils avisés m'ont permis de mener à bien ce projet de fin d'étude.

Je remercie bien sûr ma structure, Bordeaux Métropole, pour m'avoir accueilli et laissé participer à « l'expérience Bassins à flot » ainsi qu'à tous mes collègues du service qui m'ont fait bénéficier de leurs connaissances et de leur bonne humeur.

Enfin je souhaite remercier mon entourage pour leur aide et leur soutien indéfectible, Adrien Sauteron, présent à chaque moment ; Julia Gaillard pour ses précieux conseils et son écoute lors de mes doutes, et mes parents en particulier ma mère pour son travail de relecture.



INTRODUCTION .....	9
<b>CHAPITRE 1: LE LIEN ENTRE LES NOTIONS D'ESPACE PUBLIC ET DE CENTRALITÉ: UNE RELATION MOUVANTE</b>	<b>19</b>
1 // L'EVOLUTION DANS LE TEMPS DU RAPPORT ESPACE PUBLIC ET CENTRALITÉ	21
A. La ville traditionnelle: une organisation territoriale monocentrique	22
B. De la ville traditionnelle à la ville industrielle : entre ruptures et continuité	26
C. La ville post-industrielle: vers une ville multipolaire	28
2 // LA REDÉCOUVERTE DE L'ESPACE DANS L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE À LA FIN DU XXÈME SIÈCLE	34
A. La dégradation de l'espace public: la mort de ces espaces?	34
B. Le concept d'espace public: une invention ou une réinvention?	37
C. Un concept saisi par les pouvoirs publics pour accompagner leurs actions	40
3 // DES RAPPORTS RENOUVELLÉS ENTRE L'ESPACE PUBLIC ET LA CENTRALITÉ URBAINE DANS LE CONTEXTE DE LA VILLE CONTEMPORAINE	44
A. La ville contemporaine: polycentrique et réticulaire	44
B. La centralité aujourd'hui, une approche revisitée	49
C. Centralité contemporaine et espace public, un lien restauré	52
CONCLUSION CHAPITRE 1 .....	56
<b>CHAPITRE 2: LE TERRITOIRE BORDELAIS, EXEMPLE D'UTILISATION DES ESPACES PUBLICS POUR PRODUIRE DE LA CENTRALITÉ</b>	<b>57</b>
1 // L'IMPORTANCE DE L'ESPACE PUBLIC DANS L'affIRMATION DE L'HYPERCENTRE MÉTROPOLITAIN	59
A. Le recentrage de l'agglomération par la redécouverte du fleuve	60
B. La valorisation du centre historique par la requalification des espaces publics	64
C. L'espace public, support d'animation du territoire: une centralité éphémère?	70
2 // LES BASSINS À FLOT, UN MORCEAU DE TERRITOIRE RECOMPOSÉ	75
A. Retour sur la formation de ce quartier: de la polarité maritime à la polarité festive	75
B. Un projet urbain intégré au projet communal et communautaire	77
C. Les Bassins à flot: « un lieu pluriel à l'identité singulière »	80

3 // LA PLAQUE PORTUAIRE: ANALYSE D'UN ESPACE PUBLIC POTENTIELLEMENT GÉNÉRATEUR DE CENTRALITÉ	87
A. La plaque portuaire: « le monument central du quartier »	87
B. Les usages actuels de la plaque portuaire: une appropriation localités à des temporalités précises	90
C. Enjeux et interrogations	96
CONCLUSION CHAPITRE 2 .....	99
CONCLUSION GÉNÉRALE .....	101
BIBLIOGRAPHIE .....	105
WEBOGRAPHIE .....	108
TABLE DES FIGURES .....	111
TABLEAUX .....	113

Une ville est constituée, dans sa partie visible, avant tout d'infrastructures (rues, places, parcs, réseaux) et de bâtis répondant à différentes fonctions (logements, d'équipements, bureaux, industries). Derrière ces fonctions matérielles se cachent des dimensions plus immatérielles comme l'image, le rayonnement, l'attractivité, la fierté des habitants et leur sentiment d'appartenance à la ville. L'espace public a la caractéristique de répondre à cette double logique : il structure la ville par son système de rues et de places (Sitte, 1996) mais permet aussi d'améliorer le cadre de vie des habitants et donc l'image et l'attractivité d'un espace.

La ville contemporaine est née de ruptures et de changements de paradigmes qui ont opéré des bouleversements dans sa forme urbaine comme dans ses usages :

- La métropolisation: l'avènement de l'automobile dans le contexte d'euphorie des Trente Glorieuses accompagné par la constitution d'un vaste réseau d'infrastructures routières et autoroutières a eu pour conséquence l'étalement urbain dans les espaces périphériques depuis les années 1960. Ce phénomène de dilation de l'espace a redéfini le rapport entre les territoires périphériques et la ville-centre et a, de fait, modifié l'organisation territoriale. La dispersion de la population et des activités économiques a produit une diminution des fonctions de centralité de la ville-centre au profit de nouvelles polarités périphériques. Ainsi, la ville devient territoire (Chalas, 2010) et accueille en son sein des nouvelles centralités qui concurrencent le centre ville historique et délivrent aux métropoles le caractère polycentrique qu'on leur connaît aujourd'hui.

- La mondialisation : l'avenir des villes se joue désormais sur la scène mondiale et elles sont toutes engagées dans une concurrence acharnée pour être attractives et se placer au rang des « villes gagnantes » (Talandier). L'aménagement des espaces publics dans les villes permet au pouvoir local de projeter à forts coups médiatiques leur image et leur identité comme on peut l'observer à Bordeaux avec l'aménagement des quais rive gauche, la place de la Bourse et le miroir d'eau qui constituent l'image de marque de la ville.

- La réduction du temps de travail qui a conduit à la « *civilisation des loisirs* » (Gravari-Bardas, 2013) et octroie aux activités liées au tourisme, aux loisirs, à la culture et au sport une dimension économique décisive. Ce sont devenus, de fait, des éléments fondamentaux de la qualité de vie et de l'attractivité d'un

territoire. L'espace public de par sa forme et sa taille peut être un des supports d'une offre de loisirs qu'elle soit culturelle, festive ou sportive...

- La fracture sociale qui se concrétise par une augmentation des écarts de richesse entre les plus nantis et les plus démunis. Se pose alors la question de la fragmentation spatiale et sociale du territoire et celle sous-jacente de l'identité et de l'appropriation de la ville par ses habitants. L'aménagement des espaces publics permettrait d'améliorer le cadre de vie de sa population et ainsi jouer un rôle essentiel dans la fierté des citoyens d'appartenir à un territoire rendu attractif. Cette question va au-delà de la dimension strictement économique de redistributions des revenus.

Face à ces changements, l'espace public joue un rôle primordial puisqu'il peut reconstituer une centralité - ou du moins il accompagne le développement de celle-ci - et est un élément structurant du territoire. En effet, historiquement, les espaces publics ont été pendant longtemps au centre des préoccupations des villes européennes. Ils étaient considérés à la fois comme des lieux du public où les citoyens circulaient, se côtoyaient, travaillaient ou faisaient leurs achats, mais également comme les lieux d'intervention des pouvoirs publics sur l'espace urbain. Ils cumulaient des fonctions de centre politique, religieux et commercial et étaient également des lieux de rassemblement permettant de maintenir l'équilibre social.

En France, et plus généralement en Europe, dans les années 1980, un changement des pratiques et des regards sur la ville va s'opérer, tournant progressivement le dos à l'urbanisme moderne. Des architectes, urbanistes, paysagistes, sociologues et certains élus ont mis en œuvre de grands projets en plaçant les espaces publics, atouts oubliés, au cœur de leurs aménagements urbains. Les pouvoirs publics ont pris conscience du potentiel de ces espaces à la fois au niveau local/interne (pour les habitants en termes qualité de vie, de construction identitaire, de cohésion sociale, d'espaces de loisirs) et au niveau global/externe puisqu'ils favorisent le rayonnement et l'attractivité d'un territoire. De Londres à Liverpool en passant par Barcelone, la plupart des métropoles d'Europe occidentale s'investissent dans cette voie, suivies par les villes de taille moyenne dans les années 1990-2000 comme Bordeaux. Les espaces publics sont devenus un outil incontournable pour les institutions qui se préoccupent fortement de l'image que leur collectivité affiche. Ils ont été ainsi utilisés comme des leviers dans de nombreuses politiques publiques (déplacement, logement, culture) comme dans les discours.

L'espace public est un terme polysémique, utilisé dans diverses disciplines ce qui rend son appréhension difficile. Thierry Paquot (2009) différencie « l'espace public » et « les espaces publics ». L'espace public revient au concept défini par Jürgen Habermas c'est-à-dire un lieu symbolique où se forme l'opinion publique grâce au débat et permet la publicité des opinions privées. En revanche au pluriel, les espaces publics vont désigner les lieux physiques (publics ou privés) où l'on peut se déplacer et stationner à savoir les réseaux viaires et les espaces ouverts au public, sens le plus couramment utilisé. On peut noter que les deux termes vont relever de la communication, de la pratique démocratique, et du « vivre ensemble ».

L'espace public est multiple dans son expression, son style ou sa taille mais sa particularité réside dans sa forme « en creux », c'est-à-dire vide de constructions. Aménagés pour un ou plusieurs usages et fonctions, ils ne sont donc pas entièrement vides. L'espace public est à la fois est un lieu de flux et de circulations (Girard Perreau-Bézouille), un lieux de partage, d'échanges et d'usage (Annie Tardivon), un espace de spectacles (Françoise Choay) et de représentations qui s'inscrit en négatif par rapport aux pleins (Bernard Romain) ou par rapport aux espaces privés (Jérôme Treuttel). Ce dernier différencie les espaces publics mineurs qui sont des lieux de desserte, fonctionnels et utiles des espaces publics majeurs qui structurent la ville. Accessible et potentiellement ouvert à tous, l'espace public aurait ainsi deux fonctions : un rôle structurant et un rôle fonctionnel.

Il existe de très nombreuses manières de qualifier les espaces publics. Il est possible par exemple de distinguer ce qui est habituellement identifié comme un espace public « classique » (une voie, une place) et ce qui l'est beaucoup moins, comme un espace vide de centre commercial, un nœud autoroutier, voire ce qui échappe à une échelle territoriale locale, celle d'un itinéraire de balade. Une autre manière de procéder consiste à classer les espaces publics entre ceux qui s'approchent des lieux et d'autres des nœuds. Les espaces publics historiques (rues et places patrimoniales), emblématiques (grandes places, grandes voies), ordinaires (placettes, rues) et résiduels (sentiers, épaisseurs de voies, délaissés de lotissements) sont des espaces publics associés aux lieux c'est-à-dire « *délimités dans lesquels la durée et la distance sont considérées comme nulles par l'usager* » (A'urba, 2015). Les espaces verts (squares, parcs, jardins, espaces naturels, espaces en friche) et les espaces publics en façade des équipements comme les parvis entrent également dans cette catégorie.

Les nœuds sont quant à eux « *des points de contact, de rencontres entre différents réseaux de déplacements* » (A'urba, 2015). Ces nœuds comportent des espaces publics « non-conventionnels » c'est-à-dire non perçus en tant que tels mais faisant l'objet de pratiques collectives comme les carrefours, les parcs relais, les points d'entrée vers les réseaux (arrêts de tramway, bus...).

L'espace public est devenu important d'une part du fait de son rôle de « médiation sociale » (cadre propice à l'expression des activités tant individuelles que collectives) qui a peu à peu disparu au profit d'un espace public dédié pour et par la circulation et le stationnement automobile et d'autre part par son rôle structurant. En effet, certains espaces publics constituent des « pôles de centralité » pour un ensemble urbain et sont produits par rapport à des éléments qui relèvent directement d'une centralité urbaine (hôtel de ville, centre commercial, équipement public...). Ils contribuent à conférer des fonctionnements métropolitains qui se répandent sur tout le territoire et supportent sur ses limites un certain nombre de fonctions métropolitaines concentrées sur un même espace (services, administratives, commerciales, loisirs...). Mais il serait réducteur de considérer que la notion de centralité serait essentiellement définie par la concentration d'activités et de fonctions sur un espace.

Tortel (2003) propose une définition riche qui permet d'aborder tous les aspects de cette notion complexe. La centralité serait selon cet auteur « *lieu de vie, d'échanges et de mouvements, qui permettrait un brassage social, un regroupement d'activités, d'équipements et de services avec un pouvoir d'attraction et de diffusion plus ou moins étendu, relié au reste de l'espace par un réseau de voies et de dessertes collectives* ». La centralité est donc à la fois un lieu d'échanges parce qu'elle attire et génère des flux (de personnes, de biens, d'informations...) et un lieu convivial qui permet le regroupement et la pratique sociale. Ce lieu possède, par ses aménagements et/ou par la fonction qu'il assure, une identité propre qui fait qu'il est visible (repérable) et approprié et appropriable par les usagers. La centralité est d'autant plus lisible qu'elle est délimitée et desservie par un réseau de communications qui la rend accessible, condition majeure et indissociable de l'exercice d'un pouvoir d'attraction ou de diffusion sur un hinterland. Enfin, la centralité doit faire émerger l'idée d'une concentration, d'agglomération d'éléments en interaction et en synergie. Au-delà des activités et des fonctions qu'elle regroupe, elle peut être générée par

l'espace public puisqu'il contribue à la qualité urbaine, à la convivialité et à l'animation des lieux. L'espace public permet également de mettre en avant les valeurs symboliques d'un espace (un monument historique ou des symboles) renforçant ainsi la centralité d'un lieu. La centralité est ainsi déterminée en partie par la fonction et renforcée par l'espace public.

Il faut dissocier les notions de centre et de centralité. Fortement liées, ces deux notions ne se confondent pas car la centralité existe au-delà du centre et recouvre ainsi dans le contexte spatial un champ plus large. Ces deux termes structurent l'espace de façon différente, par le lieu et par le réseau. La notion de centralité semble plus pertinente pour lire la ville étant donné qu'elle organise l'urbain et hiérarchise les espaces de la ville.

La notion de centralité se distingue également de celle de polarité. La centralité dispose d'une plurifonctionnalité et son pouvoir attracteur ne se limite pas à une seule dimension à la différence d'un pôle. Par un exemple, un complexe commercial va exercer un pouvoir d'attraction spécifique et sectoriel alors qu'un centre urbain offre une palette plus large de possibilités, faite de complémentarité et de diversité.

La mise en relation, par un réseau, des différentes centralités d'une agglomération participe la formation d'une ville polycentrique. Ainsi, cette dernière est organisée selon une armature urbaine composée « *d'un ensemble de ville hiérarchisées et de leurs aires d'influence qui assurent dans un territoire donné les fonctions qui nécessitent un minimum de population desservie* » (Choay et Merlin, 2000). L'armature urbaine polycentrique est composée d'éléments structurants, les centralités, qui, reliées les unes aux autres, organisent le territoire dans son ensemble. Cette armature urbaine est toujours selon Choay et Merlin à rapprocher de deux autres concepts : celui de réseau urbain qui est « *l'inscription géographique de l'armature urbaine et qui se caractérise par les relations, exprimées par les flux de personnes, de marchandises, de communication immatérielle et de capitaux entre les villes* », et celui de « hiérarchie urbaine » qui implique une « *structuration en différents niveaux et des rapports de dominance entre les villes voisines de différents niveaux* ». Cette organisation suppose donc une interdépendance entre les centralités (Da Cunha, 2007). Ainsi, à des centralités primaires (comme la ville centre) sont associés des centralités dites secondaires qui fonctionnent à des échelles plus locales (celle de la proximité) mais dont le rôle est primordial dans le fonctionnement de l'espace urbain. La ville polycentrique ne fonctionne plus

comme un lieu central convergent caractéristique d'une armature urbaine monocentrique mais comme plusieurs lieux fonctionnant en réseau permettant de connecter les centralités entre elles.

L'armature urbaine est utilisée par Bordeaux Métropole pour établir une stratégie d'aménagement du territoire qui tendrait vers plus de polycentrisme, forme urbaine qu'elle considère nécessaire pour former une métropole à dimension européenne. Cette stratégie permet d'appuyer les objectifs de limitation de la consommation foncière dans un territoire ayant connu un phénomène d'étalement urbain important, grâce au renforcement ou la création de nouvelles centralités. Les formes urbaines héritées de l'urbanisation d'après-guerre sont aujourd'hui remises en question car jugées incompatibles avec un fonctionnement urbain conciliant les trois piliers, environnemental, social et économique, du développement durable. Ce modèle de ville permettrait donc de répondre aux objectifs pour un développement urbain durable que ce soit du point de vue environnemental (économie du sol, préservation des paysages, limitation de la mobilité individuelle), d'un point de vue économique (contrôle des coûts d'équipements, viabilité des services de proximité) ainsi que sous l'angle social (accessibilité, convivialité). Ce modèle polycentrique a été confirmé dans le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du schéma de cohérence territoriale (SCoT). Plus qu'à l'émergence d'une ville polycentrique, c'est à la naissance d'une aire métropolitaine polycentrique à laquelle on assiste ; aire organisée par des centralités hiérarchisées permettant de structurer et retisser les territoires.

Le postulat sur lequel il conviendra de s'appuyer est le suivant : les espaces publics sont des éléments qui permettent de produire ou d'affirmer des lieux d'urbanité voir de centralité. Ils sont également les éléments de base assurant la connexion entre ces lieux. Ainsi la carte des espaces publics tendrait de plus en plus à ressembler à celle des centralités. Cette problématique suppose que l'espace public aurait un rôle, une influence pour produire de la centralité et qu'il existe un lien entre ces deux notions. L'hypothèse de départ sous-tend également qu'au-delà de la création de centralités, l'espace public pourrait être considéré comme un levier participant à la formation d'une ville polycentrique.

Il s'agira dans une première partie de mettre en exergue le lien qui unit les notions de centralité et d'espace public. La compréhension de l'évolution du rapport espace public et centralité sera un préalable pour comprendre la ville d'aujourd'hui, la ville contemporaine. Historiquement, dans la ville traditionnelle, l'espace public était le support des fonctions productrices de centralité. Mais le phénomène de métropolisation qui s'est amorcé à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle avec la Révolution industrielle, puis qui s'est accéléré dans le contexte économique et social des Trente-Glorieuses, a participé à l'évolution de la ville autant dans sa forme que dans ses usages. L'engouement inédit à cette époque pour l'automobile qui s'accompagne de la modernisation du territoire français a eu une double conséquence : d'une part, l'aménagement de ce nouveau réseau a profité autant aux ménages qu'aux acteurs économiques entraînant une croissance urbaine dans les territoires périphériques au détriment de la ville centre ; d'autre part, l'appropriation des espaces publics par l'automobile et l'échec des « espaces collectifs » développés dans les grands ensembles ont contribué à la dégradation et à la perte de sens de ces lieux. Avec la métropolisation, le lien qui unissait historiquement centralité et espace public se trouve distendu (partie 1).

Face à ce constat et à l'émergence d'une nouvelle culture urbaine qui touche la France dans les années 1970, les sciences sociales et les milieux professionnels remettent sur le devant de la scène ces espaces dégradés et inventent le concept d'espace public tel qu'on le connaît aujourd'hui. Il est dès lors utilisé par les pouvoirs publics comme un outil de requalification urbaine et de résorption de problèmes économiques et sociaux que subissent certains quartiers de la ville (partie 2).

Au-delà des changements de représentation des espaces publics, c'est toute la représentation de la ville qui se renouvelle car sa forme, son organisation et sa structure ont été modifiées par la métropolisation. De cette ville métropolisée émerge la ville contemporaine dans les années 1990. L'évolution des caractéristiques urbaines de ce nouveau régime d'urbanisation contribue de fait à la redéfinition du concept de centralité. Dès lors, les fonctions constitutives de cette notion se transforment tout comme la typologie évolue. C'est dans ce nouveau contexte que le lien entre centralité et espace public est revisité et restauré (partie 3). Tout au long de cette partie théorique est illustré tout du long par l'exemple bordelais

Après avoir saisi la relation entre les notions d'espace public et centralité, le second chapitre de ce projet de fin d'étude portera sur les moyens mis en œuvre par les collectivités territoriales de l'agglomération bordelaise pour constituer une métropole polycentrique. Ce chapitre permettra d'illustrer la relation qu'entretient espace public et centralité en s'appuyant exclusivement sur l'exemple de l'hypercentre métropolitain. La première partie révélera l'importance du rôle qu'a joué l'espace public dans le recentrage de l'agglomération autour de son fleuve et de la valorisation des quartiers anciens dégradés du centre historique. Ces deux stratégies avaient pour objectif commun d'asseoir l'hypercentre bordelais au sein de l'espace métropolitain. De plus, la multiplicité des événements, qu'ils soient festifs, culturels, sportifs, contestataires ou encore artistiques, organisés sur l'espace public, par des acteurs publics comme privées, notamment au cœur de l'agglomération, permet tout autant d'affirmer la future centralité d'un lieu que de développer l'image de marque de Bordeaux. Ces événements sont de plus en plus utilisés par les pouvoirs publics pour renforcer la centralité de l'hypercentre métropolitain. La deuxième et la troisième partie porteront sur le projet urbain des Bassins à flot qui s'inscrit dans une dynamique plus globale de constitution d'une centralité nord à l'intérieur de l'hypercentre métropolitain. Après avoir présenté ce projet qui s'inscrit à plusieurs échelles et l'évolution de ce territoire au cours du temps, nous analyserons plus spécifiquement le rôle des espaces publics, notamment de la plaque portuaire, cœur de ce nouveau quartier, pour produire de la centralité. Cette analyse s'appuiera à la fois sur la caractérisation de l'organisation de la plaque portuaire et son lien avec les autres espaces publics des Bassins à flot mais aussi sur l'observation des usages actuels de cet espace qui soulève des interrogations et met en avant de multiples enjeux. L'enjeu est de révéler comment les espaces publics des Bassins à flot, notamment la plaque portuaire, vont permettre à ce morceau du territoire de se rattacher à la ville existante et d'affirmer sa présence et sa centralité au sein de l'espace métropolitain.

L'objectif de ce mémoire est de montrer, par différents exemples à différentes échelles – un projet métropolitain, un projet de ville et un projet de renouvellement urbain - comment l'espace public tend à redevenir une des caractéristiques essentielles de la centralité, qu'elle soit métropolitaine, urbaine ou locale.

La méthode utilisée est hypothético-déductive c'est-à-dire qu'à partir de mon hypothèse de départ, l'espace public aurait un rôle dans la production de la centralité urbaine, les deux chapitres composant ce mémoire vont la tester et la vérifier par un apport théorique dans la première partie et par une application concrète sur le territoire qui se base sur des recherches personnelles, sur l'expérience de cette année d'alternance et de l'observation de terrain.

NOTA BENE 1: Le passage de communauté urbaine de Bordeaux (Cub) à Bordeaux Métropole est effectif depuis le 1er janvier 2016. La mention de Cub ou Bordeaux Métropole dépendra de l'année considérée dans mes propos.

NOTA BENE 2: Les photographies non sourcées sont personnelles.



# CHAPITRE 1 :

## LE LIEN ENTRE LES NOTIONS D'ESPACE PUBLIC ET DE CENTRALITÉ : UNE RELATION MOUVANTE

---

Selon le postulat de départ, (l'espace public aurait un rôle pour produire de la centralité), nous faisons l'hypothèse qu'il existerait un lien entre ces deux notions puisque nous présumons que l'espace public agirait et aurait une influence sur la centralité. Ce premier chapitre mettra en lumière cette relation qui s'avère historique et instable.

En effet, relation forte dans la ville traditionnelle, l'espace public a peu à peu perdu de son sens et cessé d'agir dans l'affirmation des centralités urbaines au cours du XXème siècle (partie 1). La ville est passée d'une organisation monocentrique où la notion de centre et celle de centralité se superposent à une organisation multipolaire à l'intérieur de laquelle la ville-centre est concurrencée par de nouvelles centralités périphériques.

Face à la perte de sens de l'espace public (partie 2), différents acteurs se sont emparés, dans les années 1970, de cette question pour (ré)inventer le concept d'espace public, tel qu'on le connaît aujourd'hui. Ce dernier va être de nouveau au cœur des préoccupations urbanistiques et être le support de l'action publique dans de nombreux domaines à partir des années 1980.

Au-delà du changement de représentation à cette époque de ce type d'espace, c'est toute la représentation de la ville qui se renouvelle participant à l'émergence d'un nouveau modèle: la ville contemporaine considérée comme la clé de voute pour concevoir la ville d'aujourd'hui, la ville durable (partie 3). L'évolution des caractéristiques de la ville, issue de ruptures socio-économiques, culturelles, technologiques, participe de fait à la transformation du concept de centralité de nouveau liée, dans la société contemporaine, à l'espace public.

Saisir le lien qui unit ces deux notions est une condition préalable pour comprendre comment et par quels moyens l'espace public influence les centralités urbaines.



# 1 | L'ÉVOLUTION DANS LE TEMPS DU RAPPORT ESPACE-PUBLIC ET CENTRALITÉ : DE LA VILLE MONOCENTRIQUE À LA VILLE POLYCENTRIQUE

**« Pour connaître le présent, il faut d'abord s'en détourner » (Durkheim)**

Cette première partie présente l'évolution du concept de centralité à travers l'approche diachronique de la forme urbaine du territoire bordelais. L'analyse de la ville du passé nous permettra d'appréhender au mieux la ville du présent et de mettre en lumière le rôle qu'ont joué, au cours du temps et de l'histoire, les espaces publics dans la production des centralités urbaines. L'analyse développée est morphologique. Elle présente l'avantage de mettre en avant les interrelations entre les différents éléments constitutifs d'un tissu urbain : parcellaire, viaire, espace libre, espace bâti. L'espace public, notamment par le réseau viaire et les places, est un des « éléments primaires » (Rossi, 1966) du tissu c'est-à-dire qu'il est un des éléments (avec les monuments) qui laisse une trace permanente et stable dans la ville et assure la continuité de la forme urbaine.

L'organisation de la société se reflète dans la ville qui s'adapte, dans sa forme et dans ses usages, à ses évolutions culturelles, sociales, économiques, technologiques... Les grands événements, qui ont marqué la société, ont transformé, dans le temps, le concept de centralité. Ce dernier a ainsi évolué selon trois périodes distinctes qui correspondent à trois régimes d'urbanisation conditionnés par « l'ensemble des modalités de territorialisation des activités et des ménages » (Regazzoni, 2010)

- la ville traditionnelle, du Moyen-Âge à la Révolution industrielle
- la ville industrielle : la première métropolisation (1860-1960)
- et la ville post-industrielle : la deuxième métropolisation (1960-2000)

De cette ville métropolisée émerge la ville contemporaine.

Chaque régime d'urbanisation se caractérise par « sa forme, son système de centralité ainsi que la reproduction et le fonctionnement des villes et des agglomérations en tant qu'espaces économiques, sociaux et physiques » (Regazzoni, 2010)

Le passage d'une période à une autre est le fruit de ruptures qui viennent modifier les caractéristiques d'un espace. Ainsi, nous pouvons considérer que la ville est un palimpseste, œuvre des hommes sans cesse renouvelée gardant cependant les marques des périodes antérieures. L'espace public - les rues, les places - sont à ce titre, les traces les plus pérennes dans la ville en constante évolution.

## A. LA VILLE TRADITIONNELLE: UNE ORGANISATION TERRITORIALE MONOCENTRIQUE

### La ville antique

La formation des villes est née de la sédentarisation des hommes dans des lieux accessibles qui se sont densifiés et développés au fil du temps. Le système de rues délimitant les îlots d'habitations organise la forme de la cité circonscrite dans son enceinte. Elle concentre déjà en son sein les lieux de pouvoir politique, religieux et commercial. Dès lors, le territoire est organisé par sa structure et par les activités s'y déployant dans le centre de la cité, autour de la place centrale. Ainsi, l'agora grecque, puis le forum romain, en plus de servir d'espace de marché cumule des fonctions politiques et religieuses. C'est également le lieu de rassemblement communautaire et de fêtes garant de l'équilibre social. La place principale, l'Agora, est le centre de la cité autour de laquelle la ville va se développer prenant dès lors un caractère monocentrique.

Cette conception urbaine, grâce à l'expansion des civilisations gréco-romaines, va se diffuser sur une large partie du continent européen. En effet, en 52 avant Jésus-Christ, suite à des actions menées par Publius Crassus, lieutenant de Jules César, Burdigala (ancien nom de Bordeaux), se développe sous le mode de l'urbanisme romain: sont tracés le *cardo* et le *decumanus* (aujourd'hui rue Sainte-Catherine et rues Porte Dijeaux et St Remy, et cours de l'Intendance) autour de la Place de la Comédie. Bordeaux est à l'époque un emporium, c'est-à-dire un comptoir de commerce, contrôlant les routes de l'étain et du plomb entre les ports gaulois de la Loire et la République romaine. Le port est à l'intérieur de la ville au bord de la Dèze. Durement frappée par les invasions barbares de 276, la cité édifie (selon le tracé actuel des cours d'Alsace-Lorraine, de la rue des Remparts et des cours du Chapeau Rouge et de l'Intendance) un *castrum* (lieu fortifié en latin) qui est construit en 286.

Si la ville antique et la ville médiévale sont deux entités distinctes tant au niveau économique que sur la nature de leur communauté urbaine respective, il faut néanmoins souligner la continuité réelle entre ces deux villes sur le plan morphologique des lieux et de la forme des tracés (parcellaire, viaire...). Ainsi, le développement monocentrique de la ville autour de la place centrale héritée va se poursuivre au Moyen-Age malgré l'émergence de nouveaux quartiers fonctionnant de manière relativement autonome autour d'une paroisse, d'une place sur laquelle se déroule un marché.

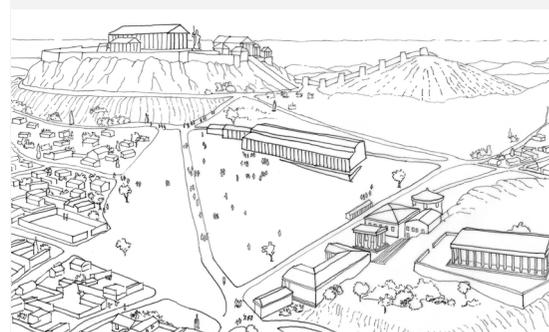


Figure 1: Représentation d'Athènes à l'Antiquité avec en son centre l'Agora, source: personnelle

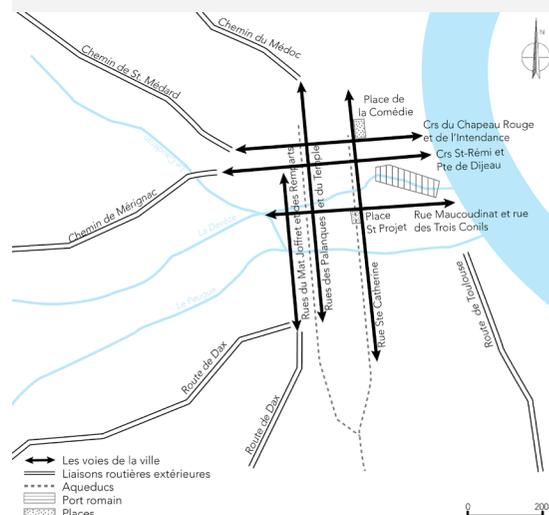
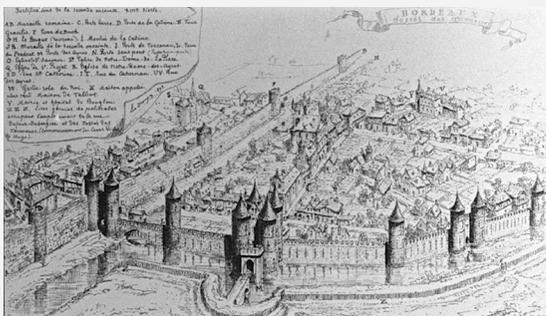


Figure 2: Les origines de Burdigala romain, source: personnelle sur la base d'une carte réalisée par R. Etienne



Figure 3: Le tracé de la 1ère enceinte, le castrum, source: personnelle sur la base d'une carte réalisée par R. Etienne



**Figure 4: Bordeaux, deuxième enceinte du XIIIème siècle, de la Porte des Ayres à la Porte de la Cadène, Dessin de Leo Drouyn**



**Figure 5: Bordeaux à la fin XVIIIème siècle**



**Figure 6: Bordeaux vers 1550, source: J. Cournet**

## La ville médiévale

A l'inverse des cités grecques et romaines, la ville médiévale se développe, à l'intérieur de son enceinte, de manière anarchique en fonction des besoins et du contexte spatial: les contraintes topographiques (côteaux) et hydrographiques ont conduit Bordeaux à se développer sur la rive ouest de la Garonne. Cette enceinte est une caractéristique fondamentale de l'espace urbain du Moyen-Age et matérialise « *la singularité et l'unité de la ville, qu'elle oppose à la campagne environnante* » (Choay, 2003). La ville est de fait un espace clos et limité capable, par cette séparation physique, de s'isoler par rapport au monde extérieur. Cette enceinte contribue, par la même occasion, à créer chez les habitants un sentiment d'appartenance. Ainsi, la ville renforce sa position centrale qui concentrent les fonctions administratives, religieuses, économiques et symboliques dont la périphérie dépend. Bordeaux est devenu capitale d'un comté rattaché d'abord au duché de Vasconie (de 852 à 1032), puis du duché d'Aquitaine sous les autorités successives des comtes de Poitiers, (de 1032 à 1137), et des Capétiens, (de 1137 à 1152). Le cœur de la ville médiévale est organisé par la religion (le VIIème siècle marque un temps fort dans l'organisation paroissiale de Bordeaux avec la fondation des églises Saint-Rémy, Saint-Pierre et Saint-Siméon) et le commerce, notamment du vin avec l'Angleterre. L'enceinte n'apparaît plus alors seulement un comme instrument de défense mais permet la mise en place d'un nouveau type d'économie marchande. Le mur représente désormais les limites du droit urbain et instaure la participation financière de chacun.

Bien que la ville se soit développée durant le Moyen-Age sans cohérence ni homogénéité, la place du marché, localisée à proximité de l'édifice religieux, maintient les mêmes prérogatives politiques, symboliques et sociales que l'Agora et le Forum de l'Antiquité. Les grandes places, en plus de constituer un haut lieu en rapport avec la fonction spécifique du commerce, accueillent les événements publics et les fêtes qui réunissent la communauté hors de l'église.

La prospérité de Bordeaux par le commerce conduit la ville à s'étendre. Des nouvelles enceintes sont alors édifiées: en 1227 au sud, pour protéger les quartiers neufs (rue Neuve, la Rousselle, ...) ; en 1327, pour intégrer les nouveaux faubourgs (Sainte-Croix, Sainte-Eulalie, Saint-Michel). Au-delà des remparts, se développe le bourg de Saint-Seurin, et apparaît au nord le couvent des Chartrons. Le passage de la ville médiévale à la ville classique s'est fait de manière progressive, par croissance concentrique autour la ville-centre.

### La ville classique (XV<sup>ème</sup> - XIX<sup>ème</sup> siècle)

Le début de la période classique coïncide pour la ville de Bordeaux au basculement de la domination anglaise vers la domination française à la suite de la bataille de Castillon (1453). C'est une époque de profonds bouleversements dans tous les domaines :

- dans le domaine politique, les larges libertés obtenues par la municipalité lors de la période anglaise sont confrontées à la mise en place d'un État puissant sous la forme d'une monarchie absolue. Le roi de France, Charles VII, décide en 1459 de faire de Bordeaux une ville royale en construisant de forteresses dont l'enjeu était dissuader les bordelais de se révolter contre la monarchie: le fort Louis au sud, le fort du Hâ et le château Trompette.

- dans le domaine économique, les relations privilégiées avec l'Angleterre, notamment dans la vente du vin, sont fragilisées ; la ville perd alors sa prospérité.

- dans le domaine culturel, la ville participe aux évolutions de la Renaissance avec le développement de l'humanisme (illustré par Montaigne et La Boétie) et la division du christianisme (importance des guerres de religion dans le sud-ouest de la France).

Cela explique l'agitation que connaît la cité bordelaise durant les deux premiers siècles de la période classique et sa lente intégration au royaume de France.

Bordeaux connaît au milieu du XVII<sup>ème</sup> siècle de nouveau la prospérité grâce au développement de son port et le commerce du vin, mais aussi du sucre colonial et des esclaves. La ville se dote alors de quais, d'une nouvelle façade d'immeubles prestigieux et d'une nouvelle vitrine de la ville : la place de la Bourse, appelée place Royale, conçue par les architectes Gabriel père et fils. L'aménagement des quais tend, d'une part, à multiplier les perspectives sur le fleuve, selon les lois de perspective albertienne<sup>1</sup>, par le cadre que crée l'ordonnancement des constructions et, d'autre part, à magnifier le port de la Lune<sup>2</sup>. Ce vaste chantier avait pour objectif de mettre en scène la puissance de Bordeaux et de son port par une esthétisation de ses berges<sup>3</sup>. Parallèlement, les archevêques, les intendants et les gouverneurs installés par le roi, embellissent la ville, assèchent les faubourgs marécageux et insalubres et aménagent les anciens remparts en un réseau de circulation<sup>4</sup>. Les intendants Claude Boucher et Louis-Urbain-Aubert de Tourny développe nouvelle conception architecturale et urbanistique. L'architecte André Portier construit, à la place des portes fortifiées de la vieille ville, des arcs de triomphe majestueux comme la Porte d'Aquitaine (place de la Victoire), la porte Dijeaux (place Gambetta/

<sup>1</sup> Leon Battista Alberti (1404-1472) est un humaniste, écrivain, peintre, théoricien de la peinture et architecte florentin. Il écrit un traité (décomposé en 3 livres) intitulé De Pictura (1436) que l'on peut considérer comme le programme fondateur de la perspective définie, pour la première fois, de manière mathématique et géométrique.

<sup>2</sup> Le port de la Lune est le nom donné au port de Bordeaux du fait d'un large méandre en forme de croissant que décrit la Garonne lorsqu'elle passe dans la ville.

