POLYTECH®
TOURS
Département Aménagement

Ecole d'ingénieurs
polytechnique
de l'université de Tours

UNIVERSITÉ FRANÇOIS - RABELAIS

CITERES
UMR 6173
Cités, Territoires,
Environnement et Sociétés

Equipe IPA-PE
Ingénierie du Projet
d'Aménagement, Paysage,
Environnement

Projet de Fin d'Etudes

LES PROJETS DE REQUALIFICATION DES WATERFRONTS FLUVIAUX COMME ELEMENT DE REVITALISATION URBAINE

La reconquête du fleuve par la ville de Bordeaux : La place de la Garonne dans le projet urbain

2010-2011

MARTIN-HERROU Adélaïde

Directeur de recherche
CARABELLI Romeo

LES PROJETS DE REQUALIFICATION DES WATERFRONTS FLUVIAUX COMME ELEMENT DE REVITALISATION URBAINE

La reconquête du Fleuve par la ville de Bordeaux : La place de la Garonne dans le projet urbain

2010-2011

MARTIN-HERROU Adélaïde

Directeur de recherche
CARABELLI Romeo

AVERTISSEMENT

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnels, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

L'auteur de cette recherche a signé une attestation sur l'honneur de non-plagiat.

FORMATION PAR LA RECHERCHE ET PROJET DE FIN D'ETUDES

La formation au génie de l'aménagement, assurée par le département aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et de techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Ingénierie du Projet d'Aménagement, Paysage et Environnement de l'UMR 6173 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants-chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer toute ou partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

REMERCIEMENTS

Ma reconnaissance va à toutes les personnes qui m'ont encadrée, suivie et soutenue lors de la réalisation de ce projet de recherche.

Je remercie tout d'abord, Romeo Carabelli, docteur en géographie et tuteur de ce projet, qui a su m'aiguiller dans l'élaboration de ce projet et m'initier à la réalisation d'un mémoire de recherche ainsi que Laura Verdelli, enseignante chercheuse au Département Aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, pour ses précieux conseils.

Je tiens également à remercier l'ensemble des acteurs rencontrés dans le cadre de ce projet et plus particulièrement , Jean-François Guérin, chef du service écologie urbaine à la Communauté urbaine de Bordeaux dans le pôle des dynamiques urbaines de la direction de la nature. Sa disponibilité et son intérêt sont à l'origine même des éléments de réflexions présentés dans ce mémoire.

Je remercie également la direction de l'urbanisme de la Mairie de Bordeaux, pour sa disponibilité, et particulièrement, Grégoire Ferrer, responsable du service foncier de la direction de l'urbanisme pour le temps qu'il a bien voulu m'accorder.

Un grand merci ensuite aux personnes qui ont accepté de participer au questionnaire. Leur participation s'est révélée indispensable pour réaliser mon étude et alimenter ma réflexion.

Je voudrais exprimer mes sincères remerciements à Frédéric Fièvre, enseignant d'histoire-géographie au lycée Fernand Daguin à Mérignac (33), pour l'aide précieuse qu'il m'a apportée.

Enfin, un remerciement particulier à mes proches pour leur soutien et leur regard avisé sur ce mémoire de recherche.

SOMMAIRE

Avertissement **3**
Formation par la recherche et projet de fin d'études **4**
Remerciements **5**
Sommaire **6**
Introduction **8**
Contexte de l'étude **10**
1. Présentation du cas d'étude 11
2. Problématique 14
3. Méthodologie 16
    31. Une analyse bibliographique d'ouvrages généraux relatifs au rapport ville/fleuve 16
    32. Une analyse des projets et des documents d'urbanisme de Bordeaux 16
    33. Une analyse bibliographique sur le retour d'expérience, un questionnaire et une observation de terrain 16
Partie 1 : Les changements de relation entre Bordeaux et son fleuve **18**
1. Un rapport fusionnel entre la ville et son fleuve 19
    11. La création du port de Bordeaux 19
    12. Le fleuve utilisé pour le commerce 19
    13. Les berges : lieu de représentation du pouvoir et de la puissance de la ville 21
2. Un rapport fonctionnel entre la ville et son fleuve 21
    21. L'artificialisation des cours d'eau 21
    22. L'industrialisation et les activités portuaires 21
3. La rupture de la relation ville/fleuve 24
    31. Le déclin et le déplacement des activités portuaires et industrielles 24
    32. L'emprise automobile sur les berges de la Garonne 25
4. La réconciliation de la ville avec son fleuve 26
    41. Le fleuve comme espace public 26
    42. Une réunification des deux rives par la création de ponts 27
    43. Le fleuve comme voie de communication 29
Partie 2 : La Garonne et ses berges comme nouveau territoire urbain **32**
1. Les quais : territoires à projets 33
    11. La notion de projet urbain 33
    12. Un territoire aux nombreux atouts et potentialités 34
    13. L'émergence des projets de requalification des berges bordelaises 34
    14. Le fleuve au cœur des projets de requalification 37
2. L'inscription de la requalification du fleuve dans un projet urbain global : les outils urbanistiques mis en œuvre 43

21. Le fleuve comme vitrine de la ville 43
22. Les quais au cœur de la politique des espaces publics 48
23. Le fleuve au centre de deux territoires majeurs de renouvellement urbain : le territoire Bacalan-Bastide 55
Partie 3 : Une nouvelle centralité sur les berges de la Garonne ? 60
1. Centralités urbaines du territoire 61
2. La vision des usagers des quais 62
21. Elaboration d'un questionnaire 62
22. Analyse des résultats 63
3. Les quais, un espace reconquis 68
31. Des quais patrimoniaux et culturels 68
32. Des quais au centre des infrastructures de transport 71
33. Les quais rive droite : lieu d'habitations et de bureaux 74
34. Les quais comme parc urbain 75
4. Un lieu, certes, embelli, mais un fleuve toujours endormi 79
41. La dominance de l'hypercentre 79
42. L'absence d'activités nautiques liées au fleuve 80
43. L'absence de grand lieu emblématique ou évènementiel 85
44. Un aménagement uniquement linéaire 86
45. Un projet de proximité 86
Conclusion 88
Bibliographie 90
Table des figures 94
Table des matières 96
Annexes 99

INTRODUCTION

Les villes se sont souvent installées à proximité d'un fleuve, d'un estuaire ou du littoral car l'eau est indispensable à l'alimentation et facilite la navigation et le commerce. Le rôle des fleuves dans le développement des villes a été d'une importance essentielle pendant l'histoire. Le rapport qu'entretiennent les villes avec leurs fleuves a été modifié à de nombreuses reprises au cours des siècles jusqu'à parfois un désintérêt total.

Depuis une vingtaine d'années, les villes fluviales tentent de retrouver une nouvelle fonction urbaine à ces espaces longtemps délaissés qui font ainsi l'objet d'une attention particulière de la part des municipalités. En effet, les élus et les autres acteurs de l'aménagement utilisent un certain vocabulaire tel que "réconcilier" (la ville et le fleuve), "se réapproprier" ou "reconquérir" (les berges)," rétablir", "retrouver", "retisser" ou "recoudre" (les liens), "requalifier" (les waterfronts) pour une revitalisation urbaine...le tout pour désigner les actions en faveur d'un rapprochement de la ville et de son fleuve.

Cette reconquête du fleuve passe par la requalification des fronts d'eau fluviaux. Selon le *Dictionnaire de la ville et l'urbain*, la notion de "requalification" est un " *terme utilisé dans les années 1990 pour désigner une démarche qui combine, afin d'en tirer les meilleurs effets, la table rase de la rénovation et le maintien de façade de la réhabilitation, en s'intéressant en outre à la qualité des espaces urbains circumvoisins*." (PUMAN, PAQUOT, KLEINSCHMAGER, *Dictionnaire de la ville et l'urbain*, 2006). Dans le cas de la requalification des waterfronts fluviaux, il s'agit de rendre le fleuve accessible et réapproprié par la population locale en y créant un espace de qualité. L'ouverture au fleuve passe par son intégration dans le projet de valorisation urbaine et semble devoir être considéré comme un levier pour permettre un renouvellement urbain d'où le terme de "revitalisation urbaine". Il s'agit ainsi de renouer les liens perdus entre la ville et son fleuve en donnant à celui-ci une nouvelle vie par de nouvelles fonctions permettant le développement de la ville.

Les friches portuaires offrent, en effet, des opportunités foncières importantes donnant la possibilité à la ville de se réapproprier des espaces souvent au cœur de la celle-ci et deviennent ainsi un enjeu majeur de revitalisation urbaine. Le fleuve permet non seulement de répondre à la demande des citadins de voir maintenus des espaces naturels en ville et d'améliorer ainsi leur cadre de vie mais aussi, et surtout, d'utiliser son fort potentiel identitaire pour améliorer et valoriser l'image de la ville par des aménagements de qualité.

La prise en compte de ces nouveaux espaces urbains disponibles a débuté dans les vastes emprises portuaires, maritimes ou fluviales, des ports nord-américains comme Baltimore ou Boston dans les années 1960, suivis par des grands ports européens à partir des années 1980 (Londres, Amsterdam, Barcelone, Bilbao…). Depuis, ce phénomène de revitalisation et de requalification des fronts d'eau s'est généralisé à toutes les villes au bord de l'eau, portuaires ou non, et notamment aux villes françaises telles que Nantes, Lyon ou Bordeaux. Ce P.F.E présente le rapport qu'entretient cette dernière ville avec son fleuve, la Garonne.

Cette reconquête de la Garonne par la ville de Bordeaux et la place du fleuve dans le projet urbain de la ville fait ainsi l'objet de cette étude. La première partie décrit comment la ville de Bordeaux a modifié son rapport au fleuve au cours de l'histoire. Il ne s'agit pas ici d'une analyse historique mais d'une réflexion sur l'importance du fleuve et son usage à telle ou telle époque ainsi que les raisons de son déclin puis de comprendre les raisons de son regain d'attractivité. Dans un premier temps, nous verrons que dès la création du port de Bordeaux, la ville entretenait un rapport fusionnel utilisé à des fins commerciales et symbolisant la puissance de la cité, puis ce rapport fonctionnel dans la ville préindustrielle avec l'artificialisation et l'industrialisation du cours d'eau. Puis nous étudierons l'apparition du détachement de la ville de son fleuve lié au déclin et la délocalisation des activités industrialo-portuaires ainsi que l'arrivée massive de

l'automobile. Enfin, nous déterminerons les causes du retour de l'importance du fleuve dans la ville et quelles en sont ses nouvelles fonctions.

Dans une seconde partie, il s'agit de montrer comment s'organise cette reconquête du fleuve. Il est démontré que les quais constituent un nouveau territoire urbain sur lequel les projets tentent de renouer ce lien en créant un nouveau centre de vie. Nous étudierons dans un premier temps les différents projets qui ont été réalisés sur les quais puis dans un second temps, l'inscription de ceux-ci dans le projet global de la ville en étudiant les outils urbanistiques utilisés pour répondre à leur objectif de créer un nouvel espace urbain attractif.

