

# Grand paysage urbain

# 1.

## *Paysage et patrimoines de Bordeaux*



## **PAYSAGE ET PATRIMOINES DE BORDEAUX**

Bordeaux a changé, mais pas son paysage. Le projet urbain s'inscrit et s'inscrira dans le respect des grandes lignes qui dessinent le panorama bordelais, par désir de ne pas banaliser son espace urbain, de préserver sa spécificité et son appropriation collective, tout en y recherchant les lieux de développement et d'expérimentation qui font le sel de la ville.

Les formes construites épousent toujours la plaine bordelaise et la courbe de la Garonne et restent dominées par les coteaux. Les édifices religieux, les bâtiments publics et les grands ensembles d'habitat social demeurent comme les quelques formes émergentes de la plaine bordelaise.

Bordeaux est bien une ville basse au sens volumétrique du terme et la permanence de cet état à travers les siècles renforce son importance aux yeux des Bordelais et des visiteurs, qui louent les grandes perspectives, une vision sans entrave sur le grand territoire et surtout le ciel, que l'on peut voir de partout. Que l'on arrive par le train ou que l'on franchisse la Garonne en vélo par le pont de pierre, l'impression de voir plus loin que la ville procure un sentiment de liberté.

## **CULTURE DU PATRIMOINE ET DU PAYSAGE**

Le grand paysage est le premier patrimoine de la ville et les Bordelais, de façon plus ou moins explicite le revendiquent comme tel. Même si le sentiment d'habiter une ville belle était déjà présent, la conscience du patrimoine a largement progressé. Elle a modifié les comportements administratifs comme l'opinion bordelaise,

**car n'en doutons pas : une véritable culture patrimoniale s'instaure peu à peu, fruit d'un travail de fond avec en point d'orgue l'inscription par l'Unesco en 2007 au patrimoine mondial l'humanité des deux tiers du territoire bordelais** et de tout le cœur d'agglomération en zone de sensibilité patrimoniale. Le patrimoine n'est pas seulement une image, aussi belle soit-elle, il est désormais l'affaire de tous et cela dans tous les quartiers bordelais.

La Ville a contribué à cette évolution, en engageant depuis 2004, principalement entre les cours et les boulevards, mais également à Caudéran et La Bastide une démarche patrimoniale visant à recenser les échoppes et maisons de ville et à élaborer un règlement d'urbanisme à la parcelle, les faisant évoluer dans le respect de leurs caractéristiques architecturales et urbaines. En 2015, la Ville achèvera ce recensement portant sur 40 000 parcelles.

Cette expérience unique concilie patrimoine et évolution d'un habitat et fait progresser de surcroît chez les Bordelais la conscience d'occuper un patrimoine simple, mais vecteur d'une identité collective et urbaine forte. Bordeaux est redevenue une ville attractive et son patrimoine devient dès lors une valeur moderne, en même temps qu'une valeur immobilière recherchée.

L'échoppe est bien devenue un aboutissement dans le parcours résidentiel de nombreuses familles bordelaises. Elle correspond à une autre déclinaison de notre patrimoine bâti complétant celui du XVIII<sup>e</sup> siècle, qui a fait la renommée de la ville.

C'est cette réalité plurielle du patrimoine qu'il nous appartient de protéger, sans l'empêcher toutefois d'évoluer.

**Le projet urbain pour le secteur sauvegardé, dont le plan est en cours de révision pour les prochaines années, s'inscrit dans cette continuité.** L'usage du patrimoine en secteur sauvegardé est la première question à se poser, sans ignorer le caractère complexe de son habitat et les dynamiques sociales et économiques en jeu.

C'est le défi que doit également relever **l'opération Bordeaux [Re]Centres**, inscrite au programme national de requalification des quartiers anciens dégradés, qui entend articuler la préservation du

patrimoine avec la possibilité pour tous d'y habiter et le mieux possible. Bordeaux doit tirer profit de la concomitance entre la révision du secteur sauvegardé et la réalisation du projet [Re]Centres pour écrire de concert la règle et le projet.

Dans tous ces quartiers, à l'intérieur des boulevards, ainsi qu'à Caudéran et Saint-Augustin, Bordeaux devra trouver le bon équilibre entre la préservation des caractères patrimoniaux, l'augmentation nécessaire du confort d'usage et l'accueil de nouvelles populations et d'acteurs économiques. Mériadeck, témoignage rare par l'intégrité de son urbanisme sur dalle du xx<sup>e</sup> siècle, mais où existent en grand nombre des bâtiments de bureaux du secteur tertiaire public et privé inadaptés aux exigences ergonomiques et thermiques actuelles, est à ce titre un quartier à enjeux forts pour Bordeaux au cours des vingt prochaines années.

Les quartiers de Caudéran et Saint-Augustin à caractère fortement résidentiel continueront leur croissance, mais de manière plus régulée, plus localisée et dans un plus grand respect du paysage « déjà là » et donc des caractéristiques identitaires de ces quartiers. C'est dans cette logique que sont abordés tous les quartiers bordelais, existant ou à venir.

Une logique qui va à l'encontre d'un schéma réduisant le Bordeaux d'aujourd'hui à celui de la ville de pierre et le Bordeaux de 2030 à la ville moderne de demain. **Le projet urbain porte le principe d'un centre métropolitain qui se développe de manière homogène selon ses acquis, ses différents contextes territoriaux et leur rapport plus ou moins avancé avec l'histoire de la ville et sa matérialité; un centre métropolitain qui prendra en compte le patrimoine comme une composante fondamentale et nécessaire pour son développement et non comme sa raison d'être. Ce fut l'un des enseignements d'Agora 2012.**

## VILLE EN MOUVEMENT, PATRIMOINE VIVANT

Bordeaux a un héritage à préserver et à transmettre aux générations futures, en même temps qu'un territoire à développer et **Bordeaux fait sienne la citation de la directrice générale de l'Unesco : « la vraie protection est celle qui permet au patrimoine de rester vivant. »**

Ouvert en 2013, le pont Chaban-Delmas est l'exemple parfait de la volonté de l'agglomération bordelaise de poursuivre le développement de Bordeaux sans renier l'héritage. Ce nouveau franchissement incarne la continuité en poursuivant la logique des grands tracés urbains dessinés par les intendants au xviii<sup>e</sup> siècle. Il perpétue le souvenir du port de la lune en laissant passer les grands bateaux et par son caractère monumental, il ajoute une porte d'entrée à la ville, à l'instar du Tower bridge de Londres, qui à cette échelle et en ce lieu s'intègre parfaitement au grand paysage.

Parions qu'un jour le pont Chaban-Delmas, déjà présent dans le site inscrit au patrimoine mondial, en deviendra lui aussi une composante à part entière, car **le patrimoine est une construction permanente**: ce que l'on transmet, ce qui est singulier et ce que l'on partage collectivement doit être une ambition du projet urbain bordelais. Il n'y a pas plus bel exemple pour étayer ce souhait que l'aménagement des quais rive gauche, devenu en si peu de temps un nouveau patrimoine, œuvre à la démesure du grand paysage bordelais, révélant la beauté du site comme son utilité économique, sociale et culturelle.

Parions encore que dans les 15 ans à venir, le prolongement de l'aménagement des bords d'eau, depuis le Lac jusqu'à la plaine rive droite, en passant par les Bassins à flot et le parc aux Angéliques incarnera le dessein d'une ville qui par ses espaces publics aura su faire corps avec les grandes lignes de force de son paysage.

Parions enfin que les grands projets d'équipement, objet de riches débats nourriront dans la même idée le patrimoine à venir. La Cité des Civilisations du Vin sera ouvert en 2015: sa forme évoque le parcours chaloupé du vin dans un verre. Le contenu dicte sa forme en contenant. A l'entrée des Bassins à flot et en bord de Garonne, ce projet s'inscrira, comme le pont Chaban-Delmas à l'échelle du grand paysage bordelais, comme l'expression organique d'une identité bordelaise, le vin.

Ces deux grands équipements sont à la charnière des territoires de renouvellement urbain du cœur de l'agglomération, **au milieu des nouvelles centralités bordelaises.**

Ces nouvelles centralités ne seront pas un miroir de la rive gauche et

constitueront encore moins un paysage de périphérie.

**Les urbanistes retenus sur ces territoires élaboreront cette ville médiane, un peu utopique, se parant des atouts de la centralité tout en captant le rêve d'espace de ceux qui s'exilent du centre.**

Leurs propositions, toutes différentes, devront être conciliables, et former un projet d'ensemble.

De Ginko jusqu'au nouveau quartier de la gare, en passant par les Bassins à flot et la plaine rive droite, ces territoires accueilleront en priorité les nouvelles populations de l'agglomération bordelaise et seront densément peuplés, nécessairement plus que la grande périphérie, mais pas plus que ne le sont les secteurs d'échoppes et de maisons de ville traditionnels. Ils seront denses parce que leur position en cœur d'agglomération l'exige dans un souci rationnel d'économie du foncier et de priorité donnée au renouvellement de la ville sur elle-même. Dans cet objectif l'essor attendu des réseaux de transport en commun sera un outil indispensable et non pas la raison d'être du développement de ces territoires.

Dans ces territoires de reconquête urbaine, le principe d'un patrimoine vivant sera là comme ailleurs à Bordeaux un invariant de chaque projet d'aménagement : des bâtiments militaires préservés de la caserne Niel au parcellaire agricole en lanière du secteur Brazza, ou les halles en bois de l'ancien site Soferti, en passant par les multiples marquages de l'identité portuaire et industrielle des Bassins à flot.

Bordeaux s'attache ainsi à la notion de paysage urbain historique et la posera comme principe d'aménagement dans l'ensemble de ses territoires de projet, par le biais notamment de ses études d'archéogéographie réalisées à la Bastide, Caudéran ou Bordeaux Maritime.

Des études qui permettent de révéler les permanences historiques de certains tracés, comme le parcellaire agricole en lanière de Brazza qui s'étire des berges de la Garonne aux abords de l'avenue Thiers et qui constituera la trame principale du plan d'aménagement de ce territoire.

## **EXPÉRIMENTER**

Chacune de ces nouvelles centralités a son patrimoine et aura sa façon de le révéler, de l'intégrer dans de nouvelles formes urbaines, de le réinterpréter aussi aux goûts de notre époque. **Construire avec les matériaux et les formes de son temps, bousculer les schémas établis, prendre parfois un peu de hauteur, Bordeaux ne peut se l'interdire.** Un centre métropolitain doit se nourrir des réflexions architecturales et urbaines contemporaines et revendiquer le droit à l'expérimentation.

**Dans ces quartiers, l'innovation sera l'un des principes d'aménagement retenus. Il visera à encourager une pluralité d'habitat pouvant satisfaire le plus grand nombre, à promouvoir des formes différentes en inventant, pourquoi pas, l'échoppe du XXI<sup>e</sup> siècle, un nouveau modèle de logement individuel dense.**

Certaines expériences à Amsterdam ou Berlin pourront nous inspirer, et notamment celles qui cherchent par l'habitat individuel dense ou groupé à trouver le bon compromis entre la densité recherchée dans les centres urbains et les atouts de l'habitat individuel.

Ce principe rappelle que l'aménagement des futurs quartiers du centre métropolitain devra trouver le juste équilibre entre le refus de la promiscuité et l'objectif de construire plus de logements dans des territoires centraux où le gaspillage du foncier sera évité.

Cela dans l'idée que la ville fonctionne en permanence avec une ambivalence génératrice de tension, à savoir l'aspiration à vivre ensemble et celle à vivre chez soi sans subir le voisinage et être sous le regard des autres.

Dans ces secteurs, les hauteurs des constructions seront évaluées selon l'échelle du paysage environnant avec **toujours une transition souple vers les tissus urbains déjà constitués.**

Les bâtiments les plus hauts du projet des Bassins à flot, par exemple, feront environ 30 mètres, hauteur plus importante que le velum moyen de la ville mais cohérente avec celle de certains éléments phares du quartier comme la base sous-marine et les anciens silos à grain.

Dans ces grands secteurs d'aménagement, quelques bâtiments hauts sont envisagés, comme ce sera le cas par exemple pour la Cité des Civilisations du Vin aux Bassins à flot ou dans le projet Bordeaux Euratlantique, mais toujours à l'instar des constructions hautes (à l'échelle bordelaise) déjà présentes, comme des ponctuations dans le paysage serein de la ville basse.

## **VALORISER LES NUANCES D'UN PAYSAGE, FAIRE APPEL AUX SENS**

Le projet urbain préservera en les valorisant les grandes lignes du paysage bordelais et s'attachera également à une plus petite échelle à entretenir et alimenter ses nuances, quartier par quartier, car la diversité des ambiances fait la richesse de notre ville.

Dans la perception de ces nuances, dans ce qu'est devenu Bordeaux aujourd'hui et ce qu'elle aspire à être, la vue ne peut être le seul sens en action.

Ne serait-ce que pour apprécier la mutation des quais, il faut entrer dans sa carte postale pour saisir la transformation formidable de l'environnement sonore et le sentiment de sécurité qui en résulte. Il faudra également se rendre sur l'esplanade Saint-Michel pour le retour du marché en 2014 pour humer ses senteurs, ressentir son ambiance et comprendre que les aménagements en cours n'ont pas changé l'essentiel.