<sup>3</sup> Dès son arrivé à Bordeaux, Jacques Gabriel écrit : « Je vous avoueray, Monseigneur, que je n'ay jamais vu un si beau coup d'oeif et un si grand spectacle que ce port ; il mérite bien de faire quelque chose qui soit recommandable à la postérité » cité par Lechner p.17

<sup>4</sup> En matière de transport, la route s'impose. La ville se dote d'un réseau de circulation plus ouvert sur l'extérieur et plus large permettant au système de circulation de s'inscrire sur le territoire. Les premiers trottoirs rompent avec la forme de la rue du Moyen-Age qui s'inscrivait dans la continuité du bâti. La rue devient avenue et de nouvelles voies de circulation apparaissent sur le tracé des anciennes enceintes.



**Figure 7: Vue et perspective de la place Royale au XVIII<sup>ème</sup> siècle,** gravure au mise au musée d'Aquitaine



**Figure 8: Peinture représentant la vue du port de Bordeaux depuis du château Trompette, Joseph Vernet (1714-1789),** Musée national de la marine

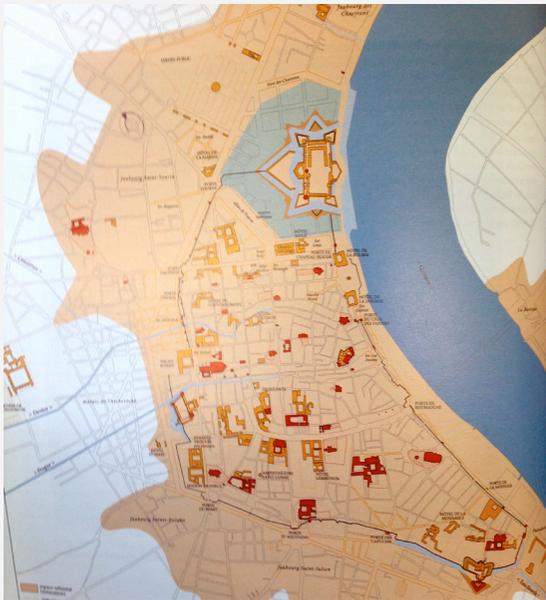


Figure 9: Bordeaux en 1790, source: Jean Courmet

Rue Porte Dijeaux), la porte de la Monnaie (quai de la Monnaie) ou encore la porte de Bourgogne (place Bir-Hakeim). Le cadre urbain « *perd son caractère empirique, contingent, anecdotique, différencié pour obéir à un ordre abstrait, cadre intellectuel et cadre de parade* » (Choay, 2003). La forme géométrique, la symétrie, la perfection de la forme, l'ordre et l'équilibre sont des invariants de la vision développée par les intendants. À la demande de Tourny, l'architecte de Louis XV, Ange-Jacques Gabriel, crée le Jardin public, voulu comme un espace vert et un haut lieu de promenade qui rencontra très vite la faveur des Bordelais.

La Restauration amena un nouveau développement de la ville avec la démolition du château Trompette, en 1816, remplacé par l'immense place des Quinconces (1818-1827), et la construction du premier pont sur la Garonne, le pont de pierre (1810-1822). Le faubourg rive droite de la Bastide connaît en conséquence ses premiers développements. La ville s'étend vers l'ouest avec la construction d'échoppes, maisons basses caractéristiques du paysage urbain bordelais.

Dans cette ville traditionnelle qui prend forme dès l'Antiquité, le centre-ville (le centre) et la ville en tant que centre (la centralité) se superposent et se distinguent nettement de la non-ville, dépendante du noyau urbain, malgré la chute des fortifications aux XVIIème siècle. La ville domine car elle polarise en son sein des fonctions de centralité (pouvoir politique, administratif, économique, religieux et symbolique). Elle est également l'espace géographiquement central du territoire où convergent les voies de communication. « *Le centre est donc moins le reflet et d'un principe d'unité profond que le résultat d'un modèle d'urbanisation historiquement daté qui a produit un recouvrement contraint entre centre et centralité.* » (Gaschet, Lacour, 2002).

L'espace d'usage public a joué un rôle déterminant dans cette urbanisation monocentrique du territoire. Il a été le support sur lequel se sont exprimées les fonctions de centralité : place du marché pour les échanges commerciaux, l'avenue et la place royale pour la force symbolique du pouvoir, la place sur laquelle se déploie des manifestations populaires et religieuses... Jusqu'au XXème siècle, c'est dans la rue que s'enracine la sociabilité : « *Habiter et travailler se mêlent, multipliant sur place les liens personnels et l'échange sous toutes ses formes, dans la rue principale comme dans les passages et impasses, second réseau de circulation et de communication* » (Leménorel, 1997).

## **B. DE LA VILLE CLASSIQUE A LA VILLE INDUSTRIELLE: ENTRE RUPTURES ET CONTINUITÉ**

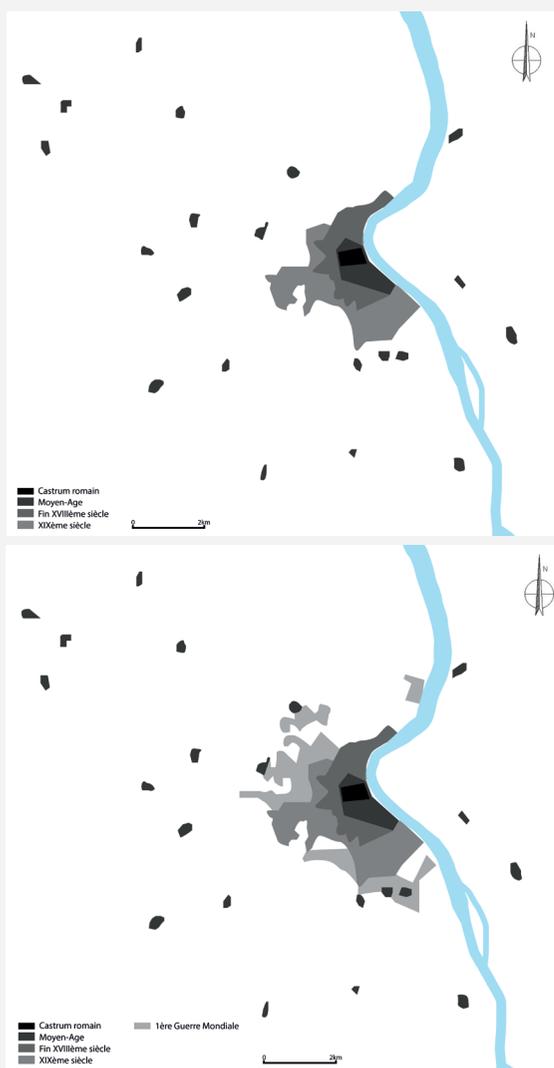
La ville Révolution industrielle va être le point de départ d'un processus long de métropolisation qui va considérablement modifier la forme de la ville. Ce processus va redistribuer les cartes de la centralité. La Révolution industrielle va provoquer un basculement complet dans l'équilibre rural-urbain. La forte demande de main d'œuvre industrielle associée à la modernisation de l'activité agricole va entraîner un phénomène d'exode rural qui a pour effet l'explosion des villes hors de ses murs.

Cette soudaine croissance de la ville hors de ses murs oblige les techniciens et les élus à penser la ville en termes de systèmes de réseaux raccordés entre eux et la périphérie. La restructuration du tissu urbain passe par une oeuvre de chirurgie pratiquée dans la ville ancienne offrant à la circulation une pleine autonomie. Une voie a, dès lors, pour seule raison une liaison rapide entre deux points. A la différence des travaux haussmanniens à Paris, il s'agit à Bordeaux de rectifier les vieilles rues du centre ancien plutôt que les percer. Les nouvelles voies ouvertes dans le centre ville sont donc peu nombreuses et les alignements multiples. Le redressement de la rue Sainte-Catherine, seule voie traversant Bordeaux du sud au nord, est l'exemple même de ce genre de travaux de voirie. Parallèlement Bordeaux se dote d'une nouvelle voie est/ouest (le rue Porte-Dijéaux et Saint-Rémi ne satisfaisant pas les besoins de la circulation et du commerce), le cours Alsace-Lorraine. Nous ne pouvons pas considérer cette opération comme un percement haussmannien car il s'agit davantage d'élargir les voies existantes selon un principe d'alignement. Il en va de même pour les places publiques nouvelles ou recrées à cette époque. Aucune place publique n'a jamais qu'un seul usage ou une seule fonction, et pourtant des dominantes apparaissent. Cette spécialisation de l'espace public a eu des conséquences sur l'évolution démographiques, économiques et topographiques des quartiers. Par exemple, la place du Marché-aux-Veaux abandonne définitivement son activité avec l'aménagement d'un marché couvert cours Victor Hugo et devient plus résidentiel. Dans la ville agrandie, les places de quartier demeurent rares et de nombreux espace publics à la périphérie s'apparentent plutôt à des organes de distribution de la circulation, des noeuds plus qu'à des places.

A la différence de plan haussmannien parisien qui créait un système d'aération composé de jardins publics, parcs, promenades plantées, ces trous d'aération sont encore peu nombreux à la veille de la première Guerre Mondiale. Cette mode de la nature domestiquée en ville, qui sied bien à Paris,

est contrariée à Bordeaux par la présence des nombreux jardins privés en cœur d'îlot et par la proximité de la campagne, de la montagne et de l'océan, à laquelle les habitants sont très attachés. Ces multiples aménagements participent au remodelage du paysage urbain et à la définition de sa modernité.

Mais ces bouleversements ne peuvent se comprendre sans saisir le trait essentiel de la transformation de la ville dès la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> : son étalement phénoménal dans la proche périphérie de la ville ancienne. La décision du Conseil municipal d'annexer la Bastide et des parties des communes de la rive gauche est effective en janvier 1865. Bordeaux gagne alors 719 hectares. La ville a conquis la périphérie autour des boulevards de ceinture sur la rive gauche et sur la rive droite au long de l'avenue Thiers. Les grands marais de Bordeaux et les terrains de Luze freinent l'urbanisation au nord, où le port et ses équipements se sont déplacés avec les Bassins à flot. Ville étale, Bordeaux devient une ville de maisons, essentiellement individuelles, construites selon des règles de voirie et de lotissement très élaborées qui ne suffisent pas, toutefois, à contrôler tous les excès de la construction privée qui bat son plein à la fin XIX<sup>ème</sup> siècle. Il faut toutefois souligner que la banlieue bordelaise est loin de présenter un caractère monorésidentiel. Sous le Second Empire et la Troisième République, des équipements de proximité apparaissent dans les nouveaux quartiers résidentiels. La banlieue résidentielle est développée au nord-ouest et au sud-ouest mais il reste de nombreux terrains non bâtis à l'intérieur des boulevards. La ville industrielle qui s'insère dans la ville classique ne s'y contient vite plus et un urbanisme, préfigurant celui d'agglomération est nécessaire. Le tissu urbain poursuit alors sa dilation jusqu'à l'éclatement de la ville en fragments (éclatement de l'îlot, éclatement de l'interface rue/bâti, éclatement de l'espace public).



**Figure 10: Evolution de la tâche urbaine de Bordeaux entre la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle et la fin de la Première Guerre mondiale**, source: personnelle sur la base d'une carte réalisée par O. Ratouis

Ce n'est pas la première Guerre Mondiale, mais bien plus la seconde qui marque un changement radical dans les conceptions de l'aménagement urbain ; la création du port autonome en 1924 et les réalisations du « Plan Marquet comme le stade, la bourse du travail, la piscine Judaïque par exemple n'étant certes pas mineurs, mais d'une ampleur limitée.

Le vaste territoire urbain reconnu, en 2007, par l'Unesco au titre du patrimoine mondial de l'Humanité constitue bel et bien, désormais un ensemble remarquable pour l'unité de sa transformation urbaine et architecturale depuis le XVIII<sup>ème</sup> siècle.

## C. LA VILLE POST-INDUSTRIELLE: VERS UNE VILLE MULTIPOLAIRE

La société post Seconde Guerre Mondiale fait face à de grands bouleversements. Le contexte socio-économique des Trente-Glorieuses (baby boom, plein emploi, la hausse du niveau de vie, changements des structures familiales...) contribue au développement économique de la France et à l'évolution de la ville autant dans sa forme que dans ses usages. A Bordeaux, comme ailleurs en France, le sentiment d'euphorie des Trente-Glorieuses portée par la croissance économique et le plein emploi, et ce, jusqu'aux années 1970, nourrit l'aménagement des villes avec un engouement inédit pour l'automobile qui représente un marqueur social extrêmement puissant.

### La modernisation du territoire

Maire bâtisseur, Jacques Chaban-Delmas a modifié le paysage de l'agglomération bordelaise par sa politique d'équipements publics qui confirme la priorité donnée aux déplacements automobiles, symbole de la modernité, en maillant l'ensemble du territoire de l'agglomération d'un réseau d'infrastructures routières et autoroutières. Ce contexte qui favorise le tout-automobile a conduit à dégrader la qualité de l'espace public de la ville-centre qui devait répondre aux problématiques de l'époque. La ville de Bordeaux s'est dotée de grandes pénétrantes permettant d'accéder rapidement dans son centre et aux parkings à ciel ouvert pouvant les accueillir ces visiteurs. Ces pénétrantes se connectent à la nouvelle voie de contournement de Bordeaux, la rocade, qui constitue la plus grande infrastructure du dispositif de déplacement de l'agglomération. L'ouverture du pont Saint-Jean (1965) et du pont d'Aquitaine (1967) servent de support à l'élaboration d'un réseau autoroutier périphérique mais aussi à celle d'un réseau d'axes pénétrant le centre de l'agglomération. La rocade assure un rôle local dans les déplacements d'agglomération, et notamment, dans les déplacements de périphérie à périphérie qui se sont multipliés. L'armature urbaine de l'agglomération se trouve organisée et aménagée autour de ces grandes infrastructures qui traduisent l'évolution des mœurs de l'époque.

La popularisation du transport individuel couplée à la politique étatique de modernisation du territoire par un vaste réseau d'infrastructures routières et autoroutières ont eu comme effet non maîtrisé et non désiré une « *émancipation périphérique* » (Dumas, 2010) c'est-à-dire de faciliter, au détriment du centre, les mouvements de la population vers les banlieues. De plus, en structurant le développement des centres commerciaux et des zones d'activités qu'elle distribue, la rocade se transforme en « *courroie de distribution locale* et



Figure 11: Place du parlement, 1970, source: Sud Ouest

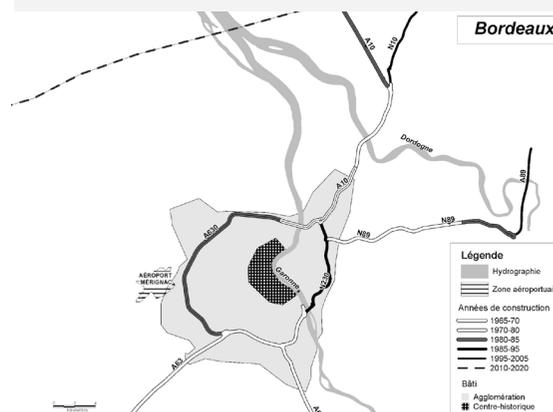


Figure 12: Evolution du réseau routier, source: L. Gatineau

Partant de la zone du parc des expositions et du quartier du Lac, la rocade s'étend progressivement à l'ensemble de la rive gauche par tronçons de 1960 à 1980 en contournant l'agglomération et est le symbole de la modernité et de la liberté. Il faudra toutefois attendre 1993 et la création du pont François Mitterrand pour que la rocade adopte son tracé complet.

*métropolitaine* » (Ratouis, 2013). Cette évolution de l'offre d'emploi répartie en périphérie a fortement influencé le comportement résidentiel des ménages qui ont quitté les villes-centres pour se rapprocher de leur lieu de travail. L'étalement résidentiel en est la résultante

### **L'étalement résidentiel**

La croissance démographique entraîne une croissance urbaine hors de la ville-centre qui ne peut plus loger tous ses habitants. L'expansion des couronnes périurbaines est avant tout liée à l'installation de nouveaux résidents à la recherche d'un cadre de vie rural, calme, proche de la nature le tout dans un lotissement pavillonnaire mais surtout ils fuient les prix immobiliers qui ont connus, dans les pôles urbains, une hausse plus rapide que celle des revenus. La baisse relative des coûts de construction de l'habitat individuel et la politique d'aide à l'accession à propriété<sup>5</sup> ont également joué sur le développement de ce mode d'habiter. Ces aides de l'Etat rendent davantage solvables les couches sociales à faibles revenus leurs offrant une bouffée d'oxygène, dans un contexte de rejet des grands ensembles. Les maires des communes périphériques de Bordeaux sont souvent enthousiastes à l'idée d'accueillir de nouveaux résidents qui rajeunissent la population communale et sont les garants du dynamisme et maintien des services publics comme les écoles. Ce contexte va contribuer à la plus forte migration résidentielle de ces quarante dernières années.

Ce phénomène d'étalement urbain est d'autant plus marquant qu'il n'est pas limité par les documents d'urbanisme. A Bordeaux, les prévisions économiques et surtout démographiques projetés dans Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) élaboré dans le climat des Trente-Glorieuses ont été très optimistes. Par conséquent, on s'aperçoit vite que l'enveloppe constructible prévue pour l'extension urbaine est trop importante par rapport aux projections démographiques de l'époque<sup>7</sup>. Ainsi la profusion d'espace à bâtir conforte le mitage périurbain.

Les grands ensembles comme réponse à la crise du logement à partir des années 1960, ponctuent cet étalement pavillonnaire. Construits en premier lieu dans les espaces disponibles à proximité des centres urbains, ils densifient progressivement la banlieue. Jacques Chaban-Delmas entame dans ce sens une politique de production de logements sociaux avec la construction de cités dispersées aux franges de la ville de Bordeaux au gré des opportunités foncières<sup>7</sup>. Si l'objectif consiste toujours à accroître l'offre de logements et à

<sup>5</sup> L'Etat décide de favoriser la construction de maisons individuelles et l'accession à la propriété avec la mise en place de l'épargne logement (1965) corrélées aux aides à la construction de maisons individuelles (Plan Courant 1953). La réforme des aides au logement en 1977 aura pour conséquence de favoriser l'accession à la propriété par des incitations financières de l'Etat (PAP) assortis d'aide à la personne (APL).

<sup>6</sup> A l'horizon de 2000, la fourchette haute des hypothèses démographiques prévoit 1 150 000 habitants sur les 98 communes comprises dans le périmètre du SDAU (en réalité, on atteindra 850 000 à cette échéance). Sur le territoire de la métropole, la prévision est de 895 à 960 000 habitants : or seulement 660 000 habitants seront effectivement recensés. De la ville à la métropole : 40 ans d'urbanisme à Bordeaux, A'Urba, Le Festin, 2001,

<sup>7</sup> La stratégie municipale consiste à acquérir des terrains hors marché foncier (des marécages), à les rendre urbanisables et y réaliser de vastes opérations.

résorber l'habitat insalubre, cela représente pour le maire également un moyen de renouveler l'image et la structure de Bordeaux. Cette modernité recherchée se traduit par des formes architecturales et urbaines issues du courant moderne et par des procédés constructifs mis en œuvre (pré-fabrication).

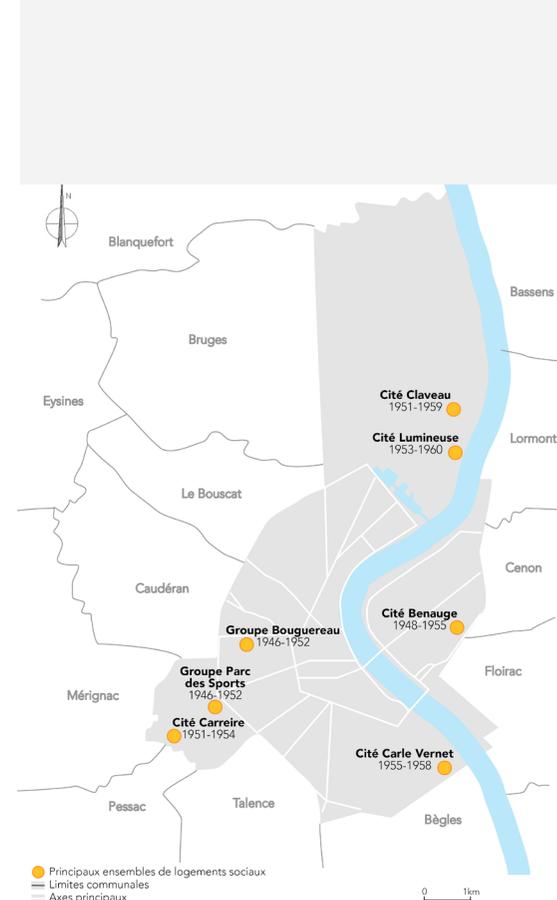
Mais très vite, la demande est telle qu'elle va amener à multiplier et à prévoir des grands ensembles plus vastes sur des territoires toujours plus éloignés de la ville centre. L'extension des compétences, en 1965, de l'Office Public d'Habitation à Loyer Modéré (OPHLM) de la ville de Bordeaux va l'amener à réaliser plusieurs programmes dans des communes riveraines pour lesquels il obtient des dérogations exceptionnelles de compétence territoriale auprès du ministère de la Construction. Il s'agit notamment du lancement de l'opération de 224 logements dans la première tranche de la zone à urbaniser en priorité (ZUP) de Cenon (1960-1961).

Parallèlement à cette politique de construction de logements sociaux, la municipalité essaye de répondre à la crise du logement en impulsant deux grands projets urbains à Bordeaux au cours des années 1960: Mériadeck et Bordeaux Lac. Si ces deux opérations passent aujourd'hui pour un succès en matière de développement industriel et commercial assurant à ces quartiers une force d'attraction incontestables, ces deux grands projets se sont révélés être des échecs du point de vue de l'habitat, volet pourtant inscrit dans le programme de ces opérations<sup>8</sup>.

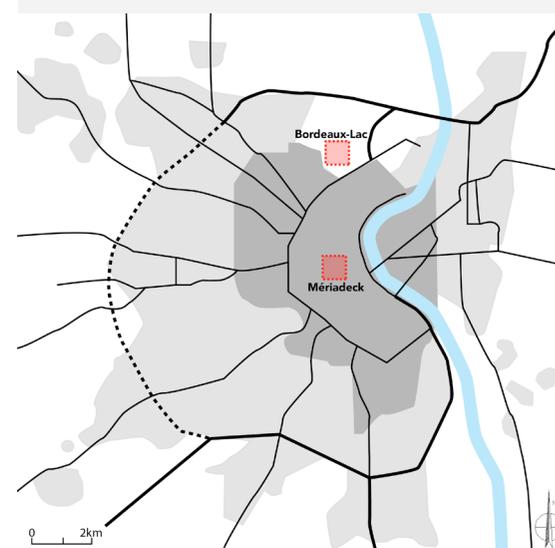
A ce manque de prise en compte en l'habitat dans les opérations d'aménagement et de contraintes réglementaires s'ajoutent deux autres facteurs.

Le premier concerne les inondations qui affectent régulièrement la ville centre. Elles incitent les responsables de la Communauté Urbaine de Bordeaux (Cub) à soustraire une partie du territoire à l'urbanisation et ce jusqu'à qu'elle résorbe son retard en matière d'assainissement pluvial. Cette difficulté à construire conduit les opérateurs à réaliser des lotissements dans la première couronne hors Cub.

Le second est d'ordre géographique. Sur la rive gauche, où l'étalement urbain a connu le plus d'ampleur, il n'existe pas le moindre accident topographique (colline, plateau, cours d'eau) capables de limiter quelque peu l'extension urbaine radioconcentrique.

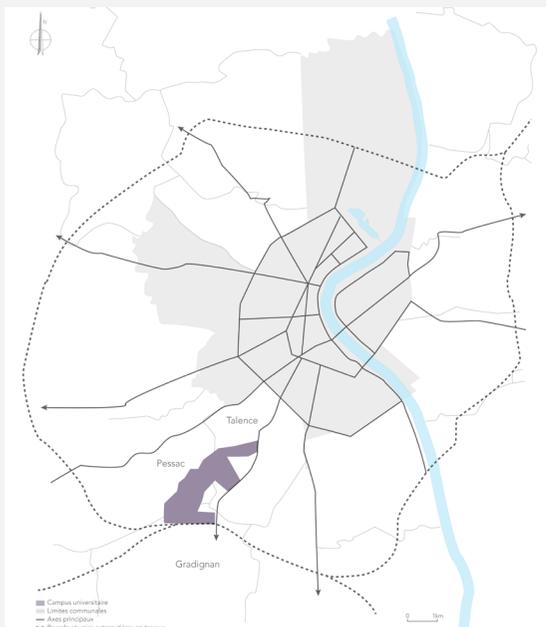


**Figure 13: Localisation des cités,** source: personnelle

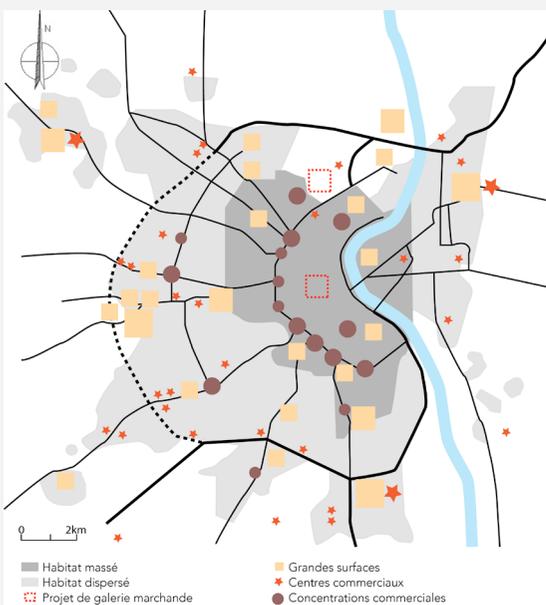


**Figure 14: Localisation des opérations de Mériadeck et de Bordeaux Lac,** source: personnelle

<sup>8</sup> Ainsi, sur le secteur de Bordeaux Lac, à peine 1/10 des 15 000 logements programmés voient le jour. Ce projet est vite perçu comme une enclave de la ville dépourvue d'équipements, de commerces et de desserte en transport en commun malgré sa proximité avec les grandes infrastructures routières. La critique de l'architecture moderne qui s'exprime sur un urbanisme de dalle est vite décriée à tel point que la plupart des candidats à l'achat se désistent mettant un terme au programme de construction en 1973. Le projet de Mériadeck connaît la même critique sur cet aspect avec seulement un tiers des 3000 logements, devant compenser les 2500 logements rasés entre 1954 et 1979, seront produits.



**Figure 15: Implantation du campus universitaire sur les communes de Talence et Pessac en 1968,** source: personnelle



**Figure 16: Localisation des surfaces commerciales en 1972,** source: personnelle sur la base d'une carte réalisée par O. Ratouis

	1968	1990
Bordeaux	40%	33%
Reste de la Cub	20%	30%
Reste du département	40%	37%

**Tableau 1: Répartition des emplois dans le département girondin en 1968 et 1990,** source:

E. Victoire

### L'éclatement des activités économiques

Les activités économiques profitent également de l'aménagement du réseau routier pour s'implanter à proximité des flux et des grands échangeurs afin de capter les populations des centres traditionnels, des banlieues et des bourgs. La ville connaît un mouvement centrifuge avec le phénomène d'étalement résidentiel et de localisation dans l'agglomération non seulement des activités productives et de services quotidiens, mais aussi des grands équipements (stade, hôpitaux...) et activités métropolitaines (enseignement supérieur, pôle multimodal...). Ainsi, on assiste à un phénomène de desserrement et de décentralisation des activités vers la périphérie en particulier des activités commerciales.

L'apparition des premières grandes surfaces modifie profondément la structure commerciale de l'agglomération, tant en matière de type d'établissement que de localisation. Si le centre reste incontestablement le lieu privilégié des achats, les quartiers péri-centraux subissent l'attraction des grandes surfaces périphériques. Les relations entre Bordeaux et ses banlieues évoluent, façonnées par les mobilités quotidiennes des habitants et l'émergence de ces nouvelles polarités qui modifient l'armature urbaine. Son développement se poursuit dans les années 1980 avec la construction de la rocade créant autour de l'agglomération une véritable ceinture de commerces. Ces grandes surfaces se développent au fil du temps toujours plus loin du centre, dans un espace désormais qualifié de périurbain, tirant profit du manque de cohérence des documents d'urbanisme. En 1970, Bordeaux ville compte 250 000m<sup>2</sup> de surfaces commerciales et sa périphérie 7000m<sup>2</sup>. En 1995, sa périphérie en compte 250 000m<sup>2</sup> autant que Bordeaux ville (Ratouis).

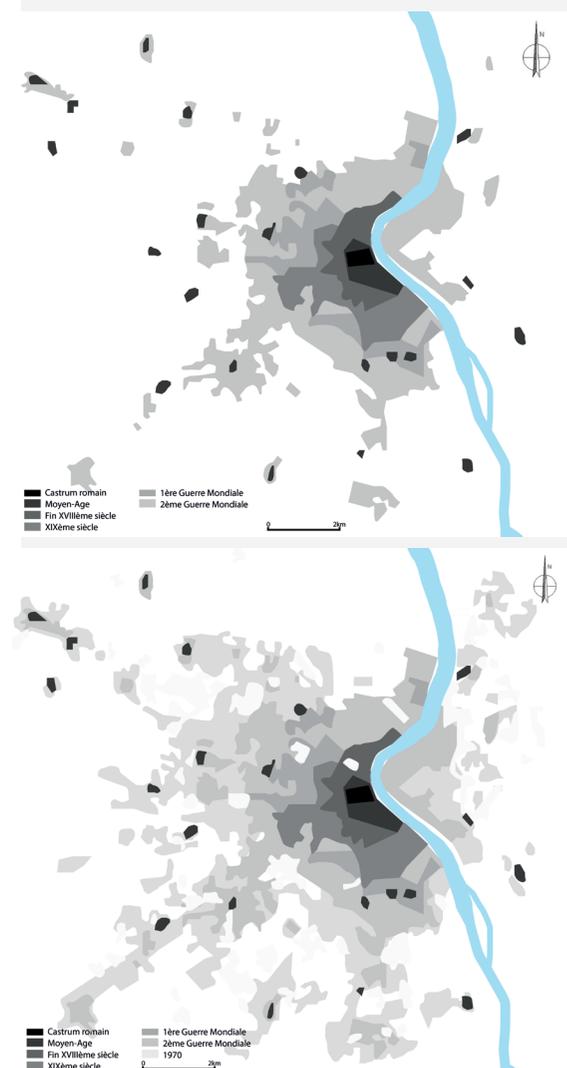
Ce phénomène particulièrement flagrant pour le commerce s'applique pour la plupart des activités économiques. Il est renforcé par les lois de décentralisation des années 1983 qui élargissent le domaine de compétence des communes notamment sur le volet économique. Ainsi, dans les années 1980-1990, avant l'instauration de la Taxe Professionnelle Unique, Bordeaux, qui en pratique le plus fort taux, va perdre beaucoup de ses PME au profit des communes périphériques. L'implantation de zones d'activités sur la rive gauche, assure durant cette période, la formation d'un « croissant fertile », au-delà de la rocade, allant du nord au sud, et le développement des villes de la banlieue bordelaise telles que Saint-Médard-en-Jalles, Mérignac, Pessac,

Cestas, Villenave d'Ornon et Bègles. D'une manière générale, les activités économiques se développent dans la première et la deuxième couronnes voire hors de la Cub, dans les villes qui profitent de l'activité de l'agglomération sans en payer le coût. Ces stratégies ont eu pour conséquence de conforter l'étalement urbain et renforcer l'essor des villes périphériques qui ne sont plus seulement des cités-dortoirs mais des entités qui combinent habitats, commerces, équipements, emplois... et deviennent de véritables contre-poids de la ville centre.

A cela s'ajoute un tournant historique avec le glissement du port vers l'aval du fleuve. Longtemps, rive gauche, les quais convertis en autoroute urbaine avec leur façade noircie sont restés comme le signe d'un « endormissement de la ville ». De même, et de manière encore plus marquée pour la rive droite, les friches portuaires ont incarné un sentiment d'abandon et de déshérence.

Ainsi, suite aux grands travaux impulsés par Jacques Chaban-Delmas, au contexte socio-économique de l'époque et aux problématiques locales, la croissance urbaine bordelaise, qui atteint un pic dans les années 1960 s'est produite en périphérie, et ce, au détriment de la ville centre qui s'est peu à peu vidée des familles avec enfants et des classes moyennes. Cela a conduit à un vieillissement de la population et une baisse du taux d'occupation par logement et donc à une augmentation de la vacance. Bordeaux compte aujourd'hui 1/3 de la population de l'agglomération quant elle en comptait 82% en 1872.

De plus, l'éclatement des activités économiques créent, au cœur des anciennes banlieues-dortoirs, des poches d'emploi et participent ainsi d'une structuration des aires urbaines moins exclusivement polarisées par la ville-centre. C'est à l'émergence d'une dynamique multipolaire à laquelle on assiste depuis les années 1960. Le fort développement périurbain du territoire bordelais a été accompagné par l'émergence de polarités secondaires qui représentent aujourd'hui autant de pôles relais pour les bassins de vies qui se sont constitués en dehors du cœur de l'agglomération. Le centre est concurrencé par de nouvelles polarités (zone d'emploi, zone commerciale) qui concentrent les déplacements des populations pouvant bénéficier des certaines des prestations de centralité hors de la ville-centre devenue difficile d'accès.



**Figure 17: Evolution de la tâche urbaine entre 1950 et 1970**, source: personnelle sur la base d'une carte réalisée par O. Ratouis

Les différentes évolutions qui ont bouleversé les sociétés occidentales se sont notamment traduites par une nouvelle organisation de la ville. La forme urbaine de la ville traditionnelle a pour caractéristique d'être monocentrique. Ce caractère résulte, en partie, du rôle qu'accordait la société à cette époque à l'espace d'usage public. Ce dernier a en effet été le support sur lequel ont pu se développer nombreuses fonctions de la ville productrices de centralité. L'espace d'usage public a donc dans la ville traditionnelle un rôle déterminant dans la production des centralités urbaines, centralité qui se confond avec la notion de centre.

La Révolution industrielle va être le point de départ d'un processus de métropolisation ayant pour conséquence l'éclatement progressif des tissus résidentiels et économiques traditionnellement concentrés dans la ville centre. La société industrielle considère l'espace d'usage public non plus comme le support de pratiques sociales mais comme espace de circulation. L'organisation de la ville reste cependant monocentrique, ces zones ne venant concurrencer les fonctions de centralité de la ville-centre.

C'est véritablement le contexte économique et social des Trente-Glorieuses qui a contribué à l'évolution de l'organisation sociale et spatiale de la ville occidentale. La formidable croissance démographique associée à des travaux de modernisation du territoire dans un contexte d'après-guerre va accélérer le phénomène de métropolisation et de croissance urbaine hors de la ville-centre. La dispersion des hommes et des activités en périphérie participe à l'émergence de nouvelles polarités entraînant une diminution des fonctions de centralité la ville-centre. Ce phénomène métropolisation concourt à une disjonction progressive entre les notions de centre et de centralité. Elle cesse d'être systématiquement associée au centre car elle se déploie dans l'ensemble de l'agglomération sous la forme de polarités qui vont progressivement être amenées à devenir de nouvelles centralités. L'espace d'usage public a, quant à lui, perdu son sens originel et ses valeurs. Il cesse d'être le support permettant d'affirmer ou des créer de la centralité. Chaque période de l'histoire construit donc ses centres selon les conditions de production de la ville en vigueur à ce moment donnant par là-même des formes et des fonctions différentes à ses espaces d'usage public.

Il faut cependant relativiser ce propos en soulignant que malgré l'affaiblissement de son pouvoir polarisateur, la ville centre concentre l'emploi et la population par rapport à la périphérie. Le système urbain reste fortement hiérarchisé entre de la centralité primaire (la ville-centre) et ces nouvelles centralités dites secondaires en périphérie. De même que, la dissociation de fonctions complémentaires (décisionnelle, administrative, commerciale, culturelle...) de ces concentrations périphériques ne permet pas de les qualifier de centralité. Il faudra attendre le début des années 2000 pour voir émerger des programmes mixtes et de véritables centralités périurbaines. La ville prend donc à cette époque une forme multipolaire qui sera la base de la structure polycentrique qu'on lui connaît aujourd'hui.

## 2 | LA REDÉCOUVERTE DE L'ESPACE PUBLIC DANS L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE À LA FIN DU XXÈME SIÈCLE

La métropolisation de la ville a entraîné une dégradation des espaces d'usage public. C'est en réaction à cette altération et pour alerter l'opinion publique contre le danger de sa disparition que des auteurs comme Richard Sennett ou Pierre Diaz-Pedregal traitent de cette question. Le concept «espace public» apparaît au cours des années 1970 puis s'impose dans la sphère publique. Cette conceptualisation traduit un regain d'intérêt pour ces lieux qui n'étaient plus au cœur des préoccupations ni des urbanistes et ni des pouvoirs publics, pendant toute une partie XXème siècle. Tous les changements, observés et analysés précédemment dont l'ampleur conduit à une perte de repères, sont de plus en plus ressentis par de nombreux acteurs comme une dégradation irréversible des centres-villes et des espaces dédiés au public envahis par la voiture. L'aménagement des espaces d'usage public, qui demeure fortement imprégné d'un héritage historique, se trouve revisité dans ce nouveau contexte.

### A. LA DÉGRADATION DE L'ESPACE PUBLIC: LA MORT DE CES ESPACES?

Au long des années 1950/1960, la perte de sens de l'espace public s'expliquait de trois manières :

- par l'appropriation de la rue et de la place par l'automobile,
- par l'échec des « espaces collectifs » développés dans les grands ensembles,
- par la hausse de la mobilité individuelle favorisant certains espaces d'usages publics plutôt que d'autres.

#### **La fin des espaces publics traditionnels sous la pression de l'automobile**

L'appropriation par l'automobile constitue un des signes les plus visibles de la dégradation de l'espace public. Les véhicules (mobiles et immobiles) s'approprient progressivement les rues et les places héritées dévalorisant « *la rue comme espace de rencontre et de sociabilité* » (Korosec-Serfaty, 1991). De fait, les chaussées sont réaménagées pour accueillir un maximum de files de circulation, au détriment des trottoirs et des plantations d'alignement et donc des pratiques piétonnes. C'est ainsi que les espaces publics tendent à devenir les lieux de l'automobile et de la circulation.