Enfin dans une troisième partie, la réalité sur le terrain est analysée pour déterminer si l' objectif de reconquérir le fleuve a bel et bien été atteint. Il s'agit d'étudier le décalage entre les projets et leur mise en œuvre et la réalité de la relation ville-fleuve aujourd'hui.

CONTEXTE DE L'ETUDE

1. Présentation du cas d'étude

Pour apprécier ce nouveau rapport entre le fleuve et la ville, il est nécessaire d'étudier un projet de requalification de fronts d'eau qui soit suffisamment important pour éviter une analyse et des résultats trop restreints et insuffisamment représentatifs des tendances actuelles du retour vers le fleuve. Ainsi le projet d'aménagement des quais de Bordeaux semble parfaitement convenir puisqu'il s'agit d'un véritable projet de requalification urbaine, ayant pour objectif de recréer un lieu attractif et vivant, à deux pas du centre ville en lieu et place d'anciennes friches portuaires dégradées. Ce projet des quais constitue également un élément fondamental du projet urbain de Bordeaux, représentant ainsi un véritable enjeu pour la ville.

Chef lieu de la région Aquitaine et du département de la Gironde, Bordeaux est située sur le plus vaste estuaire européen, celui de la Gironde. La sixième métropole française et sa région connaissent un dynamisme démographique considérable et s'inscrivent parmi les régions les plus attractives de France. La ville s'étend sur 4 455 hectares. Elle se situe dans la communauté urbaine de Bordeaux (CUB)[1] qui compte 27 communes, 714 727 habitants et 55 188 hectares. Après une période de rapide dépeuplement et d'importants travaux de rénovation des quartiers les plus anciens, la population de la ville centre recommence à augmenter. La commune de Bordeaux, qui a accueilli 20 000 habitants ces vingt dernières années, compte aujourd'hui une population de 235 878 habitants et connaît ainsi un bel essor démographique (*population légale millésime 2006*).

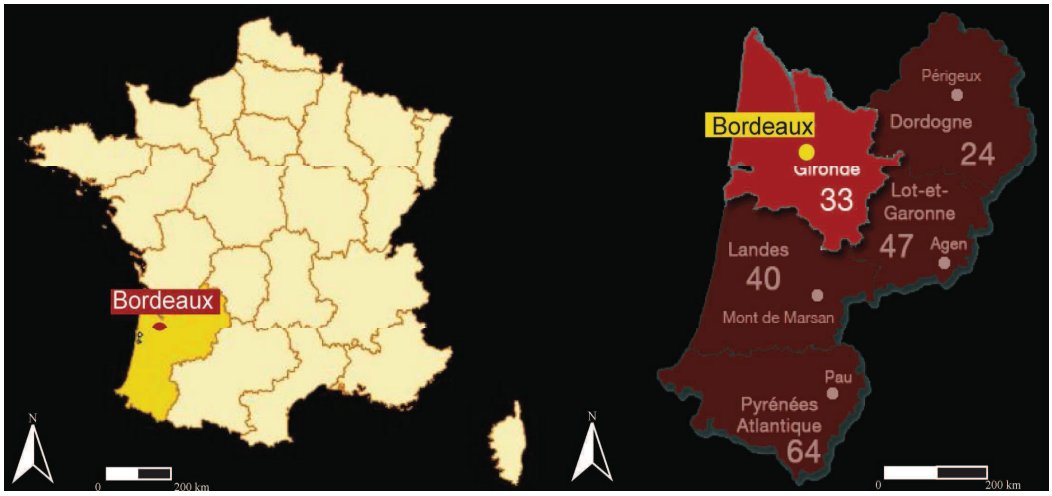

Figure 1: Localisation de la Région Aquitaine et de la ville de Bordeaux
Source : http://www.hotels-33.com/images/carte-aquitaine.png; http://standingimmobilier.free.fr/region_aquitaine.JPG
Réalisation : A.Martin-Herrou, mars 2011

[1] La Communauté Urbaine de Bordeaux a été mise en place le 1er janvier 1968. Elle est avec Lille, Lyon et Strasbourg, l'une des quatre Communautés obligatoires créées par la loi du 31 décembre 1966 qui a fixé le cadre de ses compétences. Vincent Feltesse en est l'actuel président.

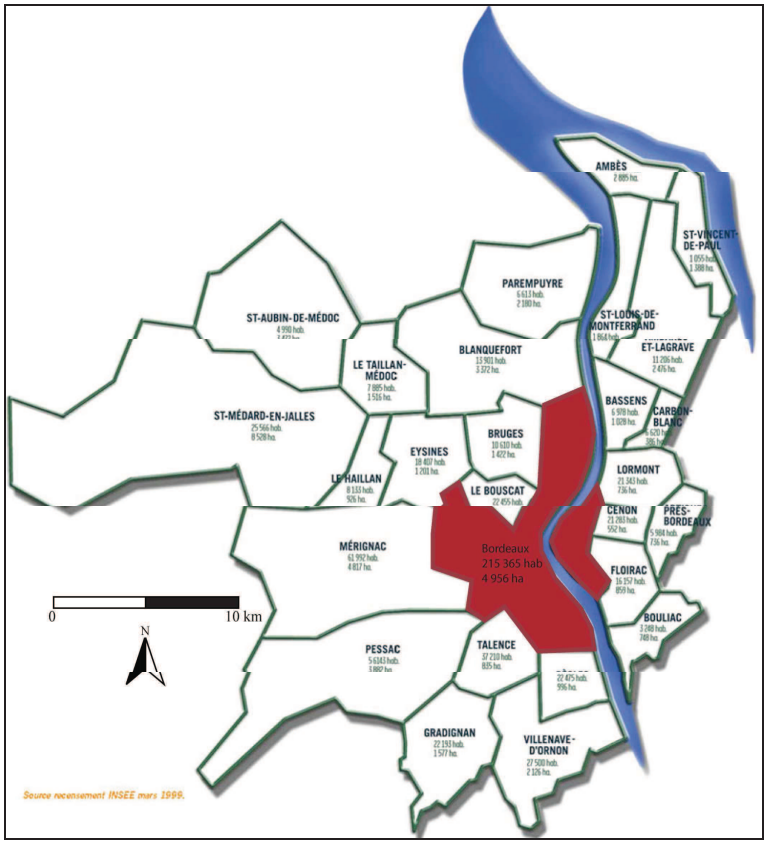

Figure 2: Bordeaux, au sein de la CUB, traversé par la Garonne
Source : CUB, INSEE
Réalisation : A. Martin-Herrou, mars 2011

La ville de Bordeaux entretient une relation particulière avec son fleuve, non seulement dans son espace même, la ville est en effet entièrement traversée par la Garonne (cf. Figure 2) mais également historiquement. Le fleuve a toujours été en effet au cœur de l'histoire de la cité, notamment à travers le grand commerce au XVIII^{ème} siècle et son lourd passé industriel. C'est pourquoi il semble intéressant d'étudier l'évolution du rapport ville-fleuve puisque le port occupait une place centrale jusqu'à son abandon complet au cours du XX^{ème} siècle suivi de la nouvelle attraction qu'il exerce aujourd'hui. Des stratégies urbaines visant à redéfinir les rapports entre Bordeaux et son agglomération autour de la Garonne ont été traduites en actions concrètes suite à l'élection d'Alain Juppé à la mairie de Bordeaux : renouvellement urbain des territoires de part et d'autre du fleuve et accès à une mobilité différente par la mise en place d'un réseau de tramway.

Les waterfronts fluviaux de Bordeaux correspondent aux quais de la Garonne, eux-mêmes au sein de la ville. La définition du territoire concerné est assez difficile à appréhender. En effet, il existe plusieurs possibilités d'interprétation. On pourrait s'en tenir à une stricte définition juridique ou institutionnelle fondée sur la notion de domaine public maritime voire d'espace géré par l'autorité portuaire qui y exerce toutes les compétences. Cependant, il s'agirait d'une interprétation minimaliste. Il est indéniable que les projets de réaménagement concernent un territoire beaucoup plus large. Celui-ci inclut les espaces industriels abandonnés, les emprises portuaires devenues inutiles et les zones d'entrepôts[1]. La définition du périmètre d'étude des quais de Bordeaux se situe donc sur la portion du fleuve allant de la Gare Saint Jean au futur pont Bacalan-Bastide (cf. Figures 3et 4).

[1] CHALINE Claude, urbaniste et spécialiste de la géographie et de l'aménagement des grandes métropoles, in *La ville a la reconquête des espaces portuaires délaissés, comparaisons et évaluations internationales, Vers un observatoire de la transformation des Villes-Ports*, Chapitre 1 : Définition des territoires concernés et Etat des lieux, 1993