On peut déjà se rendre au parc aux Angéliques en cours d'aménagement sur la rive droite et face aux quais rive gauche ordonnés et actifs, pour se sentir enveloppé par l'omniprésence de la nature.

Il ne faut pas mésestimer dans un projet urbain le caractère exceptionnel de ces lieux au cœur d'une agglomération qui aspire au rang de métropole millionnaire, ne pas négliger dans les grands projets d'aménagement de plusieurs centaines d'hectares les petits détails que révèle la géographie sensorielle, et qui feront la différence et la spécificité d'un quartier ou d'une ville.

C'est l'un des grands défis du projet urbain, de réussir dans l'aménagement de nos territoires la synergie entre l'échelle de l'intime et celle de la grande métropole européenne. Dans cet enjeu de taille, au-delà du paysage et de la question patrimoniale, l'offre de déplacements sera l'un des ingrédients essentiels pour construire le Bordeaux de demain.

# Mobilités

# 2.

*Du parcours  
des « bords d'eau »  
à la desserte de  
l'agglomération*



## MOBILITÉS

### DU PARCOURS DES « BORDS D'EAU » À LA DESSERTE DE L'AGGLOMÉRATION

Forte d'un million d'habitants, l'aire urbaine bordelaise pèse à l'échelle européenne par son économie, ses fonctions métropolitaines et son positionnement sur les arcs atlantique et européen nord-sud. Elle pâtit cependant de déséquilibres forts liés à une consommation extensive de son territoire qui entraîne un allongement des temps de déplacement et des distances parcourues. En 2009, les habitants des 27 communes de la CUB et des 69 communes de l'aire urbaine ont consacré plus d'une heure par jour à leurs déplacements. Il en résulte une congestion urbaine grandissante, qui pénalise la vitalité économique, mais aussi la qualité de vie.

Dans ce contexte, le projet urbain de Bordeaux s'engage à son échelle dans une démarche ambitieuse en définissant une stratégie alliant urbanisme, déplacements et climat que l'urgence environnementale impose de fait et qui devra également anticiper les effets de la croissance démographique et sa répartition territoriale. Chaque jour en semaine, un habitant de la CUB effectue 3,7 déplacements. Chaque habitant supplémentaire accueilli générera donc quotidiennement près de 4 déplacements.

Ce surcroît attendu de déplacements devra se reporter largement sur le réseau de transports collectifs, dans les cheminements doux. Il ne doit pas entraîner une recrudescence de l'utilisation de la voiture, mais simplement nous inciter à mieux réfléchir à sa gestion.

A ce titre, les nouvelles centralités bordelaises (Euratlantique, Bastide, Bassins à flot) seront des lieux d'expérimentation pour des pratiques urbaines innovantes qui proposeront des choix multiples en matière de déplacement, en particulier dans la gestion de l'usage de la voiture, tout en étant cohérents avec les enjeux métropolitains dans ce domaine.

Dans la déclinaison de cette ville de la proximité, que le projet urbain porte, et dans chacun de ses quartiers, Bordeaux, compte-tenu de la diversité de ses contextes urbains, promouvra une approche globale par petit secteur, couplant modération de vitesse et sécurité des déplacements, accessibilité et partage de la rue, stationnement et promotion des alternatives à la voiture.

## AGIR POUR LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN

Bordeaux va, au cours des prochaines années, poursuivre le développement de son réseau de tramway en étoile avec les extensions prévues des lignes A, B, et C et la création de la ligne D à l'horizon 2017. Elles permettront de desservir des secteurs peuplés (quadrant nord-ouest de l'agglomération) ainsi que les zones d'activités et les futurs quartiers résidentiels de Bordeaux Nord. Trente-trois km de tramway supplémentaires et 43 nouvelles stations sont ainsi prévus sur l'agglomération, portant la longueur du réseau à 77 km.

Le succès du réseau tramway oblige également à des actions concrètes pour améliorer son fonctionnement. A partir de 2014, un renfort des fréquences en centre ville sera obtenu en créant des services partiels, afin d'augmenter les fréquences dans les secteurs fortement fréquentés (baisse à 3 minutes, voire 2,30 minutes).

Ville et CUB réfléchissent, au travers du SDOBM (schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains) aux priorités à mettre en œuvre d'ici 2030, en sachant que la desserte de la plaine rive droite est un impératif absolu.

Le projet urbain misera sur la complémentarité des réseaux, en particulier ceux du tram et du bus. Bordeaux privilégiera ce dernier sur la ceinture des cours et sur d'importants axes radiaux (au détriment du trafic motorisé) ce qui bénéficiera à toute l'agglomération en renforçant l'attractivité du réseau TBC. Des actions seront menées avec la CUB pour améliorer la vitesse commerciale des lignes structurantes et renforcer le système d'information aux voyageurs.

**Les deux nouveaux ponts qui franchiront la Garonne, au nord le pont Jacques Chaban-Delmas en 2013 et au sud le pont Jean-Jacques Bosc, en 2017, contribueront à une nouvelle lecture de l'agglomération et de ses itinéraires, en réalisant la ceinture du cœur de ville élargi à la rive droite avec ses nouveaux quartiers qui devraient, à terme, amener 40 000 habitants et 20 000 emplois supplémentaires. Depuis le pont Jean-Jacques Bosc au sud, ce nouveau réseau de transport en commun prendra la voie Bordeaux-Eymet puis le cours le Rouzic ou la rue Galin depuis le quartier la Benaige, traversera l'avenue Thiers pour desservir la ZAC Bastide Niel, puis il rejoindra le pont Chaban-Delmas par Brazza.**

A la desserte de la rive droite s'ajoutera ultérieurement le bouclage de la rive gauche avec l'insertion envisagée d'un réseau TCSP circulaire qui complètera le système en étoile, en utilisant la ceinture ferroviaire ou les boulevards. Cette ceinture du cœur de ville viendra desservir le projet Euratlantique, nouveau grand quartier d'affaires,



## LE PARCOURS DES BORDS D'EAU

accompagnant l'arrivée de la LGV prévu en 2017, ce qui nécessitera de doubler la capacité d'accueil de la gare Saint-Jean.

Préserver la croissance démographique de notre métropole ira de pair avec le renforcement de son attractivité et notre capacité à multiplier les échanges, du local à l'international. En plus de la LGV, les liens entre l'aéroport Bordeaux-Mérignac et le cœur d'agglomération seront à ce titre repensés.

**Il y a encore 20 ans, la ville n'était que traversée dans un souci permanent de gain de temps, elle est désormais parcourue: les flux ont changé de nature et le lieu, au sens du territoire approprié, s'est révélé.**

Aujourd'hui, comme le montrent les études récentes sur les déplacements dans la CUB, c'est à Bordeaux, centre métropolitain que l'on retrouve les modes de déplacement simples, courts, car c'est là que les possibilités de les utiliser sont les plus nombreuses.

La réappropriation du domaine public par les piétons a permis aux rues et places bordelaises de redevenir des lieux de rencontre, catalyseurs de la vie sociale. Ce renouveau a engendré un regain exceptionnel d'animation, de convivialité tout en renforçant la sécurité des personnes... et en veillant à leur santé : l'espace public bordelais, particulièrement sur les quais, est devenu un vrai parcours sportif. Comme autant de nouvelles cultures urbaines, des communautés y émergent également depuis quelques années : celle des skateurs, des rollers qui instaurent de nouveaux codes de communication et d'habillement. La liberté gagnée sur l'espace public favorise l'expression de l'identité de chacun, qui passe par le choix de sa mobilité.

Les enjeux environnementaux engagent inévitablement les collectivités vers une politique globale en faveur des modes alternatifs à la voiture. **Le projet urbain poursuivra la politique volontariste engagée depuis longtemps en faveur de la pratique des modes de déplacements doux**, par son plan vélo (extension du réseau cyclable, stationnement vélo facilité sur voie et dans les bâtiments privés, etc) et son plan piéton (encouragement des démarches de type « pédibus » pour les déplacements entre le domicile et l'école, développement de cours urbaines et des rues jardins, etc).

Elle le fera en particulier dans une relation de proximité avec son fleuve et l'ensemble de ses plans d'eau.

**Dans la continuité des cheminements piétons du centre historique, le projet urbain se construira autour du parcours des bords d'eau, entité unique dans cette dimension et en capacité d'unir tous les territoires du cœur d'agglomération.**

Le parcours des bords d'eau incarne la transition urbaine bordelaise en matière de mobilités, qui n'est finalement qu'à peine engagée avec l'aménagement des quais rive gauche. Dans quelques années, ce parcours se prolongera par les Bassins à flot et le jardin promenade de Ginko jusqu'aux rives du Lac; il franchira le pont Chaban-Delmas pour retrouver le parc aux Angéliques sur la rive droite avec des perspectives, pourquoi pas, vers les coteaux de Garonne et se



## MOBILITÉS

### DU PARCOURS DES « BORDS D'EAU » À LA DESSERTE DE L'AGGLOMÉRATION

poursuivra vers le sud le long du quai de la Souys avec de nouveaux franchissements de la Garonne par le pont de pierre ou la passerelle Eiffel. La boucle sera bouclée, **un cheminement piéton et vélo de plus de 10 kilomètres sera l'incarnation de la modernité bordelaise et le rapport avec les territoires parcourus deviendra de fait plus intime.**

Comme le souligne le géographe Jacques Lévy, si la voiture n'est rapide que dans la ville automobile avec ses grandes surfaces de voirie, ses espaces résidentiels étalés et sa fragmentation démographique et fonctionnelle, la ville pédestre, elle, n'est rapide que dans la ville dense et diverse.

Dans cette ambition en marche, ce parcours n'aura ainsi de sens que par la traversée de lieux connus, habités et variés. Il sera donc le support du développement des nouvelles centralités bordelaises et de manière itérative, celles-ci lui assureront sa légitimité.

Dans le schéma urbain des mobilités, il ne s'agira pas de se limiter à longer la Garonne. **Notre fleuve est devenu un spectacle magnifique, il doit désormais devenir utile pour les déplacements quotidiens en cœur d'agglomération.**

En plus des escales des grands navires de croisière et la poursuite du tourisme fluvial sous toutes ses formes, Bordeaux favorisera l'essor des navettes fluviales qui circulent dès le printemps 2013 en aménageant de nouveaux pontons sur la Garonne. Ce qui peut apparaître comme utopique aujourd'hui, le sera beaucoup moins lorsque les grands projets d'aménagement de la rive droite accueilleront leurs premiers habitants.

## GÉRER L'UTILISATION DE LA VOITURE ET ADAPTER LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

L'essor extraordinaire des mobilités douces en cœur d'agglomération n'a été rendu possible qu'avec la réduction considérable de la place de la voiture, chacun peut l'observer. A Bordeaux, ce changement était salutaire, pour pallier les excès des décennies précédentes, pour notre patrimoine bâti et paysager, pour l'attractivité de notre ville et la santé de tous les Bordelais. Nous sommes pourtant loin d'avoir résolu tous nos problèmes, en particulier celui de la qualité de l'air qui reste préoccupante.

**Pour autant, il n'est pas envisagé de chasser la voiture de nos quartiers.**

Que celle-ci soit alimentée pendant encore quelques décennies par le pétrole ou un jour par l'électricité, elle restera le transport individuel préféré avec lequel nous devons composer. **Chaque jour, c'est 100 000 personnes qui entrent sur Bordeaux pour se rendre à leur travail et ils le font majoritairement en voiture. Des points de congestion importants existent sur les grands axes qui enserrant le cœur d'agglomération. Ils peuvent être difficilement ignorés en particulier sur la rocade, dans sa partie nord, autour de l'échangeur 4, dont le fonctionnement ainsi que celui de l'ensemble du réseau de circulation de Bordeaux Nord devra être redéfini rapidement par un nouveau schéma de déplacements. S'il y a urgence à achever la mise à 2 fois 3 voies de la rocade, il y a nécessité également de réfléchir à de nouvelles modalités de circulation autour de Bordeaux. Le débat sur le grand contournement pourrait dans un premier temps prendre la forme d'une réflexion sur des barreaux à créer entre les autoroutes d'accès à Bordeaux.**

**Cependant, au-delà de ce principe de réalité, il n'est pas interdit d'encourager les Bordelais à une utilisation plus collective et vertueuse de ce véhicule.** Afin de limiter le nombre « d'autosolistes », des incitations au covoiturage sur les axes entrants et sur la rocade pourront être développées. Les zones d'autopartage, aujourd'hui encore peu répandues, devront être plus visibles et Bordeaux s'équiper progressivement d'un nombre plus important de bornes de recharge pour les véhicules électriques.

**Notre métropole doit poursuivre sa réflexion sur la juste place de la voiture,** selon les territoires concernés et leur état d'avancement dans le partage modal des voies publiques. Le contrôle d'accès des quartiers centraux, avec plus de 75 hectares concernés, a permis de libérer les places et ruelles, morphologiquement inadaptées au transit et au stationnement en surface des voitures, pour le plus grand profit des habitants, des terrasses des commerçants et des touristes.