Les dangers et les nuisances créés par ce mode de déplacement ont

participé au déclin des pratiques publiques au cœur des villes. La mobilité des citoyens est intensifiée par ces nouvelles zones d'emploi et ont pour conséquence de diminuer la mixité fonctionnelle de la ville-centre. De ce fait, les pratiques de sociabilité liées au travail tendent ainsi à quitter les rues.

Parallèlement, le développement de centres commerciaux provoque la crise du petit commerce traditionnel qui participait à l'animation de la ville et de ses rues et était un point de repère important pour les citoyens.

Enfin, l'aménagement de ces espaces publics pour et par l'automobile fabriquent de nouvelles discontinuités dans l'espace urbain, et en outre dans les pratiques : « *Autrefois solidaire de l'immeuble, [la rue] s'en détache, réduite à la seule fonction de circulation. Il est remarquable que bien souvent, devenue boulevard, pénétrante, bretelle, ceinture... la rue dans son dessin contribue à morceler le tissu urbain, à dissocier les espaces au lieu de les relier, et finalement à créer plus d'évitement que de rencontre.* » (Leménorel, 1997).

### **L'échec des espaces d'usages publics de l'urbanisme fonctionnaliste**

Les « espaces civiques » hérités de l'urbanisme fonctionnaliste, en particulier sur dalle, conçus dans les nouvelles zones urbanisées en périphérie, ne sont pas parvenus, malgré le nom de Forum ou d'Agora à satisfaire les citoyens. Les « espaces ouverts » conçus initialement comme des espaces libres encourageant la rencontre sont devenus des parkings ou de vastes terrains vagues : « *Les dalles n'eurent aucun effet structurant. Ignorant les quartiers alentours, elles resteront des espaces résiduels, luxueux quand elles se développeront au cœur des centres d'affaires, misérables dans la plupart des autres cas* » (Rey et Scherrer cités Fleury, 2004).

Mais au-delà de ces espaces, c'est plus globalement la forme et les localisations des nouveaux quartiers qui posent problème : il n'y a « *pas de raisons de passer* » dans ces espaces bâtis « *à distance des lignes de circulation* », où « *les rues sont d'ailleurs le plus souvent des impasses, de simples voies d'accès pour les résidents* » (Fleury, 2004). Le fait que ces espaces collectifs soient traversés exclusivement par les résidents a des conséquences sur les conditions de sécurité pour l'utilisateur, comme l'avait déjà constaté Jane Jacobs dans les années 1960 aux Etats-Unis.

Aux problèmes d'usages s'ajoutent des problèmes de gestion. Les offices et organismes de logements sociaux sont propriétaires de la plupart de ces espaces. Par conséquent, les pouvoirs publics ne sont pas en mesure d'entretenir et de gérer ces espaces qui « *restaient de statut privé. (...). On*

*comprendra facilement qu'ils aient été de plus en plus négligés par des propriétaires qui ne parvenaient même plus à entretenir les immeubles. »* (Tomas, 2001b).

L'abandon de ces espaces par les usagers comme par les gestionnaires en ont fait des espaces d'insécurité et a probablement contribué à accentuer la « *distance sociale de ces quartiers de plus en plus isolés au sein de l'espace urbain* » (Chamboredon et Lemaire cité par Fleury, 2004). L'échec de ces nouvelles formes d'espaces d'usage public a participé à la dévalorisation des quartiers eux-mêmes, ne faisant qu'accroître les effets de la crise économique et sociale qui a touché en particulier ses quartiers de grands ensembles au cours des années 1970.

### **Un échec relatif des espaces d'usages publics dans la ville diffuse**

L'étalement urbain entraîne un éclatement entre les lieux du travail, des lieux du commerce, les lieux de loisirs et les lieux de résidences qui sont mis en relation par les déplacements en automobile, devenus le mode dominant. « *La ville est de plus en plus un système de lieux entre lesquels s'opèrent des déplacements à longue distance sans espace d'usage public* » (Fleury, 2004).

A l'inverse de la ville dense où les passants et les résidents se mélangent dans les espaces d'usage public, la ville diffuse a vu émerger « *des îlots résidentiels, des enclaves, fondés sur la sérialité* » (Bordreuil, 1992) sur lesquels s'affirme la « *prétention territoriale* » du résident alors que le passant se transforme en visiteur: « *L'espace public et les espaces communs constituent des attributs statutaires du logement. Signes de distinction plutôt que supports de pratiques sociales, la demande à leur égard porte sur la continuité des apparences, l'entretien régulier et le maintien à l'identique comme marques d'appartenance sociale et d'identité statutaire* » (Plan urbain, 1988).

Les lieux fréquentés par le public dans la ville diffuse sont « *devenus des points dans un réseau* » (Fleury, 2004). Ces points sont mis en relation les uns des autres par les infrastructures routières. Entre deux points, sont présentes de vastes zones spécialisées à l'intérieures desquelles on ne fait que circuler, travailler ou résider. Il n'y a donc pas comme dans la ville traditionnelle de continuité entre les espaces d'usage public.

L'accroissement des mobilités individuelles permet aux individus de choisir les espaces qu'ils fréquentent tout en évitant d'autres. A contrario, ceux qui n'ont pas les moyens de se déplacer n'ont pas le choix. Par conséquent, les espaces d'usage public seraient, dans la ville diffuse, socialement particularisés.

## **B.** LE CONCEPT D'ESPACE PUBLIC: UNE INVENTION OU UNE RÉINVENTION?

Au début des années 1970, lorsque que certains auteurs éprouvèrent le besoin de créer le concept d'espace public c'était pour, paradoxalement, en annoncer sa possible disparition. L'émergence à cette époque de nouvelles représentations de la ville aussi bien dans le champ des sciences qu'au sein des milieux professionnels et dans la société elle-même replace la question des espaces publics au cœur des préoccupations.

### **Une nouvelle culture urbaine**

Au cours des années 1970, une série de grands mouvements contestataires émerge renouvelant un certain nombre de concepts en matière d'aménagement.

Dans les quartiers anciens des grandes villes, se développent d'importants mouvements populaires de « luttes urbaines ». Les espaces publics, bien qu'ils n'apparaissent pas encore en temps que tels dans les discours, sont considérés comme des leviers de rénovation urbaine parce qu'ils participent à la qualité de vie et à l'urbanité des espaces, deux concepts qui émergent également à cette époque. Les habitants, regroupés en association, remettent en cause tout autant l'urbanisme fonctionnaliste que les modes de gouvernance de la ville qui ne prenaient pas en compte jusqu'à présent la société civile dans les projets. En même temps qu'ils luttent pour la rénovation des quartiers anciens, ces nouveaux acteurs se prononcent souvent en faveur de la préservation des espaces d'usage public de la ville ancienne dans leurs formes tout comme dans leurs fonctions et leurs pratiques. Ces mouvements se sont rendus compte de la perte de sens des espaces publics et de la nécessité de les préserver si l'on veut conserver tout le réseau de relations et de pratiques de l'espace à l'échelle du quartier.

Parallèlement, les mouvements écologistes naissent et expriment pour la première fois des préoccupations liées à l'environnement. Ces mouvements plaident en faveur du développement de modes de déplacements alternatifs à l'automobile par une demande de nouveaux aménagement de la voirie ainsi qu'un meilleur cadre de vie au sein des quartiers anciens par la valorisation de nature en ville.

Enfin, et moins directement liés à la question des espaces publics, des mouvements féministes et homosexuels critiquent les espaces publics qu'ils accusent d'être des espaces de la « masculinité » ou de « l'hétéronormalité ». Ces mouvements mettent en avant des problèmes que pose la pratique de l'espace public pour des minorités sexuelles, raciales ou pour certains groupes

comme les enfants, adolescents ou les personnes à mobilité réduite.

Tous ces mouvements ont comme point commun de rester ancrés dans la ville traditionnelle et tendent à valoriser les espaces publics hérités au détriment des autres formes urbaines qui se sont développées dans la ville diffuse.

### **Un urbanisme culturaliste**

Se développe durant cette période un mouvement culturaliste qui expose une nouvelle pensée sur la ville en réaction au mouvement moderne<sup>9</sup>. Ce mouvement, qui s'inscrit dans différents courants de pensée, accuse le mouvement précédent d'avoir créé des lieux sans identité en dissociant la ville des réalités sociales : « *en condamnant la rue, il [le mouvement moderne] a dissous les pratiques sociales et l'imaginaire qu'elle portait en elle* » (Leménorel, 1997).

Le mouvement se développe d'abord en Italie et en Espagne dans le courant néo-rationaliste. Les théories de Rossi, le plus influent des néo-rationalistes, donnent naissance au « *mouvement de la reconstruction de la ville européenne* » pendant les années 1970. Ce courant se prononce en 1980 pour « *l'intégration de l'histoire dans la pratique urbaine* » et pour « *réaliser ce qui toujours fut la ville, à savoir : des rues, des places, des îlots, des jardins, des quartiers* » (cité par Leménorel, 1997). Les espaces publics sont alors considérés comme l'élément structurant de la reconstruction des villes européennes.

« *A City can only be reconstructed in the forms of streets, squares, and quarters. (...) The streets and squares must present a familiar pattern. Their dimensions and proportions must be those of the best and most beautiful pre-industrial cities. (...) The city must be articulated into public and domestic spaces, monuments and urban fabric, squares and streets, classical architecture and vernacular building.* » (Elli cité par Fleury, 2004).

A la même époque, le courant néo-classique émerge en Italie et en Espagne avec comme chef de file R. Bofill. Tout comme le courant néo-rationalistes, les formes traditionnelles des espaces publics sont promues, mais à la différence du courant néo-rationaliste, dans leur version monumentale.

En France, les architectes et urbanistes se nourrissent de ces deux courants pour créer « *un modèle d'architecture urbaine original* » (Fleury, 2004), devenant en retour une référence dans les autres pays.

Les pensées développées par l'urbanisme culturaliste se répandent dans toute l'Europe occidentale. La circulation des idées est renforcée par des manifestations européennes que ce soit à Berlin avec les Expositions

<sup>9</sup> Cette critique se développe partout en Europe, en Italie avec Aldo Rossi (1966), en France avec Culot et Castex ou en Allemagne avec Mitscherlich (1965) ou Siedler (1964).

Internationales d'Architecture (Internationale Bauausstellung) ou encore par les Biennales à Paris et Venise. Un nouveau modèle de ville où « *les significations de l'espace ont remplacé les besoins* » (Racine, 1993) est instauré par les architectes et urbanistes européens qui se tournent vers le patrimoine pour s'inspirer et légitimer leurs actions : « *[alors] que pour moderniser on rejetait les valeurs anciennes et on détruisait les choses du passé, pour post-moderniser, on a fusionné l'ancien et le nouveau* » (Racine, 1993). L'urbanisme culturaliste remet donc au cœur de ses préoccupations la question des espaces publics car ils permettraient de rétablir de l'urbanité.

### **Les nouvelles préoccupations des sciences sociales**

Les sciences sociales s'intéressent de plus en plus « *aux rites de la vie ordinaire, aux espaces et modes de vie comme aux formes de la sociabilité* » (Fleury, 2004). Dans différents domaines d'étude (histoire, sociologie, géographie, sociologie urbaine...) se développe un intérêt croissant pour la ville selon trois perspectives.

La première perspective est centrée sur la quotidienneté. Les historiens portent un intérêt croissant pour la ville notamment sur la question de l'histoire des villes et en particulier sur la vie quotidienne de leurs habitants ou, pour la sociologie et la géographie sur l'échelon local, celui de l'habitant, en opposition à l'échelon globale des politiques et des aménageurs. La sociologie urbaine, dans le sillage d'H. Lefebvre, développe une réflexion qui tient compte de l'habitant et de la réalité de la vie quotidienne notamment dans son rapport à la ville et ses pratiques des lieux.

En relation avec cette première perspective, émerge progressivement une deuxième perspective centrée sur la relation public/privé. Les auteurs, tels que Mumford, Augoyard, Sansot, s'intéressent à l'articulation entre les lieux privés et les espaces d'usages publics, articulation qui serait fondamentale, selon ces auteurs, pour comprendre la vie quotidienne des citoyens.

Une troisième perspective porte sur la question sociale, notamment la dimension spatiale. La ségrégation commence à être analysée de manière critique par des sociologues à l'instar de H. Lefebvre (1968) ou de M. Castells (1972) dans les banlieues et les grands ensembles.

Bien que la notion « d'espace public » n'apparaît pas encore à proprement parlé au sein de ces trois perspectives, toutes ces études constituent néanmoins la base sur laquelle va s'appuyer et se développer ce concept.

Ce concept est né à la fois du constat d'une dégradation de l'espace

public et d'une volonté de réagir pour le préserver. Il s'agit tout autant d'une invention, puisque ce terme n'existait pas en tant que tel auparavant, que d'une réinvention. En effet, la définition de « l'espace public », dans sa forme et dans ses usages, demeure fortement imprégnée d'un héritage historique qui l'a longtemps placé au cœur des préoccupations. L'espace public se trouve revisité dans un nouveau contexte.

### **C.** UN CONCEPT SAISI PAR LES POUVOIRS PUBLICS POUR ACCOMPAGNER LEURS ACTIONS

A partir de la seconde moitié des années 1970, dans un contexte de crise économique, sociale et démocratique, les pouvoirs publics se saisissent à leur tour de la question des espaces publics en s'appropriant les modèles construits par les sciences sociales et l'urbanisme culturaliste. Le terme apparaît explicitement dans les textes officiels<sup>10</sup> en 1977. Les espaces publics s'inscrivent dans une logique d'accompagnement et de coordination de l'action publique puisqu'ils sont désormais reconsidérés comme les lieux de la sociabilité, de la citoyenneté et de la solidarité. Le (ré)aménagement des espaces publics est alors envisagé comme un outil capable d'une part de « *contrer la fragmentation sociale tout en renforçant les liens sociaux dans l'espace urbain* » (Tomas, 2011) et d'autre part de répondre à la crise de la démocratie qui a saisi le pays. Il permettrait indirectement de rétablir le lien distendu entre les citoyens et leurs élus. Partout, ces aménagements s'inscrivent dans une nouvelle manière de gérer la ville, au plus proche des habitants, qui répond aux mouvements de contestation des années 1970, tout en tenant de dépasser la crise de la démocratie. Cette position des pouvoirs publics s'appuie également sur la conviction qu'en agissant sur les formes, de manière toujours plus fine, on peut transformer la société.

Mais il faudra attendre les premières lois de décentralisation pour que les élus locaux voient leurs compétences s'accroître en matière d'urbanisme et s'inscrivent pleinement dans la tendance engagée par l'Etat et l'amplifient.

Paris, tout comme Bordeaux, a vu les fonctions de son centre-ville ancien s'affaiblir au profit des nouvelles polarités périurbaines. A partir de ce constat, la municipalité parisienne a agi à partir des années 1970 et a utilisé le réaménagement et la valorisation de ces espaces publics pour réaffirmer la

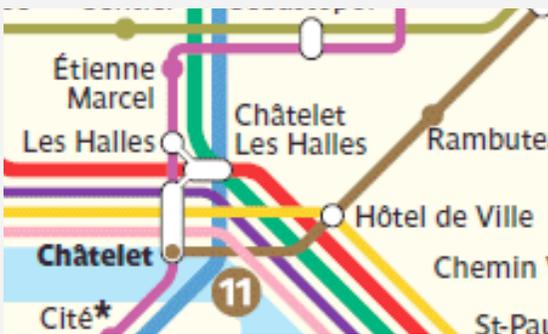
<sup>10</sup> Ce terme fait son apparition lors de l'institution du Fonds d'aménagement urbain (FAU) et du groupe interministériel Habitat et vie sociale (HVS). Il est repris par la suite dans un train de réformes des politiques d'aménagement (contrats Villes moyennes, OPAH, procédure HVS). La création du Plan Urbain en 1984 renforce et institutionnalise l'interaction entre chercheurs, professionnels et pouvoirs publics. Créé par les ministères de la Recherche et de l'Équipement, il fait de la thématique des espaces publics urbains l'un de ses programmes de recherche dès 1986. L'ouvrage issu de la réflexion du groupe de travail mis en place par le Plan urbain pose des jalons novateurs à la recherche sur les espaces publics.



**Figure 18: Centre Pompidou**, source: CGT Roissy  
Le centre Pompidou est un équipement polyculturel qui comprend un musée d'art moderne, une bibliothèque, deux salles de cinéma, une salle de spectacle, une salle de conférence, des espaces pédagogiques, deux librairies, une boutique de design, un café et un restaurant.



**Figure 19: Piazza Beaubourg**, source: college J. suacot



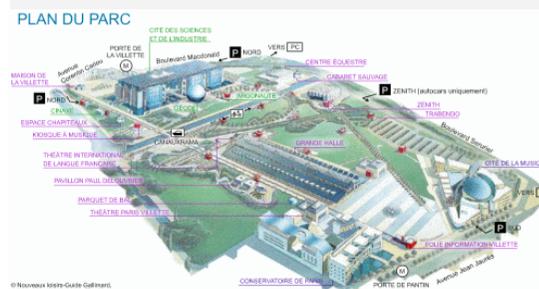
**Figure 20: Plan du métro parisien**, source: RATP  
La station Châtelet-Les Halles est desservie par quatre lignes du métro parisien ainsi que trois lignes du RER

centralité de certains espaces, gage de rayonnement de la ville. Il s'agit donc de favoriser les relations sociales en améliorant la qualité des lieux, que ce soit sur le plan esthétique ou en termes d'usages, une plus grande attention étant alors portée aux aménagements de voirie, aux cheminements piétonniers, au verdissement... Les fonctions étant historiquement présentes, l'objectif est de les (re)mettre en synergie soit par l'implantation de nouvelles fonctions urbaines complémentaires soit la mise en relation de polarités jusqu'à alors déconnectées ou difficilement accessibles par de nouveaux parcours urbains. Par exemple, à Paris, l'aménagement des secteurs piétonniers dans des quartiers historiques et touristiques, comme Beaubourg ou le quartier latin, au cours des années 1970 et 1980, vise tout autant la réhabilitation du patrimoine que la mise en valeur de quartiers stratégiques sur le plan commercial et touristique. L'aménagement des espaces publics, a contribué pleinement à la revalorisation de l'image et à l'attractivité de ces quartiers par la mise en valeur du bâti mais également par l'espace qu'il offre au public, rendant plus accessibles les commerces qui sont à leur tour mis en valeur. Ils ont en outre participé à la création ou à l'affirmation de cette centralité urbaine. Le centre Pompidou avec sa forme architecturale étonnante et son échelle de bâtiment impressionnante a été utilisé par les pouvoirs publics comme une « locomotive urbaine » capable d'impulser de nouvelles dynamiques sur le territoire. Mais au-delà de cet équipement culturel, ce quartier dégradé a été rendu attractif par la piétonisation de ce secteur et de la réalisation de la Piazza Beaubourg qui ont accompagnés l'ouverture du centre. Cette valorisation a été un succès à tel point que la densité et la diversité des commerces y sont aujourd'hui considérables ne faisant que renforcer la fréquentation du lieu. Quelques années plus tard, et dans la même logique, l'ouverture du centre commercial, le Forum des Halles, associée à un nœud majeur de communication a permis de redonner un fonction commerciale dans un quartier géographiquement central et dans un contexte de concurrence avec les nouveaux centres commerciaux périphériques. La piétonisation du secteur a permis d'intégrer les rues historiques alentours et de connecter et d'assurer la continuité entre les Halles, le centre Pompidou et les petites unités commerciales qui bordent les rues. Cet exemple illustre la manière dont un espace a su créer une véritable centralité urbaine qui fonctionne par l'association de différentes activités (culture, services, commerces). Cette synergie entre les activités est rendue possible notamment grâce à l'aménagement de l'espace public qui permet une mise en valeur et une fréquentation importante. Il ne faut pas oublier cependant que

cette centralité existe grâce au caractère nodal du quartier.

Même si l'essentiel de l'œuvre des pouvoirs publics, à partir des années 1970, est consacré à la réhabilitation de ses espaces publics hérités, les villes investissent également dans la construction de nouveaux espaces publics, notamment des espaces verts. L'enjeu est encore une fois de créer de nouvelles centralités dans des espaces qui étaient jusqu'alors dépourvus de fonctions économiques ou en friche après le départ de certaines fonctions de production et de stockage vers les périphéries<sup>11</sup>. L'ouverture du parc de La Villette (1987) constitue un bon exemple d'un nouveau modèle d'espace public articulant espaces verts et fonctions métropolitaines. L'enjeu pour les pouvoirs publics était de créer une nouvelle centralité à la fois ludique et culturelle permettant un rééquilibrage vers les quartiers en marge de la vie culturelle parisienne. De part sa taille – 55 hectares – en milieu urbain dense et de part les activités qu'il supporte et propose, ce parc urbain est fréquenté de manière considérable par un large public et participe donc pleinement au succès de cette nouvelle centralité.

D'autres métropoles européennes, comme Barcelone dans les 1980 et Lyon au tournant des années 1990, développent d'ambitieux programmes de remise en valeur de leur patrimoine, et notamment de leurs espaces publics. Dans les deux cas, tout comme à Paris, les pouvoirs municipaux ont joué un rôle central pour repenser des espaces publics dégradés, dans un même souci de valorisation du patrimoine et de marketing urbain. C'est en effet à grand renfort de communication que les deux villes développent leurs projets. Ces villes se sont appuyées sur leurs espaces publics pour renforcer leur centralité et ainsi s'affirmer sur la scène nationale et internationale.



**Figure 21: Organisation du Parc de la Villette,** Ce parc s'inscrit dans un vaste ensemble qui comprend les nouveaux grands équipements culturels voulus par l'Etat : le Zénith (1984), la Grande Halle (1985), la Cité des Sciences (1986) puis la Cité de la Musique (1995) et le Philharmonique (2016).



**Figure 22: Parc de la Villette,** © W. Beaucardet

<sup>11</sup> Par exemple, le parc de Bercy, les parcs André Citroën et Georges Brassens et le parc de la Villette viennent remplacer d'anciennes fonctions urbaines : usines Citroën du quai de Javel, abattoirs de Grenelle et de La Villette, entrepôts de vin pour le parc de Bercy.

La conceptualisation du terme « espace public » est apparue comme une réponse face à la dégradation de ces espaces du fait de la métropolisation de la ville. Cette constatation de perte de sens de l'espace d'usage public est vraie tout autant dans les centres-villes anciens traditionnels que dans les nouveaux espaces de la ville diffuse. Les courants de pensée urbanistiques des années 1970 tout comme les mouvements citoyens qui naissent à cette époque accordent une attention particulière à ces espaces dégradés qu'ils considèrent dès lors comme un levier capable d'enrayer les problèmes socio-économiques que rencontrent certains quartiers.

En construisant la catégorie d'espace public dans les années 1970/1980, les acteurs de la ville ont pris acte du changement profond qui s'amorçait dans la société et dans ses espaces urbains. Par là même, ils cherchaient à peser sur l'évolution des formes et pratiques de la ville : la piétonisation et le développement de l'animation dans les espaces publics centraux ont contribué à leur redonner vie ; en périphérie, l'aménagement de nouvelles centralités périphériques structurées par des rues et de grands parcs périurbains ont offerts aux habitants une alternative aux centres commerciaux. Cette action a rencontré en retour une demande croissante de la part des citoyens qui, malgré la diversification des activités sociales à leur disposition, recherchent de plus en plus ces espaces publics et de lieux de rassemblement contribuant de fait à les affirmer. Ce sont donc à la fois les producteurs et les usagers qui ont inventé les espaces publics au sein de la ville post-industrielle.

A partir des années 1980, au-delà des changements de représentation des espaces publics dans le champ des sciences qu'au sein des milieux professionnels et dans la société elle-même c'est toute la représentation de la ville qui se renouvelle car sa forme, son organisation et sa structure sont dépassées.

Sa forme : La ville contemporaine a pris des dimensions considérables et est devenue territoire. Elle est aujourd'hui partout et a donc changé d'échelle.

Son organisation : L'organisation traditionnellement monocentrique de la ville est aujourd'hui révolue au profit d'un système polycentrique réticulaire.

Sa structure : Le phénomène d'exode urbain a eu comme conséquence la diffusion de l'urbanité dans des tissus ruraux. La ville contemporaine est donc en rupture avec des systèmes d'organisation basés sur le dualisme centre-périphérie.

La métropolisation de la ville après la Seconde Guerre Mondiale a conduit à l'émergence d'un nouveau régime d'urbanisation : la ville contemporaine.

### 3 | DES RAPPORTS RENOUVELLÉS ENTRE L'ESPACE PUBLIC ET LA CENTRALITÉ URBAINE DANS LE CONTEXTE DE LA VILLE CONTEMPORAINE

#### A. LA VILLE CONTEMPORAINE: POLYCENTRIQUE ET RÉTICULAIRE

« La ville s'étend, la ville triomphe. Mais de quelle ville s'agit-il ? Certainement pas de la ville telle qu'elle a survécu jusqu'aux Trente Glorieuses à peu près, c'est-à-dire la ville dont les figures principales relavaient de l'unité formelle architecturale, de la contiguïté du bâti, de la densité, de la minéralité, de la vie de quartier ainsi que du centre-ville unique et puissamment attractif. Cette ville d'hier, qui s'établissait également sur les figures issues des oppositions bien tranchées entre ville et campagne, ville et nature, centre et périphérie, est entrain de disparaître » (Chalas, 2010).

La question de la centralité est inséparable aujourd'hui de la question plus globale du polycentrisme qui elle-même n'est pensable que dans le cadre encore plus large de l'urbanisation contemporaine. Le concept de centralité aujourd'hui ne peut être analysé et compris que si l'on dresse l'ensemble des caractéristiques urbaines contemporaines qui participent à la redéfinition même de ce concept.

#### **Théorisation de la ville contemporaine par Yves Chalas**

Yves Chalas théorise le modèle de la ville contemporaine qui traduit les changements de réalité et d'urbanité par rapport à la ville traditionnelle et moderne, présentées précédemment. La ville contemporaine se définit par rapport à sept nouveaux piliers d'urbanité : la ville-mobile, la ville-territoire, la ville-nature, la ville-au-choix, la ville-vide, la ville-à-temps-continu et la ville-polycentrique.

L'agrégation urbaine, c'est-à-dire l'association de plusieurs villes unies ou dépendantes les unes des autres formant un système urbain et interurbain, est l'une des premières caractéristiques des territorialités contemporaines.

Cette agrégation a été rendue possible grâce au développement des transports rapides multimodaux. Les villes s'associent et s'interpénètrent parce que « les biens, les informations et les personnes peuvent circuler plus rapidement sur de plus vastes portions de territoires » (Chalas, 2010).

De ces deux caractéristiques – l'agrégation urbaine et la mobilité – découle celle du polycentrisme. S'il n'est pas une nouveauté en tant que tel, sa nature a évolué. Autrefois auréolaire<sup>12</sup> (Dupuy, 1992), les centralités du polycentrisme contemporain sont reliées entre elles selon une logique réticulaire c'est-à-dire en réseau entre des centres principaux – anciens et nouveaux – et des centres secondaires. De fait, le centre historique s'affaiblit car il est désormais un centre parmi tant d'autres.

<sup>12</sup> La logique auréolaire appartenait au polycentrisme de la ville d'hier c'est-à-dire qu'elle supposait un centre principal et des centres secondaires, de plus en plus secondaires au fur et à mesure que l'on s'éloignait du centre principal. Cette logique s'apparente à la théorie des lieux centraux développée par Christaller et Lösch.

Paradoxalement, la multiplication des nouveaux centres en périphérie fait que « *la centralité ne s'est aussi bien portée* » (Chalas, 2010) car elle se diffuse sur tout le territoire (Secchi, 2004). Par conséquent, la diffusion des fonctions et des équipements, que l'on trouvait traditionnellement dans la ville-centre, entraîne la disjonction entre la ville-centre et la centralité, caractéristique de la ville d'hier.

Puisqu'elles se multiplient, les centralités sont également de plus en plus diverses dans leurs formes comme dans leurs fonctions. Cette pluralité favorise la pratique habitante de la ville au choix c'est-à-dire « *qui ne s'impose pas tel un menu unique et collectif à prendre ou à laisser intégralement* » (Chalas, 2010). Cette ville à la carte favorise, en retour, le polycentrisme contemporain car les pratiques habitantes (achats quotidiens ou exceptionnels, loisirs, services) peuvent se dérouler, selon un choix personnel et individuel, « *très près ou très loin de chez elles, dans les petites centralités de leur commune, ou bien au delà dans les centres anciens des grandes villes de leur bassin de vie* » (Chalas, 2010).

La complexification des mobilités participe fortement à la fin du dualisme traditionnel entre le centre – où l'on trouvait tout – et la périphérie – où l'on habitait. Les contours délimitant le périmètre du territoire métropolitain deviennent de plus en plus flous avec un centre difficilement identifiable.

Les différentes vagues d'extension ont rendu la ville hétérogène, dans ses formes architecturales mais aussi dans ses paysages, formant « *un ensemble de grandes et de petites villes, de bourgs et de villages, de zones pavillonnaires alternant avec des zones agricoles, des zones naturelles, des réseaux de routes et d'autoroutes, des voies de chemin de fer, d'espaces très denses et peu denses, des espaces vides ou désert, des zones commerciales et industrielles...* » (Chalas, 2010).

On assiste donc à une double dynamique : celle d'urbanisation de la nature et celle de rurbanisation de la ville. Parce que la ville-territoire intègre « *des pans entiers de nature* » (espaces naturels, agricoles, sauvages), la ville et la nature s'interpénètrent.

Les vides, que forment notamment ces espaces de nature, sont structurants car ils façonnent et orientent les espaces bâtis et les infrastructures routières autour d'eux. Ils ne sont plus considérés comme résiduels et sans qualité<sup>13</sup>. Dès lors, la ville et la « non-ville » ne sont donc plus séparées.

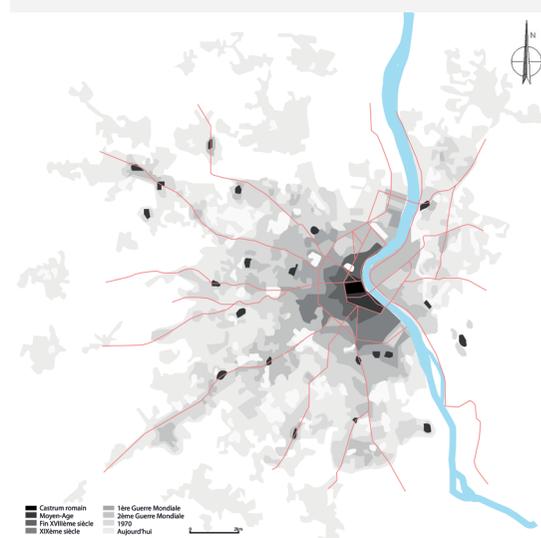
<sup>13</sup> Par exemple, les espaces vides permettent une meilleure oxygénation de l'air, la réduction des îlots de chaleur urbain, ils favorisent les circuits-courts dans le cadre de l'agriculture urbaine, ou encore améliorent la qualité du paysage urbain.

La ville contemporaine est considérée comme la clé de voute pour comprendre l'héritage du XXème siècle et concevoir la ville d'aujourd'hui, la ville durable. La fabrique de la ville impose la construction « de la ville sur la ville » en favorisant la mixité, la densité et la proximité. La polycentralité permettrait d'une part d'interroger le projet de territoire et d'autre part d'organiser et structurer les différentes figures de la ville diffuse. L'aménagement urbain durable cherche alors à organiser conjointement les centralités et leur maillage, à intensifier de manière différenciée leurs fonctionnalités et leurs symboliques, pour améliorer la valeur d'usage de l'espace urbain et conduire des politiques qualifiantes et plus sobres du point de vue écologique. Repenser l'organisation spatiale des villes et agir sur la forme urbaine, en développant un modèle polycentrique composé de centralités, permettraient de contribuer à la durabilité de la ville (Da Cunha, 2005) par un système urbain plus compact, moins gourmand en ressources. Le projet communautaire du territoire bordelais s'inscrit dans cette logique.

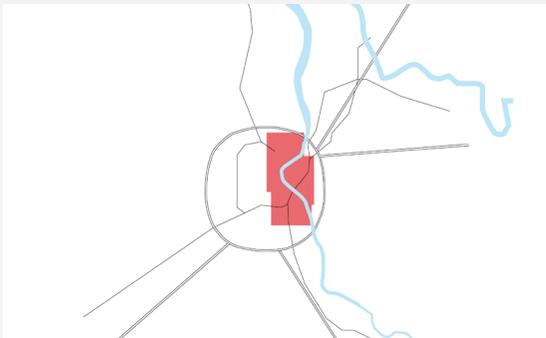
### **L'agglomération bordelaise, application de concept de ville polycentrique**

Les années 1990 sont marquées par une prise de conscience des municipalités périphériques de l'importance de rendre à la ville de Bordeaux sa centralité perdue. Ainsi, l'ensemble des maires de la banlieue bordelaise approuve l'engagement de la Cub dans des projets visant à transformer la ville-centre. Leur financement de l'aménagement des quais de Bordeaux symbolise cette nouvelle orientation. Un consensus se forge autour de la nécessité de disposer d'un véritable centre urbain susceptible de conforter la confiance des investisseurs dans des actions de longue durée et de redonner sens et cohérence au développement de la métropole bordelaise. Un tel constat a poussé la Cub à déployer des actions en faveur d'un « recentrage de l'agglomération » autour de la ville centre et de son fleuve tout en restructurant et en créant de nouvelles centralités secondaires. « *Si l'on veut que l'agglomération ne soit pas une vaste conurbation rejoignant Arcachon, il faut recentrer, et le centre c'est le fleuve* » (Alain Juppé lors de la présentation du projet urbain de Bordeaux en octobre 1996).

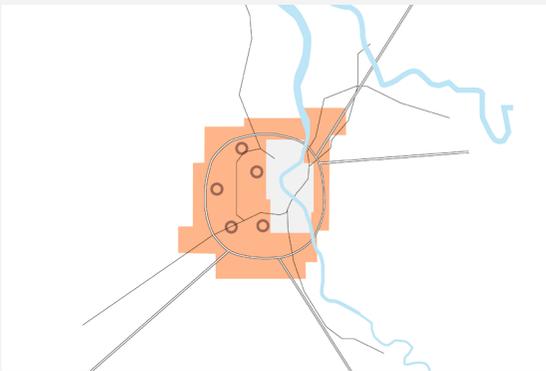
C'est en gagnant la mairie de Bordeaux et la présidence de la Cub qu'Alain Juppé a pu fédérer les premières initiatives et trouver un consensus pour afficher les premières réalisations après une période « d'endormissement de la ville ».



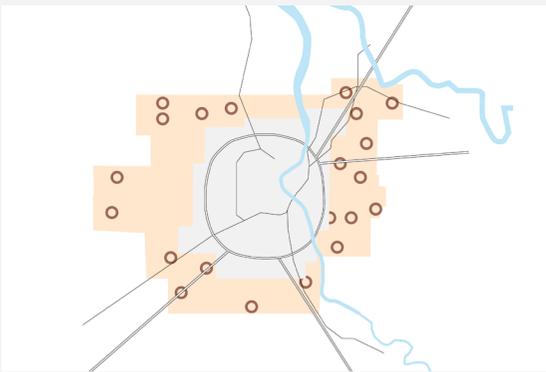
**Figure 23: La tâche urbaine de Bordeaux en 2000**, source: personnelle sur la base d'une carte réalisée par O. Ratouis



**Figure 24: Le front de reconquête interne,** source: personnelle sur la base d'une carte réalisée par le SYSDAU



**Figure 25: La coeur d'agglomération et les centralités secondaires** source: personnelle sur la base d'une carte réalisée par le SYSDAU



**Figure 26: Les territoires périphériques et les centralités relais,** source: personnelle sur la base d'une carte réalisée pour le SYSDAU

En termes de stratégie urbaine, la maîtrise du développement de l'agglomération passe par deux fronts à partir desquels la ville évolue :

- Un front de reconquête intérieure
- Et un front externe

Le front de reconquête intérieure s'organise en deux temps : le premier projet urbain avait pour ambition que Bordeaux rattrape son retard. La densification de la ville sur elle-même était considérée comme un préalable pour envisager son extension géographique grâce à la présence de trois grandes friches industrielles, les « trois B » (Bacalan, Bastide, Belcier) au sein de la ville.

Le front externe passe par de nouveaux moyens de concentration à la périphérie afin de lutter contre l'étalement urbain et la ségrégation spatiale. A partir du milieu des années 1990, la Cub a mis en place un politique de rénovation des centres-villes des communes périphériques de l'agglomération pour créer de véritables centralités secondaires. Le projet urbain communautaire appelle dans un premier temps à la restructuration des cœurs des communes périphériques intégrés dans la nébuleuse urbaine qui périlcliaient en particulier du fait de la concurrence avec les grands centres commerciaux. Ces communes de premières couronnes, telles que Pessac ou Talence, ont profité de l'arrivée du tramway pour se restructurer. Cette stratégie répondait à la volonté politique de l'époque qui était la sortie du schéma routier et la constitution d'espaces publics et piétonniers<sup>14</sup> de qualité et de convivialité permettant en outre de diminuer la place de l'automobile. Ce n'est que dans un second temps que la Cub a pris en compte les besoins des petites communes dans une logique de solidarité territoriale visant à un rééquilibrage de l'espace communautaire notamment du point de vue de l'habitat. L'objectif consistait à créer quasiment ex-nihilo une polarisation dans des villes-dortoirs, profondément marquées par l'habitat pavillonnaire et dénuées de véritables centre (Le Taillan, Saint-Aubin de Médoc, Eysines, Parnempuyre). Les bourgs périphériques du périurbain sont alors considérés comme des éléments structurants du territoire jouant un rôle de centres relais pour le territoire hors rocade.

Le principe d'action affiché par la Cub est celui du renouvellement urbain à travers la « ville polycentrique », plus écologique et plus concentrée sur l'ensemble du territoire. Par la densification de ces centres-bourgs, la Cub espère lutter contre l'urbanisation linéaire autour des axes routiers et l'étalement urbain. L'objectif sous-jacent à la lutte contre le mitage urbain est la préservation des espaces naturels « tampon » entre les zones urbanisées gage

<sup>14</sup> Avant 1995, il n'existait pratiquement aucune rue piétonne en dehors de la ville centre.

d'une métropole plus durable. La préservation et la valorisation du patrimoine naturel de l'aire métropolitaine sont d'autant plus stratégique au regard des spécificités du territoire et des grandes unités paysagères qui façonnent fortement son image (vignoble, forêts, coteaux..).