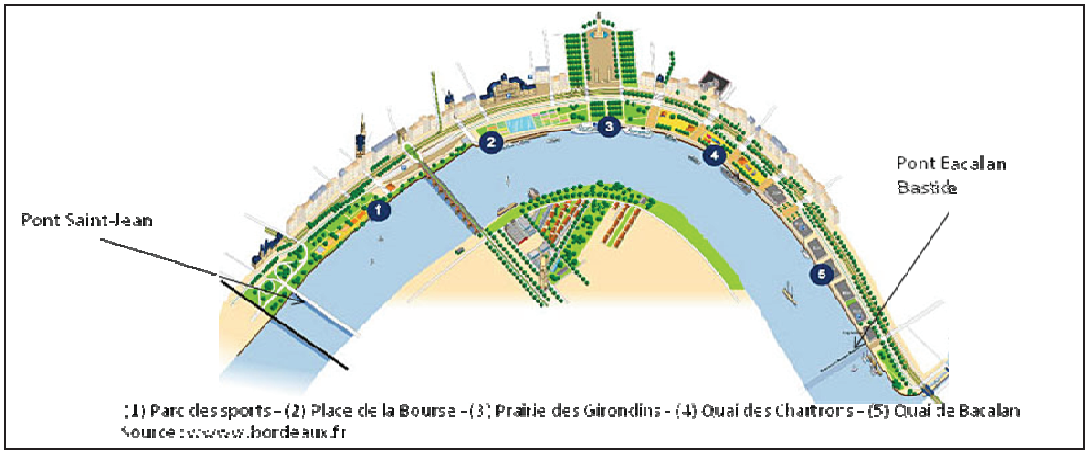

Figure 3 : Périmètre d'étude : les quais de Bordeaux
Source : www.bordeaux.fr

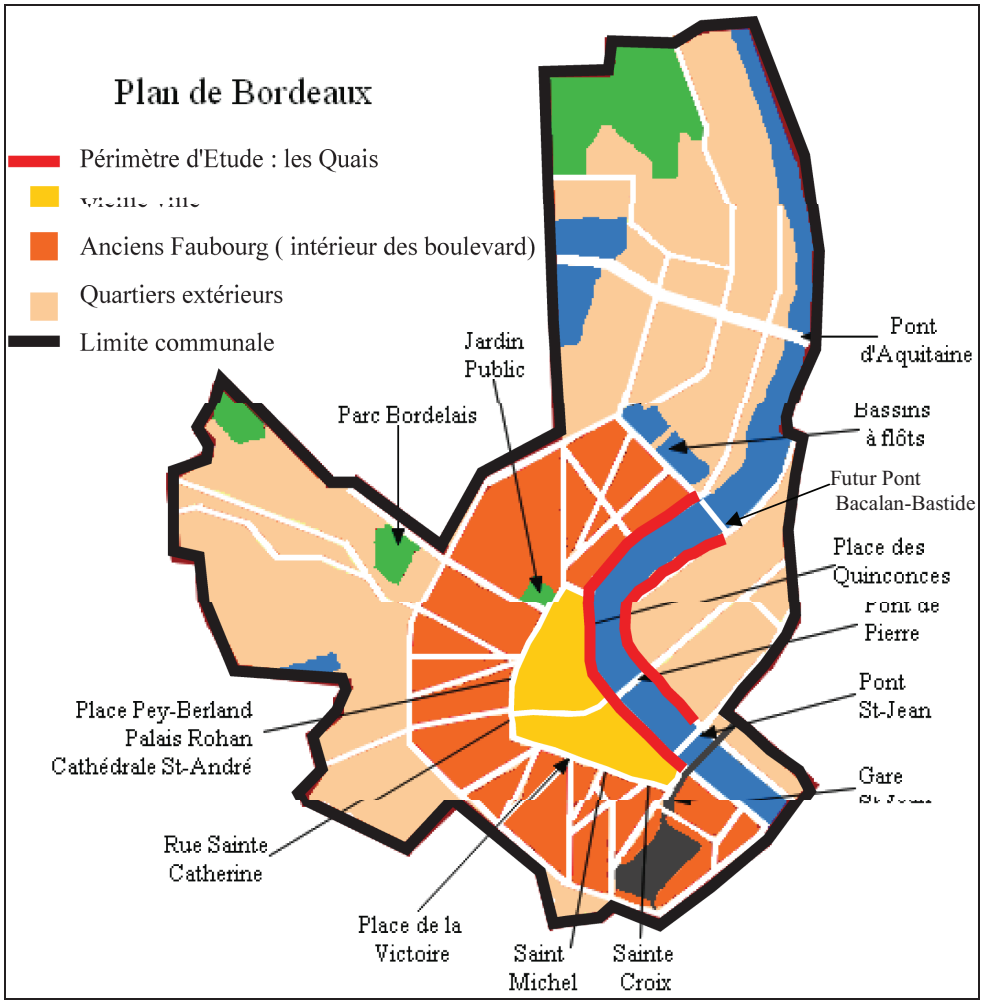

Figure 4 : Périmètre d'étude au cœur de la ville et des lieux emblématiques
Source : fr.academic.ru
Réalisation: A. Martin-Herrou, février 2011

La requalification du front d'eau concerne, en réalité, tout le long de la Garonne; à travers notamment un "plan Garonne" qui prend en compte douze communes riveraines. Cependant, ce P.F.E est centré sur la relation d'une ville avec son fleuve. C'est pourquoi seules les berges traversant la ville de Bordeaux seront prises en compte, les projets de requalification au sein de la commune de Bordeaux étant les plus emblématiques et les plus documentés. Le périmètre d'étude a été ainsi défini sur la représentation faite par la ville de Bordeaux elle-même, territoire semblant pertinent pour ce travail de recherche. En effet, cette portion des berges de la Garonne a connu de

nombreuses et importantes transformations à travers l'histoire puisqu'elle constituait l'ancien port de Bordeaux, "le port de la Lune".

Une distinction est à faire entre les ports maritimes et les ports fluviomaritimes. Dans le premier cas, la configuration des friches portuaires est tributaire de la topographie du littoral, avec souvent la présence du vieux port dans un site de crique ou de baie abritée alors que dans le deuxième, comme c'est le cas à Bordeaux, la physionomie est relativement plus simple et répétitive car alignée sur une ou deux berges[1]. Dans la majorité des cas, et notamment le cas bordelais, l'activité maritime est demeurée très inégale et en faveur de l'une des deux berges, entraînant d'ailleurs le déséquilibre fonctionnel et spatial de l'agglomération contemporaine. En effet, la rive gauche de la Garonne s'est largement développée et étendue au dépend de la rive droite, longtemps délaissée par la population.

Il convient aussi de noter qu'une des caractéristiques principales de Bordeaux est que l'ancien port se situe à proximité du noyau historique de la ville multipliant les contraintes relatives aux constructions neuves de part son patrimoine architectural. Un lien fort entre le centre ville et le fleuve a ainsi été tissé.

Par ailleurs, la nature et la composition des espaces portuaires pèsent sur les possibilités de reconquête. Par exemple, la création de bassins à flots, pour les ports affectés par un fort marnage[2], entre haute et basse mer, influence les formes de réaménagement. A Bordeaux, malgré l'existence d'un bassin à flot, il est à dominante linéaire au même titre que la Nouvelles Orléans ou Lisbonne. En effet, les divers aménagements ne se sont pas fait autour des bassins à flots mais le long du fleuve. Ces bassins ont été ainsi délaissés au profit de l'aménagement linéaire du front d'eau.

2. Problématique

Ainsi, le port de Bordeaux a laissé d'importantes friches portuaires qu'il convient à la ville de se réapproprier. Ce P.F.E cherchera à déterminer comment la ville tente de rétablir des liens avec son fleuve et pour quels usages. Pour cela, il s'agit d'identifier les outils urbanistiques qui permettent de rétablir ce lien et d'analyser s'ils y sont réellement parvenus.

Hypothèse de recherche

Nous verrons que ces divers projets autour du fleuve semblent vouloir créer de nouvelles fonctions urbaines diversifiées et denses autour du fleuve. Par ces aménagements, il semblerait que la ville souhaite transformer les quais en un géotype central pour créer un nouvel espace attractif.

En effet, un centre urbain est défini comme un "*géotype urbain caractérisé par l'association maximale de la densité et de la diversité des réalités sociales.[...] Un centre urbain [...] possède un potentiel, appelé centralité, qui exprime la capacité attractive et polarisante du centre [...]*"[3].

Nous posons ainsi l'hypothèse que l'aménagement des quais de la Garonne a permis de créer un nouveau centre urbain pour la ville de Bordeaux.
Ce projet de recherche suit l'organigramme suivant (cf. Figure 5) :

[1] CHALINE Claude in *La ville à la reconquête des espaces portuaires délaissés, comparaisons et évaluations internationales, vers un observatoire de la transformation des Villes-Ports,* rapport de recherche 1993

[2] Le marnage est le dénivelé entre les niveaux d'une marée haute et d'une marée basse successives.
Source: http://www.futura-sciences.com/fr/definition/t/oceanographie-2/d/marnage_6677/

[3] LEVY Jacques, LUSSAULT Michel, *Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés*, définition du terme "Centre urbain", 2003

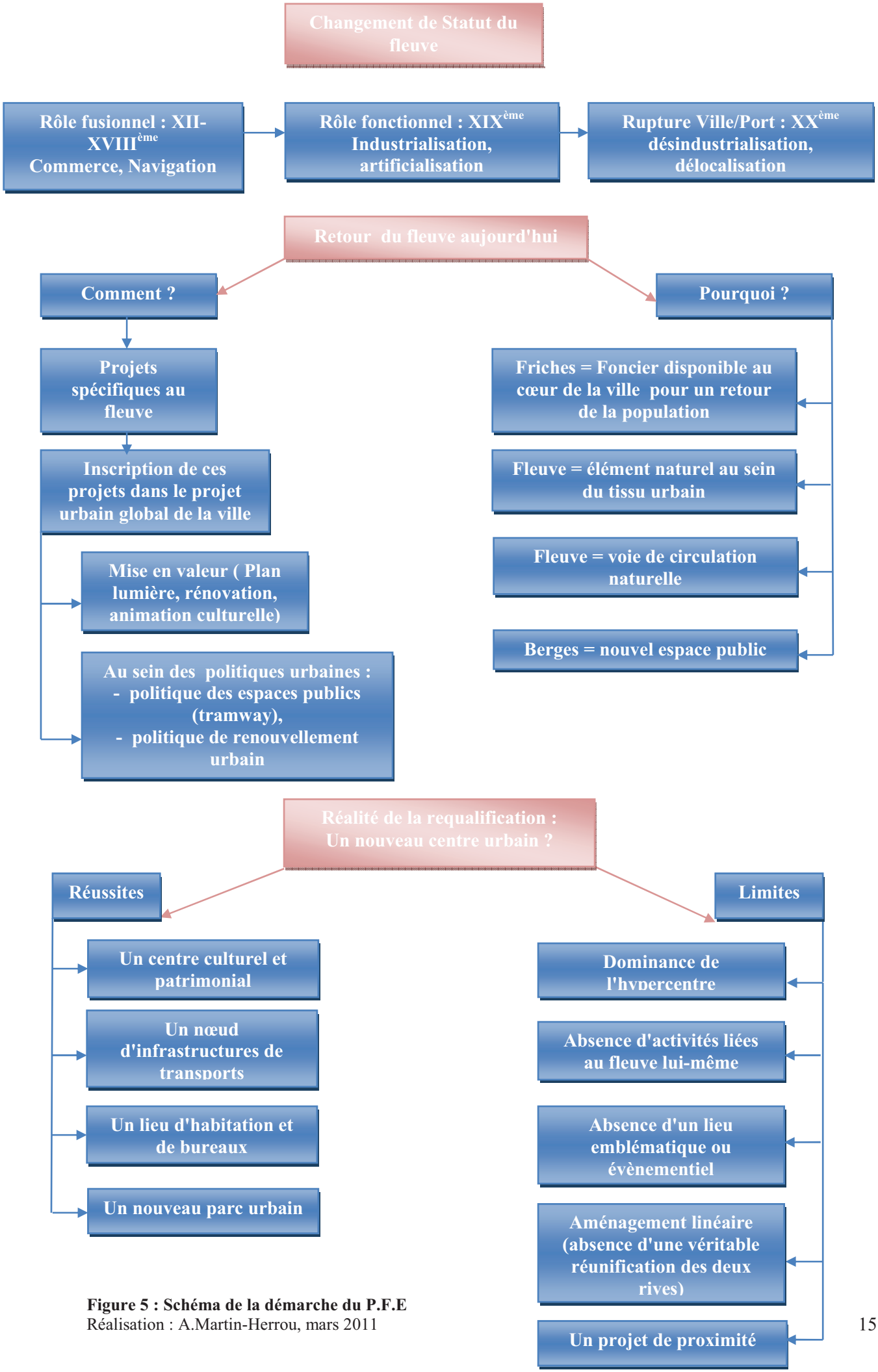

Figure 5 : Schéma de la démarche du P.F.E
Réalisation : A.Martin-Herrou, mars 2011

Ce schéma récapitule les éléments de la recherche. Il est divisé en trois parties, correspondantes à chacune des parties du P.F.E. Ce schéma a été réalisé sur l'exemple de Bordeaux, mais peut très bien s'appliquer à d'autres projets de requalification de waterfronts fluviaux pour mieux comprendre la relation qui unit la ville à son fleuve.