Bordeaux devra en outre profiter de la révision du secteur sauvegardé pour reconsidérer les normes de stationnement et se demander, par exemple, s'il est pertinent d'exiger une place de stationnement lors de la création d'un logement par changement de destination lorsque l'occupant précédent n'en disposait pas.

En prolongement de cette action et en cohérence avec le développement des modes de déplacements doux, l'intérieur des boulevards évoluera totalement à moyen terme en zone 30.

**Ces mesures nécessaires, cohérentes avec la politique engagée depuis 15 ans et les objectifs du plan climat ne devront pas être un frein à l'économie locale.**

Afin de préserver, voire développer l'activité économique des quartiers centraux, le plan de déplacements urbains intégrera un plan d'acheminement des marchandises, en identifiant notamment les points de rupture de charge (à proximité de la rocade ou des voies ferrées), qui nécessiteront le cas échéant une politique de réservation ou d'acquisition foncière, des voies réservées aux livraisons à certaines heures.

Ce plan d'acheminement déterminera également la bonne gestion du dernier kilomètre en matière de livraison en cohérence avec les tissus urbains traversés (utilisation de véhicules électriques, tricycle de livraison, etc)

Dans les politiques publiques de déplacement ou dans les opérations d'aménagement, **l'enjeu du stationnement doit être abordé de manière rationnelle avec le souci de l'économie de coût, de la réversibilité possible de la place occupée et dans une approche plus collective, sans nécessairement diminuer les normes de stationnement exigibles pour chaque réalisation de logement.**

Aux Bassins à flot, l'interdiction de faire des parkings enterrés et de promouvoir des parkings intégrés dans l'enveloppe des bâtiments en superstructure va dans ce sens. Dans d'autres opérations d'aménagement, la réflexion sera poussée jusqu'à concentrer le stationnement en superstructure dans certains lieux ciblés de l'opération d'aménagement, comme le font d'autres pays européens.

La poursuite de cette politique volontariste visant à rationaliser l'usage de la voiture en ville et son stationnement nécessitera d'être accompagnée par des actions importantes et complémentaires sur le stationnement public, afin de favoriser la rotation des véhicules et d'orienter les usagers vers les parkings publics.

Dans cette optique, un effort devra être fait pour rendre plus attractif

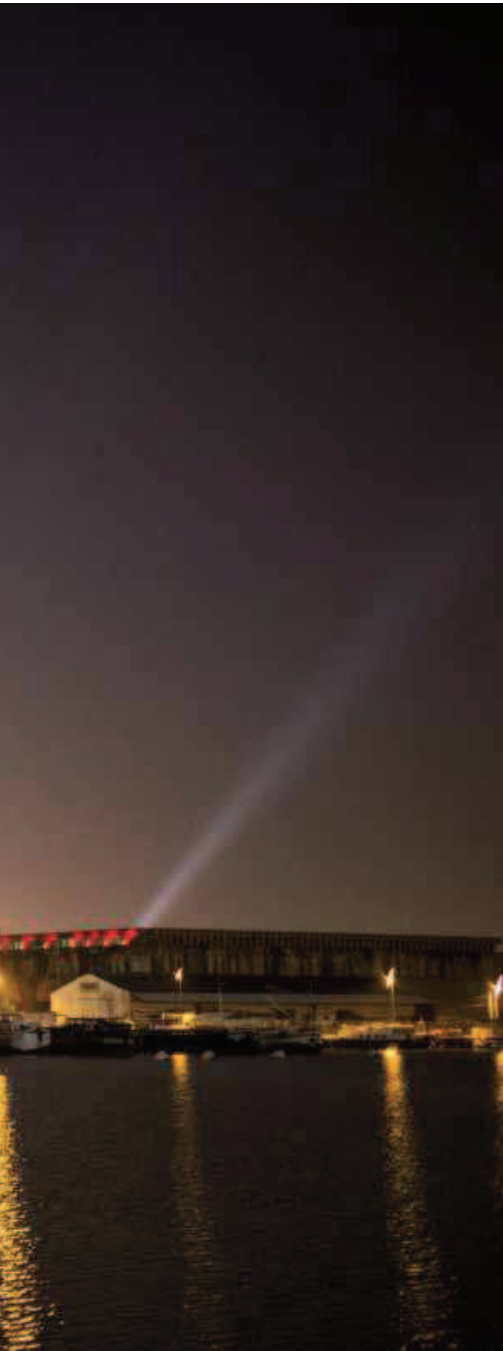
leur tarif par rapport au tarif sur voie et Bordeaux s'engagera enfin à généraliser progressivement le stationnement payant à l'intraboulevard.

En cohérence en particulier avec les engagements pris dans son plan climat pour la réduction des gaz à effet de serre, cette gestion raisonnée de la voiture en ville constituera un enjeu fort pour Bordeaux au cours des prochaines années.

# Écologie urbaine

*Penser global,  
Agir local*

## 3.



Nous sommes entrés depuis longtemps dans une crise environnementale mondiale qui dure, en dépit des innombrables sommets internationaux organisés pour se pencher sur notre avenir, du consensus scientifique sur l'urgence climatique, de la prise de conscience politique du problème et de notre connaissance des solutions pour le régler.

Cette atonie des grands décideurs de la planète ne doit pas décourager les collectivités locales de poursuivre les efforts entrepris depuis plusieurs années pour poser le problème à leur échelle et tenter d'y apporter des réponses.

Bordeaux le fait, par le biais des documents d'objectifs comme l'Agenda 21, pierre angulaire de sa démarche de développement durable et par son **nouveau plan climat** qui l'engage dans la réduction par quatre des émissions de gaz à effet de serre. Ce plan climat propose des objectifs forts sur le volet urbanisme, tant sur la planification urbaine que l'approvisionnement en énergie des grands projets d'aménagement ou encore les déplacements.

Bordeaux le fait également à l'échelle du quotidien, des gestes de tous les jours, en développant un discours pédagogique et d'accompagnement à l'attention de tous les Bordelais, en fédérant les initiatives citoyennes à l'échelle d'un quartier, d'un îlot ou d'un groupe de personnes.

## **PRÉSERVER ET DÉVELOPPER LE PATRIMOINE VÉGÉTAL PUBLIC ET PRIVÉ**

Dans une perspective de croissance démographique forte, Bordeaux a également l'ambition d'accroître la part du végétal sur son territoire. Après plus de 10 ans d'application, **le plan vert** a permis entre autres la création de 33 hectares d'espaces verts, de 23 hectares de plantations d'accompagnement de voirie et la réhabilitation de 48 hectares de parcs et jardins, alors que dans les 20 dernières années, Bordeaux a gagné 40 000 habitants.

Le patrimoine naturel public bordelais s'est ainsi fortement développé, corrélativement à la reconquête des espaces publics et à la demande croissante des habitants pour un développement de leurs qualités végétales.

Au cours des prochaines années, Bordeaux développera plusieurs orientations permettant de poursuivre les efforts entrepris et de mieux faire partager la connaissance des espaces naturels urbains.

**Le projet urbain confortera les espaces naturels des berges** : par sa position de centre métropolitain, Bordeaux détient une responsabilité forte dans la constitution effective des trames vertes et bleues imposées par les lois Grenelle et dans la mise en œuvre de dispositions de protections cohérentes avec le classement de cette zone sous le label Natura 2000. L'entretien des berges naturelles de Bacalan et de la rive droite sera à ce titre un enjeu important.

Pour celles de la rive droite, l'aménagement depuis 2009 du **parc aux Angéliques** par le paysagiste Michel Desvigne est, au même titre qu'une zone d'aménagement d'un quartier bâti, l'une des opérations emblématiques de Bordeaux. Il est emblématique par sa superficie et son étendue, 40 hectares de végétation en bordure de Garonne depuis le pont de pierre jusqu'au pont Chaban-Delmas, et par sa situation en cœur d'agglomération qui lui confère la particularité d'être autant un lieu de contemplation exceptionnel de la rive gauche qu'une invitation à pénétrer au cœur de la Bastide et bientôt dans les futures centralités bordelaises de Bastide-Niel et Brazza.

**Bordeaux poursuivra la croissance de son patrimoine végétal en cœur d'agglomération par l'intégration dans toutes les opérations d'aménagement de continuités vertes, mais également par le développement de nouveaux espaces verts dans tous les quartiers avec comme objectif qu'aucun Bordelais n'habite à plus de 500 mètres d'un jardin public, d'un jardin de quartier ou d'un espace de proximité.**

**Bordeaux envisage également dans le traitement de l'espace public la mise en place d'un circuit vert dans Bordeaux.** Un circuit intelligent qui serait matérialisé, de manière peu coûteuse et facilement réversible, par le verdissement de certaines voies reliant tous les grands parcs et jardins de la ville.

Parmi ces différents aménagements, afin de permettre aux citoyens d'être acteurs de la ville, chaque projet pourra faire l'objet de concertations et d'ateliers avec les habitants et futurs utilisateurs des sites, à l'instar de ce qui a été fait place Ferdinand-Buisson à Belcier ou encore sur la place Saint-Michel.

À La valorisation et au développement des emprises végétales publiques, le projet urbain portera une attention particulière à la préservation des espaces verts privés qui, en plus de leur richesse et de leur apport à la biodiversité urbaine, forment un patrimoine végétal extrêmement riche, souvent constitutif de l'identité de certains quartiers. C'est le cas par exemple des quartiers de Caudéran et de Saint-Augus-

tin pour lesquels une étude de ce patrimoine végétal (jardin de maisons bourgeoises, jardins d'édifices religieux, jardins de cœur d'îlot) est en cours. Cette étude permettra d'introduire dans le Plan Local d'Urbanisme de nouveaux espaces boisés classés ou des servitudes de protection, visant à interdire ou adapter l'implantation de nouvelles constructions sur une propriété au regard de la qualité végétale existante.

## **PROTÉGER LA BIODIVERSITÉ DES QUARTIERS ET ÉCONOMISER NOS RESSOURCES**

La préservation de la biodiversité est dorénavant considérée comme un des grands enjeux du développement durable par le Grenelle de l'environnement.

Par son Agenda 21 Bordeaux a intégré cet engagement fondamental dans le développement de ses quartiers. Leur urbanisation et la réponse aux enjeux métropolitains doivent s'opérer en cohérence avec la diversité de la faune et de la flore qui constitue leur identité verte. Le local et le global sont ici dans une relation d'interdépendance fragile que Bordeaux évaluera et consolidera.

Cela passe par exemple par l'accroissement du nombre d'espèces locales ou patrimoniales qui sont adaptées aux conditions de vie de leur territoire d'origine, le renforcement des corridors écologiques, la protection des milieux sensibles, l'inventaire de nos richesses et la limitation des pollutions, facteurs importants de réduction de la biodiversité.

À cela s'ajoute une gestion raisonnée de nos parcs et jardins, **en particulier dans la consommation d'eau**. Chaque promeneur aura pu observer sur notre territoire, le jaunissement des pelouses et des plantes lors des périodes chaudes de l'année et certains s'en émouvoir, mais la beauté des choses ne s'entretient pas avec des artifices.

**Cette évolution claire dans la gestion des parcs et jardins sera tenue et expliquée régulièrement. Par ces actions doivent être véhiculés et compris les grands enjeux de notre société : la préservation de nos ressources en fait évidemment partie.**

Bordeaux poursuivra son action pédagogique dans les quartiers en s'appuyant sur son expertise et ses expérimentations sur les milieux naturels existants pour une plus grande prise en compte du patrimoine naturel.

Dans le même ordre d'idée, Bordeaux a également tout intérêt à prolonger son soutien à des initiatives individuelles et collectives des habitants et des associations visant à rétablir en milieu urbain une relation ancestrale avec la terre, comme le montre **le succès des jardins partagés, vecteur de lien social partout où ils se développent et pour lesquels les demandes se multiplient.**

Aujourd'hui en grand nombre dans les quartiers des Aubiers, de nouveaux territoires seront investis dans les prochaines années à Saint-Michel, au Grand Parc, à Bordeaux Sud, dans le secteur Saint-Génès et à la Benaugue où un partenariat avec les bailleurs a d'ores et déjà permis d'engager une démarche sur ce site visant par ailleurs à réinvestir les espaces extérieurs de la cité.

**Les initiatives des Bordelais, individuelles ou collectives, seront l'un des moteurs de l'action de proximité du projet urbain bordelais** qui y répondra en développant une démarche de concertation et une phase opérationnelle de plusieurs mois ou par des aménagements légers, peu coûteux, mais rapidement menés avec l'idée du droit à l'expérimentation.

Economiser nos ressources passe également par la réintroduction, malgré les difficultés, de l'agriculture urbaine. Si la ceinture maraîchère de la ville est à protéger et à développer, la création de fermes urbaines doit également être étudiée. **Le toit de la base sous marine** pourrait être le premier exemple de ce type d'agriculture nouvelle.

## INSÉRER LA GESTION DES DÉCHETS AU CŒUR DE LA CITÉ

L'urgence environnementale impose en effet à la collectivité d'innover, de bousculer les habitudes et d'accompagner les Bordelais à porter un autre regard sur des enjeux majeurs de notre société. Le Grenelle de l'environnement a fait, par exemple, de la problématique des déchets un enjeu crucial du siècle. Aujourd'hui, chaque habitant de notre agglomération produit plus de 650 kg de déchets par an (dont 350 kg de déchets ménagers). L'augmentation de la population au cœur de notre cité qui se veut plus dense impose de réfléchir à une nouvelle gestion.