Le choix du tramway, voté à l'unanimité le 28 février 1997 par les élus de la Cub, sert de lien et de déclencheur d'action pour alimenter ces deux fronts. Après des alternatives avortées à la fin des années 1980 (le métro VAL), Alain Juppé comprend que le projet de tramway est une occasion unique pour restructurer et moderniser la ville mais aussi l'agglomération. C'est à partir du constat d'une ville déhiérarchisée qu'il a été possible d'aboutir à un accord politique sur les secteurs à desservir en priorité. Au-delà d'un projet de transport, c'est un élément qui participe à la mise en place du projet de ville et communautaire. Le réseau des déplacements, conçu à l'échelle de l'agglomération, constitue l'ossature de transformation de la ville permettant de se diriger vers une nouvelle structure plus polycentrique de l'agglomération. Ainsi, et de manière concomitante, l'exécutif communautaire a lancé un grand projet de transports collectifs impliquant fortement les communes périphériques et les démarches d'élaboration des documents cadres de sa politique urbaine (Plan de Déplacement Urbain), le tout calé sur un projet urbain pour la ville centre (1996). A l'échelle de la ville, le tramway répond à trois objectifs du projet urbain : la valorisation du patrimoine architecturale et urbain ; la restructuration des trois grandes friches industrielles ; la réconciliation de la ville avec son fleuve. A l'échelle de la métropole, il vient conforter deux enjeux : la dynamisation du cœur de l'agglomération et la maîtrise qualitative du développement périphérique.

Avec le tramway, non seulement on opère la modernisation de réseaux techniques de déplacements mais l'on dynamise la structure urbaine de l'agglomération car l'on peut « 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 nuisant » (Schéma Directeur, 2001). Il restructure les territoires en misant sur la proximité et conduit à une autre représentation de l'espace urbain bordelais. Symboliquement et pratiquement, il établit une continuité qui reconfigure les lieux de la ville et les usages. Le tramway a non seulement été utilisé comme outil de reconquête urbaine mais aussi comme outil de définition d'une identité communautaire.

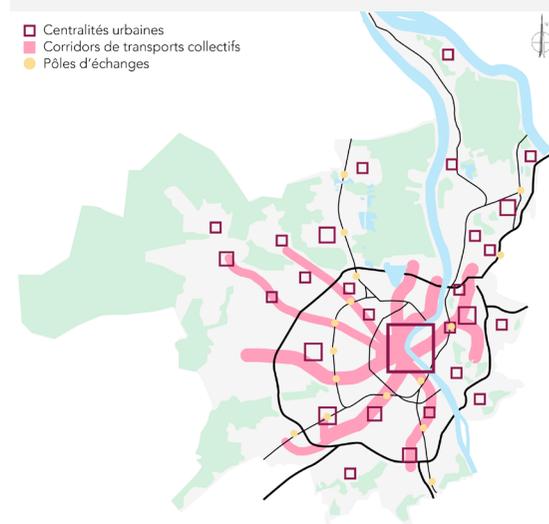


Figure 27: Les lignes de force de l'organisation urbaine, source: personnelle sur la base d'une carte réalisée par la Cub

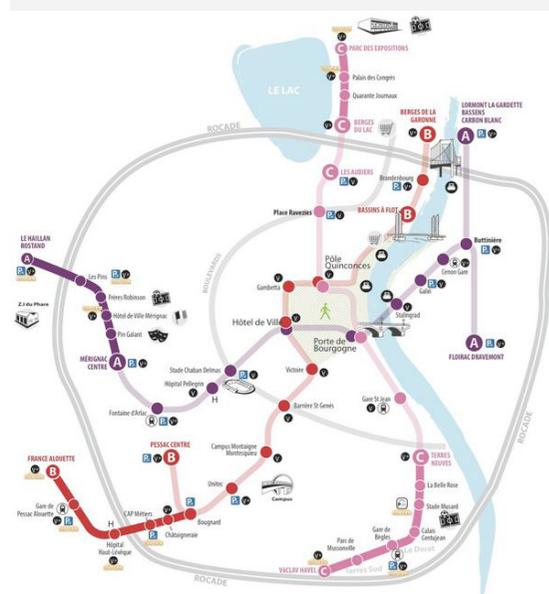


Figure 28: Le réseau de tramway, source: TBM

## B. LA CENTRALITE AUJOURD'HUI, UNE APPROCHE REVISITÉE

A bien des égards, les années 2000 ont été des années de rattrapage du retard pris à la fin de l'ère Chaban grâce à une réflexion poussée pour articuler urbanisme et transport. Les projets urbains participent tous d'une politique urbaine de renforcement des fonctions de centralité de l'agglomération destinée à mieux organiser l'espace communautaire. En ce sens, ils visent à contenir l'étalement urbain et à produire une ville plus durable. Les politiques urbaines prônent la ville dense et compacte et la reconstruction de la ville sur elle-même. L'effet de rupture avec la politique chabaniste, conjugué à un autre grand thème porté par les experts comme la densification de la ville et l'alternative à l'étalement urbain, sont essentiels pour légitimer le tramway.

L'évolution des caractéristiques de la ville participe de fait à la transformation du concept de centralité. Pour que le polycentrisme soit structurant pour une agglomération, il faut que le territoire soit constitué de véritables centralités. Yves Chalas explique que trois fonctions sont constitutives et définissent la centralité contemporaine : l'attractivité, la sociabilité anonyme de masse (ou de foule) et la mixité sociale.

Peu importe sa localisation, une centralité se doit d'être dotée d'une ou de plusieurs activités (travail, loisir, consommation, culture...) qui attirent, soit par nécessité, soit par désir, des urbains de tout horizon. Les centralités, notamment périphériques, doivent dépasser leur spécialisation pour se doter d'un caractère multifonctionnel (intégrer la dimension loisirs, la dimension services, culturelles) qui aille au-delà d'une simple juxtaposition. De véritables synergies doivent être créés entre les divers équipements et infrastructures. *«De par sa nature diffuse, la structuration du territoire périurbain doit reposer à la fois sur une grande richesse multifonctionnelle qui saurait mettre à profit les synergies entre services, culture, achats, sports et loisirs, sociabilités tout en assurant une accessibilité multimodale affirmée sur des temporalités étendues»* (Lavadinho, 2005). Dans un fonctionnement optimal, le système polycentrique réticulaire doit impérativement prendre du sens en hiérarchisant les différentes centralités interdépendantes en formant un réseau de centralités principales, connectées entre elles et en relation avec des centralités secondaires, elles-mêmes liées à des centralités mineures proches. Vu sous l'angle du territoire, un espace est central s'il plus dominant que d'autre en termes d'organisation.

Pour pouvoir attirer des urbains de toute part, la centralité doit être par conséquent accessible et s'inscrire dans un réseau de flux, qu'elle génère en partie. La position de la centralité en sein de ce réseau lui permet d'être attractive. Le nombre d'urbains ainsi attiré doit être suffisamment important

pour pouvoir produire « *une ville sociale fondée sur l'anonymat* » (Chalas, 2011). L'urbain recherche dans la ville, un lieu d'anonymat, un « *droit à l'indifférence* » qui permet d'échapper au contrôle communautaire. Ce droit est aujourd'hui perçu comme une donnée urbaine fondamentale de la ville. Dès lors, les centralités se doivent d'être avant tout des « *lieux d'accueil spécifiques d'hommes et de femmes rassemblés en masse ou en foule* » (Chalas, 2011). Un tel rassemblement assure et fonde l'urbanité contemporaine tout comme le sentiment d'appartenance à un espace. Les aspects symboliques et identitaires de la centralité sont de fait indispensables. Ces deux aspects ont des effets cumulatifs qui tendent à renforcer les centralités.

On peut évaluer le pouvoir structurant d'une polarité en fonction de l'étendue de sa mixité sociale. Un de ses objectifs et de ses intérêts est de pouvoir réunir en son sein des populations venues d'horizons différents. Pour cela, une centralité ne doit repousser aucune catégorie d'usagers par des barrières sociales, symboliques ou physiques. « *Plus un centre est riche de la diversité humaine et plus il est apprécié et représentatif du phénomène de centralité urbaine contemporaine* » (Chalas, 2011) d'où l'importance d'avoir un caractère multifonctionnel qui permet de toucher un éventail large de population qui se rend sur un même lieu mais pour répondre à des besoins différents.

La ville polycentrique est constituée, selon Chalas, de quatre types de centralités, fondées sur la tripartition fonctionnelle mentionnée précédemment

1. Les centres-villes anciens et patrimoniaux qui malgré la perte de certaines fonctions et de leur prestige, rassemblent toujours toutes les qualités associées à la notion de centralité.
2. Le deuxième type de centralité est représenté par les centres-bourgs et des villages devenus urbains dans un système d'agglomération.
3. Les centralités des ex-banlieues des premières couronnes autour des villes centres qui se sont progressivement dotées de centres-villes ex-nihilo.
4. Enfin, les centralités périphériques qui s'amassent aux entrées de villes. Les analyses montrent que ces équipements variés (centres verts, centres de loisirs, équipements culturels, plates-formes multimodales de transport...) remplissent, contre toute attente, les fonctions essentielles de la centralité. (Chalas, 2010).

Ces centralités ont un périmètre d'influence qui diverge. Les centres-villes anciens et patrimoniaux restent en général le centre de l'agglomération car il est au centre du réseau, il domine et est plus dense en termes de fonctions. Le deuxième type de centralité aura une influence plus restreinte et va toucher une certaine partie du territoire. Cette dimension multi-scalaire (hiérarchie) entre les centralités sous-tend des enjeux multiples. Ces différences d'échelles peuvent également s'appliquer à l'intérieur même d'une centralité. Une centralité est toujours incluse dans une centralité plus large, tout dépend de l'échelle à laquelle on se place. Par exemple, Paris est la centralité primaire du territoire français et les métropoles les centralités secondaires. A l'échelle du département de la Gironde, c'est la métropole bordelaise qui fait centre. A l'échelle de la métropole, c'est le cœur d'agglomération. A l'échelle de la ville de Bordeaux c'est l'hypercentre, à l'échelle de l'hypercentre, la centralité est formée par différents pôles de centralités en réseau grâce aux espaces publics. Alain Bourdin différencie ce qu'il appelle les centralités de flux et les centralités de scène. Le critère principal pour définir la centralité de flux est le mouvement. Elle est liée au développement des mobilités mais aussi au renforcement des conduites de la ville au choix. Quant à la centralité de scène, elle est définie par rapport au regard et à l'image (voir, regarder, montrer). Elle va véhiculer toute une série de propriétés : construction de l'identité urbaine, représentation politique, attachement affectif à la ville. La qualité de l'architecture (monuments historiques, espaces patrimoniaux) et de l'espace public sont des facteurs prépondérants dans la constitution de ce type de centralité. Bourdin insiste sur le fait que la centralité de scène aussi se construit, se fabrique : « *toute une série de travaux sur l'espace public, l'aménagement de l'espace, de ravalement, de mise en scène de l'espace-lumière la nuit, ont permis de faire de la centralité de scène* ». Ainsi, les centres-villes anciens et patrimoniaux sont une centralité de scène puisque les pouvoirs publics tendent à mettre en valeur son caractère patrimonial en agissant sur la qualité urbaine alors que les centralités périphériques comme les centres commerciaux ou les pôles d'échanges sont articulés selon la logique de flux.

## C. CENTRALITÉ CONTEMPORAINE ET ESPACE PUBLIC, UN LIEN RESTAURÉ

Alors qu'une centralité peut être analysée de manière fine selon des critères précis (accessibilité, nombre de fonctions, nombre de personnes qu'elle attire), Lucie Tortel rappelle qu'au-delà de ces conditions fondamentales, ce qui fait centralité dans notre société contemporaine, ce sont des lieux d'échange et de vie qui favorisent le brassage et le frottement social. Ce sont des lieux denses et animés qui offrent la possibilité de se retrouver et de se rencontrer. Par cette mixité sociale, les pratiques urbaines sont multiples et ne sont plus nécessairement utilitaires mais ludiques. L'espace public est donc l'espace le plus à même de répondre à ces attentes d'animation, de convivialité, de lisibilité ou encore d'accessibilité (aménagement entre une station de tramway et l'entrée d'un bâtiment).

Les espaces publics, leurs qualités, leurs formes, la spatialisation et le fonctionnement de leurs équipements et dispositifs économiques, leurs ambiances, leurs modes d'intégration dans le système des centralités urbaines sont au coeur de la réflexion sur les devenir de la ville contemporaine. Ils comme sont utilisés par les pouvoirs publics comme des leviers, des outils pour changer la forme de la ville et les pratiques des usagers notamment dans les quartiers dégradés. A partir des années 1990, dans un contexte de mondialisation, les villes les utilisent également pour se fonder une nouvelle image et renforcer leur attractivité sur la scène internationale. Le tourisme urbain qui se développe à cette époque renforce la volonté des pouvoirs publics d'aménager des espaces agréables pour la pratique touristique. Parallèlement, la réduction du temps de travail a pour conséquence de produire une société basée sur les loisirs et la récréation. Pour être attractive, les villes se doivent de proposer une offre de loisirs fournie et variée (culturelle, sportive, touristique, nature, manifestations festives) capable de répondre aux attentes des citoyens. La crise économique de 2007 causant une perte de pouvoir d'achat des français n'a fait que renforcer la demande citoyenne pour ces espaces de gratuité.

Aujourd'hui, une des caractéristiques fondamentales des centralités est sa qualité urbaine. En plus de jouer un rôle sur l'aspect symbolique et identitaire, cette notion de qualité renforce aussi le rayonnement et « l'effet vitrine » d'un espace dans un environnement étendu. « *La mise en scène d'un espace permet de créer des sensations et des perceptions, c'est-à-dire qu'elle favorise l'impression d'être au centre, d'être là où les choses se passent* » (Bourdin, 2003). Etre une centralité ce n'est donc pas seulement regoupée

des fonctions et activités polarisantes mais c'est être reconnue comme telle par la population, et cela fait appel à des perceptions et des représentations. La plupart de ces impressions sont produites grâce à la qualité architecturale et urbanistique ou à des éléments comme la morphologie urbaine, la densité du bâti, sa diversité, sa verticalité, ou encore la présence d'avenues offrant des perspectives urbaines ou de places d'envergure autorisant les grands rassemblements publics.

L'espace public peut apparaître comme la dimension très locale de la centralité, voir comme la dimension vécue. Il est donc à la fois un élément structurant d'une centralité et un cadre propice à l'expression citoyenne. Il permet de mettre en réseau les fonctions entre elles, de les rendre accessibles et, de ce point de vue, il renforce donc la mixité sociale d'un espace.

La ville donne à voir toute une gamme d'espaces publics faisant varier le niveau de centralité : des espaces publics du centre-ville (rues, places, boulevards) aux espaces publics périphériques (centres commerciaux, parcs d'attraction), des espaces publics attractifs et très animés du centre-ville aux espaces publics des quartiers résidentiels uniquement fréquentés par les résidents, ou encore des espaces multifonctionnels traditionnels aux espaces publics spécialisés (un parc suburbain). L'espace public est hétérogène dans sa forme tout comme dans sa dimension symbolique ; ils sont plus ou moins fréquentés, selon des temporalités qui varient d'un lieu à un autre ; ils donnent lieu à plus ou moins de diversité dans la fréquentation et à plus ou moins d'interactions entre les usagers.

Du fait de cette hétérogénéité, l'espace public peut se lire à plusieurs échelles permettant de hiérarchiser les lieux dans la ville. Certains espaces publics n'existent qu'à l'échelon local : ce sont des espaces de proximité souvent dans des quartiers résidentiels. Dans la ville dense, ils organisent des centralités locales. Ce sont des « microcentralités » (Bourdin, 2003), au niveau du quartier, qui se caractérisent par leurs petits commerces, leurs squares de proximité, pratiqué quotidiennement par une partie des habitants. Ces microcentralités sont une réponse à une demande de proximité. D'autres, à l'inverse, sont des espaces qui existent principalement en tant qu'espaces centraux et symboliques, à l'échelle métropolitaine, comme les espaces publics à forte charge historique et identitaire des centres-villes. Ces derniers peuvent être

pratiqués quotidiennement mais peuvent l'être aussi plus exceptionnellement par des individus qui ne résident pas forcément à proximité, notamment le week-end. Entre ces deux échelons, on trouve non seulement des espaces de transition, spécialement dans la ville dense, mais aussi d'autres échelons : certains espaces publics se lisent ainsi plutôt à l'échelle de l'agglomération ou encore d'un secteur de cette agglomération.

Une centralité n'est donc pas essentiellement définie par une concentration d'activités et de fonctions sur un espace, tout comme un espace public sans activités ne peut produire de la centralité. De même qu'un certain type de centralité comme le centre-ville historique n'est pas uniquement une centralité de scène mais possède des centralités de flux (la gare par exemple) et inversement pour les centralités périphériques (galeries marchandes).

L'artiste Nicolas Moulin, dans son exposition « Vider Paris » de 2001, montre que sans activité, même avec un espace public de qualité, la centralité ne peut exister. De même que si certains publics jouent un rôle déterminants dans l'affirmation et la création des centralités, tout espace public n'a pas vocation ou n'est pas le support de centralité. Cette dernière est produite lorsqu'est trouvé un équilibre entre des activités de natures diverses, des représentations symboliques d'un espace, sa capacité à accueillir ou non, son positionnement dans l'espace, son accessibilité et sur une temporalité large (la nuit comme le jour, la semaine comme le week-end). Il ne faut pas non plus oublier que l'effet polarisateur d'une centralité n'est pas acquis de manière définitive. Il s'agit un processus dynamique et évolutif qui dépend autant de la propriété du lieu que de l'organisation des réseaux. Le caractère central d'un lieu n'a donc rien de figé ou d'immuable, il peut être remis en cause par l'évolution de la société et de ses représentations.

L'espace public est un outil intéressant pour les aménageurs pour produire de la centralité car il structure la ville et crée un système urbain et social. Il contribue à qualité urbaine et sensible d'un espace dans le sens où il constitue en premier lieu une expérience sensorielle, visuelle et sensitive qui agit sur les ambiances, les repères, les perspectives, les couleurs et forment un paysage qui contribue à donner son sens à la ville. Ils intègrent et répondent à des valeurs, des symboles, marqueurs de la société urbaine, et à des critères spatiaux (surface, équipements, accès), sociaux (usages, fonctions, accueil de population), sensibles (ambiance, sentiment de sécurité).

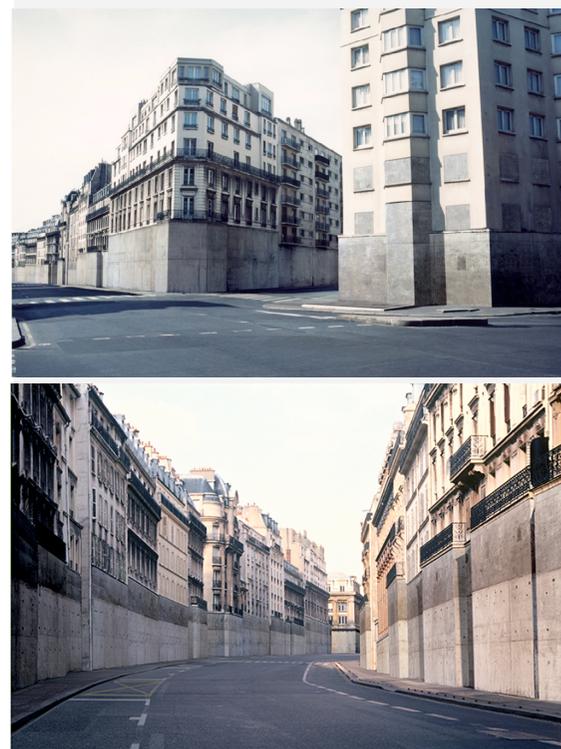


Figure 29: « Vider Paris », Nicolas Moulin, 2001

Il n'existe pas de définition parfaite de la centralité, qui au même titre que de la notion d'espace public est complexe. La centralité n'est pas unique mais s'exprime sous différentes formes et dans contextes spatiaux multiples. La centralité revêt de différentes formes (étendues, concentrées, publiques, privées, permanentes, temporaires) et répond à diverses fonctionnalités qui se détachent de l'image archétypale du centre ancien. Par ses multiples formes et son accessibilité, toute centralité n'a pas le même pouvoir polarisant sur un territoire. Certaines peuvent avoir une influence sur toute l'agglomération, la région alors que d'autres font centre à l'échelle du quartier. On a donc une hiérarchie entre les centralités – centralité métropolitaine, centralité urbaine, micro-centralité – qui est une condition essentielle une organisation polycentrique réticulaire dans une ville contemporaine.

Ce modèle de ville polycentrique réticulaire répond à l'idée de produire un territoire qui soit durable. L'organisation territoriale peut contribuer à la durabilité de la ville (par exemple en favorisant un mode de transport plutôt qu'un autre). Il est dès lors logique d'agir sur la forme urbaine d'un espace. Cette ville polycentrique permettrait aux autorités locales de recoudre les tissus périphériques morcelés après une période d'étalement urbain mais aussi réarticuler la ville à l'échelle métropolitaine pour donner une nouvelle cohérence à ses éléments hétérogènes. La compacité est aujourd'hui recherchée pour «produire de la centralité» car elle encourage la régénération urbaine par la revitalisation résidentielle, commerciale, et la requalification des espaces publics producteurs d'urbanité. L'enjeu essentiel est contrer les dynamiques de morcellement et refaire des lieux agréables à vivre. Ces nouvelles centralités secondaires, notamment des centres-bourgs, convergent dans la volonté de fournir aux habitants les fonctions permettant de répondre aux besoins de proximité et de développer une vie locale. Cette densification permet de répondre aux objectifs pour un développement urbain durable, que ce soit du point de vue environnemental (économie du sol, préservation des paysages, limitation de la mobilité individuelle), d'un point de vue économique (contrôle des coûts d'équipement, viabilité des services de proximité) ainsi que sous l'angle social (accessibilité, convivialité).

Elements constitutifs de la centralité	Critère déterminants	Variation des critères	
Attractivité	Activités/fonction	Unifonctionnel	-> multifonctionnel
	Accessibilité/flux	Unimodal	-> multimodal
Mixité sociale	Temporalité/animation	Précise/ponctuelle	-> continue
	Echelle/influence	micro	-> méso -> macro
Anonymat de masse	Symbolique/identité	Faible	-> forte
	Fréquentation	Faible	-> forte
	Population	Unigène	-> diversité
	Qualité urbaine	Pauvre	-> riche

**Tableau 2 : Tableau permettant d'estimer le caractère central d'un espace**, source: personnelle

Cette première partie avait pour enjeu de mettre en exergue le lien qui existe entre les notions de centralité et d'espace public. Ce lien est d'abord historique mais aussi mouvant : alors que la relation entre ces deux notions était très forte dans la ville traditionnelle, elle s'est peu à peu distendue au cours du XX<sup>ème</sup> siècle pour finalement être remise au cœur de la notion de centralité dans la ville contemporaine. La centralité serait donc une production sociétale en fonction du contexte socio-économique, du lieu, de la ville. L'importance accordée à certains critères constitutifs de centralité est variable dans le temps en fonction des valeurs sociales. Aujourd'hui, dans une société de plus en plus sensible aux questions liées à l'environnement, au développement durable et à la proximité, la centralité est fortement liée aux espaces publics car ils sont le support de cet idéal-type.

L'organisation territoriale ne saurait être marquée par sa stabilité. Au contraire, il s'agit d'un processus, en mouvement perpétuel. Cette organisation est formée de systèmes, eux-mêmes composés de sous-systèmes. Il faut comprendre les échelles (micro-méso-macro), mais aussi les temporalités (temps long-médian-court).

Ce lien mouvant entre centralité et espace public pose la question de ce que sera l'organisation de la société « post-contemporaine ». En effet, nous pouvons nous imaginer que ce ne sera plus l'espace public producteur de centralité mais la connexion à un réseau. Dans une société qui est de plus en plus connectée grâce aux progrès technologiques et aux NTIC, il est possible que certaines centralités de la ville contemporaines se dématérialisent : est-ce qu'avec le développement du drive et du shopping sur internet, les espaces commerciaux existeront toujours ou faut-il que l'on s'attende à voir apparaître des friches commerciales ? Par conséquent, verra-t-on apparaître une nouvelle organisation sociale et spatiale qui s'établira en fonction des spots de haut-débit ? La Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR) lançait en 2009 un nouveau programme prospectif, *Territoires 2040*, qui explorent les futurs possibles du territoire national pour concevoir les politiques d'aménagement adaptées aux enjeux et défis identifiés. De ce programme, la DATAR a élaboré des scénarii en fonction de facteurs qui agissent à l'échelle mondiale et transforment les territoires français. Par exemple, le scénario Web illustre les préoccupations mentionnées plus hauts : « *En 2040, l'hyperconnexion à Internet transforme notre rapport au monde. Le territoire est peu investi par ses habitants car il est possible de disposer d'un accès illimité à tout sans se déplacer. La production est délocalisée. Le sentiment d'ubiquité et l'explosion de la vente par correspondance suppriment l'économie résidentielle puisqu'on ne consomme plus sur place, et le tourisme, puisqu'on voyage virtuellement. L'espace public s'est déplacé sur le Web et est devenu un enjeu de citoyenneté et de sécurité sensible* ».

# CHAPITRE 2 :

## LE TERRITOIRE BORDELAIS, EXEMPLE D'UTILISATION DES ESPACES POUR PRODUIRE DE LA CENTRALITÉ

---

Après avoir mis en lumière le lien qui existe entre les notions d'espace public et de centralité urbaine, ce deuxième chapitre illustrera cette relation qu'entretiennent l'espace public et la centralité.

Ce chapitre portera exclusivement sur le cœur de l'agglomération bordelaise, notamment le centre historique de Bordeaux et le projet urbain des Bassins à flot, quartier en développement.

Nous verrons que les moyens utilisés par la collectivité bordelaise pour (ré)affirmer ce cœur de l'agglomération au sein de son territoire d'influence repose sur en partie la (re)découverte de l'espace public en tant qu'outil pour requalifier la ville et asseoir sa centralité.



# 1 | L'IMPORTANCE DE L'ESPACE PUBLIC DANS L'AFFIRMATION DE L'HYPERCENTRE METROPOLITAIN

Les réflexions sur l'aménagement de Bordeaux se portent sur le recyclage urbain et la mise en valeur de la ville existante afin de rétablir sa domination sur son territoire d'influence. La philosophie du projet urbain de 1996 vise clairement à revitaliser la ville centre afin de mieux maîtriser le développement de l'agglomération. Les actions permettant d'atteindre cet objectif de dynamisation de l'hypercentre métropolitain s'appuient à la fois sur la redécouverte du paysage (le fleuve comme support de développement) et la requalification des tissus existants (réhabilitation des logements et des espaces publics, reconquête du patrimoine architectural et urbain) et des fonctions de centralité le tout favorisé par l'amélioration de l'accessibilité et du fonctionnement urbain grâce au tramway. Au-delà de ces aspects structurels, les politiques urbaines menées s'appuient également sur la constitution d'une image de marque pour relancer l'économie, attirer les entreprises et nouveaux habitants et se distinguer des villes voisines et rivales.

Les politiques locales et les grands projets urbains de la dernière décennie (1996-2007) ont renouvelé de manière très volontariste les espaces publics, les pratiques de la ville et la vie citadine. Les grands parcs, comme les quais rive gauche, répondent à une demande contemporaine (loisirs, détente, événements festifs et ludiques) et confortent l'image de la ville voire la modernisent en y intégrant une dimension paysagère. Si le tramway a réorganisé les modes de déplacements, il a été l'élément déterminant notamment pour la réhabilitation des espaces publics du centre-ville bordelais.

## A. LA RECENTRAGE DE L'AGGLOMÉRATION PAR LA REDÉCOUVERTE DU FLEUVE

Bordeaux, s'interrogeant sur sa relation au fleuve, prend conscience du potentiel que constitue la présence de l'eau dans la ville et du rôle important qu'elle joue dans la mémoire collective et l'imaginaire. La requalification des berges a pour objectif de susciter le retour de la population résidente après une période de bilan migratoire négatif, mais aussi d'intensifier les flux de visiteurs et de touristes. La reconquête du fleuve a joué un rôle essentiel dans les stratégies urbaines. Il a été utilisé comme un élément moteur du développement urbain et de renouvellement de l'image de l'agglomération.

Historiquement la Garonne a été à la base du développement et de la richesse de Bordeaux<sup>15</sup>. Mais en raison des évolutions techniques (la taille croissante des navires nécessitant des tirants d'eau de plus en plus importants) et économiques (besoin en espace de stockage et production de plus en plus vaste, arrivée de la conteneurisation, recherche de performances dans des délais d'accessibilité, de chargement et de déchargement), l'activité portuaire de Bordeaux se délocalise progressivement du port de la Lune<sup>16</sup>, mouvement soutenu par les autorités locales cherchant à éloigner l'activité portuaire des contraintes des tissus urbains denses. La perte d'usage sans pratique de substitution a eu comme conséquence d'altérer l'image de la ville et à participer à la faible attractivité des anciennes emprises portuaires. Les secteurs bordant la Garonne se caractérisent dans les années 1990 par leur vétusté, voire leur abandon. « *D'une certaine façon, le port avait volé le bord de la Garonne aux Bordelais, qui ne pouvaient presque plus y accéder. Les quais étaient une sorte de lieu assez dur, très noir, mal fréquenté. Résultat, la ville s'était retournée sur elle-même, notamment sur la rue Sainte-Catherine. La ville de Bordeaux vivait ainsi dans son intérieur* » (Corajoud dans Chroniques métropolitaines, 2013).

Dans les années 1990, l'émergence de sensibilités nouvelles et la forte demande sociale en espaces publics et espaces de loisirs en ville mettent le fleuve au centre de tous les intérêts. Bordeaux a pris conscience que l'aménagement des bords d'eau et l'intégration urbaine du fleuve pouvaient prendre en considération cette nouvelle sensibilité des citoyens à un environnement de qualité.

La ville a compris son intérêt à tirer parti de cet élément naturel, constitutif de son territoire, participant de son identité, mais aussi vecteur de développement. L'aménagement des quais a été le support de renouvellement de l'image de la ville. En effet, « l'image de marque » qui a découlé d'une telle



**Figure 30: Quai du Maréchal Lyautey**, source: Bordeaux Métropole

<sup>15</sup> Bordeaux connaît son apogée du milieu du VII<sup>e</sup> siècle jusqu'à la Révolution française. Cette prospérité provient de son port, qui va devenir le premier port du royaume et le deuxième port mondial après Londres.

<sup>16</sup> Etabli au Moyen-Age sur la Dèze à l'intérieur des remparts, puis investi au XIV<sup>e</sup> siècle le port de la Lune, le port de Bordeaux gagne à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle la rive droite puis s'étend à partir des années 1920 sur la commune de Bassens, en aval. Les installations de bassins remplacent peu à peu les entrepôts du vieux port de Lune. Plus en aval encore, s'installent des ports pétroliers sur la presqu'île d'Ambès (dans l'entre-deux-guerres), puis dans la rade du Verdon (mise en service en 1967) à l'entrée de l'estuaire à 100km de la ville. Déclassé par tranche, puis complètement abandonné en avril 1987, le port de Bordeaux et les bassins à flot sont mis hors d'exploitation. L'outillage, les grues, les installations électriques sont peu à peu démontées. L'emprise délaissée comptabilise pour la seule rive gauche 3km de quai (sur une largeur de 54 mètres), 55 000 mètres carrés de hangars, 200 000 terre-pleins sans prendre en compte les Bassins à flot.

mise en valeur s'est traduite par une consécration de Bordeaux sur le plan touristique.

La mise en place d'une ligne de tramway sur les quais rive gauche et la réduction de l'emprise de la voiture (2x2 voies et remplacement du stationnement sur les berges par des parkings souterrains) se sont accompagnées d'un travail de requalification de cet espace. Tout en redéfinissant le lien entre le centre-ville, les quais et les quartiers périphériques, la réorganisation de la rive gauche a permis d'améliorer la gestion des flux de déplacement et de diversifier les usages. L'opération des quais rive gauche témoigne d'une nouvelle volonté de la part des élus et des techniciens de réduire volontairement la place de la voiture par l'implantation d'une future ligne de tramway. C'est l'avènement d'une nouvelle conception de l'espace public, en rupture avec les années Chaban ; celle d'un espace à partager entre multiples usagers.

Le recentrage de l'agglomération autour de son fleuve a été rendu possible par une opération de requalification et de réorganisation de l'espace public. L'enlèvement des grilles, en 1995-1996, qui clôturait les quais, a été le premier acte de la part de la municipalité permettant la réappropriation par la population de cet espace. La première opération a consisté en février 1997 à ravalier les façades tout du long des quais. Puis, afin de sensibiliser les citoyens aux changements et actions envisagés, afin qu'ils retrouvent le chemin des berges et se familiarisent avec ces espaces auparavant inaccessibles, spectacles et événements sont organisés pour réanimer les lieux. Bordeaux connaît son rassemblement de voiliers avec la course de la Cutty Sark en 1990 et ouvre ses quais au Mondial Café (grande manifestation consacrée au football lors de la Coupe du monde de 1998), à la première fête du vin (1998) et à un marché campagnard tous les dimanches. Faire revivre ces espaces longtemps perçus comme vétustes, inciter les citoyens à les regarder d'un œil nouveau, constituent la première étape de la reconquête des territoires du fleuve.

Un concours d'architecture est organisé en 1999 pour projeter le nouveau visage des quais rive gauche. L'Atelier Corajoud, associé à l'architecte Pierre Gangnet, lauréat du concours, est chargé d'un plan directeur d'aménagement d'ensemble. Le réaménagement des quais s'organisent ainsi : « devant les façades un large parvis intégrera une contre-allée, puis la ligne de tramway, alors que les voies de circulation seront transformées en boulevard urbain à deux fois deux voies. En bordure du fleuve, une bande de cinq kilomètres de



**Figure 31: Les quais lors de la course Cutty Sark,**  
© Christian Delécluse



**Figure 32: Les quais lors du Mondial Café,** © Jean  
Jacques Saubi

longueur et de dix mètres de largeur sera aménagée en promenade piétonne et piste cyclable. Entre la voirie et la promenade s'inscrira un vaste plateau légèrement surélevé, destiné d'une part à accueillir des animations et des activités, et d'autre part à répondre à des besoins des quartiers riverains ».

Les quais ont été découpés par les autorités politiques et techniques en cinq séquences :



1. La création d'un parc paysager et de loisirs urbains
2. Le développement d'activités liées au fleuve par la culture, le tourisme et le commerce
3. Le prolongement de l'Esplanade des Quinconces sur le fleuve
4. La création d'activités de tourisme, de commerce et des loisirs
5. L'implantation d'activités tertiaires, commerciales et culturelles

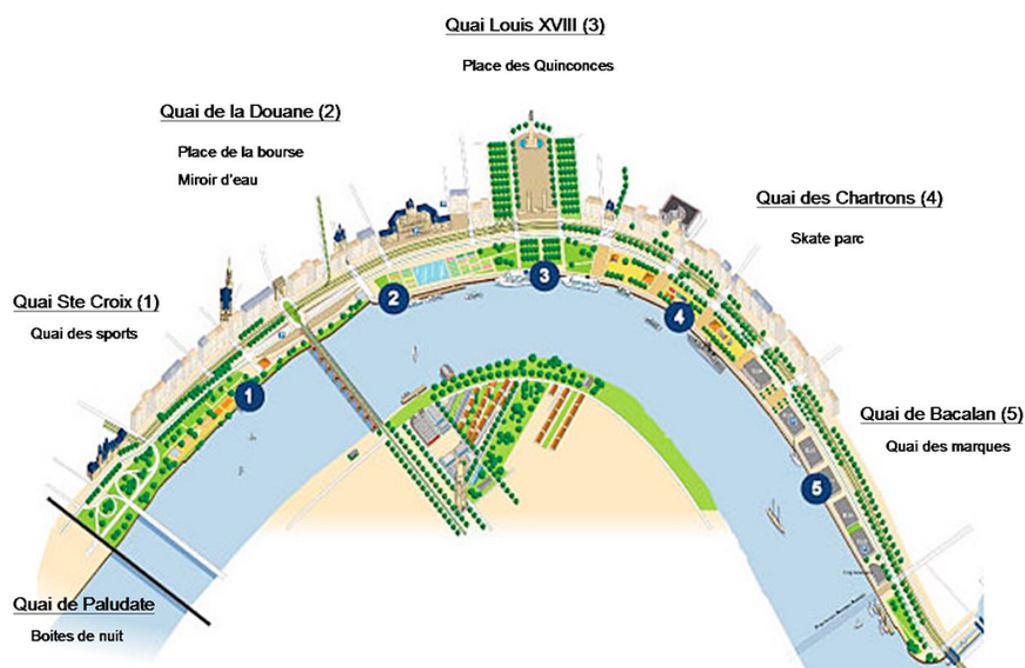


Figure 33: Plan d'aménagement des quais de Bordeaux, source: Ville de Bordeaux

On peut considérer le projet des quais comme une grande réussite car il a permis de recentrer l'agglomération autour de la Garonne et faire de redécouvrir son fleuve. Leur fréquentation intense et les activités qui s'y déroulent révèlent l'appropriation majeure de cet espace public de l'agglomération. C'est un espace de déambulation, de contemplation et de flânerie, multigénérationnel et fédérateur. Les quais abolissent les barrières sociales et accueillent de nombreuses catégories de populations. Des familles,





**Figure 34: Les quais rive droite au niveau du quai des marques avec le pont Chaban en arrière plan**

des sportifs, des étudiants, des couples et des touristes, de Bordeaux centre ou de la périphérie, viennent s’y promener. Pour les usagers, c’est un sentiment d’espace et d’ouverture qui domine, « *les quais aèrent la ville, ils apaisent la vie citadine, sont agréables, lumineux, on y respire, c’est à la fois calme et vivant* » (entretien anonyme, Tapie, 2007)

Sur l’autre rive, un système de parcs boisés qui prendraient place au fur et à mesure de la libération des terrains a été pensé par le paysagiste Michel Desvigne. Ces deux rives se sont retrouvées complètement connectées avec l’arrivée en 2013 d’un nouveau franchissement, le pont Jacques Chaban-Delmas, au nord de la ville. L’aménagement de ces deux rives s’inscrit dans les actions à mener définies par le Plan Garonne<sup>17</sup>. Se font face deux projets, deux rives, l’une, urbaine, l’autre, plus naturelle. Les berges aménagées constituent à la fois une vitrine de la ville et un élément privilégié du paysage urbain. Leur valorisation représente des enjeux multiples pour la ville et le développement local. La création d’espaces réservés aux activités de loisirs contribue à l’amélioration de la qualité de vie tandis que la programmation des nouveaux usages de type touristique, commercial, artisanal, la réaffectation et la réhabilitation d’un patrimoine immobilier industriel, permettent de développer les activités économiques de la ville. Cette opération phare du projet urbain a été le support d’un changement fort de l’agglomération où l’espace public a joué un rôle incontestable.