3. Méthodologie

Chacune des grandes parties de ce P.F.E a engendré une méthodologie différente présentée ci-dessous.

31. Une analyse bibliographique d'ouvrages généraux relatifs au rapport ville/fleuve

La méthodologie pour réaliser la première partie a consisté en une analyse bibliographique me permettant de faire l'état des connaissances existantes sur le sujet. J'ai pu ainsi établir les différents rapports entre la ville et le fleuve au cours de l'histoire, en se centrant sur le changement de statut de la Garonne pour la ville de Bordeaux. Des ouvrages généraux ont ainsi été utilisés comme des ouvrages de Claude Chaline ainsi que des rapports de colloques, des mémoires de recherche ou encore des articles dans des revues scientifiques telles que *Urbanisme* ou *Diagonale* mettant l'accent sur le cas de Bordeaux en particulier.

32.Une analyse des projets et des documents d'urbanisme de Bordeaux

La deuxième partie est axée sur les projets ayant lieu sur le front d'eau de Bordeaux. Il ne s'agit plus de déterminer le "pourquoi" de cette reconquête établi dans la première partie mais le "comment". Pour cela, il sera présenté les différents projets relatifs au réaménagement des quais; c'est-à-dire en présentant leurs objectifs, les outils utilisés et leur intégration dans le projet global de la ville. Une recherche et une analyse bibliographique spécifique à la ville de Bordeaux a également été réalisée sur les projets concernant les quais en particulier et le projet urbain de la ville en général, mais aussi à travers certains documents d'urbanisme. Des entretiens auprès de personnes ressources ont aussi été effectués pour relever et analyser leur point de vue et les objectifs souhaités. En effet, j'ai eu l'occasion de rencontrer Jean-François Guérin, chef du service écologie urbaine à la communauté urbaine de Bordeaux (CUB) dans le pôle des dynamiques urbaines de la direction de la nature. Chef de projet du "plan Garonne", il m'a permis d'obtenir de précieuses informations et de la documentation sur la démarche de mise en valeur des berges de la Garonne sur la ville de Bordeaux engagée par la CUB. J'ai également rencontré Grégoire Ferrer, responsable du service foncier de la direction de l'urbanisme de la mairie de Bordeaux . Cet échange m'a permis d'obtenir des documents cartographiques mais aussi les orientations prises par la municipalité et les objectifs souhaités en matière d'urbanisme par le réaménagement des berges du fleuve sur la commune de Bordeaux.

33. Une analyse bibliographique sur le retour d'expérience, un questionnaire et une observation de terrain

Enfin, concernant la troisième partie, il s'agit de confronter le projet et sa mise en œuvre. Une étude de terrain a donc été menée afin de déterminer si les objectifs des projets, décrits dans la partie précédente, ont été réalisés. Une observation directe a donc

été conduite sur les quais de Bordeaux ainsi que l'élaboration d'un questionnaire destiné aux usagers des quais. Ce questionnaire a permis d'obtenir des réponses courtes et ciblées sur la perception du projet de requalification des berges de Bordeaux par ces derniers. Ce document est situé en annexe ainsi que la grille de résultats. Il comporte une dizaine de questions en lien avec la perception des fonctions urbaines des quais par la population et les visiteurs afin de répondre à la problématique de ce travail de recherche.

Une étude bibliographique concernant le retour d'expériences ou des enquêtes menées par des personnes ressources a également été effectuée. Par ailleurs, tout en analysant le cas de Bordeaux, des éléments de comparaison avec d'autres exemples de projets de requalification des waterfronts sont apportés en complément.

PARTIE 1 : LES CHANGEMENTS DE RELATION ENTRE BORDEAUX ET SON FLEUVE

Cette première partie a pour but de décrire l'évolution du rapport entre la ville de Bordeaux et son fleuve au cours de l'histoire. L'analyse de cette relation permet de mieux comprendre le changement qu'il s'est opéré entre une ville tributaire de son fleuve pour le commerce, la navigation et l'industrie, puis l'abandon de celui-ci lors du déclin de l'activité portuaire et l'expansion de l'automobile jusqu'à son retour aujourd'hui afin d'en expliquer les nouvelles fonctions qui lui sont attribuées.

1. Un rapport fusionnel entre la ville et son fleuve

11. La création du port de Bordeaux

Dès sa fondation, il y a plus de vingt siècles, Bordeaux ou "Burdigala" fut un "emporium", un marché, établi autour d'un port. Du fait des forts courants qui traversent la Garonne, le port initial avait été établi à l'intérieur des terres sur un petit affluent : la Devèze. Ce port s'étant envasé, un autre port fut établi sur un deuxième effluent : le Peugue, mais fut vite insuffisant. Ainsi, le port définitif fut créé sur les rives mêmes du fleuve dans une courbe concave prononcée ayant donné le nom de "port de la Lune". C'est ce territoire qui constitue le périmètre d'étude de ce travail de recherche.

Dès l'époque romaine, le port de Bordeaux connut une notable activité comme centre d'expédition vers l'actuelle Grande-Bretagne des amphores de vins de Méditerranée acheminées par la province de Narbonne et en fret de retour, de l'étain de la Cornouaille[1].

12. Le fleuve utilisé pour le commerce

Jusqu'au Moyen-âge, l'eau est très présente dans les villes. Tous les corps de métiers sont installés à proximité de l'eau : le bétail et les animaux de trait s'y abreuvent, les porteurs d'eau s'y ravitaillent, les moulins y puisent leur énergie, les déchets de l'activité artisanale et les effluents urbains y sont rejetés. Ces éléments contribuent alors à altérer la qualité de l'eau des fleuves, transformés en grands collecteurs d'eau usée et nauséabonde, comme le dit André Guillerme « *plus une ville est puante, plus elle est riche* » [2].

A l'époque préindustrielle, une communauté artisanale s'installe au bord du fleuve : les tanneurs, les tisserands et les meuniers transforment les berges en véritable rues commerçantes. En plus de l'utilisation de l'eau pour ces activités, les commerces profitent de la proximité du fleuve pour s'approvisionner. L'échange de produits façonnés par l'artisan renforce le lien entre la ville et son fleuve[3].

Bordeaux devient en 1152, un port d'échange entre l'Angleterre et la France puisqu'il se trouve sous la domination anglaise. Sa vocation maritime s'affirme d'autant plus pendant l'ère colonial au XVIII^{ème} siècle . La chambre de commerce de Guyenne est créée et Bordeaux devient alors le port d'échange pour le commerce avec les "Isles".

[1] DOUBRERE Jean-Claude, Directeur de l'Agence d'Urbanisme et de Recherche Bordeaux Aquitaine, "Friches Portuaires : le cas de Bordeaux" in *Le port cadre de ville : séminaire de l'Association internationale Villes et ports, 1993,* p 228.

[2] GUILLERME, André, « L'eau et ses vapeurs », *Urbanisme*, n° 201, avril-mai 1984, p. 54-55.

[3] LECHNER Gabriele, "Le fleuve dans la ville : La valorisation des berges en milieu urbain", Direction Générale de l'Urbanisme, de l'habitat et de la construction, 2006, p8.

Bordeaux se tourne également vers l'Europe et l'Amérique au XVIII^{ème} siècle puis durant le Second Empire[1].

Bordeaux devient alors une ville riche dont la population augmente au cours du XVIII^{ème} siècle et qui embellit son paysage architectural. C'est en effet au XVIII^{ème} siècle que furent construits la place Royale (actuellement place de la Bourse) et le Grand-Théâtre. Le commerce colonial pratiqué par Bordeaux consistait à faire partir des navires aux Antilles pour approvisionner les îles en denrées alimentaires ou en produits manufacturés et de revenir à Bordeaux avec diverses productions des îles (bois exotiques, épices, sucre…) qui étaient réexportées vers les pays d'Europe. Bordeaux est avantagée car ce commerce lui permet d'une part d'écouler les productions qu'elle trouve tout près dans son arrière-pays , en particulier le vin, mais aussi des prunes et du liège dans l'Agenais. D'autre part, à l'arrivée, car la ville possède aussi des liens avec l'Europe du Nord (Angleterre, Hollande, Prusse, Suède, Danemark) qui lui permettent d'écouler les marchandises qu'elle ramène des colonies. Ce double avantage lui permettra de devenir très rapidement le premier port français au XVIII^{ème} siècle. "*Bordeaux est sans conteste le port qui a entretenu les relations les plus lointaines et les plus régulières, dont il a tiré le plus grand profit sur le plan industriel entre autres*."[2] Le port de Bordeaux se lance également dans le commerce négrier. C'est d'abord indirectement que Bordeaux a participé au trafic d'esclaves : le port s'est enrichi grâce à lui mais ce n'est pas le commerce de traite qui a fait la richesse de la ville. En revanche, au milieu du XVIII^{ème} siècle, deux guerres viennent troubler le commerce français : la Guerre de Succession d'Autriche et la Guerre de Sept ans. De plus, à la même époque, la demande métropolitaine pour certaines denrées coloniales, comme le sucre, augmente considérablement. Le port de Bordeaux s'engage donc dans le commerce négrier pour relancer la production dans les colonies .

Cependant, la zone portuaire, lieu d'une activité économique florissante, reste un espace de précarité et d'exclusion sociale sur laquelle étaient concentrés les équipements publics pour la population ouvrière (fontaines, bateaux-hospices, bateaux-douches)[3]. C'est ainsi que la population bordelaise commence à tourner peu à peu le dos au fleuve.

Figure 6 : Quai Louis XVIII en 1846
Source : La CUB / Ville de Bordeaux / Haut Relief

[1] BRUNIER Jacques, *Les ports maritimes et fluviaux, leur place dans l'économie française et leur rôle dans l'aménagement du territoire : séances des 27 et 28 avril 1993*
[2] CANTAL- DUPART Michel, CHALINE Claude, *Le port cadre de ville : séminaire de l'Association internationale Villes et ports*, 1993, p 136.
[3] ALLAMAN Martine, "L'honneur retrouvé des quais de Bordeaux" in *Diagonal* n°163, 2003, p 29.

13. Les berges : lieu de représentation du pouvoir et de la puissance de la ville

Les grandes familles et les notables s'installent de plus en plus sur les rives en édifiant de grands monuments. La plupart des villes fluviales telles que Bordeaux, Toulouse, Nantes, Paris ou Lyon se parent progressivement de nouveaux immeubles prestigieux bordant la ligne continue des quais et qui tendent à masquer la plupart du temps, les quartiers pauvres à proximité des ports. Ces aménagements tendent à multiplier les perspectives sur le fleuve par la réalisation de places le bordant et de belles constructions ordonnancées qui lui servent de cadre, de décor et qui mettent en scène l'activité portuaire. La place de la Bourse à Bordeaux en est un magnifique exemple. Conçue par les architectes Gabriel père et fils , elle est prolongée par l'intendant Tourny par une longue façade d'immeubles prestigieux qui magnifie le port de la Lune et semble en un grand geste accueillir les navigateurs et en même temps le donner en spectacle aux citadins. Ces constructions et des bâtiments édifiés à proximité de l'eau, mettent en valeur la puissance et la richesse de la cité [1]. Il s'agit de créer une image magnifiée de la ville au bord du fleuve, une sorte de vitrine de la ville, tout en cachant les quartiers populaires et délaissés de l'arrière port.

