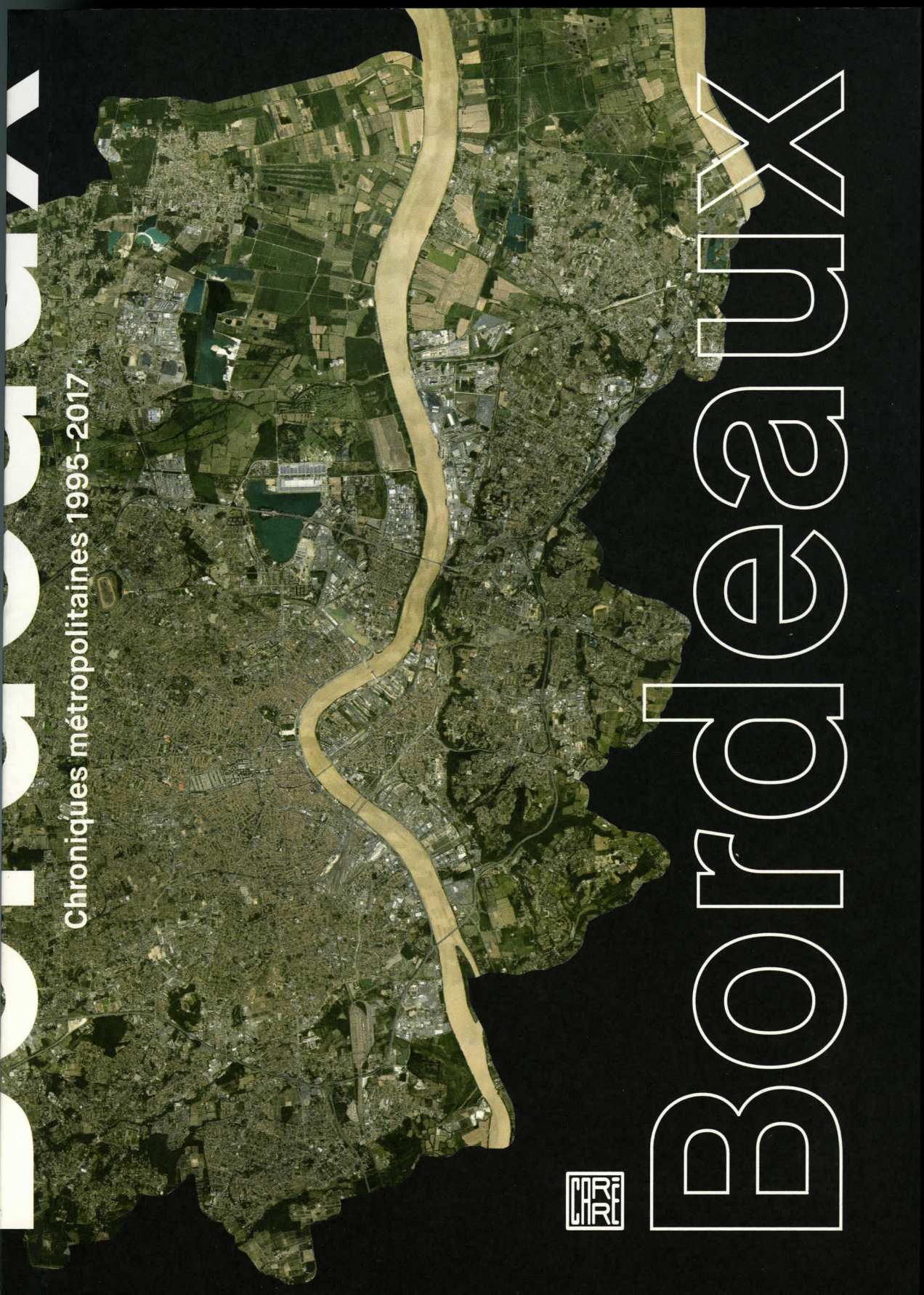


Chroniques métropolitaines 1995-2017



Bordeaux



Audrey Aldebert
et Paul-Henry Verdier
Marc Barani
Bernard Blanc
Clément Blanchet
Christine Bost
Olivier Brochet
Alexandre Chemetoff
Michel Corajoud
François Cornuz
Emmanuel Desmaizières
Yvan Detraz
Christian Devillers