**Tableau 3 : Analyse du caractère de centralité des quais de Bordeaux rive droite,** source: personnelle

	<b>Critère déterminants</b>	<b>Variation des critères</b> 
	Activités/fonction	 Les activités développées sont principalement liées aux loisirs et au tourisme : activités culturelles (expositions au H14, Cap Science, CAPC à proximité), des activités festives (fête du fleuve, fête du vin, marché, ateliers), des activités

<sup>17</sup> En 1996, est révisé le schéma directeur d’aménagement urbain de l’agglomération sous la conduite de l’Agence d’urbanisme. Celle-ci, à la demande de la Cub, établit en 1997 un état des lieux des berges sur les treize communes riveraines du fleuve. Cette démarche aboutit à la conception du «Plan Garonne» approuvé en 2000. Ce schéma d’orientations est destiné à fédérer les initiatives concernant les rives du fleuve autour de trois axes - protection, réhabilitation et développement - et a incité les communes riveraines à reconquérir ces territoires. Nécessairement complémentaires et imbriquées, les actions autour du fleuve exigent une réflexion globale et une concertation entre toutes les communes concernées afin de coordonner les efforts, de planifier les actions et les financements. L’axe du fleuve structure non seulement un territoire, mais il privilégie aussi de nouvelles coopérations intercommunales autour d’un projet commun et partagé.

<b>Attractivité</b>	Accessibilité/flux	 Tram C, piste cyclable, parkings souterrains, 2x2 voies, espaces piétonniers, tram A à proximité (Quinquonces ; Porte de Bourgogne)
	<b>Mixité sociale</b>	
<b>Anonymat de masse</b>	Temporalité/animation	 Spécialement le week-end (en journée), l'été (+mi-saison), évènements ponctuels surtout l'été
	Echelle/influence	 Espace de marque de la ville à l'étranger
	Symbolique/identité	 Eléments patrimoniaux : façades du XVIIIème siècle, hangars réhabilités, ponts (de Pierre, Chaban), place de la Bourse
	Fréquentation	 Importante mais sur des temporalités précises
	Population	 Diverses : âges, catégories, touriste, résidents...
	Qualité urbaine	 Espace ouvert, sol lisse (accessibilité), perspectives, bancs, végétation

La mise en valeur des quais participe à la singularisation du territoire et incarne la puissance de la métropole, dans le contexte d'une concurrence accrue entre les villes.

## **B.** LA VALORISATION DU CENTRE HISTORIQUE PAR LA REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS

La clé de la dynamisation de l'hypercentre passe par le retour d'une attractivité urbaine fondée sur la qualité de vie et le niveau de services et d'équipements au sein de la ville-centre permettant de fixer ou d'attirer une population. Pour cela une triple démarche est proposée par la Ville:

- la densification et la structuration des corridors de transport en commun
- l'amélioration du cadre et des conditions de vie dans les quartiers centraux existants (état du bâti, conditions de circulation et de stationnement, absence d'espace verts de proximité, disparition des commerces et services de proximité)
- la mutation de certains quartiers qui ont connu un abandon comme les Bassins à flot, Brazza ou encore Saint-Jean de Belcier

L'espace public a été une cible privilégiée de l'action communautaire et municipale entre 1996 et 2000. « *Aujourd'hui, le cœur de ville est traversé par de grandes radiales qui l'éventrent (...). Le choix que nous avons fait est d'inverser complètement cela. De supprimer ces pénétrantes en cœur de ville et de faire passer la circulation autour de l'hypercentre. (...) Ce schéma s'accompagne d'une reconquête extrêmement importante de l'espace public dans l'hypercentre. La part de l'espace piéton qui va être reconquise dans l'hypercentre est extrêmement importante* » (Intervention d'Alain Juppé, colloque intervilles, Cub, novembre 2001). La reconnaissance de l'importance des espaces publics est exprimée de façon complémentaire par les nombreux protagonistes qui pensent et conçoivent la ville. L'évolution des modalités d'aménagement des espaces publics répond à une volonté de faire évoluer la logique routière, qui a présidé à leur conception depuis les années 1960, vers plus d'urbanité. La Cub a adopté en 2009 le guide conception des espaces publics communautaires (en cours de mise à jour) apportant un premier élément de régulation à la logique routière en posant le principe du 50/50<sup>18</sup> sur l'agglomération : « *ne pas affecter plus de 50% du domaine public routier aux modes motorisés* ». L'enjeu est de faire tendre l'aménagement des espaces publics vers plus de confort pour le piéton, qui devient le premier usager de la rue. Ce guide communautaire permet également d'établir un vocabulaire commun à l'ensemble de la métropole.

<sup>18</sup> Le principe du 50/50 mis en œuvre de manière trop catégorique, est remis en question, et d'autres leviers d'actions sont recherchés pour réorienter l'aménagement des espaces publics ordinaires. La démarche sur les « nouvelles modalités d'aménagement des espaces publics », lancée en 2010 par la Cub a pour objectif de rendre l'espace public courant plus souple dans ses usages et dans ses capacités d'évolution, plus économe en coût et en espace, plus respectueux de l'environnement. La Cub a cherché à construire un « univers multi-modal », ouvert à une diversité de mobilité.



Figure 35: Le cours du Chapeau-Rouge

Le renouveau de l'usage des espaces publics s'exprime au travers des politiques de transports et de circulation, vecteur principal d'évolution de l'agglomération. « *Le tramway ne peut être vu simplement comme un moyen de transport. C'est un outil de requalification de l'espace public et de recomposition urbaine, qui offre une mise en scène de la ville* » (Tapie, 2007). Il a été l'occasion de restructurer des systèmes de voiries, notamment le réseau viaire du centre Bordeaux, jusqu'alors dédié à la voiture comme le cours de

l'Intendance, cours du Chapeau Rouge ou encore cours Pasteur radicalement revu par la mise à l'écart de l'automobile.

L'action publique localise ses futurs aménagements en fonction de plusieurs critères : la valeur patrimoniale, la charge symbolique, la dimension fonctionnelle et le volet économique (Fleury, 2004). Les deux premiers critères expliquent que ce soit dans le centre historique que se concentre un certain nombre d'aménagements et que certaines formes d'espaces publics aient été privilégiées plutôt que d'autres (secteurs piétonniers dans les rues historiques, places et avenues requalifiées, jardins restaurés et les quais). Au-delà du critère esthétique et architectural, les pouvoirs publics utilisent les lieux à forte dimension symbolique - car jouissant d'un statut particulier autant dans les pratiques que les représentations de la ville - pour réaliser leurs aménagements. Ils sont producteurs d'identité urbaine et deviennent tout autant des repères que des lieux de rassemblements. Puisqu'ils s'inscrivent dans un tissu urbain, la dimension fonctionnelle n'est jamais sous-estimée car elle participe à la recomposition du territoire avec l'implantation de nouvelles activités. Les multiples dimensions (fonctionnelles et symboliques) du centre sont complémentaires et contribuent dans leur interaction à enclencher les attributs de centralité urbaine. Enfin, une grande partie des projets de requalification et de (re)construction d'espaces publics comprennent également dès l'origine un volet économique ou tout du moins touristique. Ainsi, certaines des grandes places du centre ont été réaménagées afin de mieux accueillir les touristes qui s'y pressent pour admirer les monuments et les quartiers historiques qui les joutent. Le réaménagement de la place Pey-Berland constitue un excellent exemple.

Située au cœur du centre-ville, dominée par la cathédrale Sainte André et l'hôtel de ville, la place Pey Berland a été entièrement repensée. L'aménagement de cette place est jugé par les professionnels comme par les citoyens comme une réussite car elle a gagné en centralité : située stratégiquement au carrefour de deux lignes de tramway, au départ des rues piétonnes et désormais à l'écart de l'automobile, les grandes fonctions civiques (hôtel de ville) et religieuses (cathédrale) sont mises en valeur grâce aux ravalements des façades et à son espace piétonnier qui recouvrent les trois-quarts. La place Pey Berland est devenue l'espace de multiples expressions : esplanade de pratiques civiques pour tous les rassemblements contestataires ou des fêtes; espace de jeux pour



Figure 36: Le cours de l'Intendance



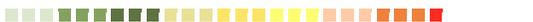
Figure 37: La place Pey Berland avant et après son réaménagement, source: Bordeaux Métropole



Figure 38: La place Bey Berland

les jeunes qui font du skate et du roller ; lieu de déambulation touristique pour admirer son patrimoine ; colonisation d'une partie de la place par les terrasses des cafés ; lieu de croisement de populations très diverses grâce au tramway. Cette place évoque l'urbanité de la ville : conviviale, avec ses terrasses, ses bancs ; les flâneurs y restent volontiers « *on y traîne beaucoup plus quand même. Avant on passait. Maintenant on s'y attarde* » (entretiens anonyme, Tapie, 2007).

Alors que cet espace n'était que modestement reconnu avant l'intervention sur l'espace public, sa mise en valeur, l'intégration à la vie urbaine et au tissu urbain, son accessibilité, lui a permis de retrouver une légitimité et une identité ainsi que de créer un cadre propice à la flânerie urbaine.

	<b>Critère déterminants</b>	<b>Variation des critères</b> 
	Activités/fonction	 Politique (hôtel de ville), religieuse (cathédrale), justice (école de la magistrature et palais de justice), cafés, restaurants, commerces, banques, musées (centre Jean Moulin, musée d'Aquitaine et musée des arts décoratifs à proximité)
<b>Attractivité</b>	Accessibilité/flux	 Tram B, tram A, ligne de bus à proximité (n°1, 4, 15, 16, 83) parking, parkings souterrains, rues piétonnes
	Temporalité/animation	 Continuel avec de nombreuses manifestations organisées mais pas d'usages la nuit
<b>Mixité sociale</b>	Echelle/influence	 Métropolitaine
<b>Anonymat de masse</b>	Symbolique/identité	 Eléments patrimoniaux : hôtel de ville, cathédrale, place, façades classiques
	Fréquentation	 Pas de fréquentation la nuit

Populations	 Diverses
Qualité urbaine	 Espace ouvert, sol lisse (accessibilité), bancs, matériaux non réverbérants, peu obstacles, critique: trop minérale

**Tableau 4 : Analyse du caractère de centralité de la place Pey Berland,** source: personnelle

Le travail sur l'espace public permet de répondre à deux exigences :

- aux nouvelles aspirations des citoyens pour des pratiques collectives, familiales ou individuelles liées aux loisirs qui trouvent naturellement leur sens dans l'espace public
- la clarification de l'organisation de la ville : les espaces publics donnent de la cohérence, de la hiérarchie voire une identité au territoire.

En effet, le centre historique de Bordeaux s'organise selon une armature urbaine renouvelée : des cours et les quais redessinées avec une plus grande place accordée aux modes doux et aux transports en commun; des grandes places emblématiques complètement réaménagées et piétonnisées (place Pey Berland, place de la Victoire, place des Quinquonces, place de la Bourse, place Stalingrad , place de la comédie...) ; des places-placettes qui touchent l'environnement de l'habitat et que l'on pourrait qualifier d'espaces de respiration dans la ville (place du palais, place du parlement, place Saint-Pierre) occupées par les activités qui lui sont attenantes (terrasses des bars et des restaurants) et des nouvelles rues complètement ou partiellement piétonnisées (zone de rencontre) qui permettent de lier ces espaces entre eux par des cheminements dédiés aux piétons.



Figure 39: Place Saint-Pierre



Figure 40: Place du Parlement



Figure 41: Rue Sainte-Catherine



Figure 42: Rue des Faussets

Certains aménagements d'espaces publics sont des projets dans le projet au regard de leur ampleur, d'autres sont des réaménagements d'un degré moindre qui transforment le paysage de l'agglomération et les pratiques habitantes. Ils permettent de répondre au concept de « ville de proximité » qui organise la vie quotidienne de chacun, entre les centralités urbaines et les grands espaces de nature.

La trame des espaces publics conforte l'hypercentralité, celle du centre historique, grâce à la mise en valeur du patrimoine bâti classé à l'Unesco et des différentes activités (commerciales, politiques, religieuses, ludiques...) productrices de centralité. En hiérarchisant les espaces publics entre eux (voirie – place – rue - placette) l'armature urbaine est clarifiée et plus lisible. Ils sont le support de nouvelles pratiques habitantes citoyennes et améliorent la qualité des tissus urbains. L'espace public dans la configuration de la ville centre a manifestement un rôle prégnant de la production de la centralité et a fait du centre de Bordeaux un « spot d'attractivité » (Jokiel).



**Figure 43: La place de la Bourse avant et après son réaménagement,** source: Bordeaux Métropole



**Figure 45: Le square Vinet avant et après son réaménagement,** source: Bordeaux Métropole



**Figure 44: La place Sainte-Colombavant avant et après son réaménagement,** source: Bordeaux Métropole



**Figure 47: Le parvis de la gare Saint-Jean avant et après son réaménagement,** source: Bordeaux Métropole



**Figure 46: La place de la Comédie avant et après son réaménagement,** source: Bordeaux Métropole

## C. L'ESPACE PUBLIC, SUPPORT D'ANIMATION DU TERRITOIRE: UNE CENTRALITÉ ÉPHÉMÈRE?

Il s'agit, grâce à l'action sur les espaces publics, d'une part de créer un cadre de vie agréable pour les habitants et d'autre part de communiquer et faire connaître les qualités globales de ce cadre de vie au travers des qualités spatiales et esthétiques de l'espace public. Ce dernier devint le support privilégié d'une communication sur l'image et permet d'améliorer l'attractivité, notamment touristique de la ville. Indépendamment de l'intérêt économique qu'elle peut procurer, en particulier pour le tourisme urbain, la requalification du centre-ville ancien représente un facteur d'attractivité certain pour la fonction résidentielle comme pour l'accueil des activités nouvelles.

La politique de valorisation de l'espace public doit néanmoins s'accompagner d'une politique sociale. En valorisant les espaces non bâtis, le construit augmente sa valeur marchande ; par conséquent certaines parties de ville, notamment dans le centre historique peuvent être touchées par des phénomènes de gentrification<sup>19</sup> qui excluent hors de la ville-centre certaines populations de la classe moyenne.

### L'événement pour affirmer la future centralité d'un lieu

La mise en place d'une politique du festif et de l'évènementiel est un stratagème de plus en plus utilisé par les acteurs locaux pour affirmer la future centralité d'un lieu. Depuis les années 1990, on observe une multiplication des manifestations festives dans les centres-villes des métropoles. Les fêtes, festivals et évènements culturels se déroulent dans des quartiers judicieusement choisis (des zones à aménager ou à développer), qui permettent de mettre en lumière des lieux qui étaient auparavant socialement ou économiquement marginaux. Les stratégies événementielles ont pour objectif d'animer un espace public déserté par la population en y apportant un supplément d'âme et d'ambiance. Si ces évènements sont temporaires, il laisse néanmoins souvent des traces durables qui marquent le vécu et l'imaginaire urbain. Ainsi, ces évènements sont utilisés par les pouvoirs publics comme des tremplins capables d'annoncer une future opération d'aménagement comme les évènements présentés précédemment pour annoncer la requalification des quais. Depuis la première édition, la fête du vin et la fête du fleuve, qui ont lieu tous les deux ans, en alternance sont devenus extrêmement populaires dans l'agglomération et réunissent chaque année 300 000 personnes. Ils sont utilisés comme des outils d'animation de réappropriation des quais et de promotion du vin et fleuve, deux éléments concourant à l'identité de la ville.

A l'occasion de la biennale d'architecture, d'urbanisme et du design en

<sup>19</sup> La gentrification est un phénomène urbain par lequel des personnes plus aisées s'approprient un espace initialement occupé par des habitants ou usagers moins favorisés, transformant ainsi le profil économique et social du quartier au profit exclusif d'une couche sociale supérieure. Ce néologisme est employé pour la première fois par la sociologue Ruth Glass dans son ouvrage *London: aspects of change*, étudiant le phénomène à Londres dans les années 1960.



Figure 48: La fête du vin en 2008, source: Sud Ouest



Figure 49: La nuit des Bassins, 2010, © J. Buchholtz

2010, une nuit aux Bassins à flot a été organisée afin de faire découvrir le site sur lequel le projet urbain a été acté quelques mois plutôt. A cette occasion, plus de 600 personnes se sont retrouvées au sein des Bassins à flot pour un parcours urbain nocturne mis en scène par l'urbaniste-coordonateur du projet, Nicolas Michelin. Cet événement a été utilisé par la ville pour raconter l'histoire du quartier et surtout pour annoncer son futur.

Les événements urbains sont également nécessaires dans les stratégies de développement d'image de marque. Les événements urbains visent non seulement à positionner la ville dans le contexte urbain régional, national ou international, en fonction de la portée de l'événement, mais aussi à produire un discours valorisant pour la population habitante.

Parce que les logements sont devenus plus spacieux, plus confortables et plus accueillants ; parce que les gens se déplacent en voiture ; parce que l'on communique de plus en plus via les réseaux, les citadins aiment et sont à la recherche de lieux où ils peuvent se voir physiquement les uns les autres. Le succès des manifestations publiques – des grands festivals aux fêtes de quartier en passant par les événements sportifs en sont des témoignages saisissants. Ces manifestations jalonnent la vie de la métropole tout au long de l'année, se concentrant néanmoins le printemps et l'été. Sur la métropole, on décompte chaque années 294 événements de nature variée : des événements sportifs comme le marathon, des festivals de musique (Hord-Bord aux Bassins à flot pour la musique électrique, le Reggae Sun Ska Festival sur le campus universitaire), d'autres manifestations qui cherchent à mobiliser sur des sujets d'actualité (Océan Climax qui réunit différents acteurs sur la thématique des océans et du climat ; Agora, la Biennale de l'architecture, du design et de l'urbanisme qui a lieu tous les deux ans), des événements populaires comme la fête du fleuve et la fête du vin et d'autres manifestations liées à l'actualité de la ville comme l'arrivée de la ligne à grande vitesse le 2 juillet prochain et pour laquelle est organisée une fête de 24 heures à Bordeaux.

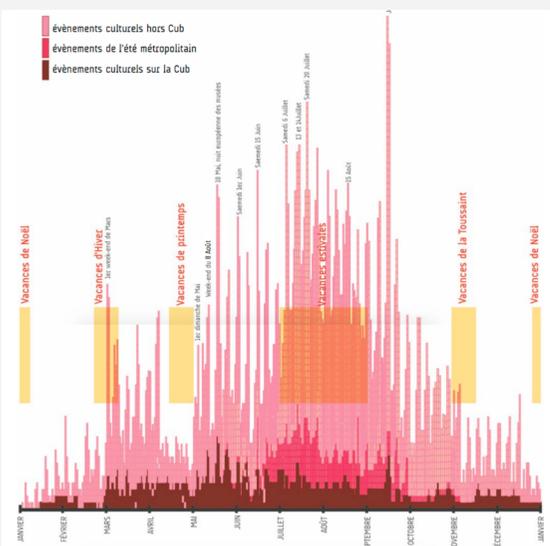


Figure 50: Répartition des événements culturels sur la Cub et hors-Cub, source: A'urba

Durant cette période, les moments de disponibilité augmentent. Ainsi, près de 45% des gens ne partent pas en vacances, et ceux qui partent s'en vont pour 15 jours en moyenne ; en juillet-août, les villes recèlent donc une masse de personnes libres de toute contrainte professionnelle (Viard, 2002)

Parfois organisées par des associations, dans un but culturel mais aussi parfois dans un but revendicatif, ces manifestations festives sont aussi de plus en plus un outil au service des politiques publiques, notamment économiques. Elles s'appuient en effet sur la dimension mythique de la fête (Caillois, 1976) et par cette dimension, l'espace public devient un lieu de convivialité, d'échanges

et de rencontres l'espace d'une semaine, d'un jour ou d'une nuit. Mais ce n'est pas le seul objectif de ces manifestations festives qui sont aussi de plus en plus organisées par des acteurs privés sur le domaine public pour en faire un lieu de consommation et de loisirs parfois payant. Ces événements privés soutenus par les collectivités territoriales permettent de faire parler de la ville, de se positionner dans le cercle des grandes métropoles européennes.

Les évènements contribuent donc à créer de la sociabilité et à conforter le lien social, à faire travailler les solidarités urbaines. Ils jouent le rôle du médiateur des opérations urbaines et d'aménagement et peuvent réussir à donner une autre image à la ville.

### L'espace public et l'art

L'espace public constitue un formidable terrain de jeu pour les artistes qui utilisent la ville comme support ou comme scène. Tout comme pour les événements festifs, l'utilisation de l'espace public pour des moments mêlant convivialité et contenu artistique est une demande des citoyens de plus en plus prégnante. Elle doit permettre non seulement l'animation de la ville en soirée et le week-end mais aussi la valorisation d'un patrimoine parfois sous-exploité. Elle répond surtout à un objectif de proximité et par là-même de diffusion de certaines propositions artistiques à des publics qui s'interdisent parfois l'accès à des établissements culturels. Les interventions artistiques sont des révélateurs des qualités des espaces publics qui redonnent à percevoir, à sentir, à agir, dans des espaces quotidiens.

### Le tramway et la commande artistique

La Cub a mis en place en 2002 un dispositif de commande publique artistique afin d'accompagner le chantier du tramway dans l'agglomération. A travers ce programme, la collectivité a installé dix œuvres artistiques sur des arrêts de tramway à l'extérieur de la ville centre. Ce projet de commande artistique a pour objectif de mettre en récit les territoires en quête d'une identité à la fois propre avec une œuvre et communautaire avec le tramway. L'œuvre d'art fait le lien entre le projet de tramway et l'appropriation des habitants de ce nouvel équipement. Cette construction narrative par des œuvres d'art a pour finalité la promotion socio-urbanistique et culturelle de l'agglomération bordelaise. Cette commande urbaine est donc un outil stratégique qui entend promouvoir et ancrer durablement le projet de tramway dans les communes qu'il traverse.

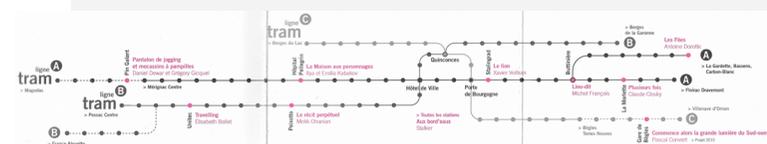


Figure 51: Plan de localisation des œuvres aux stations de tramway, source: Bordeaux Métropole



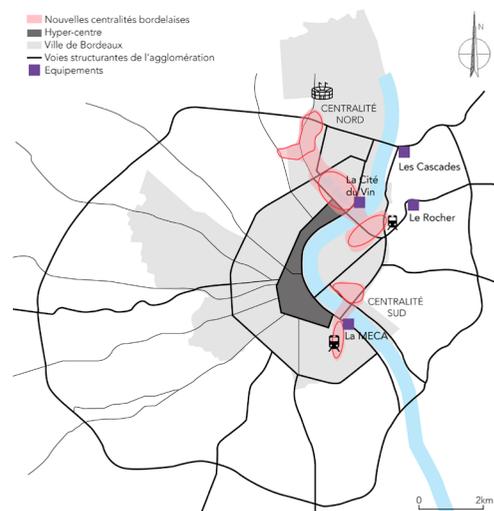
Figure 52: Le Lion Bleu de Veilhan, place Stalingrad

Le récit urbain proposé par le projet partenarial art public/tramway concourt à mettre en scène la ville, en façonnant son image, son identité (Redondo, 2014) par des œuvres. Le projet artistique invite des raconter des lieux, mais aussi le lien de ceux-ci avec les territoires voisins. Le Lion bleu de Xavier Veilhan, place Stalingrad, est une œuvre qui est considéré comme un des repères les plus symboliques de la métropole. Source de débat, il permet néanmoins la reconnaissance de la rive droite. Ce lion bleu offre à la place Stalingrad une vraie identité d'entrée de ville. Cette démarche d'inclusion de l'art dans la ville est souvent appréciée par le citoyens « *Je pense que c'est intéressant d'essayer de varier un peu au niveau des sculptures, de diversifier parce que ça change, autrement toutes les places ont tendances à se ressembler et puis comment dire, au moins, par le biais de cette statue on peut reconnaître la place, savoir se situer donc c'est intéressant que dans les différentes places il y ait un symbole ou une sculpture particulière comme ça on peut, ça permet de bien se repérer et de diversifier les place.* » (entretien anonyme, Tapie, 2007).

Les événements sur l'espace public permettent à certains moments « *de fédérer de la diversité sociale parce qu'il y a une mécanisme social qui fonctionne* » (Wiel). Des événements particuliers jouent un rôle fédérateur ou identitaire. Ces processus permettant rassembler en point une diversité de populations relèvent d'une dynamique de brassage tout en construisant une identité sociale. Selon le Président de l'Association des Maires de France « *il faut qu'aujourd'hui, dans les milieux urbains, nous puissions être capables d'offrir de nouveau du sens à celles et ceux qui vivent sur ce territoire (...) car il importe de savoir créer des lieux de partage d'émotion dans lesquels les gens trouvent un ciment sociologique majeur* ». Nous pouvons dès lors considérer que les événements fonctionnent comme des centralités dans le sens où ils participent à la construction collective et sociale et répondent aux trois fonctions constitutives de la centralité définies par Yves Chalas : l'attractivité, la sociabilité anonyme de masse et la mixité sociale. Nous pouvons alors parler de « *centralité éphémère* » c'est-à-dire qu'à un moment donné, un lieu devient un « *espace de partage d'émotion* » (Bourdin, 2003) qui prend soudainement et temporairement dimension symbolique et fédérative forte. Ainsi, il paraîtrait donc légitime de reconnaître ces lieux comme un certain type de centralité. Dès lors, les aménagements de l'espace public pour produire ce type de centralité doivent être pris en considération par les élus et les techniciens.

Le projet urbain de 1996 qui visait à redynamiser à l'hyper-centre et à lui donner une nouvelle image a porté ses fruits : campagne de ravalement des quais et mises en lumière (1997), concours d'aménagement des quais (1999), début de la ZAC Cœur de Bastide en 1999, mise en circulation du tramway en 2003, rénovation des écoles et de la majeure partie des équipements de proximité et, surtout, grâce au tramway, réfection des grands espaces publics de la ville avec, enfin, une vraie place donnée aux piétons et aux deux-roues. La fin des travaux des quais (2009), le lancement, dès 2006, du grand parc aux Angéliques rive droite, l'ouverture sur toutes les places de terrasses nouvelles, le classement en 2007 de Bordeaux au patrimoine mondial de l'humanité, tout concourt à retrouver la centralité de la ville historique. « *Il y a 30 ans, on habitait Bordeaux par défaut. Aujourd'hui, c'est l'inverse: on habite Bordeaux par choix* » (Alain Juppé).

C'est dans ce contexte qu'Alain Juppé propose un deuxième projet urbain lui permettant d'étendre la zone d'influence de Bordeaux. Trois secteurs de projets sont alors considérés comme prioritaires, les 3B (Bacalan, Bastide, Belcier). Ces trois friches industrielles permettent de construire au sein de la ville de Bordeaux cinq nouveaux quartiers dessinant un « arc de développement durable ». : Ginko, Bassins à flot, Brazza, Niel, Garonne-Eiffel et Saint-Jean de Belcier capables d'accueillir 70 000 à 100 000 habitants d'ici 2030. L'objectif clairement énoncé dans ce deuxième projet urbain est de doter la ville de Bordeaux de deux nouvelles centralités, les « centralités bordelaises ».



**Figure 52': Les nouvelles centralités bordelaises** source: personnelle

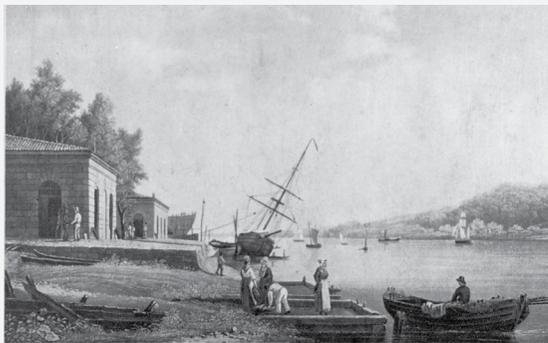
Ces deux dernières délimitent le nouveau centre de la ville. Au nord, les Bassins à flot et Brazza, reliés par le pont Jacques Chaban-Delmas, bénéficieront de la gare TER Cenon Pont-Rouge et d'une excellente desserte en transport en commun (ligne B). Au sud, Belcier, la gare, le nord de Bègles et Deschamps/Floirac, reliés par le futur pont Jean-Jacques Bosq bénéficieront de la nouvelle gare TGV et, là encore, d'une excellente desserte en transports en communs. Des équipements d'agglomération entoureront ce nouveau grand centre dont l'enjeu est de le conforter en temps que « *cœur pulsant de la communauté urbaine mais aussi de la Gironde* ». Au nord, le nouveau stade, la Cité du Vin, les Cascades à Lormont, le Rocher à Cenon. Au sud, la future salle de concert de Floirac et la Maison de l'Economie Créative et de la culture de la région d'Aquitaine (MECA) quai de Paludate.

Enfin le réaménagement de ces friches urbaines localisées en bord de Garonne permettent la revalorisation des berges et des espaces naturels et ainsi de créer « *50 000 hectares de nature qui deviennent alors le cœur non seulement de Bordeaux mais de toute l'agglomération : 10 km de berges et de bords d'eau, 100 hectares de parc et de promenade, un immense parcours de détente et de santé ouvert à tous et qui via les Bassins à flot rejoindra le Lac. C'est cela le Bordeaux de demain et c'est une révolution* ». Cette trame verte et ce réseau de parcs permettent de répondre à l'idéal « d'une ville plus verte et plus viable » (PADD du SCoT).

## 2 | LES BASSINS À FLOT: UN MORCEAU DE TERRITOIRE RECOMPOSÉ

Partie intégrante de ce que Alain Juppé appelle la centralité nord, les Bassins à flot, est un nouveau quartier de Bordeaux en développement. Son histoire riche participe pleinement à l'identité de ce nouveau quartier.

### A. RETOUR SUR LA FORMATION DE CE QUARTIER: DE LA POLARITÉ MARITIME À LA POLARITÉ FESTIVE



**Figure 53: Le magasin à vivre de la Marine vers 1830** source: Archives La Mémoire de Bordeaux



**Figure 54: Gabares et morutiers aux Bassins à flot vers 1900** source: Archives La Mémoire de Bordeaux



**Figure 55: Les Bassins à flot vers 1910,** source: Archives La Mémoire de Bordeaux

La zone géographique sur laquelle est située aujourd'hui le quartier des Bassins à flot était à l'origine une zone marécageuse, appelée le « palu » de Bordeaux. En 1600, grâce aux travaux d'assèchement des marais du hollandais Conrad Gausson, ce secteur connaît sa première mutation. Une vie économique commence dès lors à se développer en relation avec le port de Bordeaux et ses activités commerciales. Ainsi vont apparaître au cours du XVIIIème siècle, les premiers établissements liés à l'activité portuaire : les Vivres de la Marine en 1786, espace de stockage des denrées et ravitaillement pour la Marine Royale, ainsi que deux pavillons annexes servant d'abattoirs pour le bétail. La construction du Pont de Pierre, au XIXème siècle, séparant par conséquent le port fluvial du port maritime, a entraîné la délocalisation de certains chantiers navals à Bacalan participant des lors à son développement pendant la première moitié du XIXème siècle.

Pour faire face à la saturation du port de Bordeaux, en 1867, un décret impérial acte la construction des Bassins à flot. Le premier bassin fût inauguré en 1879 et le second est mis en service en 1912 en même temps que le pont du Pertuis. Au-delà de la construction de ces deux bassins, c'est tout un nouveau quartier qui prend forme, avec de nouvelles rues, le développement d'un réseau ferré avec l'établissement de la gare Saint-Louis, le tramway sur les quais, de nouveaux hangars, devenant alors le haut lieu du commerce et de l'activité portuaire de Bordeaux. Le quartier ne cesse de prendre de l'ampleur dans la première moitié du XXème siècle avec une progression du trafic des navires et l'implantation de nouveaux établissements tels que des huileries, entrepôts de bois, chaudronneries, construction navale, charbon, produits chimiques, engrais et minerais. 14 000 ouvriers viennent chaque jour aux Bassins à flot pour travailler dans les différentes infrastructures.

Mais ces deux bassins ne représentaient qu'un morceau d'un projet plus

global, le « Grattequina ». Parallèle à la Garonne, la construction d'un canal, pouvant accueillir les navires incapables en raison de leur taille d'accéder aux bassins par les écluses, était projetée par la municipalité de l'époque. Mais la seconde Guerre Mondiale stoppa net l'ambition communale. Les Bassins à flot sont devenus en 1940, sous la volonté des états-majors Allemands et Italiens, une base d'accueil de leurs sous-marins. C'est ainsi que de 1941 à 1943, la base sous-marine des Bassins à flot fut édiflée au bord du bassin numéro 2 par des ouvriers du Service de Travail Obligatoire. Mais la guerre ne vient pas perturber la dynamique économique de ce quartier qui continue à accueillir jusque dans les années 1970 les navires marchands et de pêches pour le déchargement et la répartition des produits. En raison des évolutions techniques et économiques présentées dans la partie précédente (page 60), l'activité portuaire de Bordeaux est progressivement délocalisée dans la rade du Verdon à l'entrée de l'estuaire. Dans le même temps, la crise économique des années 1970 toucha le secteur naval. Les activités industrielles et commerciales se retirèrent petit à petit. Déclassé par tranche, puis complètement abandonné en avril 1987, le port de Bordeaux et les Bassins à flot sont mis hors d'exploitation. Ce quartier autrefois prospère, est devenu une friche qui a conservé cependant quelques activités et associations liées au nautisme et des petites PME.

Malgré un cadre qualité de médiocre, pollué, bruyant et fonctionnel, les Bassins à flot étaient un quartier pourvoyeur de travail et jouaient généralement un rôle essentiel dans l'économie locale, suscitant de ce fait un sentiment d'appartenance et d'identification. La fête du «Pardon des Terres-Neuvas» témoigne de cette forte identité maritime où l'on célébrait le départ des bateaux morutiers en Terre-Neuve. Lorsque le quartier fut progressivement abandonné, c'est l'identité du quartier (et de la ville entière) qui fut touchée. La perte d'usage de ces emprises portuaires, les longs délais entre le départ des activités et le réaménagement, les friches vouées à des affectations temporaires plus ou moins sauvages, ont fortement contribué à la dégradation de l'image de la ville et à la faible attractivité de cet espace.

Dans les années 2000, les Bassins à flot connaissent un nouveau souffle. Le hangar du G2 accueille au début des années 2000 des figures locales de l'architecture et du design comme l'agence d'urbanisme de Bordeaux ou le Fond Régional d'Art Contemporain (FRAC) d'Aquitaine.



**Figure 56: Travaux de construction de la base sous-marine vers 1942,** source: Archives La Mémoire de Bordeaux © D-R



**Figure 57: Les Bassins à flot en 1944,** source: Archives La Mémoire de Bordeaux



**Figure 58: Les Bassins à flot en 1970,** source: Archives La Mémoire de Bordeaux

A cette dimension créative est venue rapidement s'ajouter une dimension plus festive. Ce quartier délaissé au foncier abordable et en quantité, sans problème de voisinage et à proximité de l'hypercentre est investi par des activités d'un tout autre genre : les activités nocturnes. Contrairement au quai de Paludate, lieu emblématique de l'économie nocturne de masse, les Bassins à flot sont appropriés par une population à la recherche d'un site alternatif de nuit. Des boîtes de nuits s'établissent le long des quais de Bacalan. Le H36 a longtemps été lieu emblématique de la nuit bordelaise. L'établissement nocturne sur péniche La Dame de Shangaï (aujourd'hui La Dame) s'est installé sur le bord du bassin numéro 1. Les anciens abattoirs des Vivres de la Marine, deviennent après restauration et réhabilitation des bâtiments, les Vivres de l'Art, un nouveau pôle artistique qui organise des soirées alternatives. Le Garage Moderne<sup>20</sup> symbolise également la réactivation du passé culturel et social du quartier de Bacalan au début des années 2000. L'arrivée en 2011 de l'lboat (boîte de nuit sur péniche) perpétue la présence d'une vie nocturne sur les Bassins à flot et a conforté ce quartier comme le lieu incontournable de la nuit underground renouvelant ainsi l'image, la réputation et la notoriété du quartier. La création récente du festival «Hors Bord» a l'ambition de perpétuer cette histoire festive tout en l'inscrivant dans sa dimension portuaire.

<sup>20</sup> Le Garage Moderne est installé dans un ancien atelier de constructions mécaniques. C'est avant tout un atelier de mécanique générale créé sous forme associative mais dont une part essentielle réside dans son activité culturelle et festive.

Des activités liées à la restauration sont également venues s'installer comme le café maritime ou plus récemment l'installation d'une franchise du Bistro Régent sur péniche ou la transformation des boîtes de nuit comme la Dame en lieu de restauration.

Avec le projet urbain des Bassins à flot, les élus se sont positionnés pour qu'aucune autre activité liée au monde de la nuit s'implante dans ce quartier déjà bien pourvu.