2. Un rapport fonctionnel entre la ville et son fleuve

21. L'artificialisation des cours d'eau

Au XIX^{ème} siècle, au cours duquel le courant hygiénisme apparaît, le fleuve change complètement de statut. En effet, pour être saine, la ville doit être sèche. Les canaux sont donc enterrés, les rivières canalisées, les marais asséchés et la ville assainie, désodorisée et déshydratée. Ce courant a même entraîné le comblement de certains bras de fleuves (Loire à Nantes, Seine à Paris, voûtement de la Senne à Bruxelles). Par ailleurs, des systèmes d'endiguements sont mis en place tels que des digues de hautes protection contre les inondations, édifiées sous le second empire et les digues basses, conçues à la fin du siècle pour améliorer la navigabilité. A la fin du XIX^{ème} siècle et surtout au XX^{ème} siècle, les quais verticaux, d'abord voutés (avec passage de l'eau par en dessous) puis sous forme de murs, sont construits par rempiètements successifs de façon à permettre à la fois l'accostage des navires et l'aménagement de vastes terre-pleins. Cette artificialisation, qui semble être à cette époque un élément de coupure entre la ville et son fleuve, est aujourd'hui à la base des projets de requalification des berges de la Garonne que nous verrons dans la seconde partie du rapport. En effet, sans la construction de ces terre-pleins et des quais verticaux, l'offre foncière aurait été minime voire inexistante. Il s'agit d'un véritable atout pour valoriser les bords de la Garonne aujourd'hui.

22.L'industrialisation et les activités portuaires

Pendant la révolution industrielle, la séparation entre ville et fleuve s'est largement accentuée. En effet, le fleuve disparaît derrière les installations portuaires, les usines s'emparent des rives autant pour les besoins de la navigation que pour alimenter leurs chaudières et rejeter leurs déchets. Apparaissent ainsi les quais, qui permettent une meilleure protection contre les crus et facilitent le transfert de

[1] CHARRIER Gabriel, "Les berges, lieu de représentation du pouvoir et de la puissance de la cité", *Le retour des fleuves dans les projets urbains*, 2004, p19.

marchandises. Les activités spécifiques sont la navigation, la manutention des marchandises, des stockages, les activités manufacturières, le trafic de passagers, les activités de port de pêche, les services et les activités tertiaires (restauration, hôtellerie, commerces spécialisés...). Ce "système ville-port" [1] se matérialise par une très importante consommation d'espaces linéaires sur l'interface ville/eau par les entrepôts et autres bâtiments utilitaires. Ces espaces constituent alors des liens avec l'arrière pays et avec l'avant-pays maritime. Aux alignements des quais s'additionnent souvent des plans d'eau artificiels (docks). Ainsi, les coupures physiques, visuelles et psychologiques entre la ville et son fleuve se sont intensifiées, auxquelles s'ajoutent les contraintes douanières et sécuritaires matérialisées par des murs ou des clôtures en continu. Ainsi, les citadins perçoivent ces espaces pollués fonctionnels à l'accessibilité réduite comme des lieux répulsifs. Les installations portuaires et industrielles forment des emprises de plus en plus importantes neutralisant des kilomètres de rives. L'eau se trouve ainsi bannie du milieu urbain.

A Bordeaux, même si la révolution industrielle n'a pas eu la même intensité que dans la plupart des grandes villes, elle a marqué les rives du fleuve entre d'une part les industries métallurgiques liées à l'essor du train, de l'automobile (Moto bloc à la Bastide) et de la construction navale dont l'entreprise Bénéteau est la lointaine héritière et d'autre part les industries agro-alimentaires comme l'huilerie Lesieur qui en sont les derniers témoins sur chacune des rives [2].

Après le déclin de la fonction de commerce colonial, des activités industrielles ont été créées afin d'acquérir une certaine indépendance vis-à-vis de leurs sources d'approvisionnement en matières premières ou de leurs débouchés. A Bordeaux, à côté des chantiers navals, se sont implantés des constructions aéronautiques, de la grosse chaudronnerie et de la fabrication du gros matériel mécanique. Les industries alimentaires ont également créé un secteur de la conserverie basé sur les produits agricoles locaux ou régionaux[3]. Le port de Bordeaux devient ainsi un port industriel (cf. Figures 7 et 8).

Figure 7 : Les chantiers Dyle à Bacalan (à gauche) et les chantiers maritimes du Sud-Ouest (à droite) en 1925

Source: Photographie aérienne I.G.N Bordeaux : Fonds iconographiques de la Mémoire de Bordeaux , bordeauxmaritime.free.fr

[1] CHALINE Claude, *Ces ports qui créèrent des villes,* 1994, p26.

[2] "Un territoire économiquement dynamique, en phase de rattrapage dans le concert des métropoles françaises" in SCOT Diagnostic version 0 provisoire, 12 octobre 2009, Aurba.

[3] Colloque franco-japonais de géographie , *Villes et ports [Texte imprimé] : développement portuaire, croissance spatiale des villes, environnement littoral. Paris - Marseille-Fos - Sète - Nantes-La Baule - Le Havre - Rouen - Dunkerque- Lille*

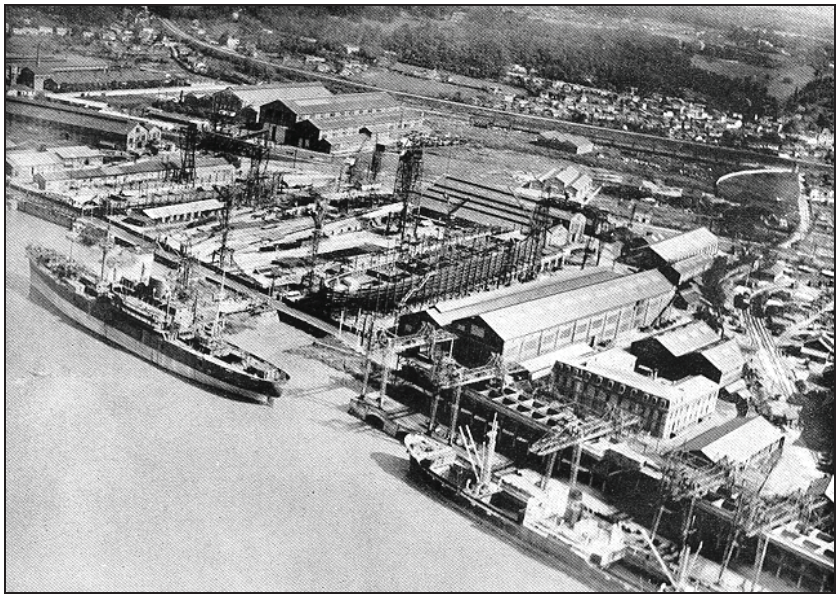

Figure 8 :Photographie aérienne des chantiers de la Gironde en 1958 (rive droite)
Source : Musée du Vieux Lormont, bordeauxmaritime.free.fr

Cependant, ce port, devenu port autonome dès 1929, a développé d'autres sites portuaires que ceux de la ville à l'aval de celle-ci notamment à Pauillac, Blaye, Le Verdon et à Bassens, ce dernier regroupant aujourd'hui la zone industrialo-portuaire de l'agglomération bordelaise. Ceci expliquant en partie le déclin et les délocalisations des activités portuaires et industrielles. Le site de Bordeaux n'est ainsi plus utilisé comme port commercial mais reste en revanche fréquenté par les navires de croisières et les navires de prestige (bâtiments militaires, yachts princiers, etc.).

Figure 9 : Quais des Chartrons en 1950
Source : La CUB / Ville de Bordeaux / Haut Relief

3. La rupture de la relation ville/fleuve

31. Le déclin et le déplacement des activités portuaires et industrielles

A partir des années 1950, ce système de port industriel entre dans une phase de bouleversement et de dysfonctionnement progressif. Ceci est du à différentes causes telles que la mutation et la délocalisation des technologies des transports maritimes, le changement des techniques de manutention et de stockage de marchandises, la disparition de la fonction port-entrepôt, le groupement des marchandises et leur redistribution dans l'arrière pays qui ont entrainé l'abandon des sites portuaires. Par ailleurs, outre les mutations technologiques de transports et de marchandises, ce sont ajoutées celles concernant le trafic des passagers et la pêche. En effet, les mouvements par mer des passagers à longues distances se sont considérablement réduits du fait de la concurrence des transport aériens. Ainsi, les quais et les gares maritimes sont devenus des espaces non utilisés et vides d'activités.

A Bacalan, la pêche a disparu : la pêche fluviale a décliné et la pêche à la morue s'est industrialisée. Par ailleurs, les bassins à flots ont été définitivement fermés à toute activité marchande en 1982. En amont du pont de pierre, les berges de Paludade, le long du quartier Saint Michel étaient vouées à la navigation fluviale mais son activité a décliné à cause de l'arrivée du transport terrestre et du train. Sur la rive droite, la désindustrialisation de la zone des Queyries, avec notamment la fermeture des Chantiers de la Gironde en 1969, s'est doublée de l'abandon des gares de la Bastide et de la gare maritime [1].

Figure 10 : Quai du Maréchal Lyautey en 1992
Source : *Source : La CUB / Ville de Bordeaux / Haut Relief*

Ainsi, ces délocalisations et ces mutations entraînent la formation de friches portuaires de manière plutôt discontinue sur un temps long, un chantier naval et un quai abandonnés par ici, des hangars mis hors d'usage par là. Au final, la somme des espaces et installations délaissés, les kilomètres de quais verticaux, les hangars et autres aires de stockage, les bassins à flots ou docks constituent des emprises importantes de plusieurs dizaines voire de plusieurs centaines d'hectares au sein de la ville qui tente aujourd'hui de les reconquérir.

[1] Comité des travaux historiques et scientifiques, *La ville et le fleuve [Texte imprimé] : colloque tenu dans le cadre du 112e Congrès national des sociétés savantes, Lyon, 21-25 avril 1987* p 424.

32. L'emprise automobile sur les berges de la Garonne

En plus du ralentissement de la fonction économique du fleuve dans les années 1960, la priorité qui fut accordée au transport routier a fait des bords d'eau un terrain de prédilection pour l'aménagement de voies rapides et autoroutes. Les berges présentaient l'avantage de relever généralement du domaine public n'entraînant par conséquent, pas de coût d'acquisition. Ce fut le cas à Bordeaux où les quais ont été transformés en voies rapides (cf. Figure 11). Ces axes de transport bruyants, pollués et infranchissables forment des obstacles physiques entre la ville et sa voie d'eau, reléguant le fleuve au second plan dans un au-delà visible mais inaccessible. La liaison avec l'autre rive devient difficile voire impossible. De plus, jusqu'au milieu des années 1990, tout espace qui se libérait était bétonné et transformé en parking (cf. Figure 12).