A moins de vouloir continuer à imposer aux habitants de longs déplacements pour éliminer leurs encombrants ou pire risquer de voir la commune continuer à récolter ceux-ci sur les trottoirs. **Bordeaux et sa métropole développeront une nouvelle manière de gérer les déchets** : point tri pour le verre, écopoint, mini-déchetterie, compostage collectif, recyclerie, autant de nouveaux outils et de nouveaux sites, dont il convient d'anticiper en amont la localisation, qui émergeront progressivement sur notre territoire et apporteront aux citoyens des réponses de proximité à leur problème de déchets.

## RÉDUIRE NOTRE CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE ET PROMOUVOIR LES ÉNERGIES RENOUVELABLES

Avant, le simple tri des déchets était jugé impossible comme action quotidienne de tous. Aujourd'hui chacun est acteur de ce tri.

Bordeaux peut s'appuyer sur cette réussite évidente pour se lancer sur des enjeux plus forts en particulier **l'utilisation rationnelle de l'énergie** et cela doit être fait dans les dix prochaines années, dans la façon de se déplacer, de se chauffer, de consommer, de s'habiller, en particulier en formant les Bordelais à l'utilisation des outils qui les entourent.

Dans cette optique d'accompagnement et de sensibilisation au plus près de la vie quotidienne qui sera au cœur de sa démarche dans les prochaines années, Bordeaux a relevé **le défi national des "Familles à énergie positive"**, dont le principe est simple : démontrer qu'il est possible ensemble de lutter efficacement contre les émissions de gaz à effet de serre en participant à une action concrète, mesurable et conviviale. Développée par l'ADEME et l'ONG Prioriterre, cette opération mobilise déjà en 2013 près de 80 familles dans tous les quartiers bordelais qui se fixent chacune l'objectif de réduire de 10% leur consommation d'énergie sans pénaliser leur confort.

**À une échelle plus large, Bordeaux et sa métropole créeront également les conditions de ce changement par le renouvellement ou le développement de nouvelles infrastructures de réseaux et la recherche de solutions énergétiques renouvelables.**

Mise en service en 2012, **la centrale solaire urbaine**, composée de plus de 60 000 panneaux photovoltaïques installés sur des ombrières recouvrant la totalité du parking du parc des expositions, incarne l'engagement de Bordeaux pour favoriser le développement des énergies renouvelables. Conçue par EDF énergies nouvelles, cette installation d'une superficie de 20 hectares développe une puissance totale de 12 MWC (Méga Watt crête), équivalente à la consommation d'environ 5 000 foyers sur 1 an ou à plus de 6 mois d'éclairage public de Bordeaux et permettra une économie de 1700 tonnes d'émission de CO<sub>2</sub> par an.

Bordeaux innove également en accueillant à partir de 2013 et pendant plusieurs années **une expérimentation de trois hydroliennes dans la Garonne** pour évaluer la production électrique obtenue grâce à la seule énergie des courants marins et fluviaux. Placées à proximité du pont de pierre, là où ces courants sont les plus forts, ces hydroliennes pourraient être pérennisées si la production électrique s'avère suffisante.

À l'échelle des grandes opérations d'aménagement, là où la question de l'énergie peut être anticipée, des dispositifs ambitieux seront également proposés.

**A Ginko, une centrale d'énergie biomasse alimentée majoritairement par du bois et de l'huile végétale** fonctionne déjà pour le chauffage des premiers habitants de ce nouveau quartier du Lac arrivés à l'été 2012. Elle permettra à terme d'alimenter tout le quartier à sa livraison complète en 2017. Cette installation évitera le rejet dans l'atmosphère de 3 500 tonnes de CO<sub>2</sub> par an, soit l'équivalent de la consommation annuelle de 2 300 véhicules par rapport à une énergie fossile. En 2013, Ginko bénéficiera du **label national éco quartier** décerné par le Ministère de l'Égalité des Territoires et du Logement, le premier dans l'agglomération bordelaise.

**Aux Bassins à flot, un réseau alimenté par une chaudière bois et la récupération de l'énergie calorifique de la station d'épuration Louis Fargues** permettra de chauffer et d'approvisionner en eau chaude toutes les futures constructions du site de projet, dont 5 000 logements. A cette échelle de projet, plus de 150 hectares, la démarche est particulièrement innovante et demandera pour cela l'engagement de tous les acteurs de la construction jusqu'aux futurs utilisateurs.

Le développement d'un réseau de chaleur à l'échelle des grands projets d'aménagement sera une constante à Bordeaux, à Braza, Bastide-Niel ou dans le périmètre de l'OIN. Déjà présent à Mériadeck et la Benaige, la **géothermie**, couplée avec des chaudières bois, pourra être une solution retenue sur ces territoires de projet.

À partir de ces grands projets d'aménagement et au-delà des bénéfices environnementaux espérés, la construction durable, le développement de l'utilisation des énergies renouvelables, le recyclage de matériaux représentent déjà depuis plusieurs années des filières intéressantes pour l'activité locale et des emplois pour demain. Dans sa stratégie de développement territorial et pour la dynamique de ses quartiers, Bordeaux fera une place particulière aux entreprises qui investissent dans **l'économie verte**.

## ENCOURAGER LA RÉNOVATION THERMIQUE ET LA CONSTRUCTION DURABLE

Outre les nouvelles constructions, Bordeaux devra également agir dans les quartiers déjà construits, qui occupent la majorité de son territoire. Comme dans les nouveaux quartiers des solutions dans l'utilisation des énergies renouvelables seront encouragées. L'expérimentation menée par l'opérateur InCité sur un programme de 18 logements rue Saint-James entièrement chauffés par une chaudière à granulats bois méritera à ce titre d'être poursuivie dans d'autres quartiers. L'isolation thermique sera une autre priorité à tenir pour la rénovation thermique du bâti existant. Dans le cadre de son opération Bordeaux [Re]Centres (2011-2018), notre ville, en partenariat avec l'ANAH, a déjà développé un volet précarité énergétique pour aider les propriétaires dans ce sens.

En matière de réduction des consommations d'énergie, le législateur a planifié une évolution de la réglementation thermique ambitieuse qui s'imposera aux opérateurs, avec depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013, l'entrée en vigueur de la RT 2012 qui impose pour toute nouvelle construction un objectif de bâtiment à basse consommation.

En complément de cet engagement national, Bordeaux continuera d'évaluer tous les projets de construction importants sur la base de sa charte de la construction durable cosignée en 2010 par les principaux promoteurs et bailleurs agissant dans la métropole bordelaise, dans le but de tirer ensemble la qualité de la production vers le haut.

La qualité d'insertion urbaine du bâtiment dans son environnement, son impact social, économique et fonctionnel dans le quartier, l'analyse des caractéristiques du site (nature du sol, ressources potentielles, degré de pollution), le confort d'usage pour les occupants, l'évolutivité du projet, l'utilisation des énergies renouvelables ou encore la provenance des matériaux seront systématiquement évalués pour les projets de construction importants.

**Bordeaux construira beaucoup de logements dans les vingt prochaines années, mais en cherchant à promouvoir et développer la meilleure qualité d'habitat possible, en tentant d'apporter à son échelle des réponses aux enjeux environnementaux de notre siècle.**



# Habitat *Innov*er *et construire ensemble pour aimer son logement*

# 4.



## HABITAT

### INNOVER ET CONSTRUIRE ENSEMBLE POUR AIMER SON LOGEMENT

## UNE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE ININTERROMPUE DEPUIS 20 ANS

Depuis plus de quinze ans maintenant, l'attractivité de Bordeaux est un fait. La ville grandit sur elle-même, gagne des habitants, et attire des personnes de tous âges : des jeunes, des familles, des séniors, tous attirés par la qualité de vie à Bordeaux. Alors que beaucoup de villes stagnent ou perdent des habitants, Bordeaux en a gagné 30 000 en 20 ans. Les derniers chiffres de l'INSEE sont à ce titre éloquentes : entre 2009 et 2010, Bordeaux a gagné 2400 habitants, soit 1% de croissance, alors que dans le même temps Toulouse n'en gagnait que 1500. Bien sûr, si les jeunes arrivent nombreux, signe de l'excellence de notre université et des formations proposées, ils en repartent aussi, un peu moins nombreux cependant. Souvent ils reviennent, dix ou quinze ans plus tard, après avoir fondé un foyer et surtout s'être enrichis d'expériences diverses en France ou à l'étranger, atout certain pour la ville qui a, tout compte fait, tendance à rajeunir.

**Nous sommes donc attractifs, et il s'agit d'être à la hauteur de notre attractivité. Comment ? En construisant massivement d'abord, avec l'objectif de 3000 nouveaux logements par an. Mais aussi en proposant des logements pour toutes les étapes de la vie et tous les styles de vie aux Bordelais, anciens ou nouveaux, à tous ceux qui s'inscrivent dans la dynamique bordelaise et y contribuent. Cette croissance constitue un défi autant qu'une réussite, avant tout un point de départ et non d'arrivée, un élément incontournable pour penser la ville de demain : faire de Bordeaux une métropole durable, avec une ville de 330 000 habitants au sein d'une agglomération millionnaire.**

## CONSTRUIRE BEAUCOUP ET POUR TOUS

Cela suppose de construire, bien sûr, et d'importants chantiers de logements sont lancés ou en passe de l'être, sur l'arc de développement durable, **avec des quartiers mêlant habilement les commerces, l'habitat et l'emploi.** Cela suppose aussi de construire des logements accessibles, et il faut tordre définitivement le cou à une idée reçue concernant le logement social : non, ce n'est pas un logement de moindre qualité. Les bailleurs sociaux s'engagent dans des démarches de gestion de proximité, et ils sont plutôt à la pointe qu'à la traîne en matière d'innovation dans les logements, avec l'aide de grands architectes. La résidence Poujeau de DomoFrance à Caudéran, ouverte en 2012 avec une architecture bioclimatique signée Françoise-Hélène Jourda, est en ce sens significative. **Dans toutes les opérations d'aménagement, la Ville demande, depuis 2010, 35% de logements locatifs sociaux, en complément de 20% d'accession aidée à la propriété et de 45% de logements libres : voilà la feuille de route pour les vingt prochaines années, et la Ville est déjà passée de 14% à 16% de logements sociaux en 10 ans malgré le dynamisme de la promotion privée.** Avec les premières réalisations sur les grands secteurs de projet, ce sont ainsi plus de 1000 logements sociaux qui devraient être livrés en 2014, avec, en 2013, la jonction de chantiers sur les Bassins à flot, Ginko, trois opérations à Saint-Augustin, cinq au Grand Parc (dont deux EHPAD pour les personnes âgées en perte d'autonomie) et plusieurs en centre historique : à partir de 2014, on construira davantage en opération d'aménagement que dans la ville constituée.

## PARACHEVER LA RÉHABILITATION DU CENTRE ANCIEN

S'il faut construire, il faut aussi réhabiliter, pour obtenir la même qualité de logement dans tous les quartiers de Bordeaux. Car il y a aussi du « mal-logement ». Quel est-il ? Le mal-logement, c'est d'abord d'avoir un logement dégradé, mal isolé, sans les éléments de confort minimaux, et la Ville a pris l'engagement de lutter contre toutes ces formes de mal-être dans l'habitat, mal-être qui a également un coût social conséquent. Après guerre, le centre-ville s'était vidé d'une partie de ses habitants, et de nombreux immeubles se sont dégradés. L'œuvre de réhabilitation est longue et complexe et prendra encore dix ans : la Ville a fait beaucoup, dans le cadre des OPAH avec InCité

et du Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés, qui mobilise **95 millions d'euros d'investissements dans le centre ancien** au total, dont près d'un cinquième à la charge de la ville. Depuis 2010, un accent important a également été mis sur la **lutte contre la précarité énergétique**, avec la mobilisation de partenaires privés comme EDF ou Procivis Sacicap de la Gironde. Mais beaucoup reste encore à faire, et il faut sans cesse mobiliser et accompagner les bailleurs privés. Un partenariat a ainsi été mis en place en 2011, à titre expérimental pour trois ans, avec la Caisse d'Allocations Familiales : le programme « Vivre dans un logement décent », opérationnel dans le quartier Marne-Yser, permet de coordonner les acteurs sociaux et les acteurs du logement pour signaler tout logement dégradé et agir de manière conjointe vis-à-vis des propriétaires bailleurs sans mettre en danger les locataires, avec des aides financières dans un premier temps et si nécessaire, la sanction des marchands de sommeil. A terme, ce qui est visé est **d'avoir un parc privé répondant entièrement aux normes de décence**. Mais avant tout, il s'agit de privilégier la recherche de stratégies « gagnant-gagnant », les propriétaires ayant tout à gagner à avoir un bien réhabilité au sein d'un ensemble urbain classé au patrimoine de l'Unesco, et la Ville pouvant obtenir des loyers plafonnés en contrepartie des financements publics octroyés, afin de préserver les locataires modestes.