## **B. UN PROJET URBAIN INTÉGRÉ AU PROJET COMMUNAL ET COMMUNAUTAIRE**

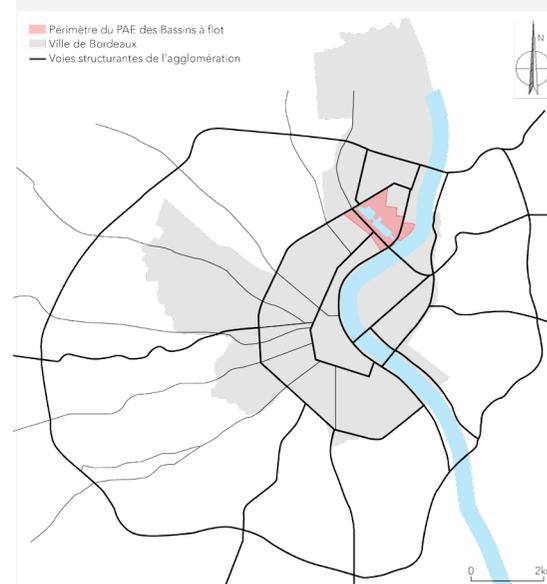
Le projet urbain des Bassins à flot, nouveau quartier mixte, s'inscrit à l'échelle communale et intercommunale.

Le début du 21<sup>ème</sup> siècle fait réapparaître l'idée de métropole à Bordeaux devenant le nouvel horizon politique local. Dans le cadre de la décentralisation politique et administrative et dans un contexte de concurrence accrue entre les villes, cette idée de métropole s'inscrit de manière renouvelée dans le

projet communautaire. Alain Juppé, maire de Bordeaux, et Vincent Feltesse, président de la Cub, porte le projet d'une métropole millionnaire avec l'objectif d'arrivée d'ici 2030 à un million d'habitants (à périmètre géographique constant), chiffre qu'ils considèrent comme la masse critique préalable pour acquérir un format de ville européenne mais aussi nécessaire pour financer un projet d'agglomération ambitieux. L'intention va au-delà du slogan et du défi démographique ; c'est surtout après le tramway et l'aménagement des quais, un nouveau récit identitaire et mobilisateur qui est sollicité. Ce projet porte deux ambitions: placer Bordeaux au rang des villes européennes et lutter contre l'étalement urbain par une nouvelle organisation sociale et spatiale qu'est la ville polycentrique. La croissance démographique est vue comme une ressource pour régénérer les territoires et réorganiser l'espace<sup>21</sup>. Les opérations jumelles « 50000 logements autour des axes de transport en commun » et « 55000 hectares pour la nature », initiées par Vincent Feltesse, doivent permettre l'accueil de cette nouvelle population, notamment par une densification autour des axes de transport en commun, tout en préservant le cadre de vie par le maintien d'espaces naturels.

La friche industrielle des Bassins à flot, dent creuse au sein de la ville de Bordeaux, est vue comme un véritable levier pouvant contribuer en partie à la réorganisation spatiale du territoire. De par son potentiel foncier, elle offre la possibilité de bâtir la ville sur la ville. Bordeaux Métropole, associé à la ville de Bordeaux, a entrepris la requalification de ces terrains délaissés afin de créer un nouveau quartier multifonctionnel et mixte à 10 minutes de l'hypercentre grâce au tramway. L'arrivée en 2007 de la ligne B, l'inauguration en mars 2013 du pont Jacques Chaban-Delmas et la décision d'implanter un équipement culturel d'envergure, la Cité du Vin, dans ce quartier renforcent l'ambition du projet urbain des Bassins à flot de résonner à l'échelle métropolitaine tout en assurant l'extension du cœur de la ville. L'arrivée de la ligne de tramway dans ce nouveau quartier fut décisif pour le projet car elle a permis de connecter ce morceau de ville jusque-là mal raccordé au territoire. Le projet des Bassins à flot s'inscrit dans une dynamique globale à l'échelle de l'agglomération (devenir une métropole millionnaire) et dans le projet de ville de Bordeaux : l'expansion du centre-ville de l'agglomération bordelaise. Ce quartier est situé à l'interface de plusieurs quartiers et en charnière des quartiers de Bacalan et des Chartrons. Il s'inscrit dans une dynamique globale à l'échelle de Bordeaux Nord, entre les projets de renouvellement urbain des Aubiers, la requalification

**21** « L'attractivité de Bordeaux continue à se traduire d'abord par une croissance de la population girondine hors Cub, autrement dit par une dispersion de la population aux marges rurales du département. Un tel mode de développement n'est guère soutenable à long terme. Il est impératif de réorienter le cours de la croissance démographique sur le cœur de l'agglo, là où sont les équipements, les services, les emplois. C'est dans cette perspective, qui est écologique et sociale avant d'être économique et marketing, que prend sens l'objectif parfois mal compris de la « métropole millionnaire ». Vincent Feltesse dans *Chroniques métropolitaine*



**Figure 59: Localisation des Bassins à flot,** source: personnelle



**Figure 60: Les bassins à flot et son environnement proche,** source: ANMA



**Figure 61: L'arc de développement durable,**  
source: Bordeaux Métropole



**Figure 62: Promenade en bord de Garonne,**  
source: personnelle

de l'axe Lucien Faure, le futur pont Jacques Chaban-Delmas et son débouché vers le quartier de Brazza.

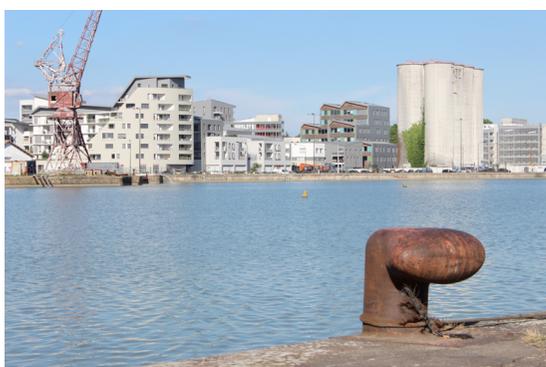
Le deuxième projet urbain de la ville de Bordeaux s'inscrit dans le projet communautaire de la métropole millionnaire par la mise en projet de trois friches industrielles pouvant accueillir 70 000 à 100 000 habitants d'ici 2030 dans cinq nouveaux quartiers dont les Bassins à flot. Les 3B dessinent un « arc de développement durable » qui partirait de Bordeaux Lac (nord) pour arriver à Belcier (sud) en passant par la rive droite. Cet arc de développement permet une expansion géographique de la ville après une période de requalification du centre historique de Bordeaux. Le projet urbain énonce clairement la création de deux nouvelles centralités bordelaises encadrant le nouveau centre de la ville.

Le projet urbain de Bassins à flot permet de faire la transition entre le centre-ville et le territoire du Lac. De plus, par sa localisation en bord de Garonne, il s'inscrit dans l'ambition politique de recentrage de l'agglomération autour du fleuve. Cette composante est un élément fort du projet urbain qui s'articule autour de ces deux bassins. La promenade des quais doit être complétée par l'aménagement de la plaque portuaire, espace public entourant les bassins. Ce nouveau tronçon de 3,4km devra permettre aux usagers, selon la volonté d'Alain Juppé, de faire le tour des bassins. Cette promenade piétonne autour des bassins permettra également de relier les quais à Bordeaux-Lac.

Volonté politique de renouvellement de cet espace engagée depuis les années 1990, le projet urbain des Bassins à flot se concrétisera finalement en 2010 par la délibération du 26 mars qui approuve la mise en place du Programme d'Aménagement d'Ensemble (PAE) pour une durée de 15 ans sur un périmètre de 160 hectares. Le projet urbain des Bassins à flot est un projet de longue haleine : en effet, en discussion depuis les années 1990, la Cub organisa un premier concours en 1998 qui a été remporté par Jean-François Revert et Antoine Grumbach. Mais le projet d'aménagement initial, sous forme de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC), n'a jamais pu se concrétiser pour plusieurs raisons :

- le Port n'était pas inclus dans le périmètre de la ZAC,
- la ZAC n'était pas viable en raison de la faible maîtrise foncière des collectivités.
- le Plan Local d'Urbanisme (PLU) en vigueur à l'époque ne permettait

<sup>22</sup> La délibération du 26 juin 2009 a acté le choix de l'équipe représentée par l'ANMA, pour mener à bien la définition du projet urbain dans le cadre d'une tranche ferme décomposée en trois missions, correspondant aux études nécessaires à la définition du projet urbain, à la réalisation d'études urbaines complémentaires ainsi qu'à l'organisation et l'animation des ateliers d'échanges venant en appui de la concertation. La tranche conditionnelle consiste en une mission d'architecte urbaniste conseil sur le périmètre du projet urbain.



**Figure 63: Au premier plan le mobilier portuaire, derrière la grue Caillard et les silos à grain**



**Figure 64: La base sous-marine**



**Figure 65: Le Garage Moderne avec derrière l'atrium de Nicolas Michelin**

pas de construire suffisamment de mètres carrés pour que les promoteurs puissent faire face aux taxes d'aménagement.

Le projet stagnant, la Cub et la ville de Bordeaux lancèrent, en 2007, une seconde consultation ouverte qui fût remportée par l'agence Nicolas Michelin et Associés (ANMA)<sup>22</sup>.

### **C. LES BASSINS À FLOT: "UN LIEU PLURIEL À L'IDENTITÉ SINGULIÈRE"**

Nicolas Michelin proposa, à travers le projet des Bassins à flot, une nouvelle façon de faire la ville, tant du point de vue architecturale que méthodologique et décisionnelle<sup>23</sup>. Au-delà d'un programme associant logements, activités économiques (bureaux, services, commerces, artisanat), équipements de culture et de loisirs, la volonté de sauvegarder l'identité et la géographie du lieu, ce que Nicolas Michelin appelle le « génie du lieu », a joué un rôle primordial dans cette opération de renouvellement urbain. La sauvegarde du « déjà là » s'exprime par la conservation de certains hangars comme le G2 ou des structures emblématiques comme la base sous-marine, les grues ou les silos mais aussi par la préservation de la morphologie des îlots existants. Cependant de part leur taille, ils sont découpés par des sentes paysagères qui permettront de rendre ce quartier à taille humaine, à l'échelle du piéton. L'architecture fait appel aux formes et aux signes de l'architecture nautique et à l'imaginaire portuaire (bardage métallique, velum des toitures, verticalité des bâtiments) participant à l'identité du quartier. Il s'agit d'un projet de renouvellement urbain puisque l'armature viaire présente est conservée au maximum.

Le projet urbain s'exprime au travers d'un plan guide, document graphique de travail et de suivi mis à jour en fonction des éventuelles opportunités et de l'avancée de opérations. Ce document n'est jamais tout à fait le même ni complètement différent, cependant des invariants fixent les grandes orientations à respecter, fixées par la Ville et la Cub. Ils permettent de définir une culture commune du projet partagée entre toutes les parties prenantes.

<sup>23</sup> L'urbanisme négocié est technique hybride entre urbanisme réglementaire et urbanisme opérationnel développé par Nicolas Michelin. Le projet urbain est doté d'une gouvernance particulière, l'Atelier des Bassins, qui n'est pas une entité juridique mais un dispositif de négociations qui réunit à la fois les représentants de la métropole, de la ville, du port et de l'ANMA. Des porteurs de projet sont reçus une fois par mois à l'atelier. Lors de cette rencontre, les projets sont discutés et la programmation des opérations s'ajuste en fonction des différentes propositions, demandes ou opportunités. L'Atelier est vu conçu comme un lieu d'échange de confrontation, d'accompagnement et d'encadrement des projets. Il est mandaté par les élus pour travailler avec des objectifs clairs fixé notamment à Alain Juppé et Vincent Feltesse.

Figure 66: LE PLAN GUIDE DES BASSINS A FLOT

source: ANMA

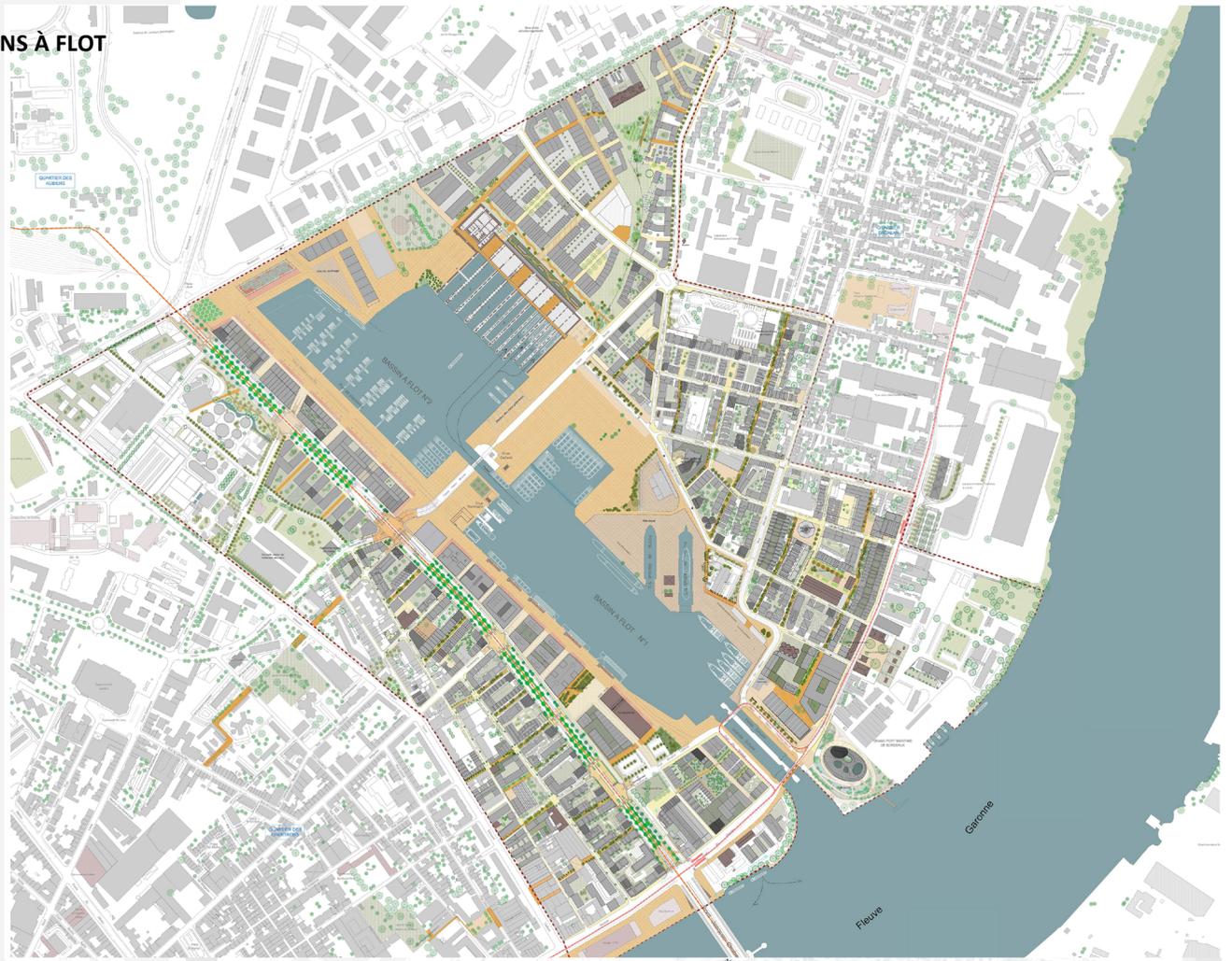
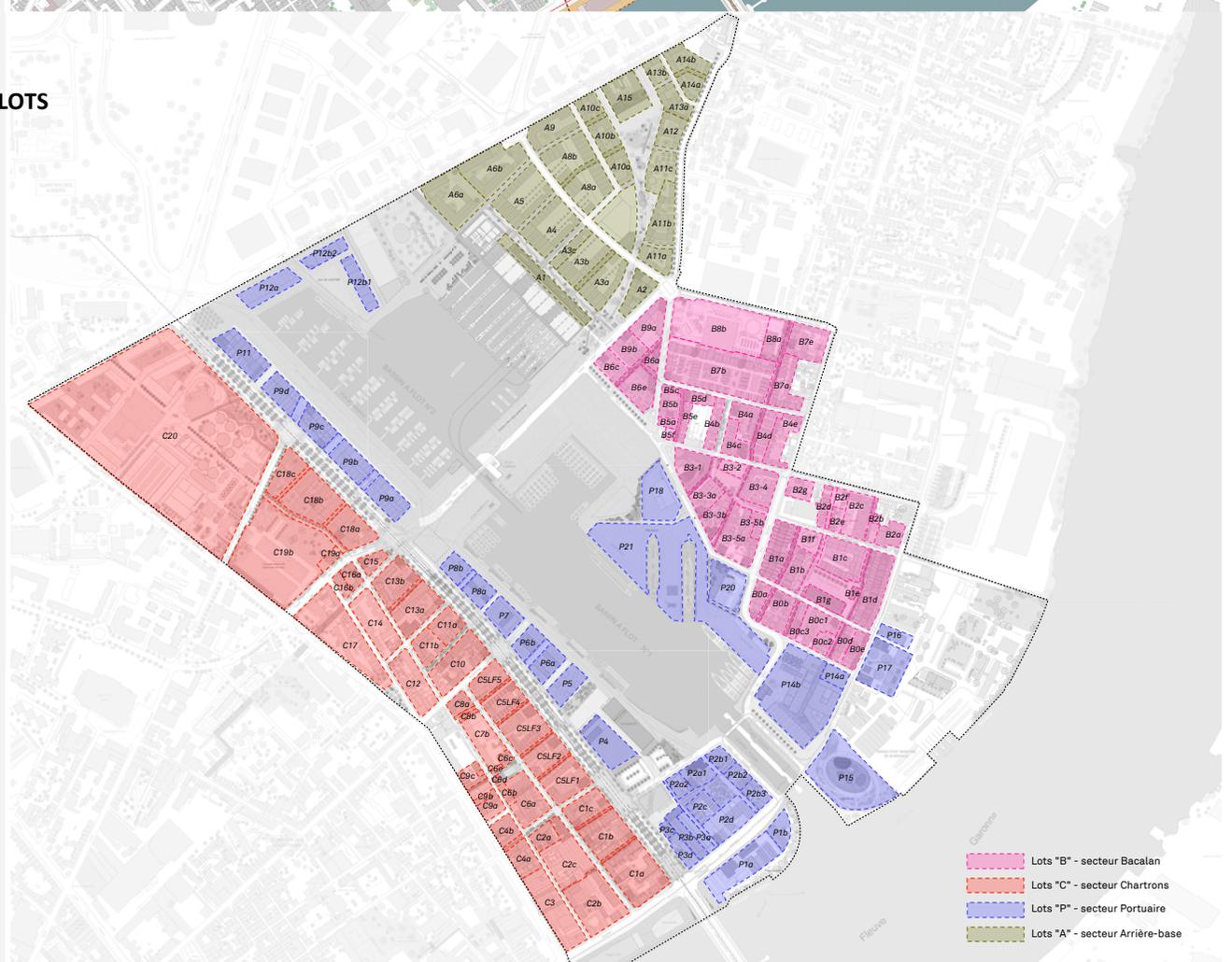


Figure 67: LA NOMENCLATURE DES ÎLOTS

Source: ANMA



Ces invariants renvoient à des constantes visibles à l'échelle urbaine :

- Les bassins au cœur de projet : Ce nouveau quartier est tourné vers ces deux pièces d'eau centrales. Ce projet participe à la volonté de réanimer ces deux plans d'eau en pérennisant des activités ludiques, culturelle, économiques autour de « l'eau vive ».

- Le retournement des quais sur les bassins : la plaque portuaire, véritable espace de respiration en pleine ville, est envisagée comme la continuité des quais. Le réaménagement de la plaque portuaire traduit l'objectif de créer une nouvelle relation spatiale entre le fleuve et la ville.

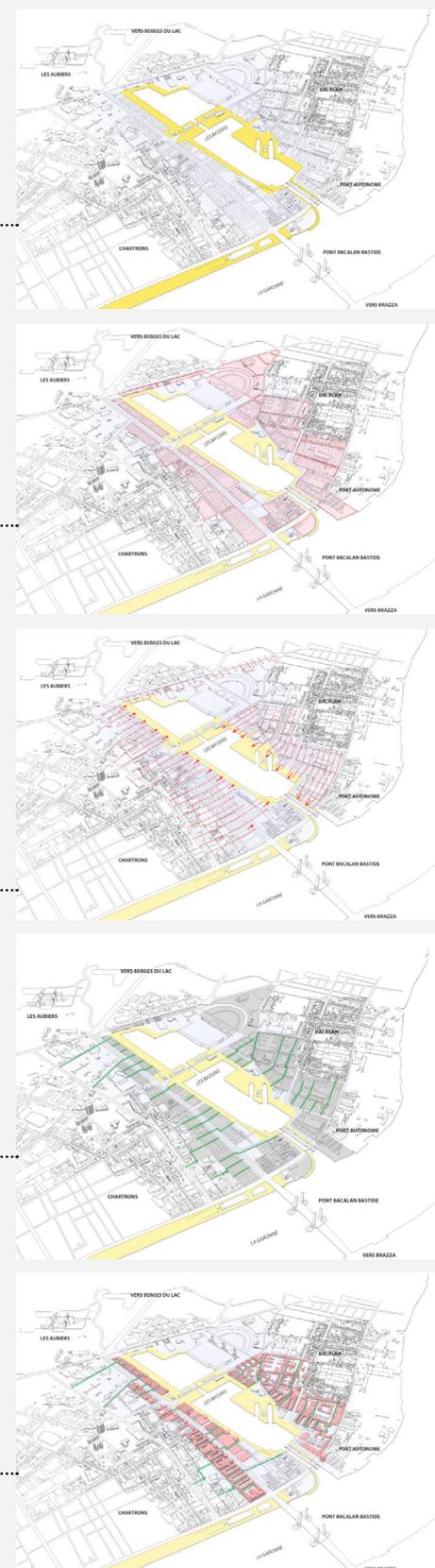
- Des grands îlots constructibles : Les îlots existants sont conservés et définissent la taille des nouvelles opérations. Ces tailles d'îlots se veulent adaptées au quartier et rompent avec le parcellaire en lanière caractéristique du quartier des Chartrons ou la logique d'îlots traditionnels (cœur d'îlots plantés) côté Bacalan. Ces grands îlots constructibles ont pour finalité de garantir l'insertion au sein des différents bâtiments ou îlots des éléments indispensable à l'animation du quartier.

- Une implantation perpendiculaire aux bassins : permettant de dégager des vues et des cheminements vers les bassins et de raccorder les quartiers riverains. Cette orientation, combinée aux sentes, est destinée à ouvrir les quartiers riverains sur l'eau et à créer de multiples perspectives sur le paysage fluvial.

- Les sentes paysagères: se sont des espaces publics réservés aux piétons qui peuvent être empruntés par les cyclistes, les engins d'entretien et de secours. Elles traversent les îlots en suivant la direction Nord-Est / Sud-Ouest depuis les quartiers voisins jusqu'aux bassins. Elles créent des cheminements doux convergents vers l'eau, permettent de construire les îlots dans la profondeur et enfin assurent une meilleure desserte du bâti.

- La silhouette du quartier : relativement horizontale et marquée par une architecture de toitures (R+3/4/5). De manière ponctuelle (10% de l'emprise bâtie) des surhauteurs, les tourettes (R+8/9), viennent rythmer le paysage au même titre que les grues, les silos.

Figure 68: Les invariants du projet, source: ANMA



Ces invariants permettent d’avoir une cohérence urbaine et architecturale à l’échelle de quartier. L’organisation urbaine du quartier repose donc sur le découpage de macro lots traversées par des sentes dédiées aux modes doux et qui convergent toutes vers les bassins, cœur de ce nouveau quartier, entourés de la plaque portuaire, espace public majeur.

La délibération du 26 mars 2010 fixe le programme du PAE des Bassins à flot. Elle fait apparaître des objectifs stratégiques, arrête un contenu précis en matière de programmation, acte de son montage juridique et opérationnel, ratifie le financement des équipements publics... Les engagements en termes d’objectifs pris par la Ville de Bordeaux et la Cub sont les suivant : la mise en valeur du patrimoine, le développement urbain et économique<sup>24</sup> et l’aménagement durable<sup>25</sup> dans le cadre du projet de métropole millionnaire. Le programme de ce nouveau quartier se caractérise par une urbanisation dense et une mixité sociale et fonctionnelle.

**Tableau 5: Programme prévisionnel de construction du projet urbain des Bassins à flot,**  
source: délibération du 26 mars 2010

<b>Programme prévisionnel de construction (700 818m<sup>2</sup> de SHON)</b>	
Logements	442 354 m <sup>2</sup> de SHON dont: - 25% en PLUS/PLAI - 7,5% en PLS et accession sociale - 61% en accession libre - 6,5% en accession modérée
Commerces	57 185 m <sup>2</sup> de SHON
Equipements d’intérêt collectif	24 723 m <sup>2</sup> de SHON
Activités tertiaires	95 126 m <sup>2</sup> de SHON
Activités industrielles et nautiques	81 430 m <sup>2</sup> de SHON

La restructuration de la base sous-marine, l’implantation d’équipements publics – la Cité du Vin – et de pôles dits « de loisirs », tels que le Musée de la mer et de la Marine (2018), un cinéma (2020), la piscine flottante de l’Iboat (2018) par exemple, alliant les commerces à des activités ludiques ou culturelles, doivent renforcer la nouvelle centralité et l’attractivité du futur quartier. Jouant sur une stratégie culturelle à visée internationale, la Cité du Vin, dédiée aux cultures et aux civilisations du vin, se situera à l’entrée de ce nouveau quartier, face au pont Jacques Chaban-Delmas et visible depuis les quais.

Le développement des activités notamment tertiaires liées au nautisme, aux loisirs et au tourisme, au vin et à l’économie créative est recherché dans le

<sup>24</sup> Mise en œuvre d’une véritable stratégie économique assurant pour le secteur des Bassins à flot un positionnement fort au sein de la dynamique des projets métropolitains.

<sup>25</sup> Mise en œuvre des principes de développement durable dans le respect du Grenelle de l’Environnement sur les aspects des politiques énergétiques, d’économie de construction, de mixité de flux et de déplacements modaux ou encore de densité et de mixité urbaine fonctionnelle et sociale.

but de faire des Bassins à flot un pôle d'excellence structurant. Ce projet est de ce point de vue un des projets phares de la métropole.

A ce programme prévisionnel de constructions s'ajoute un programme global des équipements. Ce dernier est consacré d'une part à la création/requalification d'espaces publics (réfection des principales voiries existantes, au renforcement des réseaux existants, à la création de voies nouvelles, à la création de venelles, à la requalification de la plateforme portuaire, à la création d'espaces publics paysagers), et d'autre part à la création d'équipements publics communaux répondant aux nouveaux besoins générés par le projet (groupes scolaires, espaces sportifs de proximité, gymnase, structures petite enfance, accueil d'assistantes maternelles, un équipement polyvalent de quartier, équipements de proximité à vocation culturelle, associative, pour la jeunesse ou les seniors, parkings silos).

Ce programme d'équipements publics est financé à 50% par les constructeurs grâce à un régime de participations instauré par le PAE. Ces participations varient en fonction des mètres carrés construits et de l'activité développée dans l'opération. Certains équipements (voirie et assainissement) et espaces publics particuliers (places, squares, parvis) seront financés à hauteur de 100% par les futurs constructeurs dans le sens où ils permettent de répondre aux besoins des futurs habitants et usagers des constructions.

<b>Nature du programme</b>	<b>SHON M<sup>2</sup></b>	<b>Montant (€/m<sup>2</sup>)</b>
Logements PLUS et PLAI	109 876	30
Logements accession aidée et PLS	32 963	45
Logements accession libre	269 564	110
Logements accession modérée	29 952	80
Activités tertiaires	95 952	100
Acitivités diverses (hôtel, nautique, industrie)	81 430	50
Petits commerces (<100m <sup>2</sup> SHON)	52 835	60
Grands commerces (>100m <sup>2</sup> SHON)	4 349	100
Equipements d'intérêts collectifs	24 723	0
<b>TOTAL</b>	<b>700 018</b>	

**Tableau 6: Montant de la participation en fonction de la nature du programme,** source: délibération du 26 mars 2010

L'espace public est donc autant un moteur essentiel du changement du quartier qu'un levier de l'investissement privé. Les espaces publics des Bassins à flot sont de natures variés et répondent à des objectifs divers allant de la fonction de liaison métropolitaine à un espace de proximité du quartier. Ils forment l'armature urbaine des Bassins à flot permettant d'améliorer la



**Figure 69: Les espaces publics,** source: personnelle sur la base d'une carte réalisée par l'ANMA

qualité urbaine du site. Ils assurent la cohérence et l'unité d'un quartier aux expressions architecturales multiples. Les espaces s'imbriquent et s'organisent de la manière suivante :

1. Les voies de circulations définissant le maillage du quartier et qui sont hiérarchisées selon quatre types :
  - o La rue Lucien Faure, axe d'agglomération raccordant le réseau existant au centre ville de Bordeaux et aux quartiers périphériques
  - o Les itinéraires structurants de quartiers, traversant le quartier des Bassins à flot et le reliant aux quartiers voisins
  - o Les voies de desserte des îlots
  - o Les zones de rencontre
  
2. Les placettes, articulations entre les rues et les sentes. Cette catégorie comprend également un parc de 2,3 hectares localisé sur le secteur de l'arrière base et qui constituera l'espace vert majeur du quartier.
  
3. Les sentes internes aux îlots. Elles se raccrochent souvent à des voies existantes dans les quartiers des Chartrons et Bacalan et sont un identifiant majeur du quartier. Les principes de composition et le vocabulaire commun utilisés dans assurent une continuité visuelle et d'usage sur tout le quartier en tout étant chacune singulière par les essences de plantes choisies.
  
4. La plaque portuaire, espace public majeur du quartier des Bassins à Flots. Toute la composition urbaine s'articule autour des deux bassins et de l'espace public.

Ce maillage dense d'espaces publics a pour objectif de rendre la ville accessible. Cette densité facilite l'expérience piétonne et permet de s'approprier les espaces publics sans contraintes de distances.

Aujourd'hui, le PAE atteint presque 50% de sa durée (2010-2025) mais 70% des objectifs fixés dans le programme global de construction (en termes de permis de construire accordés) ce qui représente :

- 310 000m<sup>2</sup> sur les 700 818 ce qui représente 4 650 logements hors résidences services soit 70% de l'objectif en surface.
- 165 000m<sup>2</sup> de surfaces à vocation économique soit 70% de l'objectif
- environ 40 000m<sup>2</sup> d'équipements d'intérêt collectif soit 160% de l'objectif
- 70 opérations livrées représentant 3 900 logements (résidences services comprises)
- 38 millions de participations prescrites (70% de l'objectif)

A été dépensé entre 2010 et 2016, 13 millions d'euros pour les espaces publics en maîtrise d'œuvre et travaux (5 millions en 2016) et 1 millions d'euros d'acquisition foncière.

Alors qu'aucun phasage n'a été programmé dans le cadre du projet, une urbanisation par secteur s'est naturellement mise en place. Les premières opérations ont été livrées sur les secteurs de Bacalan et des Chartrons. Cela peut s'expliquer par la maîtrise foncière de ces deux secteurs par les promoteurs privés alors que les terrains autour de la plaque portuaire et de l'arrière base appartiennent au Port. Depuis 2016, les chantiers le long de la plaque portuaire s'accroissent avec la livraison des deux premières opérations en septembre dernier (P5) et décembre dernier (P6a). De fait, l'aménagement de la plaque portuaire devient une priorité pour la métropole. Le secteur de l'arrière base commence à se constituer avec la première livraison d'une opération de distillerie de whisky en septembre 2017. Les projets se multiplient (permis de construire accordé pour une opération de logements, consultation de l'îlot-test sur l'îlot A3, lancement du marché de maîtrise d'œuvre pour la réalisation des espaces publics et l'arrière base en 2017).

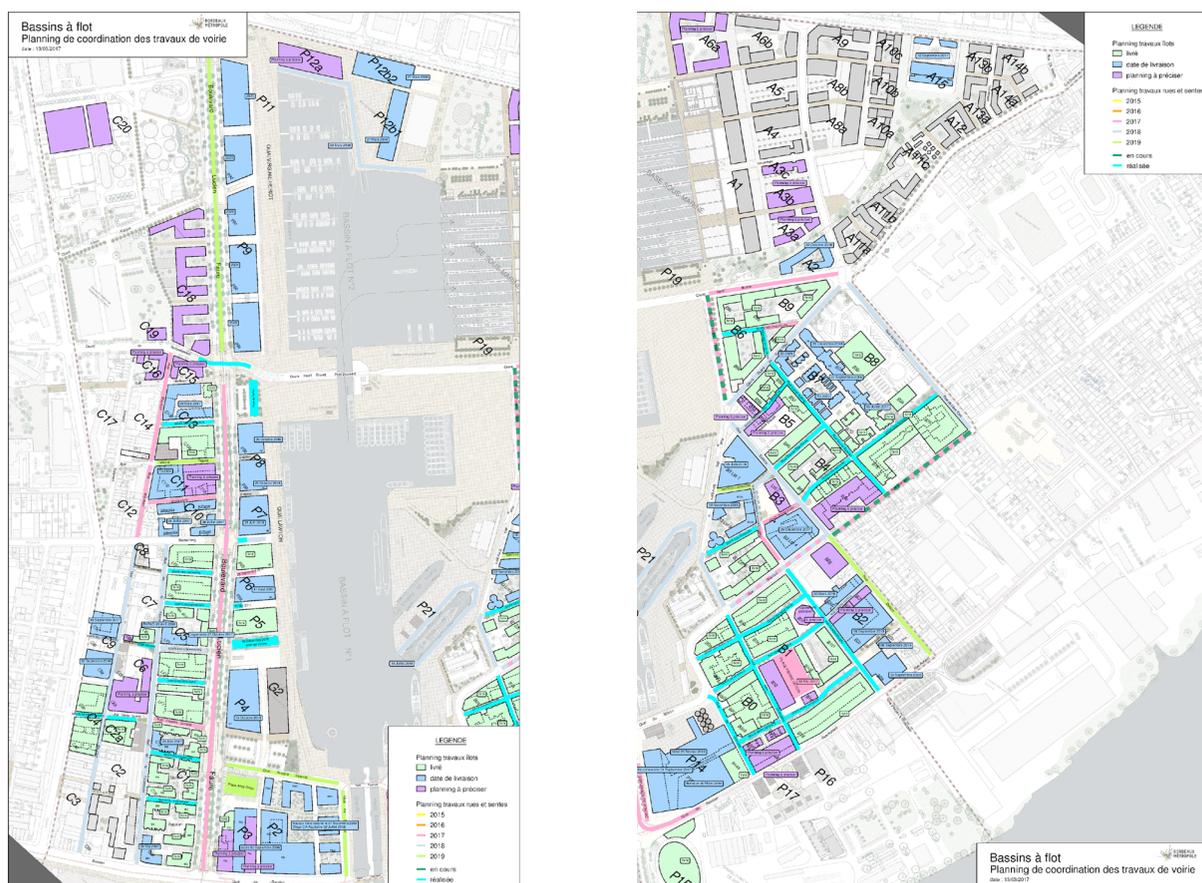


Figure 70: État d'avancement des opérations et espaces publics des Bassins à flot, source: Bordeaux Métropole

### 3 | LA PLAQUE PORTUAIRE: ANALYSE D'UN ESPACE PUBLIC POTENTIELLEMENT GÉNÉRATEUR DE CENTRALITÉ

Pièce maîtresse du projet urbain des Bassins à flot, la plaque portuaire sera aménagée bien après la livraison des opérations sur les secteurs Bacalan et Chartrons. Ce décalage s'explique par plusieurs raisons :

- Bordeaux Métropole aménage les espaces publics une fois que les opérations attenantes sont livrées. Les premières opérations sur la plaque ont été livrées il y a moins d'un an et les dernières arriveront en 2020.

- La plaque portuaire appartient au Port de Bordeaux. Même s'il est considéré comme un des acteurs principaux du projet urbain et qu'il se soit engagé à transférer ce foncier, des nombreux sujets sont encore en cours de négociations comme le périmètre<sup>26</sup>, les modalités du transfert (en pleine propriété ou en simple gestion) et le lancement d'un diagnostic des structures à quais nécessaire pour l'aménagement de la plaque. Face aux blocages du Port dans de nombreux projets d'aménagement de la métropole, Alain Juppé a donné la consigne de mettre un coup d'arrêt aux différents projets partenariaux et de faire pression au Port en suspendant la convention pluriannuelle d'objectifs en cours d'élaboration<sup>27</sup>.

Cependant, la collectivité souhaite avancer sur l'aménagement de cet espace. En mai dernier, l'équipe de maîtrise d'œuvre, le groupement Benoît Loiseau (Artélia), Sabine Haristoy, Hors Champs et Snaik a été choisie en mai 2017 suite à un accord-cadre lancé par Bordeaux Métropole. La plaque portuaire sera probablement aménagée par phase en fonction de la livraison des opérations.

<sup>26</sup> par exemple le Port est revenu sur le transfert de l'espace situé entre le pôle naval et le cours Henri Brunet pour réaliser un projet encore non défini alors que la plan guide prévoyait l'esplanade, espace public majeure à vocation événementielle

<sup>27</sup> Cette convention vise à organiser un contrat de partenariat entre Bordeaux Métropole et le Port sur des sujets en commun dans de nombreux domaines. Ce contrat d'objectif permet de soutenir financièrement des projets menés par le Port

#### A. LA PLAQUE PORTUAIRE: "LE MONUMENT CENTRAL DU QUARTIER"

La plaque portuaire, située dans le prolongement des quais historiques, est considérée dans le projet urbain comme le « *monument central du quartier* » (ANMA). Elle est composée d'une série d'espaces de natures différentes disposées autour des deux bassins à flot (quais linéaires, Pertuis, tour des formes de radoub...) formant un tout continu. Continu car issu d'un passé commun et lié par les bassins.

D'une surface d'environ 24 hectares, ce « grand vide urbain » génère ainsi un vaste espace public de 12 hectares, accessible et préservé au cœur du quartier. Rares sont les quartiers urbains, qu'ils soient anciens ou nouveaux, pouvant prétendre d'avoir une surface d'espace public aussi généreuse. La

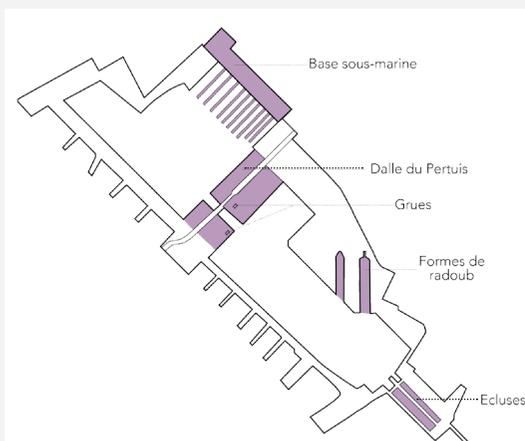


Figure 71: Les espaces de la plaque portuaire, source: personnelle sur la base d'un schéma réalisé par l'ANMA

grande qualité du projet urbain des Bassins à flot réside dans la préservation et la valorisation de cette plaque portuaire.