Michel Desvigne
Michel Duchène
Vincent Feltesse
Francine Fort
Pascal Gérasimo
Thierry Guichard
Alain Juppé
Djamel Klouche
Emmanuel Lajus
Michèle Larüe-Charlus
Arnaud Lecroart
Winy Maas
Jean-Yves Meunier

Nicolas Michelin
Jean-Marc Offner
Étienne Parin
Bernard Reichen
Samuel Soriano
Youssef Tohmé
Élisabeth Touton
Jean Touzeau
Pierre-Alain Trévelo
et Antoine Viger-Koller
Collectif 51n4e/Grau



L'éditeur remercie Michèle Laruë-Charlus et Samuel Soriano qui ont veillé à la bonne fin de cet ouvrage. Il remercie également Jean-Louis Subileau et Claude Eveno pour leur présence constructive.

édition

Olivia Barbet-Massin et Dominique Carré

conception graphique et réalisation

Change is good

conception police de caractères « Maison Neue »

Timo Gaessner, Milieu grotesque

relecture

Jeanne El Ayeb

photogravure

Fotimprim, Paris

impression

Castuera, Pampelune

© Dominique Carré éditeur

105, rue du Faubourg Saint-Antoine, 75010 Paris

www.editionscarre.com

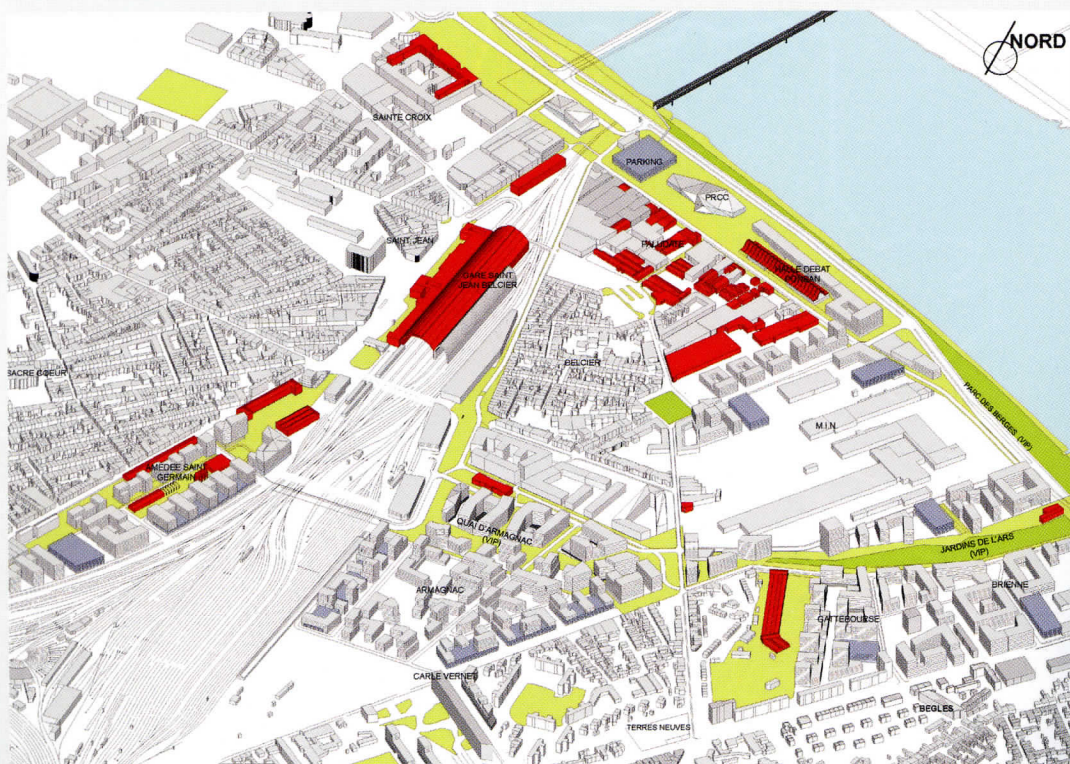
Bordeaux

Chroniques métropolitaines 1995-2017

Saint-Jean-Belcier

Le laboratoire urbain bordelais

Bernard Reichen,
architecte urbaniste, Grand Prix
de l'urbanisme 2005



Saint-Jean-Belcier, pièce urbaine stratégique aux premières loges de l'arrivée du TGV, est inclus dans le périmètre de l'OIN Euratlantique (à cheval sur les communes de Bordeaux, Floirac et Bègles), dont la raison d'être est de projeter Bordeaux dans la course des métropoles européennes. Plan d'aménagement d'ensemble, Bernard Reichen, urbaniste.

«L'urbanisme des modes de vie» a pris le pas sur «l'urbanisme des tracés».

C'est un constat d'aujourd'hui. Il ne s'agit plus «d'ouvrir des territoires à l'urbanisation», mais de penser la ville comme un système avec comme objectif premier de simplifier les actes de la vie quotidienne.

Les nouveaux réseaux de tramway ont été les déclencheurs de ce processus. D'un urbanisme de zone nous

sommes passés progressivement à un urbanisme de flux, induits par ces «nouvelles mobilités». Comme beaucoup de villes, Bordeaux s'est engagée dans ce mouvement. Le tramway a été dans un premier temps un formidable levier pour recomposer l'espace public et soutenir une politique d'embellissement dont la transformation des quais de la Garonne est l'image la plus forte.