## RÉPONDRE AUX ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Plus largement, le mal-logement c'est aussi avoir un logement inadapté aux modes de vie d'aujourd'hui, à la culture et aux usages contemporains. Or les habitudes, les perceptions changent, et de plus en plus vite. Premier exemple : il y a quatre ou cinq ans encore, Bordeaux se satisfaisait bien d'être une ville de pierre, extrêmement minérale. Aujourd'hui, il y a une forte demande d'espaces verts à proximité de chez soi. La transformation de la rue Kléber en rue-jardin, les micro-verdissements sur les trottoirs expérimentés à Nansouty, vont rencontrer un franc succès. Concevoir les formes nouvelles d'habitat ne peut se faire sans prendre en compte ces changements.

Dans les nouvelles opérations d'aménagement, lancées aujourd'hui et qui vont marquer pour tout le XXI<sup>e</sup> siècle la physionomie de la ville, **personne ne doit plus habiter à plus de 500 m d'un véritable espace vert**, car on n'habite pas seulement un logement, on habite un quartier. Somme toute, ce n'est pas étonnant que les gens s'éloignent de plus en plus du centre pour acquérir un pavillon individuel, si nous ne sommes capables de leur offrir cela. A Braza par exemple, le futur quartier sera pensé comme une forêt, avec des habitants à peine plus nombreux que les arbres.

## CONSTRUIRE DES LOGEMENTS À DES PRIX ACCESSIBLES

Deuxième exemple de changement culturel, qui dépasse cette fois largement Bordeaux : l'évolution de plus en plus rapide des structures familiales. C'est là un fait de société majeur, qui doit être accompagné au moins de trois manières. Tout d'abord, il est essentiel de garder un parc locatif de qualité et suffisamment important pour permettre une mobilité rapide : pour accueillir les nouveaux arrivants, pour permettre de se poser après une séparation, ou pour donner à un enfant devenu grand les moyens de construire son autonomie. C'est là une évolution irréversible. Ensuite, il faut **concevoir des logements à des prix modérés, pour les familles qui souhaitent devenir propriétaires** : c'est le sens du Passeport 1<sup>er</sup> Logement et des prix négociés avec les opérateurs immobiliers, avec une aide moyenne de la Ville de 5000€ pour un prix de vente inférieur à 3000 € par mètre carré (hors parking), ce qui est inférieur de 10 à 15% aux prix de marché bordelais. Mais cela ne suffit pas : il faut aussi développer des logements modulables : ceux-ci ne peuvent plus être conçus comme des structures immuables, ils doivent pouvoir évoluer avec leurs habitants.

## HABITAT

### INNOVER ET CONSTRUIRE ENSEMBLE POUR AIMER SON LOGEMENT

#### IMAGINER DES LOGEMENTS MODULABLES ET ADAPTABLES...

Pour développer ces nouveaux logements, nous avons à Bordeaux l'exemple très parlant des échoppes, qui ont été beaucoup remaniées depuis un siècle pour répondre aux aspirations nouvelles. La Ville a donc organisé un atelier de travail sur le thème de l'échoppe du XXI<sup>e</sup> siècle, en présence d'architectes internationalement reconnus mais également d'habitants.

L'échoppe ? Un habitat démocratique, en pierre, qui offre sur rue un paysage bâti homogène mais se prête à toutes les variations intérieures, un mode d'habitat qui favorise la convivialité et qui, tout en étant dense, protège l'intimité.

Les échoppes de demain ? Elles devront conserver les mêmes caractéristiques mais en proposant plus de lumière. Alors pourquoi ne pas penser en m<sup>3</sup> plutôt qu'en m<sup>2</sup> et proposer, notamment à Brazza, des volumes à acheter tels quels, puis à aménager tout au long de sa vie et de ses besoins. Et ces volumes peuvent abriter de l'habitat mais aussi de l'activité, de l'artisanat, des bureaux, voire tout à la fois ou presque si le volume est suffisamment grand.

C'est cette question du volume habitable qui est le point de départ de la réflexion de l'urbaniste Youssef Tohmé à Brazza.

#### ... AU SEIN DE QUARTIERS DE CARACTÈRE

Nous devons désormais être capables de **créer des formes d'habitat singulières en tirant parti des spécificités des quartiers**, liées à leur histoire, à leurs caractéristiques géographiques et à leur lien avec la ville du XXI<sup>e</sup> siècle. On n'habitera pas de la même manière aux Bassins à flot, avec la présence massive de la Base sous-marine ou de la Cité des Civilisations du Vin dans un quartier à forte connotation culturelle et économique, qu'à Brazza, quartier aussi intense mais sans doute plus secret et plus intime. On n'habitera pas de la même manière dans le nouveau quartier de Belcier autour du jardin de l'Ars et de la nouvelle gare qu'à Deschamps, de l'autre côté de la Garonne, et c'est ainsi qu'une ville se constitue dans la durée.

#### UN HABITAT EN DIALOGUE AVEC SON ENVIRONNEMENT

Cette durabilité ne va pas non plus sans une réflexion accrue sur le rapport entre le logement et son environnement. Il y a bien sûr la question des matériaux, et à ce titre il ne serait pas si surprenant que la pierre de taille, à laquelle tant de Bordelais sont attachés, soit un jour remise à l'honneur dans l'une ou l'autre nouvelle construction. On ne construit pas pour dix ou vingt ans : on construit pour au moins cinquante ou cent ans, et **la qualité des bâtiments n'est pas négociable à la baisse**. Mais la pérennité des constructions tient tout autant à la bonne conception du logement, à son architecture tant intérieure qu'extérieure qui le rend plus ou moins apte à correspondre à la multiplicité des besoins d'aujourd'hui. On peut donc aimer ou pas telle ou telle architecture, mais l'essentiel n'est sans doute pas là : il est dans la **création systématique de terrasses pour capter la lumière, dans l'ouverture des rez-de-chaussée pour animer l'espace public** et dans l'adaptabilité des logements dans un contexte où les cultures urbaines évoluent rapidement. Aux Bassins à flot par exemple, un effort important a été mis sur l'animation des rez-de-chaussée, avec la création de duplex qui donnent sur des sentes vertes et piétonnes, autorisant tout à la fois une présence de l'habitat sur l'espace public et un retrait propre à l'intimité des habitants. Habiter à Niel sur l'autre rive, avec le projet conçu par l'équipe hollandaise de MVRDV, ce sera habiter un nouveau cœur de ville, avec une certaine intensité urbaine, mais parallèlement bénéficier d'une qualité d'ensoleillement certaine, puisque le projet a été conçu de sorte que tous les appartements bénéficient du maximum de lumière naturelle possible, ce qui sera aussi le cas à Queyries.

## L'USAGE AU CŒUR DE LA CONCEPTION DE L'HABITAT

L'habitat participatif représente une autre piste intéressante pour l'innovation urbaine. Actuellement, pas moins de **six groupes de personnes cheminent à Bordeaux pour inventer, chacun, des formes d'habitat qui leur correspondent**, loin des standards du logement d'aujourd'hui. Et celles-ci sont variées : certains insistent sur la propriété collective et la création de lieux de rencontre des générations, d'autres davantage sur l'aspect écologique, quitte à aboutir à une copropriété classique avec un jardin partagé par exemple, d'autres encore sur l'invention d'un « vieillir ensemble et autrement » en développant de l'entraide mutuelle et l'ouverture sur le quartier, d'autres enfin sur la diversité des personnes, avec des participants de toutes conditions sociales. Ces formes relativement nouvelles en France – alors qu'elles représentent déjà plus de 15% de la production à Zürich et dans certaines villes d'Allemagne, sont fondamentales pour la ville de demain et doivent être soutenues. La Ville a donc mis en place une démarche d'accompagnement dans le cadre de son projet urbain, après avoir rejoint le réseau des collectivités engagées dans l'habitat participatif en 2011.

## UN LOGEMENT POUR TOUS

Mais avant tout, il faut aujourd'hui construire beaucoup, ce qui signifie faire avancer simultanément toutes les opérations d'aménagement, et pour tous car le logement est un droit dont personne ne doit être exclu. Dans le cadre du projet social, plusieurs axes sont ainsi apparus essentiels. Le logement des jeunes d'abord, et en particulier des **jeunes travailleurs** et jeunes en mobilité professionnelle : entre 2008 et 2014, Bordeaux aura doublé le nombre de places qui leur sont destinés, et d'autres projets sont en phase de programmation afin de répondre durablement à la demande et de doubler encore le nombre de places d'ici 2020. La territorialisation des structures d'hébergement ensuite, en particulier des **pensions de famille**, afin que chaque quartier soit à terme doté d'un tel lieu, aujourd'hui banalisé, pour accueillir des personnes en grande vulnérabilité sans limitation de durée afin simplement de réapprendre à habiter. L'adaptation des logements pour les **personnes en perte d'autonomie** et les personnes handicapées représente enfin le troisième chantier important, avec la mise en place d'aides financières pour permettre de mener à bien des travaux dans les logements existants (installation d'une douche, domotique...), mais aussi en demandant aux bailleurs sociaux de prévoir d'emblée des logements réellement adaptés aux **personnes handicapées**, comme ce sera le cas sur Ginko, avec une association faisant office d'intermédiaire. Partout, il s'agit de créer les conditions permettant à chacun de bénéficier d'un logement sur-mesure, adapté à ses besoins et capacités : la commission des avant-projets, qui au sein de la Ville examine en amont tous les programmes, veille précisément à cela, afin de fluidifier des parcours résidentiels qui ne pourront aller qu'en se complexifiant, tout en favorisant une architecture de qualité.

# Bordeaux

ville active

*Une métropole  
à taille humaine*



5.

## **BORDEAUX, VILLE OUVERTE SUR LE MONDE**

Nous parlons souvent de la mondialisation comme d'un phénomène s'imposant à nous de l'extérieur. Ce n'est qu'en partie vrai. Cette mondialisation, nous la provoquons aussi, par nos comportements et notre dynamisme, et non seulement nous y prenons notre place, mais nous y tenons notre rang. Bordeaux n'a pas à avoir peur de la mondialisation, elle la pratique depuis longtemps déjà. Elle la pratique en tant que ville portuaire, ville ouverte sur le monde, avec le vin bien sûr, mais plus largement en tant que ville de négoce, une ville qui exporte ses compétences, une ville qui accueille des gens du monde entier, une ville de tradition humaniste. **En 2011, Bordeaux est devenu la deuxième ville française en termes d'accueil de congrès internationaux**, après Paris : il y a là un signe qui ne trompe pas. Bordeaux n'a pas à avoir peur de la mondialisation, parce qu'elle a su démontrer qu'on pouvait y entrer pleinement sans y perdre son âme et bien sûr, ses emplois.

## **L'EMPLOI EN CROISSANCE DEPUIS 20 ANS**

**Depuis 1995, Bordeaux a créé autant d'emplois qu'elle a accueilli d'habitants**, et 100 000 non-bordelais viennent y travailler chaque jour : grâce à l'implication des pouvoirs publics et au rôle de l'économie « présente », stimulée par la croissance démographique et le tourisme, mais pas seulement : les pouvoirs publics peuvent bien entendu porter de grands projets d'infrastructures ou contribuer à la création de pôles d'excellence, ce que nous nous sommes attachés à faire avec le laser Mégajoule, le pôle des métiers du bois et tous les autres pôles de compétitivité. Reste que l'essentiel du dynamisme d'une agglomération est lié à l'initiative privée, la plus forte créatrice d'emplois. Il s'agit donc de créer les conditions d'émergence de talents, d'initiatives, d'entreprises qui seront demain les nouveaux fleurons de la ville et de l'agglomération. Il faut aussi créer les conditions d'implantation locale de ces entreprises, avec les outils d'aménagement adéquats, **car une politique de l'emploi ne suffit pas** face à une tendance naturelle à s'installer plutôt hors de la Communauté urbaine, où le foncier est moins cher. Il y a là un enjeu fondamental pour les vingt prochaines années.

## **LE TOURISME EN HAUSSE, L'IMPLANTATION D'ACTIVITÉS À FORTE VALEUR AJOUTÉE À RECHERCHER**

Dans ce contexte, quelles activités privilégier ? En premier lieu celles compatibles avec une certaine intensité urbaine, c'est-à-dire aptes à s'implanter durablement dans des quartiers denses et habités, ce qui sera d'ici 2030 le cas pour tous les quartiers de Bordeaux, sans générer de conflits d'usages ni de ruptures dans la silhouette urbaine globale. Ce sont entre autres le commerce, le tertiaire, les activités liées au numérique et bien sûr l'économie liée au tourisme. Mais nous devons aussi maintenir une part de production sur le territoire de la Communauté urbaine et à Bordeaux même. Nous ne pouvons compter que sur le tertiaire, même si la position stratégique de Bordeaux entre Paris et l'Espagne plaide en faveur de l'implantation de grands groupes. Nous ne pouvons pas non plus compter que sur le tourisme, même si les touristes se plaisent chaque année plus nombreux à venir à Bordeaux, ce dont on ne peut que se féliciter : l'attractivité touristique de Bordeaux continue de se renforcer avec +4% de nuitées en 2011 par rapport à 2010, et une croissance de +30% depuis 2006, l'année précédant l'inscription de la ville au Patrimoine Mondial de l'Humanité. Nous devons donc favoriser l'implantation d'activités de production à forte valeur ajoutée (économie verte, numérique, biotechnologies...), en étant capables de leur offrir **une véritable adresse et pas seulement un terrain**, tandis que certaines activités, davantage sources de nuisance, vont progressivement d'elles-mêmes se déplacer en périphérie (entrepôts, industrie lourde).