La rue Lucien Faure n'est pas le seul espace public des Bassins à flot à dimension métropolitaine. La plaque portuaire s'inscrit également dans un espace plus large que celui du quartier et répond à des logiques métropolitaines. D'une part, la promenade des bassins s'inscrit en continuité de celle des quais. De plus, les activités développées autour de la plaque et sur l'espace public touche outre des habitants du quartier. L'objectif est de faire des bassins un lieu de destination à part entière, un espace actif qui articule activités portuaires, économiques et ludiques autour de l'eau. Les opérations autour des bassins permettront d'assurer des synergies directes avec les quais. La plaque portuaire est vouée à devenir une centralité urbaine et métropolitaine autour de laquelle va rayonner le quartier des Bassins à flot.

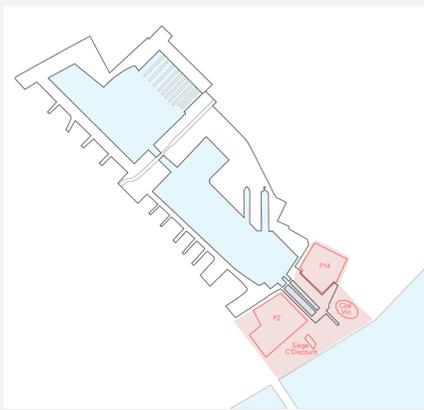
Critère déterminants	Variation des critères
Activités/fonction	 Loisirs, restaurants, bars, culture, bureaux, associations, habitat
Accessibilité/flux	 Tram B, ligne bus TSCP, parkings, sentes, rue Lucien Faure, connexion à la rocade
Temporalité/animation	 Fin de soirée/la nuit, entre 12h et 14h, principalement le week-end et l'été
Echelle/influence	 Métropolitaine
Symbolique/identité	 Eléments patrimoniaux importants (silos, base sous-marine, rails, hangars...) + Cité du Vin et Pont Chaban Delmas
Fréquentation/Population	 En dehors des heures de travail, Diverses
Qualité urbaine	 Des nombreux espaces publics

**Tableau 7: Projection du caractère de centralité du quartier des Bassins à flot une fois constitué en intégralité**

<sup>26</sup> Livré intégralement en 2020, l'îlot Fourrière (P14) comprend deux hôtels, une auberge de jeunesse, une halle gastronomique, des bureaux, des commerces et un parking silo.

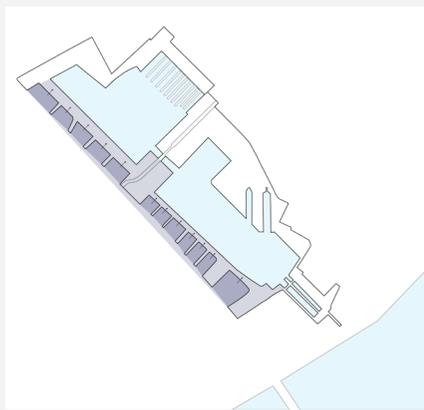
<sup>27</sup> Livré intégralement fin 2019, l'îlot Lesieur (P2) comprend le siège régional du Crédit Agricole ainsi que des opérations de logements, de bureaux, une résidence étudiante et un foyer de jeunes travailleurs

**Figure 72: Les séquences de la plaque portuaire**, source: personnelle

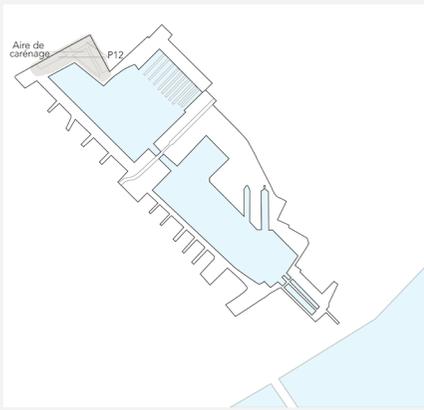


Tout comme les quais, la plaque portuaire est découpée en séquences dont découlent des usages préférentiels c'est-à-dire dominants mais non exclusifs.

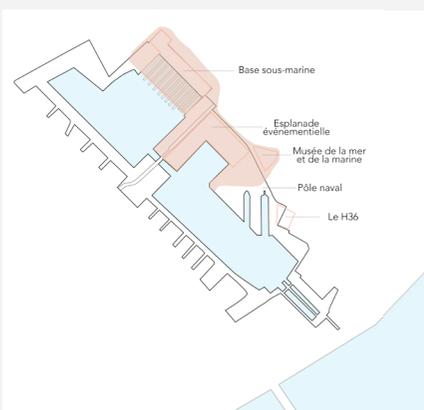
Au sud, des programmes structurants marquent déjà l'entrée du quartier et l'articulation avec le fleuve : la Cité du Vin et le pont Jacques Chaban-Delmas, les symboles du renouveau du quartier. Prochainement les îlots de Fourrière<sup>28</sup> et Lesieur<sup>29</sup> marqueront l'entrée des bassins. Ces opérations mixtes constitueront un point d'attractivité et de convergence de flux importants à l'échelle de la plaque portuaire. Ces deux îlots sont considérés comme les articulations permettant de réaliser la transition entre les Bassins à flot, les quais de Bordeaux et la Cité du Vin.



A l'ouest, les opérations des hangars P5 à P11 constitueront une véritable façade active sur la plaque. Les RDC des hangars intégreront des programmes commerciaux (restaurants, bars, cinéma, boutiques) en lien direct avec la promenade publique.



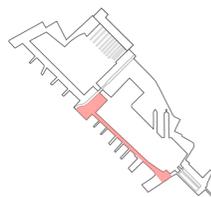
Au nord, l'aménagement futur de la place Latule permettra d'articuler la plaque avec les quartiers de Bordeaux Nord. Le port de plaisance sur le bassin numéro 2 va être requalifié par le Port. Ce projet demande donc d'intégrer en fond de bassins une zone dédiée à cette activité (zone de carénage) et un bord à quai nécessaire à son fonctionnement. La difficulté qui est soulevée est l'attraction des usagers en fond de bassin. La création d'un passage public, «l'allée de bassins» à l'arrière de la base permettra d'assurer la continuité du tour des bassins.



La rive Est sera marquée particulièrement par des projets liés à la culture et aux loisirs : La base sous-marine fait l'objet d'une restructuration complète de ses espaces (lancement d'une deuxième consultation par la mairie après l'échec de la DSP lancée en 2016), le projet du musée de la mer et de la marine (équipement privé d'intérêt collectif), une esplanade accueillant des événements. La Cité du Vin a amorcé le parcours culturel qu'ira jusqu'à la base sous-marine en passant par la musée de la mer et l'esplanade des bassins. Le pôle naval autour des formes de radoub a été réhabilité par le Port et est hors promenade. Une réflexion est également menée pour implanter l'entreprise de réparation navale ARMI, aujourd'hui sur l'espace de l'esplanade dans le H36.

## B. LES USAGES ACTUELS DE LA PLAQUE PORTUAIRE: UNE APPROPRIATION LOCALISÉE A DES TEMPORALITÉS PRÉCISES

L'analyse des usages actuels sur cet espace se base exclusivement sur l'enquête sociologique exploratoire des usages de la plaque portuaire par Fabien Reix datant de mars 2016 et des observations personnelles faites au cours de cette année et plus récemment dans le cadre de ce projet de fin d'étude. Ces constats reposent essentiellement sur de l'observation mais aussi des discussions informelles avec les usagers rencontrés.



### Le quai Lawton, (bassin numéro 1 côté Chartrons)

De manière générale, les usages actuels de l'espace public de la plaque portuaire se localisent aujourd'hui côté Chartrons et plus particulièrement sur le quai Lawton. Ce dernier est utilisé comme un lieu de passage par les usagers du quartier pour se rendre sur les lieux de travail, d'étude (hangar du G2, du P5 ou du P6), ou vers les restaurants situés sur les bassins lors de la pause déjeuner ou en soirée.

Le quai Lawton est aussi fréquenté la nuit par les nombreux noctambules qui se pressent dans les établissements de nuit le jeudi soir et le week-end.

L'implantation de plusieurs écoles privées d'enseignement supérieur (campus Studialis) en septembre dernier et l'ouverture récente de restaurants (fast-food) dans le hangar P5 amènent de plus en plus d'étudiants, mais aussi les travailleurs des bureaux du P6b, au bord des bassins venant déjeuner sur les terrasses face à l'eau. L'ouverture de ces restaurants, de la première surface alimentaire (mai) et la livraison début 2017 du jardin des Ecluses, qui est de fait mieux aménagé que la plaque (bancs, végétation, ombre) et ce, face à l'école, offrent de nouvelles possibilités aux étudiants pour se restaurer le midi.



Figure 73: Le quai Lawton un vendredi midi



Figure 74: Des noctambules devant l'I-Boat un samedi soir à minuit

Figure 75: Le midi sur les terrasses des restaurants quai Lawton et des étudiants piqueniquant au jardin des Ecluses



Figure 76: Le parking sauvage sur les futures opérations des îlots P7 et P8



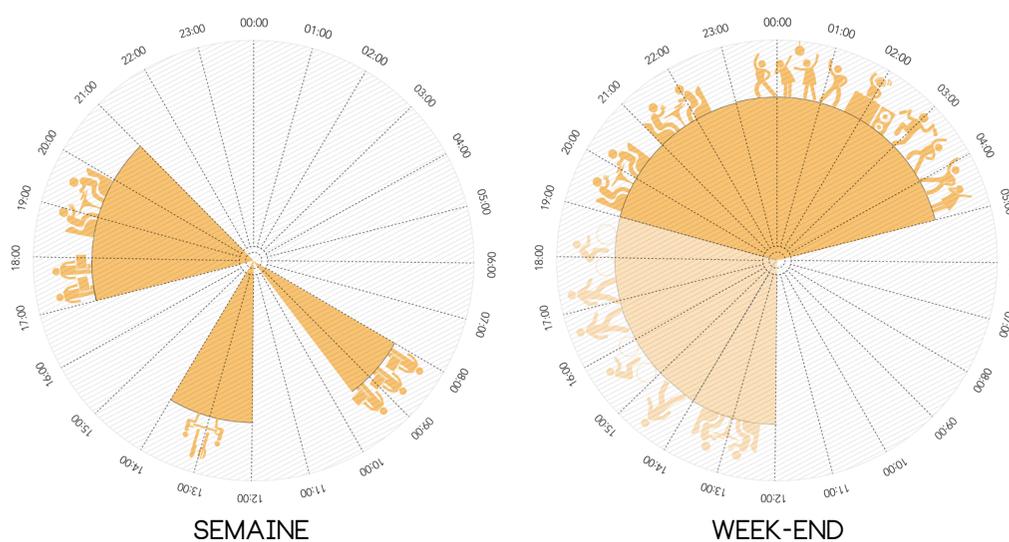
Figure 77: Rue Lucien Faure (côté cours du Raccordement)

Figure 78: Usages du quai Lawton la semaine et le week-end, source: personnelle

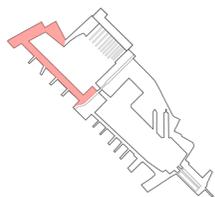
La fréquentation de la plaque portuaire tend à augmenter aujourd'hui avec l'arrivée des journées estivales corrélée à l'implantation de ces nouveaux restaurants. De plus, les emplacements des futurs hangars (P7, P8) en de fond du bassin numéro 1 sont actuellement utilisés en parking à ciel ouvert. De nombreuses personnes se garent en ce lieu et empruntent les quais pour rejoindre leur destination ou l'arrêt du tramway. De ce fait, le passage sur la plaque portuaire est relativement important. Il est vrai qu'emprunter les quais est plus agréable qu'emprunter la rue Lucien Faure, saturée en heure de pointe et sans trottoir aménagé « en dur » côté bassin .

Les interrogations auprès d'utilisateurs stationnaires (étudiants sur les terrasses, gérants des restaurants) ont révélé que leurs pratiques des Bassins à flot sont fortement conditionnées par leurs obligations professionnelles ou universitaires. En dehors de ces temps, ces usagers avouent ne pas se rendre spontanément dans le quartier mis à part le soir dans les boîtes de nuit. Ils sont néanmoins très confiants quant au devenir du quartier et estiment que sa transformation va dans le bon sens : « C'est un peu dur pour le moment mais on le sait. Ça va changer. Nous nous sommes installés ici car on a confiance dans ce quartier, il va évoluer dans le bon sens et devenir un véritable quartier de Bordeaux. Oui, je pense que les gens vont viendront jusqu'aux Bassins ».

Ce sont aujourd'hui les restaurants et les établissements de nuit qui attirent l'utilisateur externe au quartier. L'animation de la plaque portuaire est très localisée et sur des temporalités pour l'instant bien précises : la semaine durant la pause déjeuner et en fin d'après-midi et le week-end principalement en soirée.



### Bassin numéro 2 côté Chartrons



Sur le bassin numéro 2, les pratiques sont différentes et se cantonnent aux utilisateurs liés au port de plaisance (associations, propriétaires de bateaux). Des promeneurs longent également le bassin numéro 2 pour se rendre à la base sous-marine ou reprendre leur véhicule en fin de journée.



Figure 79: Des bordelais se rendant à la base sous-marine un dimanche



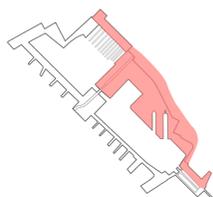
Figure 80: Un propriétaire de bateau

Des « usagers stationnaires » (Reix, 2015) sont également présents comme des pêcheurs « malgré le fait que cette activité soit officiellement interdite mais officieusement tolérée » (Reix, 2015).



Figure 81: Des pêcheurs sur la dalle du Pertuis

### Les bassins côté Bacalan



Côté Bacalan, la plaque portuaire permet aux habitants logeant sur des péniches den fond de bassin 1 d'accéder à leur lieu de résidence. L'espace de la future esplanade est également aujourd'hui occupée par des entreprises consommatrices d'espace comme Comptoir bordelais du bois. Le projet de relocalisation de cette entreprise sur le secteur de l'arrière base est en cours.

Rares sont les usagers extérieurs que l'on peut croiser dans ce secteur très résidentiel du quartier. Côté Bacalan, les quais, sont inaccessibles :

- Le pôle naval et le poste à péniche bloquant l'accès sur la totalité du bassin 1.
- La base sous-marine est quant à elle une limite et une frontière pour accéder au bassin numéro 2 ou à Bordeaux-Nord. L'entrée à cet établissement culturel se situe côté boulevard Alfred Daney. Pour s'y rendre, deux possibilités



Figure 82: Des péniches habitées en fond de bassin numéro 1



Figure 83: Un couple de visiteurs belges cherchant à se rendre à la base sous-marine

sont alors offertes aux visiteurs depuis Bacalan : contourner le secteur de l'arrière base ou longer le bassin 2 côté Chartrons.



**Figure 84: Vue sur le bassin 1 côté Bacalan: le pôle Naval, la future esplanade et la base sous-marine**



**Figure 85: Des barrières empêchant l'accès au bassin numéro 1**



**Figure 86: La future esplanade appartenant aujourd'hui au Port**



**Figure 87: Des habitations sur l'eau en fond de bassin numéro 1**

L'espace public, n'étant pas encore totalement aménagé, rend la promenade dans ce secteur difficile et dangereuse. Le Garage Moderne et les Vivres de l'Art restent les éléments pouvant attirer les visiteurs dans cette zone.



**Figure 88: rue de Gironde**



**Figure 89: rue Blanqui**



**Figure 90: rue des Etrangers**



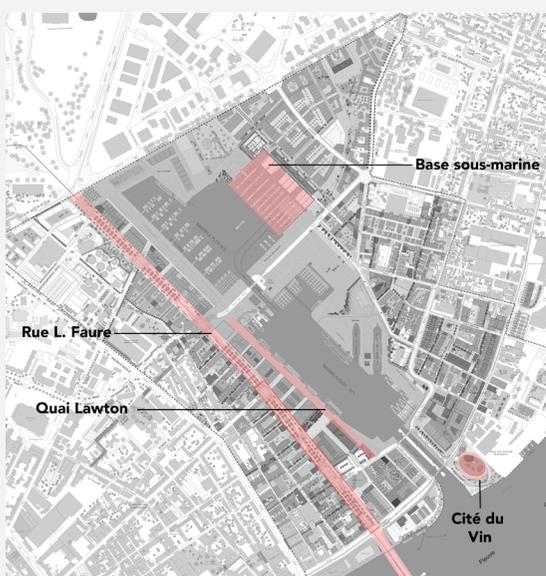
**Figure 91: cours Henri Brunet**

Aujourd'hui, la plaque portuaire ne remplit pas les critères pour être désignée comme centralité métropolitaine et urbaine. Elle est cependant composée d'une polarité c'est-à-dire un espace qui a un pouvoir attracteur de part le(s) activité(s) proposée(s), le quai Lawton. Sont présentes également, sur le quartier des Bassins à flot d'autres polarités :

- La Cité du Vin qui attirent principalement les touristes. Cependant, les personnes visitant ce lieu culturel avouent ne pas s'attarder dans le quartier avant ou après la visite.

- La base sous-marine qui joue un rôle identitaire et symbolique très fort. « Pour moi c'est la base sous-marine qui représente le mieux les Bassins à flot ».

- La rue Lucien Faure avec le pont Jacques Chaban-Delmas :
  - o Très empruntés par les automobilistes pour se déplacer dans l'agglomération: « Je ne vais jamais aux Bassins à flot, mais j'y passe



**Figure 92: Les polarités des Bassins, source: personnelle**

*régulièrement. Je prends la rue Lucien Faure pour me rendre dans les grandes surfaces à Bordeaux-Lac. J'associe les Bassins à flot à un lieu de transit ».*

o Pour les modes doux, la rue Lucien Faure est principalement utilisée sur le tronçon quai de Bacalan - cours Balguerie avec des commerces en pied d'immeuble et un aménagement de trottoir propre. Sur ce tronçon, la rue Lucien Faure fait office de micro-centralité. Ce sont exclusivement les habitants qui fréquentent les commerces : *« Notre clientèle est locale, ce sont des gens du quartier qui viennent le midi ou le soir, c'est 50/50 »* confie un gérant d'un des restaurants sur la rue Lucien Faure

Les polarités vont se multiplier au fil des livraisons des opérations. La halle gastronomique sur l'îlot P14 est destinée à devenir la prochaine polarité des Bassins à flot. L'attente est très forte de la part des habitants pour ce marché couvert proposant des produits frais et régionaux qui répondrait à un besoin de surfaces alimentaires et de commerces de proximité dans le quartier : *« Ce qu'il manque aux Bassins à flot se sont des commerces de proximité type boucherie. J'attends avec impatience l'ouverture de la halle ».*

La place Pierre Cétois (secteur Bacalan), premier espace de proximité livrée juin 2017, permet également de répondre à une demande habitante forte pour des espaces verts dans un quartier qu'ils considèrent aujourd'hui comme trop minéral.

L'agrégation de ces multiples polarités est censée créer une véritable centralité aux Bassins à flot qui s'organiserait autour la plaque portuaire.

Les sentes sont également très fréquentées et sont des espaces que les habitants apprécient pour circuler et traverser le quartier. Ils considèrent ces espaces très pratiques, car leur permettent de « couper court » mais aussi très agréable lors de la floraison : *« J'habite juste à côté des Bassins, je viens souvent m'asseoir ici. Je trouve ça très agréable. J'aimerais bien qu'il y ait plus de bancs dans les autres sentes »* (habitante du quartier des Chartrons).



**Figure 93: Rue Lucien Faure en fin d'après-midi**



**Figure 94: La place Pierre Cétois en mai 2017**



**Figure 95: Sente Marie Galante**



**Figure 96: Sente des Mariniers**



**Figure 97: Sente de la Nancy**

Ces espaces interstitiels posent aujourd'hui de nombreuses questions et sont en débat. De maintes plaintes des riverains ont été déposées dénonçant le squat de ces espaces par les noctambules qui viennent commencer ou finir leur soirée à la sortie des clubs provoquant des nuisances sonores et des dégradations. Face à ces plaintes, Alain Juppé a demandé de fermer deux sentes particulièrement squattées en raison de leur proximité avec un établissement de nuit. Cette fermeture soulève de nombreuses questions en termes de financement, de faisabilité juridique et administrative, de gestion (fermeture/ouverture quotidienne, accès pour les secours...). Les services déplorent une solution qui ne répond pas un problème plus vaste de déambulation nocturne face à un déficit de présence humaine qui participe aux débordements des noctambules.

La question des conflits d'usages se pose également à l'échelle de la plaque portuaire. Un des enjeux est justement l'introduction des nouvelles pratiques par rapport aux usages existants. Actuellement, les Bassins à flot sont considérés par les usagers comme un lieu atypique à l'échelle de métropole :

- Se promener autour des bassins, c'est faire le choix de ne pas se balader sur les quais de la Garonne. C'est un acte de distinction : « *On aime bien se balader ici, on vient toutes les semaines ; les choses changent tellement vite, on voit l'évolution du quartier. En plus c'est plus calme que sur les quais* » (habitant du quartier). « *On est en vacances et on aime visiter ces lieux vrais et observer les gens qui pêchent, les gens qui se promènent. On est touriste et la Cité du Vin nous importe peu. On aime voir ces morceaux de ville authentique dans lesquels il se passe des choses vraies et simples, loin de la cohue. Voir ce type d'espace quand on voyage c'est ce qui nous intéresse* » (touriste).

- Sortir en boîtes de nuit aux bassins c'est se distinguer de ceux qui sortent sur les quais de Paludate. « *La programmation est folle à l'Iboat, ça change de toutes ces conneries commerciales que l'on peut trouver à la Plage* » (étudiant). (La Plage est une boîte de nuit emblématique sur le quai de Paludate)

- Aller à une exposition à la base sous-marine, c'est se distinguer de ceux qui vont à la Cité du Vin. « *La vraie identité des Bassins c'est la base sous-marine et non pas ce truc du vin qui a été payé par nos impôts et pour laquelle on a aucune réduction* » (bordelais).

## C. ENJEUX ET INTERROGATIONS

### Faire cohabiter les usages dans un lieu pluriel

Suite à la création de nombreux logements, l'installation progressive des nouveaux commerces et la diversification de l'offre de services sur les Bassins à flot, les usages, notamment sur la plaque portuaire vont non seulement se multiplier mais aussi se diversifier. Ces nouvelles pratiques doivent pouvoir se faire sans perdre ce caractère distinctif (lieu attractif parce qu'alternatif) qui participe pleinement à l'identité des Bassins à flot. Ce noctambule, se rendant régulièrement aux soirées de l'Iboat, témoigne du changement du quartier : *« je regrette aujourd'hui un club au public de plus en plus péteux, soutenu par la politique du bateau. Aussi amoureux que je reste de la programmation, je regrette terriblement la prétention des videurs, et une ambiance fade, sans saveurs, qui c'est installée au rythme du gain de popularité de ce club »*.

La question de la coexistence entre les anciens et nouveaux usages pose celle plus générale de l'identité du projet : il est clair qu'aujourd'hui les personnes qui viennent « en loisirs » sur les Bassins à flot sont attirées par le caractère distinctif de leur démarche, du lieu atypique et loin de la mêlée des quais qu'offre le quartier. Le fait que dans un futur proche on puisse trouver sur le long des quais des bassins les mêmes enseignes que sur les bords de la Garonne (après les fast-food comme Subway, il faut s'attendre à voir d'autres grandes des grandes chaînes nationales et internationales pour la plupart liées à la restauration) rompt avec la volonté initiale de voir s'épanouir des activités économiques autour de la plaque portuaire issues des filières privilégiées liées à l'histoire du site (nautisme), de la ville (le vin) mais aussi à l'économie créative. De ce point de vue, l'objectif de faire des Bassins à flot un lieu singulier est une déception. Il faut cependant relativiser ce propos : ce constat s'applique uniquement pour l'instant sur les hangars le long des bassins côté Chartrons et non à l'ensemble du quartier, notamment sur la rue Lucien Faure où de nombreux indépendants se sont installés. De plus, la commercialisation de ces locaux est en cours de réflexion, rien n'est figé.

### Faire le tour des bassins

Ce qui est intéressant par rapport à l'étude de Fabien Reix (mars 2016) est d'une part l'aménagement de la rue Lucien Faure (phase 1) et l'ouverture des premiers hangars sur la plaque portuaire et qui a amené

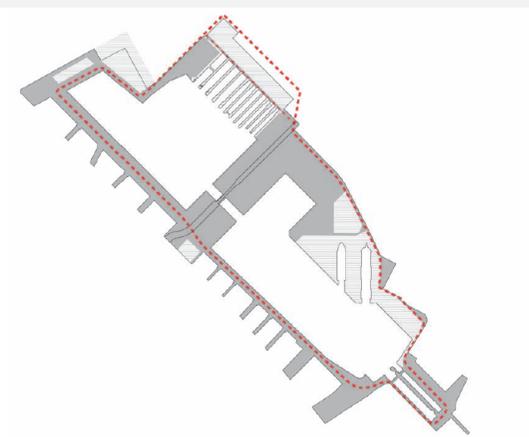


Figure 98: La promenade des Bassins, source: ANMA



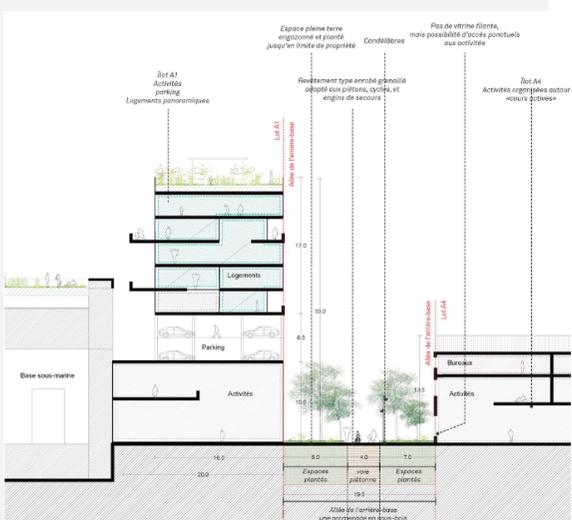
**Figure 99: Projection de la promenade côté Chartrons**, source: ANMA

des nouveaux usagers sur (une portion très réduite) de la plaque portuaire. La projection du devenir de cette plaque côté Chartrons est relativement aisée. En effet, une série d'hangars vont naître tout du long de ce côté de la plaque formant une « façade active » sur les quais.

En revanche, se pose la question de l'attraction des usagers en fond de bassin et côté Bacalan. Le fond de bassin accueillera un pôle nautique avec une zone de carénage et de stockage. Les bâtiments présents (le P12) seront destinés à des activités artisanales liées au nautisme. La promenade piétonne est présente en fond de bassin mais beaucoup moins généreuse que sur les quais (seulement 3 mètres). L'invitation à la promenade semble plus difficile. Il y a un véritable enjeu pour les concepteurs dans la qualité de l'aménagement de la plaque portuaire, pour inviter le promeneur à faire le tour et à découvrir toutes les facettes de la plaque. L'interface entre espace public et espace privé doit également être posée.

Ensuite, l'utilisateur doit passer derrière la base sous-marine (au grand regret de Nicolas Michelin qui a abandonné l'idée de cheminement la traversant). Cette allée des bassins pose également beaucoup de questions : large de 19 mètres, l'ANMA la voit comme une « promenade en sous-bois » : 4 mètres de circulation dédiés aux modes doux et le reste planté généreusement. Mais l'ensemble des services Bordeaux Métropole<sup>29</sup>, présents lors d'une réunion de travail sur les espaces publics de l'arrière base en mars dernier, a alerté quant à la dureté de cet espace et des possibles difficultés de fonctionnement et d'usages (couloir entouré de part et d'autres de bâti, sans lumière ni animation). Plein nord, ombragé, venteux, sombre et froid, cet espace ne leur paraît propice ni pour les plantations (créer un sous-bois) ni à la fréquentation. Les participants à cette réunion ont souligné l'importance de l'aménagement des rez-de-chaussée (aujourd'hui projetés sur le plan guide comme fermés) pour rendre cette allée plus vivante. De plus, la consultation de DSP lancée par la mairie concernant la base sous-marine s'est montrée infructueuse. Bien que des expositions soient aujourd'hui représentées dans ce lieu, il faudra encore attendre pour qu'un véritable projet attire un public plus large dans ce lieu de culture atypique.

Côté Bacalan, la promenade est plus contrainte, moins linéaire, que côté Chartrons. Elle est aussi moins proche de l'eau, le pôle naval du Port condamnant l'accès au quai sur une large partie du bassin 1. Une fois passé la future esplanade, la promenade se poursuit sur une partie de la rue des Etrangers et rue de Gironde pour l'instant investi par les voitures.



**Figure 100: Coupe au niveau de l'allée des bassins**, source: ANMA

<sup>29</sup> étaient présents à cette réunion de travail la direction de l'énergie, de l'écologie et du développement durable, la direction des espaces verts, direction du réseau transports urbains, la direction des infrastructures et déplacements, la direction de l'espace public du pôle territorial de Bordeaux

Pouvoir faire le tour des bassins est une demande fondamentale de la collectivité posée dès le début du projet. La promenade présentée ci-dessus montre qu'elle sera moins linéaire, peut-être moins intuitive, que la promenade des quais. Par conséquent, l'appropriation de ce parcours par les futurs usagers n'est pas une garantie. Côté Chartrons, le pouvoir polarisateur de la plaque par la diversité des activités proposées en bord de bassin (hôtel, commerces, roller park, plage et piscine flottante, restaurants) et la linéarité des quais sera probablement assuré. Côté Bacalan, les usagers utiliseront peut-être moins la promenade pour déambuler ou flâner mais plus comme un voie de liaison permettant de se rendre à la base sous-marine ou au musée de la mer et de la marine depuis le tramway ou le parking du P14. L'esplanade, par sa largesse, est un espace du possible permettant une multiplicité d'usages et aura un grand pouvoir d'appropriation par les usagers. La générosité de l'espace public offre un potentiel notamment pour les manifestations et événements dans la ville (le festival Hors-bord a déjà investi ce lieu) qui vont probablement joué un rôle important dans la promotion et l'identité des bassins à flot. L'été prochain à l'occasion de la Tall Shit Regata (course de voiliers), des événements étaient prévus sur les bassins.

Le fait que la promenade des bassins ne soit pas le but pour tous les usagers se rendant sur la plaque peut être perçue positivement par les promeneurs à la recherche d'un endroit plus calme et moins fréquentés que les quais rive gauche (même si les quais rive droite répondent peut être un également à cette recherche de « nature », de calme, de qualité du paysagère). L'enjeu est que chaque individu puisse trouver sur la plaque portuaire un intérêt. De ce point de vue, par l'éventail de possibilités qu'elle offre, la plaque portuaire peut être envisagée comme une future centralité métropolitaine. L'espace public participe à plusieurs échelles à créer cette centralité :

- la plaque portuaire, est le centre du quartier, c'est à partir de cet espace public que va rayonner ce quartier. Elle va être le support de nombreuses activités.

- Les sentes ont plusieurs enjeux et plusieurs échelles :

- oElles permettent de mettre en lien les Bassins à flot avec les quartiers voisins ; elles participent donc à mettre en accessibilité cette espace, condition essentielle de la centralité

- oA l'échelle du quartier, elles permettent de mailler le quartier. Ce sont des espaces de la proximité



**Figure 101: le festival Hors-Bord en mai dernier,**  
source: Sud-Ouest, © Guillaume Bonnaud

- le futur parc, sur le secteur de l'arrière base offrira aux habitants du quartier mais également aux usagers extérieurs un espace de verdure dans un quartier, et plus largement dans une ville considérée comme trop minérale. Ce espace vert de 2,3 hectares peut être également considéré comme une future polarité des bassins.

L'aménagement de la plaque portuaire vise donc avant tout à rendre accessible et lisible l'ensemble de l'espace de la plaque pour les futurs habitants et travailleurs mais aussi les usagers plus occasionnels.

Cette plaque portuaire doit donc répondre à des enjeux multiples liés à son aménagement pur, à ses futurs usages que l'on peut projeter :

- aménager cet espace tout préservant l'histoire du site en mettant en valeur le « déjà-là ». L'aménagement doit répondre aux usages et demandes actuelles tout en préservant les ambiances, les traces, les vues et perspectives rappelant l'identité portuaire du site.

- Articuler cet immense espace public, les sentes et les placettes afin de faciliter l'accès aux bassins et de mettre en lien les Bassins à flot avec les quartiers environnants.

- Anticiper la multiplicité des usagers qui peuvent être parfois contradictoires: comment attirer sans dénaturer?

---

## CONCLUSION CHAPITRE 2

Pour renforcer sa centralité au sein de la métropole, la ville de Bordeaux a déployé de nombreuses stratégies : reconquête des friches industrielles dont les quais, mise en place d'un réseau de transports en commun structurant, requalification des tissus urbains dégradés, développement de manifestations festives promouvant la ville... Dans chacune de ses stratégies, l'espace public a eu un rôle avéré : la requalification des quais est passée par le réaménagement de l'espace public ; la mise en place du tramway s'accompagne également d'une réorganisation de l'espace public...

L'hypercentre métropolitain est aujourd'hui la centralité mais aussi le centre qui fédère l'ensemble des territoires. C'est une zone « d'intérêt métropolitain » (Jokiel) accessible, lisible et rayonnant à de multiples échelles.

Le renouvellement urbain qui touche le quartier des Bassins à flot illustre les grandes tendances actuelles des stratégies d'aménagement des anciennes friches industrialo-portuaires: reconvertir des centralités anciennes, créer des espaces symboliques du développement local, insérer les projets de renforcement des centres dans une stratégie d'agglomération, assurer le renouvellement des tissus urbains déstructurés, penser la connexion à des réseaux des transports performants...

La requalification des friches bordelaises et l'amélioration de la desserte en transports en commun sont des leviers pour réorganiser spatialement et socialement le territoire selon une logique polycentrique et en réseau. Le renouvellement des Bassins à flot permet de mettre en œuvre les principes de construction interne à la ville et de maîtriser et orienter le développement urbain de l'agglomération vers plus de durabilité. Par son emplacement, ce quartier laissé à l'abandon retrouve aujourd'hui un rôle stratégique, rôle qui tend à s'affirmer au fur et à mesure de son aménagement.

La requalification de l'espace public du centre historique de Bordeaux a permis à cette centralité historique d'être confortée. Concernant le projet des Bassins à flot, l'espace public structure le projet et est utilisé comme outil pour polariser et attirer la population sur cet espace. Cependant, aujourd'hui, ne remplissant pas tous les critères nécessaires, ce quartier ne peut être considéré comme une centralité urbaine. De plus, être une centralité c'est être reconnu comme telle par la population. Le statut de centralité a donc un caractère subjectif. Ce statut ne se décrète pas mais s'acquiert dans la durée, il se gagne en fonction de l'appropriation des citoyens. Puisqu'elle est en partie subjective, la centralité fait appel à des impressions, des perceptions et des représentations, dont beaucoup sont données notamment grâce à la qualité architecturale et urbanistique ou à des éléments comme la morphologie urbaine, la densité du bâti, sa diversité, sa verticalité, ou encore la présence d'avenues offrant des perspectives urbaines ou de places d'envergure autorisant les grands rassemblements publics. Cette dimension subjective de la centralité et les éléments liés à l'appropriation sociale de l'espace sont des conditions fondamentales dans la réussite des politiques de création de centralité. Il faudra sans doute attendre que le quartier des Bassins à flot soit entièrement constitué et que la population se l'approprie pour valider notre hypothèse de départ à savoir: est-ce que les espaces publics participent à la production de cet espace comme centralité du territoire métropolitain.

Ce projet de fin d'étude a permis de mettre en exergue le lien qui unit les notions de centralité et d'espace public. Cette relation est historique mais aussi mouvante ; elle se tend ou se distend au cours du temps. Comme la seconde partie l'a montré, l'espace public constitue un outil intéressant pour affirmer ou créer de la centralité. C'est un levier particulièrement adapté dans le cadre du renforcement de structures urbaines existantes et des centres-villes ou centres bourgs. Si l'espace public apparaît une condition nécessaire pour produire de la centralité, cette dernière s'accompagne en parallèle d'une réhabilitation ou d'une densification de l'offre résidentielle dans le cadre de la politique de l'habitat, d'une implantation de services et commerces de proximité et d'un développement d'un maillage de voirie de courte distance connecté au réseau d'armature de transports en commun. La constitution d'une centralité doit s'accompagner d'une réflexion plus large sur la localisation des équipements publics, des commerces et des zones d'emplois en lien avec ces zones résidentielles afin d'éviter la multiplication d'espaces monofonctionnels.

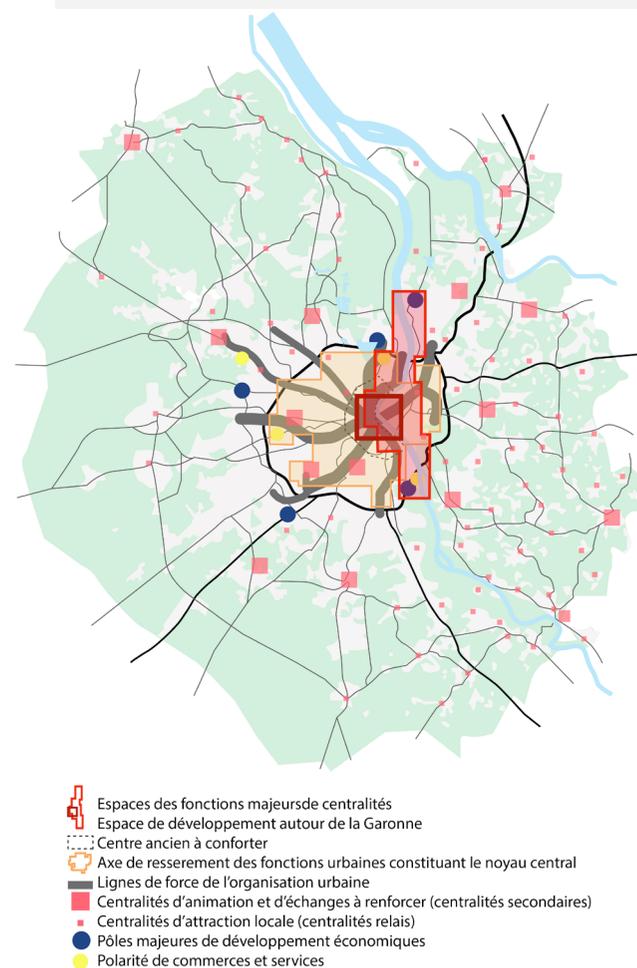
Parce que l'espace public permet de créer, produire, renforcer ou d'affirmer les centralités, il joue un rôle dans la fabrique de la ville contemporaine, une ville polycentrique réticulaire.