À l'échelle métropolitaine une autre mutation s'opère désormais pour concevoir des axes de développement urbain par densification des zones d'influence de ces réseaux de transport collectif. Ces «pièces urbaines», générées à partir des fonciers mobilisables, vont donner la part belle à l'architecture dans un urbanisme où ce ne sont plus les «tracés» qui génèrent la continuité, mais les transports

et la nature – autre grand projet communautaire.

Dans un même temps, «l'esprit du projet urbain» se perpétue dans la ville par la recomposition de nombreux territoires inscrits dans un ensemble patrimonial exceptionnel, aussi vaste que stabilisé. Pour l'essentiel, les tracés sont déjà là. Il s'agit avant tout de conforter cette structure primaire dont la Garonne est la colonne vertébrale.

Cette double démarche fait toute la richesse de l'urbanisme bordelais en articulant entre elles des logiques statiques et des logiques dynamiques pour construire un projet territorial.

Le statut de la grande vitesse

Dans cette mosaïque de projets urbains Saint-Jean-Belcier a un statut particulier. C'est que le lieu est marqué du sceau de la «grande vitesse». En 2017, Bordeaux sera à 2 heures de Paris, 2 heures de Saint Sébastien, 4h 30 de

Madrid et 1 heure de Toulouse. C'est un choc culturel, et l'OIN Euratlantique a été créée pour encadrer les développements associés à cette nouvelle réalité.

Le projet Saint-Jean-Belcier, associé aux deux gares disposées de part et d'autre du faisceau ferroviaire, sera le premier dépositaire de l'imaginaire urbain de ce nouveau territoire de la ville. Fallait-il pour autant que l'esprit du quartier «sur-joue» un imaginaire de la vitesse associé inévitablement à celui de la globalisation ?

Nous avons fait le pari inverse en nous inscrivant, dès la sortie des quais, dans la logique d'une ville «pacifiée», où l'obsession de la vitesse a cédé la place à la maîtrise du temps.

En très peu de temps, le tramway a reconstruit un lien unique entre service et sociabilité. Il a rétabli le statut de flâneur dans des territoires où l'on ne flânait plus depuis longtemps et il a ouvert la voie à une ville cyclable et «marchable». Nous avons voulu

témoigner de cette réalité par un espace public généreux irriguant le projet. Nous lui avons donné un nom, l'espace VIP, pour affirmer que le vélo, l'intermodalité et le piéton étaient les marqueurs de ce lieu.