## BORDEAUX MARITIME, UNE ADRESSE D'EXCEPTION

Pour leur offrir une adresse, nous devons **créer des pôles d'excellence** de sorte qu'elles puissent travailler en « clusters » (ou grappes) ce qui est de plus en plus la règle aujourd'hui. Ce sera le cas à côté de la nouvelle gare, dans le cadre de **Bordeaux Euratlantique**, mais ce sera aussi le cas à Bordeaux Maritime, avec la proximité de la rocade – dont il est impératif de revoir les points d'accès, l'arrivée du tram et une jonction avec la ville à l'horizon 2025. D'ici dix ou quinze ans, travailler à Bordeaux-Lac sera recherché, parce qu'on pourra également y habiter ou s'y détendre alors que cette zone aujourd'hui monofonctionnelle est loin de faire rêver. L'étude conduite par l'équipe hollandaise OMA, dans le cadre des 50 000 logements, a ainsi montré que **l'avenir de la zone économique et commerciale située au nord de Bordeaux passait par une diversification des statuts d'occupation** et une couture urbaine avec le reste de la ville à l'aide de grandes pénétrantes végétalisées depuis l'au-delà de la rocade jusqu'aux Bassins à flot. Le quartier de Bordeaux Maritime, dont la population devrait plus que doubler d'ici 2030, constitue un potentiel considérable pour l'investissement.

## RÉPONDRE AUX MUTATIONS DU TRAVAIL, ACCUEILLIR LES ENTREPRISES DU NUMÉRIQUE

Etre une métropole rayonnante et active en termes d'emploi suppose une université puissante, des formations de qualité et une taille critique d'agglomération. Mais nous avons également besoin d'accompagner la mutation du travail. Car le travail change aujourd'hui de nature : pour un nombre croissant de gens, il n'est plus seulement un gagne-pain, mais un authentique mode d'expression de soi. Cela se voit par exemple avec le phénomène de l'auto-entrepreneuriat, avec des personnes qui s'investissent dans la création d'entreprise en complément d'un travail qui, pour eux, manque de sens. Nous voulons faire en sorte qu'il y ait du travail à Bordeaux, mais aussi que travailler à Bordeaux ait du sens. Et pour que le travail ait du sens aujourd'hui, il faut d'abord qu'il ne soit pas déconnecté du reste de l'existence. Notre ville a beaucoup d'atouts en ce sens, en raison de l'excellente qualité du cadre de vie qu'elle offre : **on vient chercher à Bordeaux un lieu où la vie et le travail ne sont plus en opposition mais en conjonction**, et cette attractivité crée de l'emploi : pour preuve les entreprises du numérique, nombreuses et performantes à Bordeaux, voire reconnues à l'international pour quelques unes d'entre-elles, en particulier dans le domaine des jeux vidéo. Celles-ci ont un besoin vital d'être au cœur de l'urbain pour accompagner, voire susciter les usages de la ville de demain. Tel est le sens de la création du **NODE**, espace de travail collaboratif, lieu d'innovation et de promotion de l'excellence numérique à Bordeaux, qui a ouvert en 2012 dans le quartier Saint-Pierre. Animé par l'association Aquinum, en partenariat avec la Ville, cet espace a vocation à devenir le moteur et la vitrine des usages numériques ainsi qu'un accélérateur de la création d'entreprises, sachant que le nombre d'emplois dans les nouvelles technologies a crû de près de 30% entre 2000 et 2011. C'est parce qu'il y a du sens, pour elles, à être en cœur d'agglomération qu'elles peuvent être créatrices. Ceci est la clé de la créativité moderne et de l'activité tout court.

## **TRAVAILLER À L'ÉCHELLE MICRO ET MACRO POUR ACCUEILLIR DES ACTIVITÉS COMPLÉMENTAIRES**

Deux exemples peuvent illustrer les deux modes différents mais complémentaires des activités à rechercher : le projet Darwin et l'opération d'intérêt national Bordeaux Euratlantique. Placé à l'entrée du futur éco-quartier Niel à la Bastide, **le projet Darwin, dédié à l'implantation de nouvelles entreprises de l'économie verte et créative**, est exemplaire par la qualité du dialogue qui s'est noué entre les entrepreneurs et les pouvoirs publics, ces derniers étant là pour veiller à la bonne marche d'ensemble, à une insertion judicieuse – et économiquement viable – du projet dans le cadre plus global de l'aménagement d'un nouveau quartier. Dans une toute autre dimension, l'opération Bordeaux Euratlantique représentera, d'ici dix à quinze ans, des centaines de milliers de mètres carrés de bureaux de part et d'autre de la Garonne. Cette opération, d'initiative publique, ne sera **pas seulement un « quartier d'affaires », avec près de 450 000 m<sup>2</sup> de bureaux au total, mais un vrai morceau de ville**, avec de l'habitat à proximité des lieux d'activité, sans que l'un et l'autre puissent se distinguer par des frontières visibles ou invisibles. Et c'est parce qu'il sera un vrai quartier vivant, avec de nombreux logements et équipements, une vraie tranche de ville, qu'il sera un quartier d'affaire attractif et réussi : de fait, la qualité du plan-guide des deux ZAC Belcier et Garonne-Eiffel attire déjà de nombreuses entreprises, qui ont confirmé l'implantation de leur siège social (Caisse d'Épargne, Nexity, Fayat...) et **l'arrivée de la Ligne Grande Vitesse en 2016-2017** devrait encore accélérer le processus, sachant que l'aéroport de Bordeaux se développe aussi très rapidement, avec un trafic en forte progression (8,9 % en 2012 par rapport à 2011), soit plus de 4 millions de passagers, dont 1,7 million de voyageurs à l'international.

## **PARACHEVER LA REVITALISATION DU CENTRE HISTORIQUE EN REQUALIFIANT LES LOCAUX EN PIEDS D'IMMEUBLES**

Au sein des quartiers existants, et en particulier dans le centre historique, la problématique est autre : il s'agit de conforter l'offre existante et de permettre l'implantation sur la durée de petites entreprises, d'artisans, de commerçants. Dans le cadre du Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNR-QAD), 2 millions d'euros sont ainsi prévus pour remettre sur le marché des locaux vacants en pieds d'immeubles, avec l'exigence pour le propriétaire des murs de pratiquer des loyers inférieurs à ceux du marché en contrepartie des financements octroyés. A l'exemple de la rue Saint-James totalement métamorphosée, d'autres rues doivent pouvoir trouver leur spécificité en termes d'offres pour garantir une attractivité suffisante. Ainsi, la rue Camille Sauvageau, située entre la place Renaudel et l'espace Saint-Michel – requalifiés d'ici 2014 – ou encore la rue des Douves, située entre les Capucins et la place André Meunier, également refaite d'ici 2014, comptent encore aujourd'hui au total près d'une quinzaine de rez-de-chaussée commerciaux vacants, alors qu'elles deviennent peu à peu d'importants lieux de passage.

## FAVORISER L'ENTREPRENEURIAT

Quelques chiffres enfin : Bordeaux se situe depuis plusieurs années maintenant dans les cinq villes françaises les plus créatrices d'entreprises, rapporté au nombre d'habitants, avec un taux de **15,3 entreprises créées par an et pour mille habitants** (12,4 à Toulouse et 10,4 à Nantes). C'est considérable, et c'est signe de notre vitalité économique. En dix ans, l'emploi privé a augmenté de 10% à Bordeaux, avec de fortes hausses dans le tertiaire supérieur, le numérique et bien sûr l'hôtellerie et la restauration. Le secteur de la santé est aussi en croissance, avec un Centre hospitalier universitaire reconnu au plan national et régulièrement cité dans les palmarès. Les métiers de la construction représentent quant à eux le cinquième poste de créations d'emplois en volume, avec près de deux mille créations d'emplois depuis dix ans, tendance qui ne peut que s'accroître jusqu'en 2030 avec la mise en œuvre massive des opérations d'aménagement. Mais encore une fois, et contrairement à une idée répandue, l'économie n'est pas seulement une affaire de chiffres. C'est en premier lieu une affaire qualitative : l'émergence de potentiels, la création de différences qui suscitent des échanges. Si les fondamentaux sont sains, les chiffres suivent. Certes, il ne s'agit pas de cultiver la différence pour la différence, mais de conjuguer identité et ouverture, ce que Bordeaux a toujours su faire parce que notre ville, bien ancrée dans le Sud-Ouest, n'a pour autant jamais été une ville fermée. Qui peut dire où s'arrête Bordeaux ? A ses frontières administratives ? Aux vignobles à qui elle donne son nom ? A la forêt des landes ? Au bassin d'Arcachon ? Bordeaux est depuis longtemps une ville ouverte tout en restant très singulière, un peu comme la perle du Sud-Ouest : voilà ce qui suscite le développement économique et voilà pourquoi, **à un moment de grande incertitude sur le plan économique, nous pouvons avoir pleinement confiance dans les atouts de notre ville.**

## CULTIVER L'ENTREPRISE

Rien ne dit mieux l'ouverture de notre ville que l'ampleur de son fleuve, qui dit au moins autant que le vin et la richesse de son patrimoine bâti les qualités qui la rendent attractive. Chacun sait qu'on ne construit pas facilement des ponts à Bordeaux – même si nous avons fait des progrès depuis un siècle, en témoigne la rapidité du chantier du pont Chaban-Delmas ! – mais il y a désormais une véritable « **culture du franchissement** ». Cette nouvelle culture du franchissement va s'exprimer avec l'ouverture du pont Chaban-Delmas, puis du pont qui prolongera le boulevard Jean-Jacques Bosc, en 2017, en direction de la rive droite. Nul ne peut dire la qualité des échanges qui en sortira, mais il est certain qu'ils constitueront d'importants vecteurs de dynamisme dans les prochaines années, en particulier pour les nouveaux quartiers au sud et au nord de Bordeaux, de part et d'autre de la Garonne : **les deux ZAC de l'OIN d'une part, Braza et les Bassins à flot d'autre part, avec des équipements culturels majeurs à proximité immédiate**: MECA, salle de spectacle au sud, Cité des Civilisations du Vin, Base sous-marine et Grand Stade au nord... Nous avons des atouts considérables pour « cultiver » l'entreprise tout en développant la ville avec l'habitat et tous les services associés. Alors cultivons-la.

Vivre ensemble

*Se rencontrer,*

*découvrir,*

*apprendre,*

*grandir,*

*vivre*



6.

## VIVRE ENSEMBLE

### SE RENCONTRER, DÉCOUVRIR, APPRENDRE, GRANDIR, VIVRE

« Prendre en compte les mutations. Chercheurs, techniciens et élus semblent redécouvrir peu à peu que la ville est un espace vivant, peuplé, animé, visité avec ses rythmes et ses horaires qui tendent de plus en plus à se caler sur le fonctionnement continu et international de l'économie et des réseaux. Le 8h – midi, 14 h – 18 h qui organisait la vie personnelle et collective a vécu. Après « le temps de l'Eglise » et le « temps de l'Usine » voici « le temps des Villes ». Après la synchronisation par la cloche et la sirène, voici le temps pivot du téléphone portable. Après les temps collectifs de la cité médiévale et industrielle, place aux temps pivots éphémères de « la ville à la carte ». La société revoit ses temps et toute la ville est bousculée. Dans la ville à plusieurs temps, entre accélération et ralentissement, vie professionnelle et privée, chacun jongle à la recherche du bon tempo.

**Imaginer d'autres clés de lecture.** Les urbanistes commencent à changer de lunettes et cherchent d'autres clés de lecture pour lire la ville différemment : « une pulsation d'une heure autour d'un centre urbain attractif plutôt qu'une entité administrative, un système complexe d'éléments en interaction et pas un empilement d'activités sectorielles ; un système d'horaires et pas un simple cadre spatial ; un labyrinthe à quatre dimensions et pas un simple espace plan ; une ville en mouvement, un système de flux ouvert, plus qu'un système de stocks figé, un palimpseste et pas un corps sans histoire, une entité en relation avec son environnement et pas une entité hors sol, une exclave<sup>1</sup>, le lieu de vie de tous les usagers et pas seulement les territoires des résidents. »

**GWIAZDZINSKI L.**, 2006, « Chemins de traverses : la ville dans tous ses sens », in Maud LE FLOC'H, Mission repérage, un élu, un artiste, Editions l'Entretemps, p.235

<sup>1</sup> selon le néologisme du géographe Roger Brunet

## PENSER LES ESPACES PUBLICS

Le monde change et le monde change vite. Bordeaux aussi et, quoi qu'on en dise et quelques regrets que certains puissent en éprouver, nous ne vivons plus, dans nos relations sociales et nos pratiques de la ville, comme il y a 30 ans.