Figure 11 : Les quais transformés en voie rapide, 1970
Source : CUB

Figure 12 : Espace riverain transformé en parking, 1970
Source : CUB

Figure 13 : Vue aérienne de la place de la Bourse en 1970
Source : La CUB / Ville de Bordeaux / Haut Relief

Suite à des bouleversements économiques ou en raison de déplacements des activités portuaires hors de la ville, la Garonne a progressivement vu décroître sa fonction traditionnelle d'acheminement des marchandises et des hommes d'une ville à une autre ou d'un pays à un autre. Les installations de ces activités portuaires (pontons d'accostage, quais de déchargement et de stationnement, hangars, voies de chemins de fers les desservant...) ont laissé place à des friches industrielles et portuaires, à des routes ou des parkings et des aires de stockage de matériaux au cœur des villes. Cependant, la relation de coupure entre ville et fleuve semble aujourd'hui vouloir s'estomper au profit d'une réconciliation par la découverte de nouvelles fonctionnalités du fleuve.

4. La réconciliation de la ville avec son fleuve

41.Le fleuve comme espace public

L'émergence de sensibilités nouvelles et la forte demande sociale en espaces publics et en espaces de loisirs en ville remettent le fleuve au centre de tous les intérêts. En effet, les citadins ont de plus en plus besoin de se rapprocher de la nature, de parcourir des espaces de promenades et de loisirs.

Le salon du livre dans un hangar et l'enlèvement des grilles en 1995 qui clôturait les quais ont été les premières manifestations de la réappropriation des quais par la population bordelaise. La Cutty Star (rassemblement de grands voiliers), le Mondial Café (cf. Figure 14) lors de la coupe du monde de football en 1998 (écrans géants, boutiques et marchands, cafés et bars) et la première fête du vin ont continué de faire des quais un espace public.

Figure 14 : Le Mondial Café, 1998
Source : flickr.com

Cet aménagement éphémère a engendré une prise de conscience de la part de la municipalité du pouvoir attracteur des quais de la Garonne et du désir des Bordelais de retrouver cet espace longtemps délaissé. Ceci se concrétise à travers le projet d'aménagement des quais rive gauche de la Garonne, "Les quais jardinés" de Michel Corajoud[1] qui font des berges de la Garonne un espace public majeur : le végétal s'installe au cœur d'un lieu où la pierre, le pavé et le minéral dominent.

42. Une réunification des deux rives par la création de ponts

En effet, la présence d'un fleuve entraine une première difficulté pour le développement de la ville : son franchissement. Les deux rives de la Garonne s'ignorent depuis deux cent ans : le centre et ses quatre kilomètres de façades historiques rive gauche séparés du fleuve par la bande de quais défigurés par la voie rapide et les entrepôts abandonnés et les vastes friches industrielles du quartier de la Bastide sur la rive droite. Cela s'est atténué à l'inauguration du pont de pierre en 1821 (cf. Figure 15) qui devient une référence du patrimoine architectural bordelais.

[1] CORAJOUD Michel, paysagiste français, né le 14 juillet 1937 à Annecy. Il suit d'abord une formation à l'École nationale supérieure des arts décoratifs, puis débute sa carrière en travaillant chez Bernard Rousseau, ancien collaborateur de Le Corbusier.

Figure 15 : La construction du pont de pierre en 1821
Source : Musée d'Aquitaine

En effet, avant cette date il fallait faire une vingtaine de kilomètres pour pouvoir traverser la Garonne à partir de Bordeaux et de son centre ville. Au XIX^{ème} siècle, les ponts se multiplient permettant de relier les deux rives du fleuve entre elles. La construction de ponts offre aussi l'occasion d'embellir les fronts fluviaux par l'aménagement des têtes de pont et de percer des rues dans leurs axes. Cependant, du fait de la puissance et de largeur de la Garonne, peu de ponts sont édifiés pour passer d'une rive à l'autre provoquant ainsi une disparité de développement entre les deux rives. En effet, la ville connait un développement vers l'ouest qui tourne le dos au fleuve.

Aujourd'hui, le projet urbain de Bordeaux tente de considérer la Garonne comme l'axe majeur de développement urbain capable d'unir les deux rives. Le pont de pierre accueille à l'heure actuelle la ligne A du tramway qui assure la liaison entre Cenon, Lormont et Bassens Carbon Blanc pour la rive droite et du centre de Bordeaux à Mérignac pour la rive gauche.

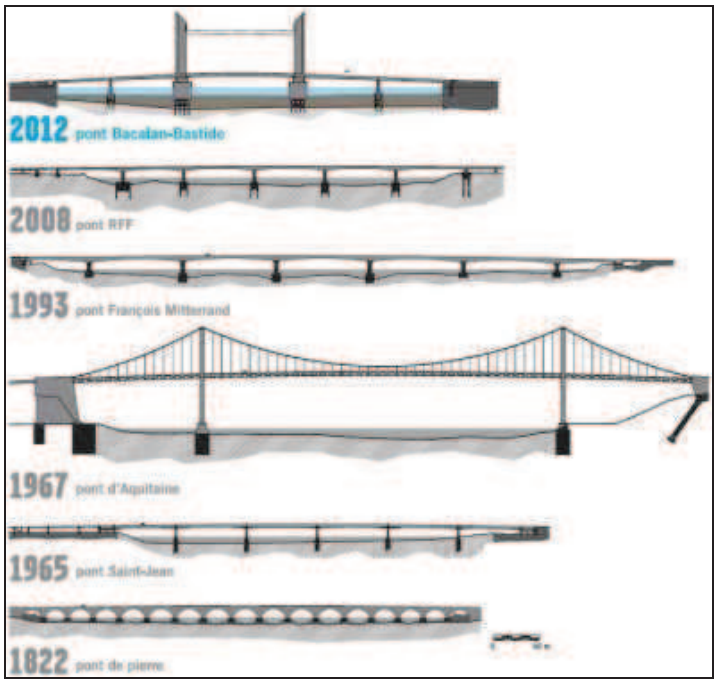

Figure 16 : Ponts de Bordeaux
Source : Sud-Ouest du 09 décembre 2009

Malgré la construction de trois ponts routiers entre les années 1960 et 1990 et d'un pont ferroviaire en 2008 (cf. Figure 16), il semble que la liaison entre les deux rives reste encore insuffisante aujourd'hui. En effet**,** l'usage du vélo et la marche en ville restent difficiles à cause d'une distance trop importante entre les ponts (6 kilomètres séparent le pont d'Aquitaine et le pont de pierre) et la circulation automobile sur les berges pour pouvoir rejoindre l'un de ces deux ponts est trop importante. C'est pourquoi, en 2012, un nouveau pont Bacalan-Bastide devrait également relier les deux rives prolongeant la promenade au-dessus de la Garonne, que ce soit à pied, en vélo ou en utilisant les transports en commun (cf.Figure 17).

Figure 17 : Travaux du pont Bacalan-Bastide
Réalisation : A.Martin-Herrou, avril 2011

43.Le fleuve comme voie de communication

La Garonne est depuis longtemps une voie navigable, malgré ses courants violents, il s'agit de la voie privilégiée de l'étain amené des Iles Britanniques et celle du vin également. Cependant , un déclin de la navigabilité de la Garonne s'est amorcé à la révolution et s'est poursuivi pendant la première moitié du XIV^{ème} siècle puis l'apparition du chemin de fer (ligne de Bordeaux à Toulouse en 1856) a fait disparaitre le transport fluvial.

Toutefois, en avril 2009, une étude stratégique et prospective sur des haltes nautiques a été menée par un comité de pilotage. Ce projet a pour vocation d'initier une structuration de l'espace fluvial girondin et d'utiliser de nouveau le fleuve comme voie de communication. Cette étude a conduit à l'objectif de mettre en réseaux deux types de transports fluviaux : sites touristiques majeurs et circuits de randonnées ainsi qu'un transport régulier au cœur de l'agglomération pour construire une base économique et remettre le fleuve au cœur de l'inter modalité des transports de la CUB. A ce jour, le système retenu et envisagé pour 2012 comportera deux liaisons rapides et une ligne de cabotage. Une liaison rapide entre Lormont et Claveau (600 mètres à parcourir) offrira une alternative au franchissement du pont d'Aquitaine. Un autre, en amont au niveau du pont de pierre entre Stalingrad et les Quinconces (650 mètres à parcourir), s'effectuera en quatre minutes de traversée. La fréquence serait de quinze à vingt minutes en semaine aux heures de pointe. La ligne de cabotage reliera Lormont à Stalingrad, en passant par Claveau, les hangars des quais et la place Stalingrad : 6 kilomètres avec huit

rotations par jour. Pour ce service, la CUB va acquérir trois catamarans de trente places à alimentation hybride électro-solaires[1].

De plus, depuis 2004, les morceaux de l'A380 (cf. Figure 18) empruntent la Garonne vers l'usine d'assemblage Aéroconstellation de Toulouse. Les morceaux de l'avion (ailes, empennage vertical et horizontal, fuselage) arrivent d'Allemagne, d'Espagne, de France et de Grande Bretagne par navire roulier. Ils sont déchargés dans le port de Pauillac, puis embarqués sur l'une des deux barges spécialement construites pour l'opération, le « Breuil » ou le « Brion », et passent sous le pont de pierre. La Garonne redevient ainsi une véritable voie navigable[2].

Figure 18 : Passage des barges de l'A380 sous le pont de Pierre
Réalisation : A.Martin-Herrou, avril 2011

La Garonne connait ainsi une profonde évolution : d'un fleuve délaissé par Bordeaux et ses habitants , elle devient une nouvelle voie de communication permettant à la fois de développer un nouveau mode de transport collectif sur l'agglomération bordelaise mais également une voie de navigation pour l'industrie aérospatiale.