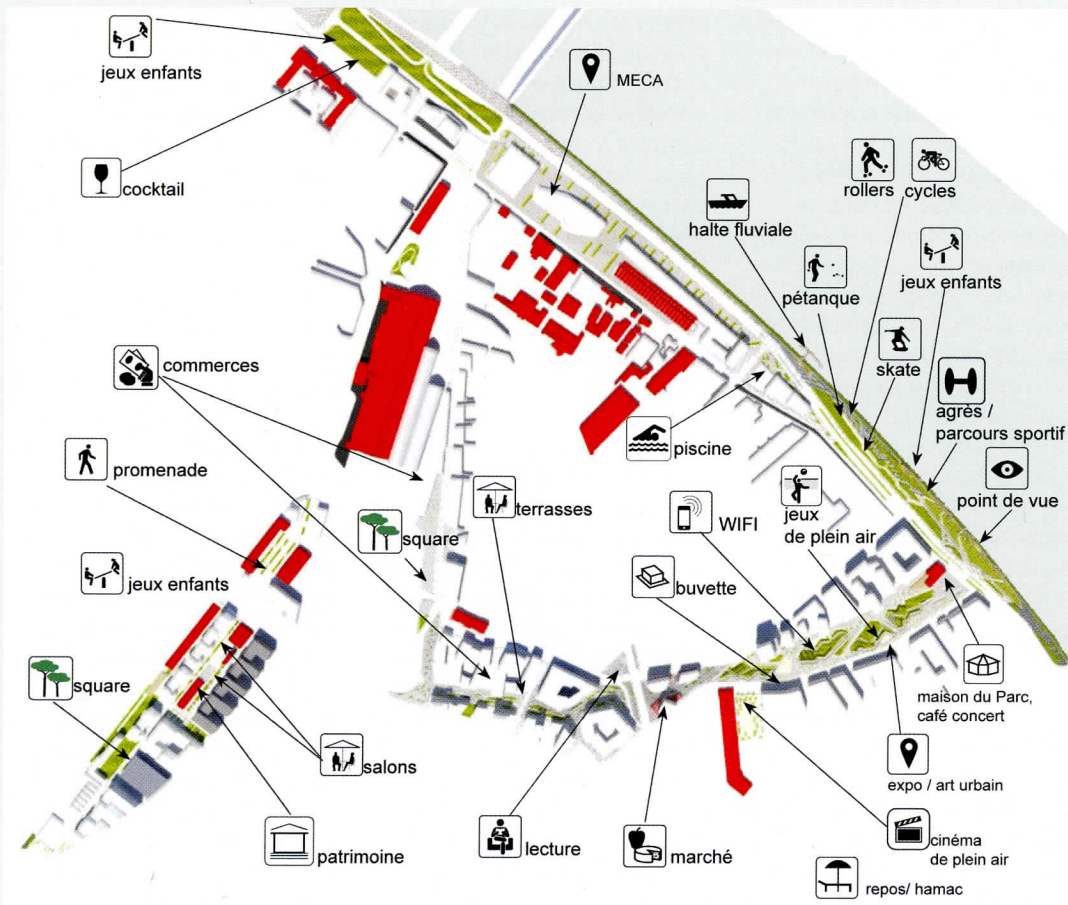
«L'esprit des domaines»

Si nous ne voulions pas concevoir un projet «hors sol» pensé comme une métaphore de la vitesse, il n'était pas question non plus d'imaginer un urbanisme «analogique» imposant ici une «trame urbaine» statique contraire à l'esprit du lieu. Ni le territoire existant, ni les fonctions futures ne le justifiaient. La voie que nous avons choisie est inscrite dans les gènes du site, c'est «l'esprit des domaines».

Un paysage urbain hétérogène s'est constitué à partir d'une mosaïque de «domaines» juxtaposés. Le domaine ferroviaire, celui des abattoirs, des chais, du marché d'intérêt national ou du quartier de Saint-Jean - Belcier composent le début d'une histoire.



Le parvis de la nouvelle gare Saint-Jean-Belcier, organisée pour accueillir le TGV en 2017.



L'aménagement du site Saint-Jean-Belcier, composé d'une myriade de « domaines », conçoit l'espace public comme un domaine autonome. Déployé sur 3 kilomètres, le VIP (vélo, intermodalité, piéton) s'articule en séquences et reste ouvert à une programmation éclectique.