Pourquoi dit-on partout de Bordeaux que son changement, plus encore que spectaculaire est véritablement révolutionnaire ? Sans doute, tout simplement, parce que Bordeaux offre, depuis près de 20 ans, et va continuer à offrir des espaces qui permettent à chacun de s'épanouir dans ce qu'il est, sans conflit avec ceux qui ne partagent pas la même définition de l'épanouissement. Le changement de Bordeaux ? 15 cm d'épaisseur pourrait-on dire en caricaturant, mais 15 cm d'épaisseur sur tous les lieux qui concentrent les usages, les promenades, le sport, les rencontres, les rêves ou les envies de voyage : ce sont bien sûr les quais, dont le génie de l'aménagement est de ne pas contraindre et de créer des cadres successifs ouverts à la créativité de chacun – le miroir d'eau en étant l'exemple le plus remarquable – mais aussi les places, de la plus intime à la plus généreuse et maintenant les rues : rue Paul-Camelle bien sûr, rue Kléber demain et, venant désormais de toutes parts, des demandes spontanées de plantations, de verdissements de rues ou d'impasses. C'est un changement de comportement historique pour Bordeaux : bien sûr ce changement est aussi dans l'air du temps. **L'espace public n'est plus (ou n'est plus que) celui de la voiture. Il est, même pour la rue, et sans qu'il y ait confusion entre espaces publics et espaces privés, redevenu le lieu de rencontres qu'il a longtemps été.**

La solitude est un fléau contemporain, caché derrière le bruit et la fureur du monde.

Penser les espaces publics, les humaniser et les offrir à la créativité artistique, sociale et tout simplement humaine est la meilleure façon de ré-enchanter la ville. C'est ce que fait Bordeaux, de jour comme de nuit. **Car les rythmes changent et la ville vit aussi la nuit** : sur les quais, quand la nuit venue les basketteurs jouent encore sur les

playgrounds éclairés du parc des sports, quand les joggeurs achèvent leurs dernières longueurs sous les halos des quais, et que les terrasses de Saint-Pierre et Saint-Eloi, de Saint-Michel ou des Chartrons bruissent dans les nuits douces...

Ces succès remarquables, il faut les poursuivre, apporter aux nouveaux projets la même attention et leur insuffler la même tension bienveillante. C'est l'aménagement à venir du **deck des Bassins à flot**, sur 10 hectares, qui tout en prolongeant la promenade des quais, permettra, aux habitants futurs comme aux Bacalanais et aux Chartronnais, de disposer d'un des plus beaux cadre de Bordeaux, ouvert à tout ce qu'ils auront envie d'y faire.

C'est la rue Kléber qui, grâce à ses habitants, deviendra la première rue « du sud » de Bordeaux où, sans privatisation aucune, on pourra, comme autrefois, et pour ceux qui n'ont pas la chance de disposer d'un jardin, sortir son fauteuil les jours de chaleur.

C'est l'ouverture d'une grande promenade vers le fleuve, depuis la place Dormoy, permettant à tout le quartier du Sattré-Cœur d'accéder facilement à la Garonne, ou, à l'inverse, permettant aux quais et à leurs usages, de pénétrer profondément dans les quartiers du sud de la ville. On voit bien comment une politique attentive de mise en valeur des espaces publics peut modifier, en profondeur, les usages sociaux, la compréhension et le respect d'une ville mais aussi le confort de vie de ses habitants.

La ville moderne est à la fois continue et discontinue : continue dans nos déplacements grâce aux transports en commun, mais discontinue dans ses usages. De l'école à la salle de sports, de la crèche à notre lieu de travail, du cinéma au jardin public, nos journées sont séquencées et pour certaines, harassantes, car elles s'apparentent à une course de sauts d'obstacles.

## VIVRE ENSEMBLE

### SE RENCONTRER, DÉCOUVRIR, APPRENDRE, GRANDIR, VIVRE

## REGROUPER LES ÉQUIPEMENTS DE PROXIMITÉ.

D'où l'idée de regrouper, autant que faire ce peut, les équipements nécessaires à notre confort de vie ou en rendre l'accès plus aisé.

**Cela signifie rapprocher les habitants de la nature :** c'est le projet, à Caudéran, d'un cheminement doux reliant les parcs entre eux, c'est le chapelet des places et de parcs qui ira de la place Saint-Michel à la place André Meunier en passant par le jardin des Remparts et le jardin des Cèdres, à ses pieds.

C'est bien sûr, **le parc Bühler à Ginko**, qui lie les Aubiers à ce nouveau quartier en bordure de lac.

C'est **le futur jardin d'Ars** le long de la rue Carle-Vernet qui réunira Belcier et les nouveaux quartiers de l'ORN comme **le futur parc dessiné par Pascal Cribier**, le long de l'avenue Joliot-Curie et des voies ferrées, et qui unira la cité de la Benauge, le quartier de la caserne de la Benauge et les nouveaux quartiers en bordure de la Garonne, quai de la Souys.

C'est bien sûr le parc aux Angéliques qui, sur plus de 40 hectares, sera le lien continu entre tous les quartiers de la rive droite.

**Cela signifie aussi rapprocher les habitants des équipements de proximité** qui sont les leurs, en les regroupant chaque fois que c'est possible.

C'est à Saint-Augustin la création d'un projet exemplaire puisqu'il regroupe mairie de quartier, salle associative, pôle sénior, cafétéria et bibliothèque.

C'est aux Bassins à flot avec le futur groupe scolaire près de la rue Achard qui s'adjoindra une crèche et un gymnase.

C'est dans le cœur de la ville, à Victor-Hugo la refonte totale du Palais des sports qui offrira lieux de compétition mais également gymnases de quartiers.

C'est, près de la gare, rue d'Armagnac, une opération exemplaire qui regroupe, dans un même immeuble, des logements avec leurs parkings, une crèche, un gymnase et une bibliothèque. Pourquoi avoir choisi l'îlot d'Armagnac pour cette opération ? Parce qu'il est situé entre les quartiers de Belcier et de Carle Vernet, deux quartiers que la géographie urbaine condamnait à se tourner le dos. Ce ne sera plus le cas avec l'ouverture de ces équipements, qui sont, en outre, également proches des groupes scolaires Ferdinand-Buisson et Carle-Vernet.

C'est la **piscine « nordique »**, ouverte sur l'extérieur, qui se construira quai de Paludate, à deux pas du grand équipement culturel de la MECA.

Ce sont les  **futures Archives municipales à Bastide**, qui fonctionneront comme un lieu culturel et pas seulement un lieu de recherche, à deux pas du jardin botanique et des équipements du quartier de Niel.

Ce sont **les établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (EHPAD)** qui s'installent soit au Grand Parc, à proximité à la fois d'une clinique et d'un grand quartier dont la population vieillit, soit à Caudéran dans un parc (parc de Lussy) là aussi à proximité d'une clinique.

La liste des équipements prévus d'ici 2030 en lien avec les futurs quartiers ou prévus dans les quartiers existants serait longue, du nouveau Stade à la crèche Détrois à Caudéran, des cinq groupes scolaires nouveaux prévus rive droite (deux à Brazza, deux à Niel, un sur le territoire Garonne Eiffel) à l'équipement culturel prévu à la Benauge dès 2018, de la future médiathèque de Caudéran au pôle des métiers de la ville aux Bassins à flot...



## LE BIEN COMMUN.

Ce lien entre la ville et ses usages, la vie des quartiers et leur animation et la vitalité nouvelle des espaces publics, il faut le renforcer encore dans la réflexion qui préside aux futurs quartiers de Bordeaux. Si, aux **Bassins à flot**, le « bien commun » est sans conteste la plaque portuaire, c'est-à-dire les espaces de la future promenade qui entourent les bassins, si à **Ginko**, le « bien commun » est constitué du Lac évidemment et du parc Bühler qui unit les Aubiers à Ginko, qu'en est-il du futur quartier de **Brazza**, qui accueillera en 2030 plus de 10 000 habitants nouveaux ? La Garonne, certes, mais le quartier est profond... D'où l'idée de créer un chapelet de places, cinq au total, à mi-chemin entre les quais et la voie ferrée à demi abandonnée qui desservait autrefois la gare d'Orléans et d'installer sur ces places, reliées par de grandes plantations, les équipements publics nécessaires au quartier. C'est ce paysage, ponctué de places accueillant écoles, crèches, gymnase, marché, médiathèque qui deviendrait alors le bien commun de Brazza comme les jardins de poche et la grande place devant les archives seront le bien commun de Niel.

## RÉFLÉCHIR ENSEMBLE.

Vivre ensemble, c'est aussi réfléchir ensemble aux équipements qui manquent, aux besoins que l'administration n'a pas encore repérés ou qu'elle n'a pas encore notés au rang de ses priorités.

C'est le **Marché des Douves** qui sera dès 2014 transformé en maison des associations et des habitants, dans une forme de co-gestion qui est en train de se construire finement. Le temps est fini où l'administration dictait ses principes aux associations. Et c'est très bien ainsi.

C'est, dans un autre ordre d'idée, la **salle des fêtes du Grand Parc** qui devra, dans son fonctionnement dès 2015, associer étroitement tous les usages dans un mixte inédit, que ces usages, culturels au sens très large du terme, émanent d'associations de quartiers, d'habitants, de petites structures amateurs, voire de grands professionnels.

C'est le projet porté par la **Darwin Brigade, à Niel**, qui a obtenu l'installation d'un skate park couvert, en rez-de-chaussée d'un futur parking silo.

C'est le **projet de Pola**, qui s'installera finalement à Niel, dans une partie des bâtiments qui font face à ceux de Darwin.

## TENDRE LA MAIN.

Vivre ensemble, c'est aussi pour ceux qui ne se déplacent pas, la main tendue de la Ville.

C'est le **bus du numérique** qui va désormais sillonner la ville et proposer gratuitement des cours d'informatique grâce au wifi de la ville.

C'est le **portage des livres à domicile** pour rompre l'isolement des personnes âgées, grâce à l'engagement de la médiathèque du Grand Parc et progressivement, dès 2013, de toutes les bibliothèques de la ville.

C'est aussi à partir de 2013, l'ouverture progressive **des cours d'école aux enfants du quartier** pendant les week-ends et les vacances scolaires...

Vivre ensemble, c'est aussi communiquer par le **biais des réseaux sociaux**, très actifs à Bordeaux et dont on voit bien qu'ils seront demain le premier réseau d'information et de communication. Vivre ensemble, c'est enfin se retrouver pour des moments de fête, des pique-niques de quartier aux fêtes des Vivres de l'art, de la fête de la musique à la fête du fleuve, d'Agora à la fête du vin...

Le lien social ne se commande pas et encore moins par le haut, mais c'est à nous de créer les conditions de son maintien et de son développement, par une présence de proximité, par des équipements sportifs, culturels, sociaux, maillant tout le territoire et une attention accrue à la qualité des espaces publics, avec une patiente régulation par rapport à tout ce qui s'y vit. Cette régulation demande certes de la constance, avec une implication forte des services ou des jeunes d'Unicité sur les quais, mais aussi de l'inventivité, avec par exemple l'instauration de concerts silencieux sur la place Lafargue, chaque participant recevant un casque audio pour écouter sans nuisances un groupe de rock sur scène. Cette régulation doit donc être pensée à tous les niveaux : dans chaque rue, chaque secteur, chaque quartier, entre les quartiers, sur les quais, entre les jeunes et les moins jeunes... La tâche est immense et demande l'implication de chacun. C'est cela, vivre ensemble.

# Constuire la ville ensemble *Être acteur du projet urbain*



# 7.

**CONSTRUIRE LA VILLE ENSEMBLE  
ÊTRE ACTEUR DU PROJET URBAIN**

En 2002, quand la loi Vaillant fait obligation aux villes de plus de 80 000 habitants de créer des conseils de quartier, l'exercice participatif est nettement ancré dans les pratiques bordelaises puisque les conseils de quartier existent depuis 1995 et que plus de 2 000 réunions de concertation ont déjà eu lieu.

**AGORA : ÊTRE ACTEUR DU PROJET URBAIN.**

Lancée en 2004, Agora conquiert rapidement le grand public qui trouve là, pour la première fois, l'occasion d'être complètement acteur du projet urbain.

Agora, son public, ses débats, son ambiance, nous ont appris deux ou trois choses :

la première est qu'urbanisme et humanisme sont liés. L'administration seule ne peut construire une ville. Le socle politique-urbanistes-administration-habitants est indispensable pour garantir un projet durable,

la deuxième est que l'urbanisme est une discipline plus simple que les experts veulent bien le laisser croire. Elle doit, dans sa philosophie générale, être accessible à tous et aisément communicable,

la troisième est que l'urbanisme est sans fin. Si l'on présente un projet bouclé dans ses détails, il sera rejeté par les habitants, excédés de ne pas avoir été consultés. Ce projet, en tout état de cause, ne sera pas réalisé tel qu'il est présenté. Il sera au fil des années, confronté à des aléas, des accidents, des évolutions de la société, des mutations des conditions économiques...

La difficulté est dans l'équilibre à tenir entre une vision politique, humaniste, à tenir dans le temps, les ajustements nécessités par l'évolution des situations, et les attentes souvent contradictoires. Bref, le temps de l'habitant, on le sait, n'est pas celui du politique, qui n'est pas plus celui du projet.

Les leçons d'Agora se situent là, dans cette nécessité d'approprier trois temporalités différentes.