[1] Article de la Dépêche concernant les navettes fluviales à Toulouse et à Bordeaux : http://www.ladepeche.fr/article/2010/10/07/922016-Toulouse-attend-ses-navettes-fluviales-Bordeaux-aura-des-bateau-bus.html

[2] LHERM Denis, "Quand l'A380 se promène sur la Garonne", article de *Sud Ouest* du 9 janvier 2011

Cette partie a été consacrée à l'étude de l'évolution de la relation entre Bordeaux et la Garonne. Claude Chaline (1994) a résumé ce changement de rapport entre la ville et le fleuve par le schéma ci-dessous :

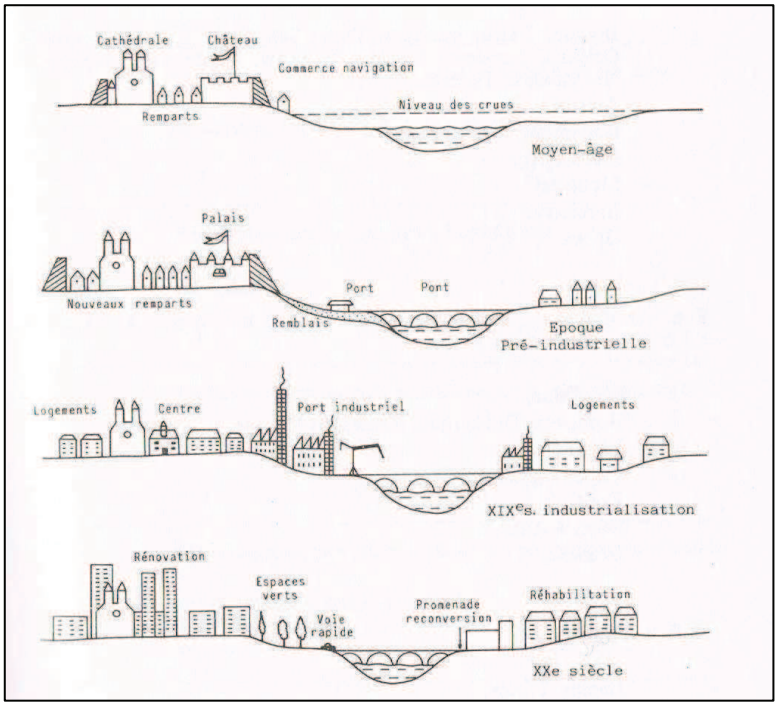

Figure 19 : Relations successives entre une ville, son fleuve et ses berges
Source : Ces ports qui créèrent des villes, 1994
Réalisation : Claude Chaline, 1994

Actuellement, il semble bien qu'un retour de la ville vers son fleuve est entrain de se dérouler non seulement à des fins de loisirs et de création d'un nouvel espace public mais également en créant une nouvelle voie de communication sur le fleuve tout en tentant une réunification des deux rives. Il s'agit maintenant d'étudier par quels moyens cette reconquête s'effectue.

PARTIE 2 : LA GARONNE ET SES BERGES COMME NOUVEAU TERRITOIRE URBAIN

Le fleuve était un élément essentiel de la structure du développement urbain et de l'animation de la ville, spécifiquement pour les quartiers environnants. Avec l'abandon des activités générées par le fleuve, il perd cette fonction centrale. Cependant, le fleuve reste aujourd'hui au cœur même de la ville. Il constitue donc un ensemble d'enjeux multiples pour celle-ci; pour le développement économique et social en permettant la réanimation du centre-ville ou l'utilisation de la voie d'eau comme axe de transport collectif . Ainsi, il participe à la restructuration globale de la ville.

Dans cette seconde partie, il s'agit donc de montrer comment s'effectue cette reconquête du fleuve. Il est démontré que les quais constituent un nouveau territoire sur lesquels les projets tentent de renouer un lien entre la ville et son fleuve en créant un nouveau centre urbain. Nous verrons dans un premier temps, les différents projets d'animation des quais qui se sont succédés puis dans un second temps, l'inscription de ceux-ci dans le projet urbain global de la ville en étudiant les outils urbanistiques utilisés pour répondre à leur objectif de créer un nouvel espace attractif.

1. Les quais : territoires à projets

Cette partie a pour but de déterminer comment les projets de requalification tentent de renouer les liens entre Bordeaux et son fleuve. Les différentes actions concernant le périmètre d'étude sont présentées afin de démontrer les objectifs de la requalification des fronts d'eau de la Garonne et les potentialités de ceux-ci. Nous essayerons ainsi de déterminer comment les opérations de requalification des waterfronts s'inscrivent dans des documents de planification stratégiques qui constituent le projet urbain de la ville.

11.La notion de projet urbain

a) Définition de la notion de projet urbain

D'après A.Masboungi (2002) [1], le projet urbain est "*une stratégie pensée et dessinée de la ville*". Cependant, il s'agit d'une notion restant volontairement floue afin de laisser aux acteurs de l'aménagement un moyen d'adapter leurs actions au contexte économique et aux demandes sociales de leur territoire. "*Le projet urbain organise un territoire afin d'en améliorer l'usage, la qualité, le fonctionnement, la dynamique économique et culturelle et les relations sociales*" [2]. F. Delarue (2002) définit le projet urbain comme "*un cadre de pensée pour régénérer la ville au profit de ses habitants…[et]…un guide de l'action pour adapter la ville à la demande sociétale et jouer comme levier économique et social*" [3]. Le projet urbain constitue donc une démarche d'adaptation et de cohérence des objectifs en fonctions des contraintes et des attentes d'un territoire donné. Il doit ainsi offrir à tous l'accessibilité à l'espace public, à l'habitat, aux équipements, aux transports tout en se préoccupant de la qualité du paysage, du patrimoine et de l'environnement naturel.

b) Les caractéristiques du projet urbain

A.Masboungi [4] révèle également des constantes concernant le projet urbain que l'on retrouve en effet dans le cas du réaménagement des quais de Bordeaux :

- les sites d'intervention sont souvent des friches (portuaires, industrielles ou ferroviaires) qui constituent une importante offre foncière.

---

[1] MASBOUNGI Ariella, architecte urbaniste en chef de l'Etat, "Le projet urbain à la française " in *Projets urbains en France*, 2002, p 23.

[2] id.

[3] DELARUE François, directeur général de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction, préface in *Projets urbains en France*, 2002, p 7.

[4] MASBOUNGI Ariella Introduction in *Projets urbains en France*, 2002, p 10.

- Les infrastructures de transport jouent un rôle primordial de levier dans les projets urbains, notamment le tramway, qui semble être au cœur du projet de réaménagement des quais bordelais.
- Un accent mis sur la qualité de vie, l'attractivité et l'image de qualité du projet.
- L'importance grandissante du paysage, notamment le rapport entre le projet et son environnement naturel fluvial.
- L'importance de l'histoire du lieu, les événements passés et les valeurs symboliques que le fleuve suggère.

Le fleuve semble ainsi avoir son rôle à jouer dans le projet urbain de la ville. Il possède de nombreux avantages et possibilités permettant de dynamiser le territoire dans lequel il s'inscrit.

12.Un territoire aux nombreux atouts et potentialités

J.Pelletier (1982) affirme dans un de ses articles que "*les sites fluviaux ont toujours été un des thèmes privilégiés de la géographie urbaine classique en tant que générateurs de ville*" [1]. Il est vrai que ces sites possèdent tout d'abord un potentiel foncier important. En effet, les friches portuaires et industrielles représentent des surfaces généralement très vastes au cœur même de la ville et possèdent une bonne accessibilité du fait de ces anciennes activités présentes sur le site. Les friches portuaires représentent des opportunités foncières importantes qui peuvent être mises à profit pour lutter contre l'étalement urbain en requalifiant le tissu existant et en développant la ville sur elle-même. Dans ce cas, le projet urbain consiste à "faire la ville sur la ville". Le territoire de la ville centre étant devenu insuffisant pour remplir toutes les fonctions urbaines nécessaires à son bon fonctionnement, le phénomène d'étalement urbain s'est alors développé. Ces terrains constituaient, en effet, des secteurs à faible attractivité résidentielle dans la mesure où la population favorisait l'habitat pavillonnaire développant l'extension périphérique des villes. Aujourd'hui, les acteurs du territoire essayent de développer la tendance inverse en tentant de reconquérir les centres urbains en utilisant par exemple, les espaces libérés par les anciens sites portuaires. Ceci constitue une première explication sur le retour d'intérêt des sites riverains.

D'autres part, le fleuve semble être considéré par les citadins comme l'un des derniers éléments naturels de leur environnement. Loin d'être encore perçu comme un facteur dérangeant et hostile, le fleuve pourrait être "*capable d'apporter à la cité une qualité de vie oubliée et une identité perdue*" [2].

Par ailleurs, il constitue une voie de circulation naturelle qui suscite le tracé des routes à la fois perpendiculaires (par les ponts) et parallèles à son cours (voies de circulation le long des berges), entrainant ainsi "*des axes générateurs du développement urbain*" (Pelletier, *revue de Géographie de Lyon*, 1982). Le cours d'eau continue ainsi à orienter la circulation terrestre.

Ces atouts ont ainsi permis de faire naître de nombreux projets sur les berges de la Garonne.

13. L'émergence des projets de requalification des berges bordelaises

De nombreux projets qui n'ont pas toujours vu le jour ont été lancés autour des berges de la Garonne : depuis les années 1980/1990, les quais bordelais semblent constituer un formidable et important territoire de prospective et de réflexions sur l'aménagement urbain.

---

[1] PELLETIER Jean, "Trois exemples d'utilisation de sites fluviaux : Edmonton, Montréal, Lyon", *Revue de Géographie de Lyon*, 1982, n°3, p 211-239.
[2] ALLAMAN, L'odyssée des villes et de leur fleuve in *Diagonale n°163*, 2003, p 29-34.

a) Une première esquisse de l'aménagement des quais

Tout d'abord, en 1986, Jacques Chaban-Delmas soutient la création du groupe "Cercle de la rivière" qui propose des réflexions sur la rive gauche ; puis celle de la société "Ardeur"[1], en 1987, société d'aménagement de la Bastide sur la rive droite. Cette dernière, avec l'urbaniste Ricardo Bofill[2], est en charge de la programmation et de la réalisation de l'opération ZAC des Queyries : 100 ha de friches urbaines à aménager en face de la monumentale rive gauche. Bofill propose un quartier urbain à l'architecture néoclassique qui prolongerait le centre-ville sur la rive droite par un tunnel ou un pont supplémentaire à la hauteur de la place des Quinconces (cf. Figure 20). Un effet miroir aurait ainsi été engendré et aurait fait de la Garonne, un élément central de ce nouveau quartier, éliminant ainsi l'effet de coupure que peut produire le fleuve. Le quartier devait accueillir un centre d'affaires, de nombreux équipements socioculturels et des logements. Le projet, considéré comme trop ambitieux sur le plan économique et immobilier, n'est pas accepté par la municipalité en 1993 et sa mise en œuvre est reportée.

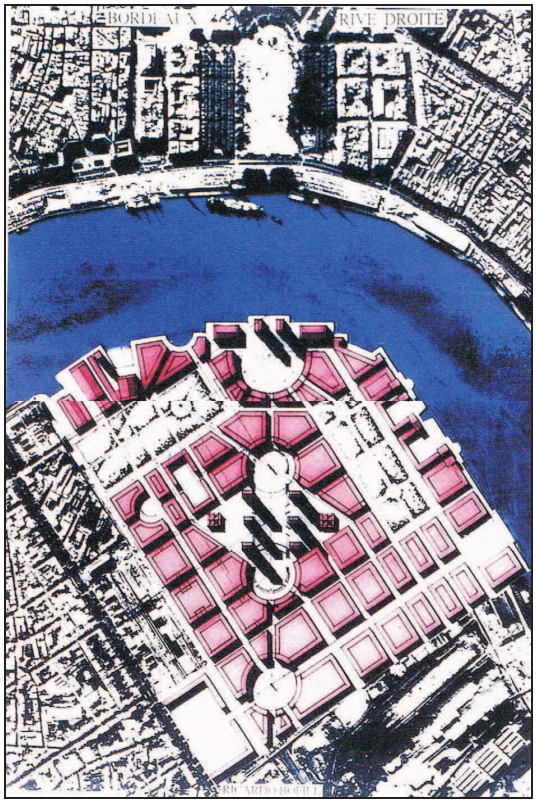

Figure 20 : Projet de la ZAC des Queyries (Ricardo Bofill, 1986)
Source: "Le projet urbain de Bordeaux" in Anatomie de projets urbains : Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg.