Que ces lieux soient conservés, transformés ou recréés, ils sont les fondements de la diversité du projet.

Ils devront alors répondre à trois règles pour que ce quartier, organisé comme le *bank office* de la ville-centre, devienne un point focal de l'agglomération.

La première : que les domaines se modernisent pour eux-mêmes, sans jugement autre que les nuisances qu'ils seraient susceptibles de créer.

La deuxième : qu'ils offrent sur leurs franges des principes d'urbanité compatibles avec les enjeux du projet futur. Chaque fonction maintenue ici, tel le marché d'intérêt national, doit apporter sa pierre au nouvel « édifice urbain ».

Sur cette base, nous avons recomposé l'espace, en tenant compte de toute sa diversité et en y ajoutant de nouvelles pièces qui répondent aux enjeux d'un quartier d'échange attractif et contemporain.

La logique d'un espace public « attracteur »

La troisième règle du projet consiste à concevoir l'espace public comme un domaine autonome et non comme la résultante de l'espace bâti. Tel est le rôle du VIP, parcours de 3 kilomètres, programmé comme un « équipement public à ciel ouvert » et conçu comme l'espace « connecteur » des domaines de Saint-Jean-Belcier.

Au contact des chais de Paludate et de la halle des abattoirs, il devient le « balcon de la création », ouvert sur la Garonne en intégrant le centre d'art et de culture (Meca), il se prolonge à l'est par le parc des Berges et le jardin d'Ars, péné-

trant dans les terres en direction d'Armagnac. À proximité de la gare, il prend la couleur d'un pôle tertiaire supérieur complété par des fonctions commerciales. À l'ouest, il est connecté par un nouveau pont ferroviaire au quartier Amédée-Saint-Germain. À l'est des rails, il compose le parvis de la nouvelle gare, relié à la Garonne par la rue Terre-des-Bordes.

Le VIP est un lieu unitaire, dessiné pour accueillir au fil du temps des petits équipements répondant à des fonctions impossibles à définir aujourd'hui, un lieu central et contemporain, situé au cœur de l'intermodalité et associé à la Garonne. Nous avons voulu y définir les principes d'élaboration d'un « espace attracteur », diurne et nocturne, connecté à la gare, mais dépassant par son échelle et sa programmation la simple logique des échanges physiques.