L'aire métropolitaine bordelaise ne constitue pas aujourd'hui véritablement une métropole, tant du point de vue spatial qu'économique. Sans hinterland et sans relais de taille importante au niveau régional, l'aire urbaine bordelaise n'a pas la forme de l'archipel métropole qui caractérise les bassins d'emploi de niveau européen. Les centralités constituent donc les espaces-clés sur lesquelles les actions de la politique spatiale de la métropole se concentrent car elles concourent à structurer le territoire métropolitain et à organiser les flux et les nouvelles implantations, en évitant un éparpillement des polarités ou une trop grande dilution de la fonction résidentielle, source d'étalement urbain, de dépendance automobile, et de dégradation du paysage.

Dans un contexte de mondialisation et de concurrence accrue entre les villes, cette stratégie territoriale de développement d'une armature polycentrique est considérée et affirmée dans le PADD du SCoT comme une condition nécessaire, du point de vue de la forme urbaine, pour « faire métropole », les deux autres conditions étant d'augmenter sa masse (arriver au million d'habitants) et de développer des connexions plus aisées et plus fortes entre les territoires. Ainsi l'augmentation de sa masse est un préalable indispensable afin d'atteindre une dimension suffisante. Cette taille critique

permet de porter des ambitions économiques fortes (attirer des emplois métropolitains et des fonctions stratégiques caractéristiques d'une métropole) mais également d'accroître le poids de la métropole lui permettant de se positionner sur la scène européenne. Mais cette croissance démographique doit être organisée territorialement afin de limiter l'expansion géographique et la consommation des espaces naturels. Elle est considérée comme la ressource principale pour donner au territoire un caractère polycentrique.

Dans cette perspective, la métropole, à travers les documents de planification comme le SCoT, définit une armature urbaine devant permettre un développement urbain maîtrisé et équilibré à l'échelle métropolitaine à horizon 2030. « 1 million d'habitants en 2030 c'est 170 000 logements qu'il faut construire, 75 000 emplois qu'il faut créer, 1 millions de déplacements supplémentaires qu'il faudra rendre possibles chaque jour... tout en préservant le cadre de vie unique offert par l'agglomération bordelaise... » (Vincent Feltesse dans Bordeaux, *Chroniques métropolitaines*). Cette stratégie vise à recentrer le développement urbain autour de l'hypercentre métropolitain, à cheval sur plusieurs communes (Bordeaux, Bruges, Bègles, Lormont, Cenon et Floirac), concentrant les fonctions urbaines métropolitaines. Cet hypercentre est envisagé comme un lieu de convergence à la fois dans l'accueil de la population, des équipements structurants d'envergure métropolitaine et de desserte des réseaux. Cet espace participe pleinement à la promotion d'une centralité métropolitaine accessible, lisible et rayonnante à différentes échelles de territoire. Autour de ce centre dominant, un cœur d'agglomération s'étend de part et d'autre de la rocade. Particulièrement bien équipé, notamment en termes de transports collectifs, ce territoire concentre une large part des fonctions économiques de la métropole. Les territoires périphériques composant ce cœur d'agglomération participent à la construction métropolitaine en se structurant autour d'un réseau de centralités déjà bien équipées, bien desservies ou qui le sont potentiellement et d'une armature paysagère structurante. Enfin et couvrant la plus grande part de l'aire métropolitaine bordelaise, la couronne périphérique s'organise autour de nouvelles centralités périphériques (centres-bourgs) sur des territoires qui étaient de base peu équipés ou éloignés des fonctions urbaines. L'objectif est de renforcer davantage les services urbains, notamment les transports collectifs peu présents sur ces territoires afin d'offrir une alternative à l'automobile et mettre en réseau les centralités de la métropole. Ces nouveaux



**Figure 102: Organisation territoriale, le système de centralités**, source: personnelle sur la base d'une carte réalisée par le SYSDAU

espaces permettent de répondre à la fois à la crise du logement qui touche l'agglomération mais aussi aux besoins de développement démographique nécessaire pour « faire métropole ». La création de ces centralités relais suppose non seulement d'accroître les capacités d'accueil des communes périurbaines par l'adaptation des tissus existants, mais aussi de programmer de nouvelles opérations d'aménagement renforçant la qualité et l'attrait de ces centres-bourgs ; ces derniers étant indispensables à la constitution d'une armature métropolitaine. Afin d'éviter la consommation d'espaces naturels, la priorité donnée par la métropole se tourne vers le renouvellement et la densification des espaces urbains existants au détriment de leurs extensions. L'apport de population et d'activités comporte également une dimension économique. Il permet de financer et de rentabiliser les investissements publics pour de futurs équipements, notamment en transports collectifs, nécessaires à la constitution d'un territoire systémique. Au-delà de la stratégie métropolitaine, la création de ces centralités vise à offrir aux habitants des services et des équipements de proximité et donc d'assurer sur l'ensemble du territoire une meilleure équité sociale et spatiale dans l'accueil résidentiel, le cadre de vie, et l'accès aux services « de base ».

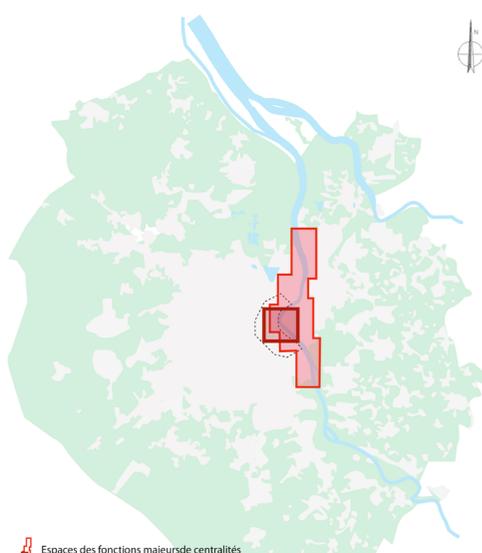
Mais pour que cette armature polycentrique puisse fonctionner sous la forme d'un réseau, pour qu'elle puisse faire système, l'organisation de flux est nécessaire. En effet, tant que le trafic individuel motorisé n'est pas maîtrisé, les tous effets engagés dans réorganisation territoriale resteront peut efficaces. Cet aspect qui constitue la deuxième condition nécessaire pour « faire métropole ».

A travers la recherche d'une hiérarchie organisée et maillée de centralités, d'une « aire métropolitaine polycentrique », l'objectif n'est pas tant de pourvoir les habitants en services et commerces dont le niveau de rareté serait proportionnel à la taille des villes mais de valoriser les avantages respectifs de chaque espace. En effet, renforcer les atouts existants des centres, dans une logique de complémentarité, apparaît plus pertinent de que d'encourager une compétition à l'échelle locale qui pourrait se révéler contre-productive. D'autre part, il ne faut pas oublier que le l'hypercentre métropolitain reste dépendant de ses territoires périphériques (approvisionnement en main d'œuvre, accueil des nouveaux habitants ou implantation de grandes infrastructures nécessaires à son développement et à son rayonnement). Le centre de Bordeaux s'inscrit dans un espace qu'il influence autant qu'il en dépend. Quinze ans après les premières opérations de renouvellement de l'hypercentre métropolitain, la

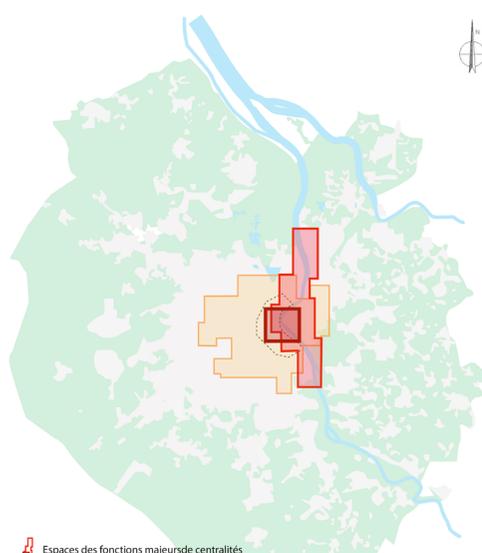
métropole doit aussi se tourner vers ses autres territoires moins bien dotés. Certes l'hypercentre domine mais il existe bien des relations d'interdépendances avec sa périphérie. L'enjeu dans les interactions n'est pas seulement un enjeu de solidarité mais aussi de réciprocité entre l'hypercentre et ses hinterlands.

La recherche d'une organisation territoriale polycentrique repose sur l'idée selon laquelle les bénéfices d'un système urbain où les moyens seraient concentrés dans la capitale sont moins importants que dans un système déconcentré et équilibré, où la croissance et les ressources seraient distribuées dans un réseau de villes de tailles différentes dispersées dans l'espace métropolitain. En effet, l'hyperconcentration des investissements dans le centre métropolitain et de la dilution de la fonction résidentielle peuvent engendrer des externalités négatives telles que le développement excessif des déplacements motorisés ou l'augmentation des coûts en matière de prestations de services publics et autres (Décoville, 2010). De plus la logique de centralité repose sur l'idée qu'un territoire plus équilibré est également un territoire plus solidaire, dans lequel les inégalités tendent à s'affaiblir. La réussite d'une politique d'aménagement du territoire nécessite un volontarisme politique fort et l'obtention de consensus de l'ensemble des acteurs concernés par la question, ces deux conditions résultant d'une vision à long terme des bâtisseurs de la ville de demain.

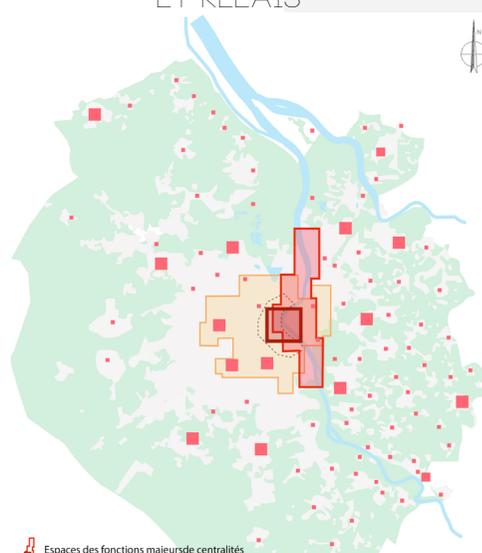
HYPERCENTRE MÉTROPOLITAIN



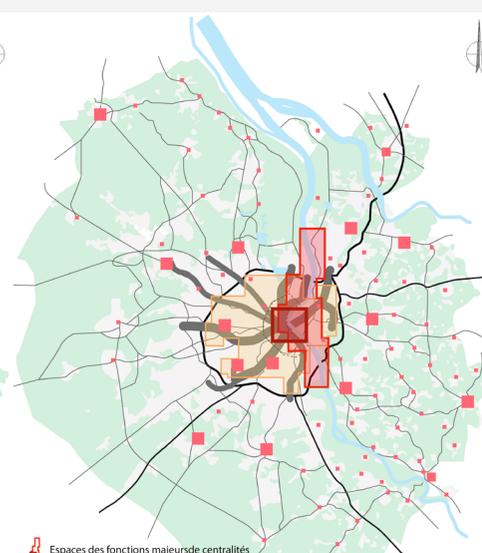
COEUR D'AGGLOMÉRATION



LES CENTRALITÉS SECONDAIRES ET RELAIS



UN RÉSEAU MAILLÉ



## 1. OUVRAGES

- J.P. AVISSEAU et J.P. PAUSSAU, *Illustration du vieux Bordeaux*, Saint-Pierre en Avignon, Aubanel, 1990
- F. BAUDY et J. CLÉMENT, *Bordeaux vu du fleuve*, Tours, Sutton, 2015, 128p
- M. BAUMAN, *Bordeaux (volume 2)*, Gémenos, Equinoxe, 1999, 190p
- J.C. BERTRAU et F. TEXIER, *Bordeaux il y a 100 ans en cartes postales anciennes*, Prahecq, Patrimoines Médias, 2009
- R. BOUTRUCHE (dir.), *Bordeaux de 1453 à 1715*, Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 1966, 561p
- F. CHOAY, *E spacements. L'évolution de l'espace urbain en France*, Milan, Skira, 2003, 127p
- F. CHOAY et P. MERLIN, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Mercuès, Presses universitaires de France, octobre 2010, 842p
- L. DESVISMES, *La ville décentrée : figures centrales à l'épreuve des dynamiques urbaines*, Paris, l'Harmattan, 2005
- G. DJAMENT-TRAN et P. SAN MARCO, *La métropolisation de la culture et du patrimoine*, Paris, Le Manuscrit, 2014, 444p
- G. DUPUY, *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos, 1995, 216 p.
- J. DUMAS, *Bordeaux ville paradoxale : temps et espace dans la construction imaginaire d'une métropole*, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, 2010, 292p
- R. ETIENNE, *Bordeaux Antique*, Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 1963, 386p
- P. GODIER, *Projets urbains et projets d'agglomération*, Bordeaux, POPSU, juin 2006, 21p
- P. GODIER, *Polarités secondaires : reconstruction des centres villes (Pessac, Mérignac, Saint Médard en Jalles)*, Bordeaux, POPSU, 2007, 13p
- D. PÉRIZ, *Bacalan d'hier, petite histoire de Bacalan au XXème siècle*, Bordeaux, Pleine page, 2009, 124p
- G. TAPIE, *Quai rive-gauche, tramway et autres espaces publics bordelais*, Bordeaux, POPSU, décembre 2007, 47p
- P. GODIER, C. SORBERTS et G. TAPIE, *Bordeaux, un futur sans rupture?*, Marseille, Parenthèses, 2009, 260p
- M. GRAVARI-BARBAS, *Aménager la ville par la culture et le tourisme*, Paris, Le Moniteur, 2013, 147p
- J. HABERMAS, *L'espace public : archéologue de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*, Paris, Payot, 1993, 324p
- C. HIGOUNET(dir.), *Bordeaux pendant le haut Moyen-Age*, Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 1963, 338p
- J. LE GOFF, *Histoire de la France urbaine. La ville médiévale*, Paris, Le Seuil, 1980
- A. LEMENOREL (dir), *La rue, lieu de sociabilité ? rencontres de la rue : actes du colloque de Rouen, 16-19 novembre 1994*, Rouen, publications de l'Université de Rouen, n°214, 1997
- A. LEROUX, *Histoire du quartier de Bacalan*, Bacalan, Bordeaux, Pleine page, 2012
- D. MANGIN, *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaines*, Paris, La Villette, mai 2004, 432p
- M. MAUVOISIN et C. MASSON, *L'aménagement des espaces publics centraux : perception et réception d'une « stratégie de reconquête »*, Bordeaux, POPSU, juin 2007, 25p
- L. MUMFORD, *La cité à travers l'histoire*, Paris, Seuil, 1978, 784 p.
- T. PACQUOT, *L'espace public*, Paris, La Découverte, 2009, 123p
- J.B RACINE, *La ville entre Dieu et les hommes*, Paris, Anthropos, 1993, 354 p.
- O. RATOUIS (dir.), *La construction d'une agglomération. Bordeaux et ses banlieues*, Vêrone, MétisPresses, 2013, 606p
- A. ROSSI, *L'architecture de la ville*, infolio, 1966
- B. SECCHI, *La ville du vingtième siècle*, Editions Recherche, 2009, 226p
- E. VICTOIRE, *Sociologie de Bordeaux*, Paris, La Découverte, 2014, 123p

## 2. CONTRIBUTIONS À L'OUVRAGE

• R. ALAIN, « Formes urbaines et développement urbain durable », in A. DA CUNHA (dir.), *Centralités, urbanisme durable et projet, Urbia*. Les Cahiers du développement urbain durable n°9, Lausanne, Edition de l'Institut de Géographie-Université de Lausanne, 2010, p.43-74

• Y. CHALAS, « Centre, centralité et polycentrisme dans l'urbanisation contemporaine », in A. DA CUNHA (dir.), *Centralités, urbanisme durable et projet, Urbia*. Les Cahiers du développement urbain durable n°9, Lausanne, Edition de l'Institut de Géographie-Université de Lausanne, 2010, p.23-43

• « Les espaces de la ville en France », in Y. Colombel et D. Oster (dir.), *La France, territoires et aménagement face à la mondialisation*, Baume-les-Dames, Nathan, 2012, p. 133-148

• A. DA CUNHA, « Introduction : centralités, urbanisme durable et projet », in A. DA CUNHA (dir.), *Centralités, urbanisme durable et projet, Urbia*. Les Cahiers du développement urbain durable n°9, Lausanne, Edition de l'Institut de Géographie-Université de Lausanne, 2010, p.3-22.

• G. TAPIE, « Economie de la connaissance et créative : stratégies urbaines » in P. GODIER et G. TAPIE, *Bordeaux, Bordeaux, POPSU*, 2015, 139-166

• J. HAËNTJENS, « Villes durables – villes stratégiques », in A. DA CUNHA (dir.), *Centralités, urbanisme durable et projet, Urbia*. Les Cahiers du développement urbain durable n°9, Lausanne, Edition de l'Institut de Géographie-Université de Lausanne, 2010, p.163-180.

• S. LAVADINHO et B. LENSEL, « Importons la notion de centralité en périphérie : pour une soutenable émergence de la qualité urbaine dans la Zwischenstadt », in A. DA CUNHA (dir.), *Centralités, urbanisme durable et projet, Urbia*. Les Cahiers du développement urbain durable n°9, Lausanne, Edition de l'Institut de Géographie-Université de Lausanne, 2010, p.113-146

• B. LÉVY, « La place urbaine en Europe comme lieu idéal », in S. GHERVAS, F. ROSSET (dir.) *Lieux d'Europe*, Paris, Maison des Sciences de l'Homme, 2008, p. 65-85

• F. REGAZZONI, « La création de nouvelles centralités urbaines : production de la ville durable ? Le cas de Turin », in A. DA CUNHA (dir.), *Centralités, urbanisme durable et projet, Urbia*. Les Cahiers du développement urbain durable n°9, Lausanne, Edition de l'Institut de Géographie-Université de Lausanne, 2010, p.163-180.

## 3. OUVRAGES COLLECTIFS

• COLLECTIF, *Bordeaux, chroniques métropolitaines 1995-2007*, Pampelune (Espagne), Dominique Carré, 2013, 204p

• COLLECTIF, *Pour des espaces publics ordinaires de qualité*, Gallimard / FNAU, septembre 2014, 128p

• COLLECTIF, *Communauté Urbaine de Bordeaux, Tramway: Le livre*. Bordeaux, Arc en Rêve, 2003

## 4. RAPPORTS

• CERTU, *Centralités dans la ville en mutation. Quelles perspectives d'action pour les pouvoirs publics ?*, Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, 2003, 213p

• A. DECOVILLE, *La centralité urbaine au Luxembourg : analyse et perspectives*, Observatoire du Développement Spatial, 2012, 92p

• G. LECHNER, *Le fleuve dans la ville, la valorisation des berges en milieu urbain*, dossier de la direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction, octobre 2006, 88p

• L. MATTHIEUSSENT (dir.), *Des espaces publics à vivre, études prospectives*, Bordeaux, A'Urba, 2014, 114p

• PLAN URBAIN, *Espaces publics*, Paris, La Documentation Française, 1988, 131 p.

#### 4. ARTICLES SCIENTIFIQUES

• « Bordeaux, une agglomération en mutation », *Revue Urbanisme*, hors-série n°22, septembre 2004, 50p

• S. BAYCE, « Un guide pour la conception des espaces publics », *Revue Urbanisme*, hors-série n°58, novembre 2016, pp 32-33

• J.S BORDREUIL, « Homme à la rue aux Etats-Unis », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°57-58, 1992-1993, pp. 135-146.

• « Espaces publics contemporains : comment les concevoir, les gérer et les rendre attractifs ? », *Traits urbains*, hors-série, printemps 2010

• « Espaces publics pour tous », *Traits urbains*, n°88S, mars/avril 2017, pp 20-53

• M.D. ALBERT, « Entretien : l'artiste Daniel Buren raconte son travail dans l'espace public », *Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment*, n°5873, juin 2016, pp.62-65

• « Espaces publics : espace de vie, espace de ville », *Les cahiers d'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région Île-de-France*, n°133-134, 2ème et 3ème semestre 2002

• F. GASCHET et C. LACOUR « Métropolisation, centre et centralité », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* 2002/1 (février), p. 49-72.

• L. GATINEAU, « Quel devenir pour les projets de contournements autoroutiers des métropoles régionales françaises ? », *Belgeo*, 1-2 | 2010, 171-182.

• P. KOROSÉC-SERFATY, « Le public et ses domaines. Contribution de l'histoire des mentalités à l'étude de la sociabilité publique et privée », *Espaces et sociétés*, n°62-63, 1991, pp. 29-64.

• A. LEVY, « Formes urbaines et significations : revisiter

la morphologie urbaine », *Espaces et sociétés*, 3/2005 (no 122), p. 25-48.

• F. TOMAS, « L'espace public, un concept moribond ou en expansion ? », *Géocarrefour*, vol 76, 1/2001, p.74-83

#### 5. THÈSES ET TRAVAUX D'ÉTUDIANTS

• C. AVENTIN, *Les espaces publics urbains à l'épreuve des actions artistiques*. Thèse de doctorat : Sciences de l'ingénieur [physics]. Université de Nantes, 2005, 431p

• S. BELLEIL, *Le polycentrisme comme réponse aux enjeux de la ville contemporaine ? Le cas de l'agglomération du Pays de Montbéliard*, Mémoire de fin d'études : Urbanisme, Université Grenoble-Alpes, 2013, 103p

• A. FLEURY, *Les espaces publics dans les politiques métropolitaines*. Réflexions au croisement de trois expériences : de Paris aux quartiers centraux de Berlin et Istanbul, Thèse de doctorat : Géographie, Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2007, 685p

• J. MOTTIN, *La ville la nuit : lumière sur un nouvel enjeu d'urbanisme*. Mémoire de fin d'étude: Urbanisme, Université Grenoble-Alpes, 2015, 106p

#### 6. RESSOURCES INTERNES À BORDEAUX MÉTROPOLE

• Document d'orientation Culturelle, Ville de Bordeaux, 2015

• Cahier des prescriptions des espaces publics, ANMA/CETAB, novembre 2012

• Cahier des prescriptions programmatiques, urbaines et paysagères dans le cadre de l'aménagement de la plaque portuaire, ANMA, septembre 2016

• Dossier de présentation du plan guide, ANMA, janvier 2012

• Cahier des charges, prescriptions programmatiques,

## 1. REVUES EN LIGNE

urbaines et paysagères dans le cadre de l'aménagement de la plaque portuaire, ANMA, octobre 2013

- Délibération du 26 mars 2010 (extrait du registre des délibérations du conseil de communauté)

- Convention de partenariat et d'engagement sur la qualité et l'innovation du projet urbain des Bassins à flot

- Fabien REX, « Les Bassins à flot, un espace public encore en chantier », étude sociologique exploratoire sur les usages de « plaque portuaire », mai 2016

- Rapport de mise à jour du projet urbain des Bassins à flot, ANMA/CETAB, avril 2017

- PADD du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise approuvé le 13 février 2014 et modifié le 2 décembre 2016 par le SYSDAU

- Schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise, approuvé par le comité syndical de Syndicat mixte du schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise le 26 septembre 2001

- Guide de conception des espaces publics communautaires, la Cub, janvier 2009

- M. LARÜE-CHARLUS (dir), Portrait de quartier(s) n°2: Bordeaux Maritime, Le Haillan, Ville de Bordeaux, DGA, juillet 2010, 196p

- M. LARÜE-CHARLUS (dir), La ville action. Habiter Bordeaux (projet urbain 2), Le Haillan, Ville de Bordeaux, DGA, juillet 2011, 199p

- M. LARÜE-CHARLUS (dir), La ville action. Biennales d'architecture d'urbanisme et de design de Bordeaux. Agora 2004, 2006, 2008, 2010, 2012, Le Haillan, Ville de Bordeaux, DGA, août 2012, 221p

- M. LARÜE-CHARLUS (dir.), 2030 vers le grand Bordeaux. Du croissant de lune à la pleine lune (projet urbain 3), Le Haillan, Ville de Bordeaux, DGA, février 2013, 207p

- M. LARÜE-CHARLUS (dir), Bordeaux, patrimoine mondiale de l'Unesco, Le Haillan, Ville de Bordeaux, DGA, novembre 2013, 64p

- F. LE NÉCHET, « De la forme urbaine à la structure métropolitaine : une typologie de la configuration interne des densités pour les principales métropoles européennes de l'Audit Urbain », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Aménagement, Urbanisme, document 709, mis en ligne le 18 février 2015, consulté le 13 avril 2017,

<http://cybergeo.revues.org/26753>

- M. GRAVARI-BARBAS et S. JACQOT, « L'événement, outil de légitimation de projets urbains : l'instrumentalisation des espaces et des temporalités événementiels à Lille et à Gênes », *Géocarrefour* [En ligne], Vol. 82/3, 2007, mis en ligne le 1 octobre 2010, consulté le 24 avril 2017,

<http://geocarrefour.revues.org/2217>

- S. JACQOT, « Gênes, quelles cultures au service de la requalification urbaine? », *Méditerranée* [En ligne], n°114, 2010, mis en ligne le 30 Septembre 2012, consulté le 24 Avril 2017,

<http://mediterranee.revues.org/4411>

- B. REDONDO, « Le projet partenarial art public/tramway : pour quel(s) récit(s) de ville ? », *Articulo - Journal of Urban Research* [En ligne], Special issue 7, 2015, mis en ligne le 14 juillet 2015, consulté le 14 mai 2017,

<http://articulo.revues.org/2757>

- DATAR, Territoires 2040, aménager le changement, *revues d'études et de perspectives* [En ligne], La documentation française, mis en ligne en septembre 2010, consulté le 30 mai 2017, <http://www.aurm.org/uploads/media/7f73c74fa2bb4636b51481d6e77cd451.pdf>

- M.C FOURNY, B. PAGAND, J.C PRADEILLES, « Les nouveaux centres péri-urbains : l'espace public porteur de territoires ? », *Revue de géographie alpine* [En ligne], tome 85, n°4, 1997. pp. 83-95, mise en ligne le 6 juin 2016, consulté le 3 mai 2017, [http://www.persee.fr/doc/rga\\_0035-1121\\_1997\\_num\\_85\\_4\\_3937](http://www.persee.fr/doc/rga_0035-1121_1997_num_85_4_3937)

- M. GODIN, « A Sarreburck, reconstruire la centralité d'un ancien foyer industriel », *Géoconfluences* [En ligne],

## 2. SITES INTERNET

mis en ligne le 20 mai 2008, consulté le 15 mai 2017, <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/typespace/urb1/MetropScient6.htm>

• É. GARDÈRE, « Des friches portuaires aux espaces d'activités : le cas de la requalification des hangars de bordeaux », *Communication et organisation* [En ligne], 21 | 2002, mis en ligne le 27 mars 2012, consulté le 08 avril 2017, <http://communicationorganisation.revues.org/2664>,

• A. FLEURY et S. TONNELAT, « Espaces publics urbains et concertation », *Métropolitiques* [En ligne], mis en ligne le 19 octobre 2012, consulté le 25 avril 2017, <http://www.metropolitiques.eu/Espaces-publics-urbains-et.html#sommaire>

• M. JOLÉ et S. TONNELAT, « "Placemaking": a new approach to designing and managing urban public spaces. An interview with Kathy Madden and Fred Kent », *Metropolitics* [En ligne], mis en ligne le 23 novembre 2010, consulté le 25 avril 2017, <http://www.metropolitiques.eu/Placemaking-a-new-approach-to.html>

• V. FELTESSE, « Bordeaux 3.0 » : amorcer un espace public métropolitain », *Métropolitiques* [En ligne], mise en ligne le 21 novembre 2012, consulté le 25 avril 2017, <http://www.metropolitiques.eu/Bordeaux-3-0-amorcer-un-espace.html>

• F. BEAUCIRE et X. DESJARDINS, « Centralité, polarité, nodalité », *Citego* [En ligne], mise en ligne en décembre 2014, consulté le 12 avril 2017, décembre 2014, [http://www.citego.org/bdf\\_fiche-document-123\\_fr.html](http://www.citego.org/bdf_fiche-document-123_fr.html)

• Le garage moderne, <http://legaragemoderne.org>  
• Les vivres de l'art, <http://lesvivresdelart.org>  
• Mémoire de Bordeaux, <http://memoiredebordeaux.wixsite.com>

• Agora, biennale d'architecture, d'urbanisme et de design, <http://www.agorabordeaux.fr>

• Paysages Bordeaux, <http://www.paysagesbordeaux2017.fr>

• Port de Bordeaux, <http://www.bordeaux-port.fr/fr/historique>

• Site officiel des Bassins à flot, <http://www.bassins-a-flot.fr>

• Bordeaux Métropole, <http://www.bordeaux-metropole.fr/Grands-projets/Grands-projets-urbains/Bassins-a-flot>

• Bordeaux 2030, <http://www.bordeaux2030.fr/bordeaux-demain/Bassins-flot>

• Unt, unice, <http://unt.unice.fr/uoh/espaces-publics-places/la-place-dans-lespace-urbain-et-metropolitain/>

• Lonely Planet, Les 10 villes à visiter en 2017, <https://www.lonelyplanet.fr/article/les-10-villes-visiter-en-2017>

• Ville de Bordeaux :  
◦ Communication sur la vie culturelle de bordeaux, [http://www.bordeaux.fr/images/ebx/fr/CM/85/3/acteCM/729/pieceJointeSpec/26796/file/acte\\_20070011\\_C.pdf](http://www.bordeaux.fr/images/ebx/fr/CM/85/3/acteCM/729/pieceJointeSpec/26796/file/acte_20070011_C.pdf)

◦ Conseil Municipal du 27 Octobre 2014, débat d'orientation culturelle, [http://www.bordeaux.fr/images/ebx/fr/groupePiecesJointes/38727/1/pieceJointeSpec/115133/file/20141027\\_Debat\\_Orientation\\_culturelle.pdf](http://www.bordeaux.fr/images/ebx/fr/groupePiecesJointes/38727/1/pieceJointeSpec/115133/file/20141027_Debat_Orientation_culturelle.pdf)

◦ Communiquer de presse, septembre 2011, [http://www.bordeaux.fr/images/ebx/fr/groupePiecesJointes/27058/3/pieceJointeSpec/114569/file/DP\\_bordeaux\\_2011\\_fr.pdf](http://www.bordeaux.fr/images/ebx/fr/groupePiecesJointes/27058/3/pieceJointeSpec/114569/file/DP_bordeaux_2011_fr.pdf)



## TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1: Représentation d'Athènes à l'Antiquité avec en son centre l'Agora	22	relais	
Figure 2: Les origines de Burdigala romain	22	Figure 27: Les lignes de force de l'organisation urbaine	48
Figure 3: Le tracé de la première enceinte, le castrum	22	Figure 28: Le réseau de tramway	48
Figure 4: Bordeaux, deuxième enceinte du XIIIème siècle, de la Porte des Ayres à la Porte de Cadène	23	Figure 29: «Vider Paris, Nicolas Moulin, 2001	54
Figure 5: Bordeaux à la fin du XVIIIème siècle	23	Figure 30: Quai du Maréchal Lyautey	60
Figure 6: Bordeaux vers 1550	23	Figure 31: Les quais lors de la course Cutty Sark	61
Figure 7: Vue et perspective de la place Royale au XVIIIème siècle	24	Figure 32: Les quais lors du Mondial Café	61
Figure 8: Peinture représentant la vue du port de Bordeaux depuis le château Trompette	24	Figure 33: Plan d'aménagement des quais de Bordeaux	62
Figure 9: Bordeaux en 1790	25	Figure 34: Les quais rive droite au niveau du quai des marques avec le pont Chaban en arrière-plan	63
Figure 10: Evolution de la tâche urbaine de Bordeaux entre la fin du XIXème siècle et la fin de la première Guerre Mondiale	27	Figure 35: Le cours du Chapeau-Rouge	65
Figure 11: Place du Parlement, 1970	28	Figure 36: Le cours de l'Intendance	66
Figure 12: Evolution du réseau routier	28	Figure 37: La place Pey Berland avant et après son réaménagement	67
Figure 13: Localisation des cités	30	Figure 38: La place Pey Berland	68
Figure 14: Localisation des opérations de Mériadeck et de Bordeaux Lac	30	Figure 39: Place Saint-Pierre	68
Figure 15: Implantation du campus universitaire sur les communes de Talence et Pessac en 1968	31	Figure 40: Place du Parlement	68
Figure 16: Localisation des surfaces commerciales en 1972	31	Figure 41: Rue Sainte-Catherine	68
Figure 17: Evolution de la tâche urbaine entre 1950 et 1970	32	Figure 42: Rue des Faussets	68
Figure 18: Centre Pompidou	41	Figure 43: Place de la Bourse avant et après son réaménagement	69
Figure 19: Piazza Beaubourg	41	Figure 44: Place Sainte-Colombe avant et après son réaménagement	69
Figure 20: Plan du métro parisien	41	Figure 45: Le square Vinet avant et après son réaménagement	69
Figure 21: Organisation du parc de la Villette	42	Figure 46: La place de la Comédie avant et après son réaménagement	69
Figure 22: Parc de la Villette	42	Figure 47: Le parvis de la gare Saint-Jean avant et après son réaménagement	69
Figure 23: La tâche urbaine de Bordeaux en 2000	46	Figure 48: La fête du vin en 2008	70
Figure 24: Le front de reconquête interne	47	Figure 49: La nuit des Bassins, 2010	71
Figure 25: Le coeur de l'agglomération et les centralités secondaires	47	Figure 50: Répartition des événements culturels sur la Cub et hors-Cub	71
Figure 26: Le territoire périphérique et les centralités	47	Figure 51: Plan de localisation des oeuvres aux stations de tramway	72

Figure 52: Le Lion Bleu de Xavier Veilhan, place Stalingrad	73	Figure 77: La rue Lucien Faure (côté cours du Raccordement)	91
Figure 52': Les nouvelles centralités bordelaises	74	Figure 78: Usage du quai Lawton la semaine et le week-end	91
Figure 53: La magasin à vivre de la marine vers 1830	75	Figure 79: Des visiteurs se rendant à la base sous-marine un dimanche	92
Figure 54: Gabares et morutiers aux Bassins à flot vers 1900	75	Figure 80: Un propriétaire de bateau	92
Figure 55: Les Bassins à flot vers 1910	75	Figure 81: Des pêcheurs sur la dalle du Pertuis	92
Figure 56: Travaux de construction de la base sous-marine vers 1942	76	Figure 82: Des péniches habitées en fond de bassin	92
Figure 57: Les Bassins à flot en 1944	76	Figure 83: Un couple de visiteurs belges cherchant à se rendre à la base sous-marine	92
Figure 58: Les Bassins à flot en 1970	76	Figure 84: Vue sur le bassin 1 côté Bacalan	93
Figure 59: Localisation des Bassins à flot	78	Figure 85: Des barrières empêchant l'accès au bassin numéro 1	93
Figure 60: Les Bassins à flot et son environnement proche	78	Figure 86: La future esplanade appartenant aujourd'hui au Port	93
Figure 61: L'arc de développement durable	79	Figure 87: Des habitations sur l'eau en fond de bassin numéro 1	93
Figure 62: Promenade en bord de Garonne	79	Figure 88: Rue de Gironde	93
Figure 63: Au premier plan le mobilier portuaire, derrière la grue Caillard et les silos à grain	80	Figure 89: Rue Blanqui	93
Figure 64: La base sous-marine	80	Figure 90: rue des Etrangers	93
Figure 65: Le Garage moderne et derrière l'atrium de Nicolas Michelin	80	Figure 91: Cours Henri Brunet	93
Figure 66: Le plan guide des Bassins à flot	81	Figure 92: Les polarités des Bassins	93
Figure 67: La nomenclature des îlots	81	Figure 93: Rue Lucien Faure en fin d'après-midi	94
Figure 68: Les invariants du projet	82	Figure 94: La place Pierre Cétois en mai 2017	94
Figure 69: Les espaces publics des Bassins	85	Figure 95: Sente Marie Galante	94
Figure 70: Etat d'avancement des opérations et espaces publics des Bassins à flot	86	Figure 96: Sente des Mariniers	94
Figure 71: Les espaces de la plaque portuaire	87	Figure 97: Sente de la Nancy	94
Figure 72: Les séquences de la plaque portuaire	89	Figure 98: La promenade des Bassins	96
Figure 73: Le quai Lawton un vendredi midi	90	Figure 99: Projection de la promenade côté Chartrons	97
Figure 74: Des noctambules devant l'I-Boat un samedi soir à minuit	90	Figure 100: Coupe au niveau de l'allée des Bassins	97
Figure 75: Le midi sur les terrasses des restaurants quai Lawton et des étudiants pique-niquant au jardin des Ecluses	90	Figure 101: Le festival Hors-Bord en mai dernier	98
Figure 76: Le parking sauvage sur les futures opérations des îlots P7 et P8	91	Figure 102: Organisation territoriale, le système de centralités	99

Tableau 1: Répartition des emplois dans le département girondin en 1968 et 1990	31
Tableau 2: Tableau permettant d'estimer le caractère central d'un espace	55
Tableau 3: Analyse du caractère centralité des quais de Bordeaux rive droite	63
Tableau 4: Analyse du caractère de centralité de la place Pey Berland	67
Tableau 5: Programme prévisionnel de construction du projet urbain des Bassins à flot	83
Tableau 6: Montant de la participation en fonction de la nature du programme	84
Tableau 7: Projection du caractère de centralité du quartier des Bassins à flot une fois constitué en intégralité	88