La méthode est celle d'un travail permanent avec les habitants, qui les familiarise avec l'idée qu'un projet n'est jamais fini et qu'y participer signifie être acteur de la ville. C'est un processus très long.

**LES PREMIÈRES RENCONTRES DE LA BASTIDE.**

Fort de cette première expérience, le maire de Bordeaux, en 2006, propose aux habitants, commerçants et chefs d'entreprises du secteur Bastide de se constituer en ateliers thématiques, pour construire ensemble l'avenir du quartier. C'est ainsi que se déroulent les premières rencontres de la Bastide, le 6 juillet 2006.

Ces premières rencontres ont permis aux habitants et aux chefs d'entreprises de définir les fondamentaux de leur quartier, fondamentaux que toutes les études ultérieures ont respectés :

volonté de réalisation d'un grand parc le long de la Garonne, sur les 40 hectares de friches industrielles et de lieux de stockage gérés par le Port,

désir de modérer la circulation quai de Queyries et refus d'en faire un itinéraire de déviation depuis le futur pont Bacalan-Bastide (Chaban-Delmas),

affirmation d'un souhait de mixité habitat-activités à l'intérieur de la zone franche,

accord pour la réalisation du futur pont mais sans unanimité sur les débouchés du pont.

« Les Rencontres de la Bastide », ont inauguré un long cycle d'échanges qui se prolonge aujourd'hui autour des grandes attentes liées à la rive droite et aux fortes potentialités du secteur Bastide et se poursuivra jusqu'à l'achèvement de l'aménagement de la rive droite en 2030.

## CO-ÉLABORER LES PROJETS.

La co-élaboration du projet urbain se déroule toujours sur le modèle adopté pour la Bastide.

La première étape clé consiste à déterminer avec les habitants les fondamentaux d'un quartier : tout ce qui, selon eux, mérite d'être préservé.

On sonde ensuite les attentes particulières, qui font émerger plusieurs axes incontournables. Les craintes et les souhaits de chacun – portant aussi bien sur l'esthétique paysagère, les pratiques sociales, l'ambiance générale ou les détails de l'aménagement – sont enfin recueillis, synthétisés, et validés par les participants avant d'être intégrés au cahier des charges des équipes d'architectes, urbanistes et paysagistes en charge de chaque opération.

Tous ces échanges donnent et continueront à donner lieu à l'édition de livrets où se retrouve la parole des habitants. C'est aujourd'hui 9 grands territoires de Bordeaux qui travaillent selon cette méthode : Bassins à flot / Bacalan / Chartrons, Grand Parc, Aubiers, Brazza, Niel, Benauges, Caudéran, Saint-Augustin, Bordeaux [Re]Centres.

À côté des concertations générales, la Ville développe également des ateliers de travail spécifiques, intitulés également leçons d'Agora.

## LEÇON D'AGORA N°1 : LA CASERNE NIEL À LA BASTIDE

La caserne Niel (11 hectares) est vendue à la Communauté urbaine en 2006 et vouée à la démolition,

septembre 2008 : Alain Juppé organise un atelier composé d'urbanistes, de promoteurs, et de bailleurs qui propose de protéger d'abord les espaces libres et de conserver l'emprise bâtie de la caserne. Promoteurs et bailleurs crédibilisent la démarche,

deux mois plus tard, le même atelier est organisé, cette fois avec les habitants, qui font, avec des mots différents bien sûr, exactement les mêmes propositions,

la CUB joue le jeu et met les bâtiments en sécurité (2009) puis lance un appel d'offre pour retenir l'urbaniste de la future ZAC Niel : Winy Maas,

2011 : le projet de W. Maas reprend les propositions des ateliers et élabore un plan masse fondé sur l'ensemble des tracés historiques de la ZAC (caserne mais également friches ferroviaires).

## LEÇONS D'AGORA N°2 : LES CONTES DE LA PLACE LATULE

La place Latule est une non-place, un nœud routier dangereux, séparant deux quartiers qui ne se connaissent pas, celui des Aubiers et celui des Bassins à flot. La CUB doit lancer un concours pour la réaménager. Mais sur quels critères ?

en 2011, A. Juppé réunit un atelier associant tous les urbanistes travaillant sur ce territoire et ayant une pointe jouxtant la place Latule : OMA (Bordeaux Nord), F. Leclercq (Aubiers/Cracovie), ANMA (BAF), BLP (Ginko), AUC (Cracovie). Ils déterminent quels fondamentaux sont acceptables pour chacun d'entre eux,

quelques semaines plus tard, la Ville organise un jeu d'écriture avec des habitants des Aubiers et des Bassins à flot/Bacalan/Chartrons qui permet de donner à la place Latule une personnalité qui rejoint les traits significatifs que voudraient lui donner les urbanistes.

Sur ces bases, la Ville a édité les leçons d'Agora n°2 (jeu de carte et contes de Latule).

Entre temps, beaucoup d'autres ateliers ont eu lieu, selon les mêmes principes de base, mais avec chaque fois les adaptations nécessitées par des situations toujours singulières.

## ATELIER SANTÉ NAVALE

La mairie vend le terrain occupé par Santé Navale. Urbanistes, architectes, puis habitants proposent unanimement une traversée piétonne de l'emprise foncière, permettant de désenclaver la place Dormoy et de créer un grand axe d'accès au fleuve : Dormoy, Marne, A. Meunier, Renaudel, Parc des Berges. Dans la foulée, la Ville décide d'aménager la place A. Meunier, de dégager le parvis de l'abbatiale Sainte-Croix de la place Renaudel et de piétonner la rue d'Welles.

## **ATELIER SALLE DES FÊTES DU GRAND PARC**

La salle des fêtes du Grand Parc est fermée depuis plus de 20 ans. Plusieurs tentatives pour lui donner une destination nouvelle échouent. Alain Juppé demande en 2012 l'organisation d'un atelier qui associe architectes, urbanistes, scénographe et historien. Les conclusions sont les suivantes :

le seul usage raisonnable est l'usage premier, celui d'une salle des fêtes, la structure de la salle rend la polyvalence des usages possibles, le bâtiment, hormis la toiture, est sain, quelques semaines plus tard, la Ville organise le même atelier, après visite de la salle, avec les habitants du Grand Parc et les représentants des associations (dont le collectif SDF). Trois réunions permettent d'élaborer un cahier des charges, base du lancement du concours de maîtrise d'œuvre, à l'automne 2012. Pour une réouverture de la salle en 2015.

## **D'AUTRES ATELIERS ONT EU LIEU**

**atelier des remparts** : il montre qu'une centaine de logements peuvent être créés sur un îlot patrimonial et un jardin public aménagé, tout en relogeant plus décemment l'école de reconversion professionnelle Robert Lateulade,

**atelier Kléber** : il a permis de bâtir avec les habitants de la rue un projet de rue jardin dont la mise en œuvre débutera en 2013,

**atelier André Meunier** : il permet de définir avec les habitants les fondamentaux du réaménagement de cette place : une place de quartier, avec des jeux pour enfants, des jardins partagés et une nouvelle « cabane »,

**Mériadeck** : cet atelier s'est monté en accord avec l'Unesco afin de déterminer les valeurs patrimoniales de Mériadeck. Il conduit à limiter le périmètre de Mériadeck à la dalle, protéger les immeubles en croix bordant l'esplanade et réaménager l'esplanade,

**atelier « Carton-Tassigny »** à Caudéran : il a permis d'élaborer le cahier des charges préalable au choix d'une équipe d'urbanistes (O'ZONE) en charge de l'aménagement de cet îlot de deux hectares,

**atelier Castéja** : en collaboration avec l'Etat, la Ville organise au printemps 2010 un atelier sur le devenir de l'hôtel de police de la rue Castéja, ancienne école des sourdes et muettes de Bordeaux. Cet atelier réunit architectes, urbanistes et spécialistes du patrimoine. C'est à la suite de cet atelier que l'immeuble

Castéja a été classé Monument historique. En 2013, l'Etat vendra cet immeuble après mise en concurrence pour un projet mixte intégrant logements et activités,

**atelier de la halle des Douves** : la Ville monte trois réunions de co-élaboration d'un cahier des charges de concours avec une cinquantaine d'associations réunies en collectif. Le concours est lancé, les travaux débutent début 2013 pour l'ouverture fin 2014 de ce qui deviendra une maison des associations et des habitants du quartier de Saint-Michel,

**atelier « les échoppes du XXI<sup>e</sup> siècle »**. Le projet Brazza prévoit, entre autres, de l'habitat individuel... Mais de quel type ? La Ville réunit habitants et experts pour réfléchir à ce que pourraient être les échoppes du XXI<sup>e</sup> siècle.

Mais la construction commune de la ville prend bien d'autres formes : c'est la **nouvelle organisation des conseils de quartier**, désormais composés de deux instances : une assemblée générale annuelle ouverte à tous et une structure collégiale composée de 39 membres et 39 suppléants, répartis en trois collèges. Ces conseillers sont issus pour un tiers des forces vives du quartier (associations, établissements scolaires, représentants des cultes, commerçants), pour un deuxième tiers d'habitants choisis par le maire adjoint et pour le dernier tiers d'électeurs tirés au sort sur les listes électorales. Ces conseillers se réunissent tous les deux mois,

**c'est la e-démocratie** : consultations citoyennes en ligne, recueil des propositions formulées par les habitants comme dans le cadre de l'agenda 21, opération cyclab, opération « Fais ta ville », destinée à la jeunesse, « jeparticipe.bordeaux.fr » qui permet de s'informer et de participer aux consultations en cours. La semaine digitale, depuis 2011, se pose comme un laboratoire urbain et numérique articulé autour de projets innovants,

**la construction de la ville, ensemble, ce sont aussi des instances comme le conseil Ville-Handicap, le conseil des jeunes, le conseil municipal des enfants, le conseil de la diversité qui a pour objectif de « faire vivre la diversité dans l'unité », le COBADE** (comité de veille et d'action contre les discriminations et pour l'égalité) qui fait de Bordeaux la première ville ayant signé, en 2009, la convention générale de partenariat avec la haute autorité de lutte contre les discriminations et pour l'égalité (la Halde),

aujourd'hui représentée par le Défenseur des droits, le **CODES** (comité de développement économique et social).

Ce sont aussi **le conseil de développement social et dès 2009, les ADSL (ateliers de développement social local), le forum social, qui permet à chacun de découvrir les engagements et avancées concrètes du projet social de Bordeaux, le forum Agenda 21.**

C'est aussi le lancement en 2011 des « Bruits de la rue » porté par le collectif précarité qui mise sur une dynamique originale, issue de la rencontre entre citoyens volontaires et professionnels de toute origine : ensemble, tous se mobilisent pour lutter avant tout contre la peur de l'autre, l'autre professionnel, l'autre militant, l'autre tout simplement dans ses fragilités. « Les bruits de la rue » se proposent d'expérimenter des innovations sociales susceptibles de résoudre durablement ces difficultés.

**Les jardins et les ateliers de cuisine partagés, le Système d'Echange Local (SEL) l'aide à l'auto-réhabilitation des logements ou l'initiation au recyclage** sont autant de réponses de proximité permettant de s'engager sur la voie de la réinsertion en renouant avec la dignité.

C'est enfin les « **Participiales** » dont le succès, en novembre 2012, a confirmé l'intérêt grandissant que les Bordelais portent à leur ville.

## **DÉMOCRATIE PARTICIPATIVE, DÉMOCRATIE REPRÉSENTATIVE.**

La démocratie représentative à Bordeaux forme avec la démocratie participative un mariage heureux.

Les élus conservent toutes leurs prérogatives, mais les instances permettant aux citoyens de s'exprimer sont suffisamment nombreuses pour que ces prérogatives soient l'expression d'une volonté partagée.

C'est un exercice difficile que celui-là car il ne doit déboucher ni sur la démocratie directe, toujours dangereuse et anti-démocratique, ni sur l'immobilisme que pourraient entraîner trop de concertations. Car il serait faux d'imaginer que l'exercice de la participation est binaire : d'un côté les habitants, toujours unis, et de l'autre, l'administration, également toujours unie.

La vie de la cité est comme la vie de l'individu, faite de contradictions et de conflits. Et ce sont des hommes qui construisent la ville. La première vertu de la démocratie participative est donc de faire que l'on se parle et que l'on comprenne les « bonnes raisons » de l'autre : commerçants et habitants, qui n'ont pas automatiquement la même vision de la ville, automobilistes et piétons qui ne vivent pas au même rythme, noctambules et « journaliers »...

C'est le dialogue entre tous qui crée une acculturation. Car il passe par le respect et la reconnaissance de la personne.

Deux exemples peuvent l'illustrer : la transformation, grâce à ses habitants, de la rue Paul-Camelle à Bastide en rue jardin, exemplaire au niveau national, et la transformation à venir, dans des conditions très différentes, mais toujours grâce aux habitants étroitement soudés aux services administratifs compétents, de la rue Kléber en rue apaisée, plantée, fleurie.

C'est l'ensemble de ces initiatives qui fait de Bordeaux une ville heureuse.

C'est l'ensemble de ces initiatives, et bien d'autres à venir qu'il va falloir conforter, et développer pour les deux décennies qui arrivent.