L'identité et la hauteur

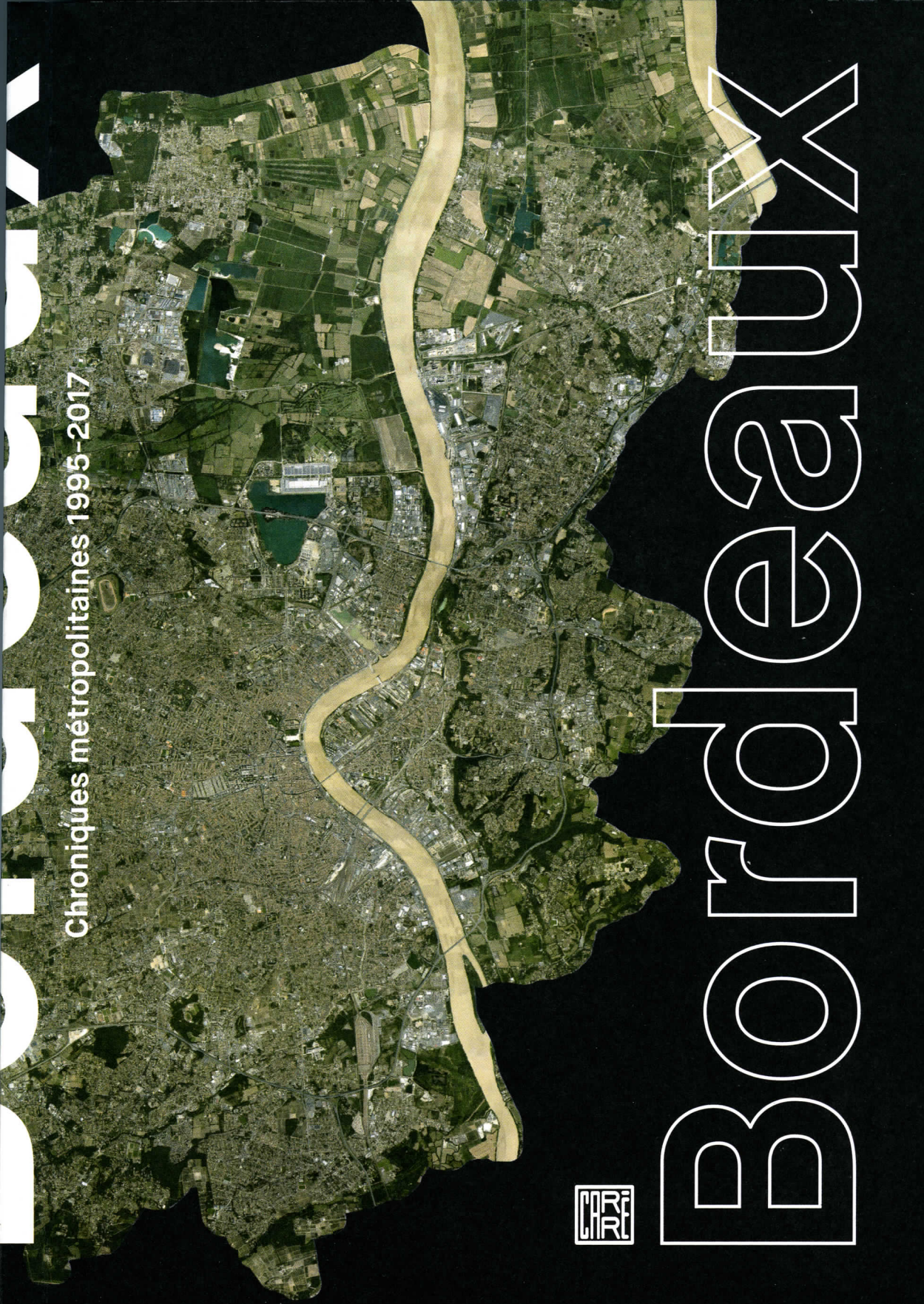
La mixité et la diversité des fonctions sont associées à une logique de mise en scène de l'architecture dans un espace urbain fédérateur. Dans cette logique scénographiée, la distance et la lisibilité ne sont plus antinomiques. Ce qui est notamment le cas pour la fonction tertiaire supérieur, quartiers d'Armagnac, d'Amédée-Saint-Germain et le quai de Paludate. Dans un même paysage urbain sont associés des sièges sociaux, des objets patrimoniaux et des équipements emblématiques. Ici l'horizon compte plus que la perspective, et l'identification par des architectures signifiantes va encore renforcer ce dispositif.

Quoi qu'il en soit, nous n'avons pas échappé, sur les blogs qui accompagnent aujourd'hui tout projet, au débat sur la hauteur. Concevons-nous un projet timide ou frileux en n'inscrivant pas de tours dans le paysage ? C'est une question bien réelle, même si l'économie actuelle des projets hypothèque fortement la réalisation d'objets de grande hauteur.

À cette question, nous pouvons répondre que le projet est en place pour une première phase permettant d'accueillir dignement le TGV en 2017 et que l'avenir est préservé. Dans ce contexte nous considérons que la construction de la silhouette urbaine est un projet en soi ouvert au débat public. L'urbanisme est une autre évolution essentielle qui a pris place dans le champ de la pensée systémique. Le corollaire étant que, pour avoir des chances de survie, tout système doit intégrer dans sa conception ses principes correctifs. C'est l'un des sens que nous donnons à l'idée d'un espace scénographié autorisant, si nous le désirons, des hauteurs plus importantes.

Dans le temps de la première phase, le moment est sans doute venu de repenser la hauteur dans une vision « anamorphique » conçue dans le respect absolu des horizons bordelais. La dynamique suscitée par l'arrivée de la grande vitesse peut créer les conditions favorables à l'élaboration d'un tel projet.

Chroniques métropolitaines 1995-2017



Bordeaux