En 1989, une première esquisse de l'aménagement des quais commandée par la Société Bordelaise de Rénovation Urbaine (SBRU) est mise en forme. Les architectes à l'origine de cette esquisse (B. Nivelle et D. Saiz[3]) proposent, en abandonnant les installations du port maritime, de mettre en valeur les places bordant les quais et de réduire les voies de circulation au profit d'un espace planté et d'une promenade continue.

[1] ARDEUR : Aménagement et rénovation pour le développement de l'environnement urbain rive droite. Cet acronyme correspond également au tire du livre le plus connu de J. Chaban-Delmas : *L'ardeur,* Paris, Stock, 1975.
[2] BOFILL Ricardo, architecte catalan, né en 1939à Barcelone. Il a à son actif plus de cinq cents projets dans une cinquantaine de pays différents, notamment en France, tels que le quartier Antigone à Montpellier.
[3] NIVELLE Bertrand et SAIZ Denis, jeunes architectes bordelais.

La voirie sur les berges est réduite, ce qui permet la création d'un large trottoir au pied de la façade néoclassique et une meilleure mise en valeur des places historiques. Les quais sont divisés en trois secteurs entre le pont de pierre et les bassins à flot : le premier autour des places prestigieuses, le deuxième à dominante commerciale autour de la cité mondiale du vin et le dernier restant sous l'autorité du port autonome de Bordeaux. Mais ce projet est rejeté par les Bordelais qui "*hurlent à la fossilisation d'un espace qui doit garder son caractère exceptionnel et fustige la solution de facilité que représente l'espace planté*" [1]. Cependant, plusieurs éléments de cette esquisse se retrouvent dans le projet actuel tels que la division des quais en séquences ou la libération d'espaces pour les piétons. On peut certainement expliquer ce premier rejet de la part de la population par la différence des priorités d'il y a 20 ans et celles d'aujourd'hui. En effet, la voiture occupait encore une place prédominante et le besoin de naturel et d'espaces publics se faisait moins sentir qu'actuellement. Un des principes du projet urbain qu'on peut mettre en valeur ici est donc la réversibilité. Il est donc important que le projet soit adaptable à l'évolution de la ville et de ses habitants entre sa réalisation et sa conception.

b) Le concours "Bordeaux Port de la Lune"

Un concours "Bordeaux Port de la Lune" est lancé en 1990. Il est demandé à sept concepteurs d 'enrichir le débat sur l'identité de la ville et du fleuve. Deux équipes conservent alors l'imaginaire du port : celle de Portzamparc[2] qui travaille autour d'une idée foraine pour l'espace des quais en proposant un jeu de monuments mobiles avec changement de décors permanent ; et celle de Jean Nouvel[3], qui propose des hangars et des containers habités (cf. Figure 21).

D'autres solutions sont envisagées : Calatrava[4] propose un pont mobile sur le fleuve qui participera à la requalification du franchissement et des quais alors qu' Alsop[5] et Lyall[6] installent une promenade subaquatique entre les deux rives.

Deux autres contributions s'inscrivent dans une perspective métropolitaine stimulée par l'arrivée du TGV en 1990 : Chaix et Morel[7] traitent les têtes de ponts, aménagent les deux rives en espaces de parc et de promenade et installent un centre d'affaires en face des Quinconces. Enfin, l'équipe de Koolhaas [8] développe une nouvelle centralité linéaire pour l'agglomération : sur la rive gauche, un boulevard périphérique reliant deux pôles (les Bassins à flot au nord et la Gare St Jean au sud) devient axe de développement urbain en contrepoint du centre ville[9] (cf. Figure 21).

Ainsi, commencent à se dessiner deux pistes majeures pour la reconquête du fleuve : conserver le caractère portuaire du site ou l'abandonner au profit d'un changement radical de fonction. Nous verrons par la suite que la deuxième interprétation de la reconquête du fleuve a été privilégiée par la ville de Bordeaux.

---

[1] JOFFROY Pascal, "Bordeaux : l'avenir a quai", *Le moniteur* AMC, n°8, 1990, p31-32

[2] DE PORTZAMPARC Christian, architecte et urbaniste français, né le 9 mai 1944 à Casablanca au Maroc. Il a réalisé notamment la cité de la musique à Paris entre 1984 et 1995.

[3] NOUVEL Jean, architecte français contemporain de renommée internationale, né le 12 août 1945 à Fumel dans le Lot-et-Garonne. Il a réalisé par exemple le centre des congrès (Le Vinci) à Tours (1990) ou la tour Agbar à Barcelone (2001-2003).

[4] CALATRAVA VALLS Santiago, architecte, artiste et ingénieur espagnol, né le 28 juillet 1951 à Benimámet (Valence). Parmi ses œuvres, on peut citer l'aéroport Sondico à Bilbao en 2000 ou la gare TGV Saint-Exupéry de Lyon en 1994.

[5] ALSOP William, architecte britannique, né le 12 décembre 1974 à Northampton .

[6] LYALL John, architecte britannique, fondateur du cabinet John Lyall architects en 1991à Londres.

[7] Chaix & Morel et associés, agence d'architecture française fondée en 1983 par Philippe Chaix et Jean-Paul Morel dont le premier projet commun est la réalisation du Zénith de Paris. Le principal de leur activité consiste en équipements culturels, sportifs et de loisirs et édifices tertiaires.

[8] KOOLHAAS Remment Lucas, architecte, théoricien de l'architecture et urbaniste hollandais, né le 17 novembre 1944 à Rotterdam. Il a contribué au projet d'urbanisme Euralille entre 1988 et 1995.

[9] BAYLE Christophe, "Concours Bordeaux : vent frais sur le port de la Lune" , revue *Urbanisme* n°236, 1990, p 94-97.

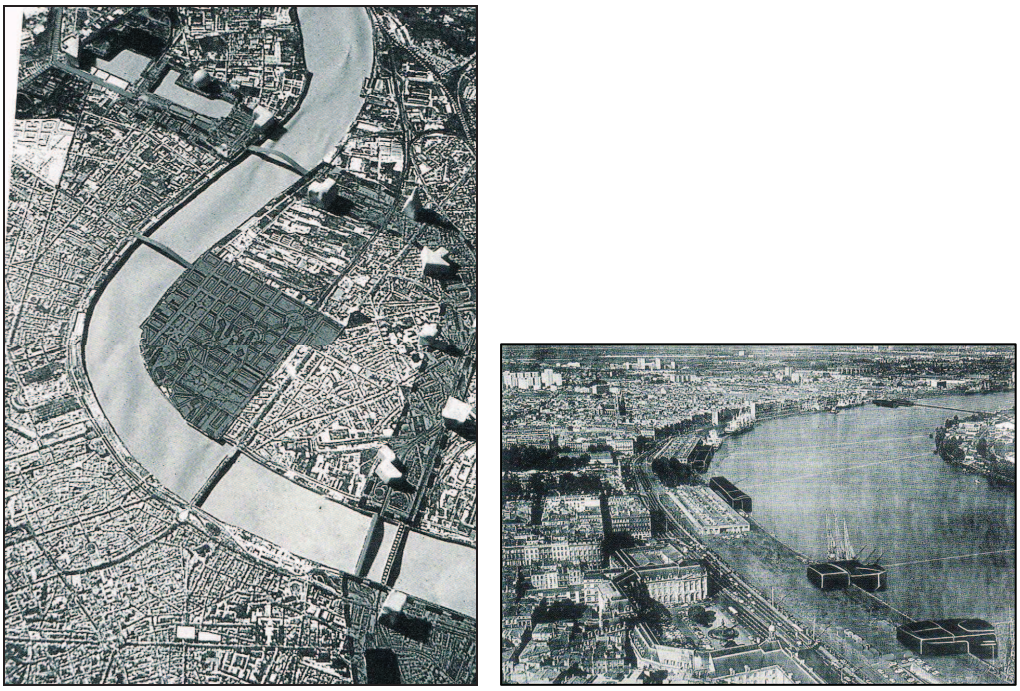

Figure 21 : Deux projets pour le concours d'idées " Bordeaux : Port de la Lune" organisé par Arc en rêve [Jean Nouvel & Emmanuel Cattani (à droite) / Rem Koolhass & OMA (à gauche), 1989]
Source: "Le projet urbain de Bordeaux" in Anatomie de projets urbains : Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg,

On voit ainsi l'émergence des projets de requalification des projets à partir des années 1980 de la part de la municipalité. Cependant, même si certaines idées telles que la réduction de la voierie sur les quais ou la création d'espaces publics de qualité commencent à voir le jour, ces projets ne sont pas véritablement mis en œuvre. Nous allons voir dans la partie suivante qu'ils prendront forme à partir du moment ou les programmes et les plans d'action s'inscrivent dans le projet urbain global de la ville.

14.Le fleuve au cœur des projets de requalification

a) Plan d'orientation *Bordeaux les deux rives* : pour une réunification des deux rives

L'accumulation de projets, le manque de vision d'ensemble ainsi que l'incohérence dans la définition des objectifs d'aménagement urbain conduisent à la mise en place en 1991 d'un groupe d'expertise urbaine qui doit mener des réflexions dans le cadre du comité des Deux Rives présidé par Jacques Chaban-Delmas. Le groupe conclut à la nécessité de faire appel à un seul concepteur pour l'aménagement des deux rives.

En 1992, Dominique Perrault[1] est choisi pour mener une mission d'étude sur les 400 hectares de friches industrielles et portuaires situées des deux côtés de la Garonne et pour établir une charte d'aménagement qui énonce les principes d'une revitalisation de la rive droite et d'un réaménagement des quais rive gauche. Contrairement à Bofill, Perrault ne recherche pas d'effet miroir : la rive gauche sera réappropriée par la ville tandis que la rive droite le sera par la nature. Sur la rive gauche, le projet prévoit la création d'espaces publics par la réduction de la voirie et de la place dédiée à l'automobile. Sur la rive droite, il fait le choix d'un parc sur berges et un nouveau quartier urbain dirigé vers le fleuve à la Bastide. Deux franchissements pour relier les

[1] PERRAULT Dominique, architecte et urbanisme français, né en 1953 à Clermont-Ferrand. Il a réalisé, notamment, la Bibliothèque François Mitterrand sur le site de Tolbiac à Paris en 1989.

deux rives sont également prévus : ils sont à l'origine de la création des ponts Bacalan-Bastide et Jean-Jacques Bosc (face au boulevard du même nom et en direction de Floirac) aujourd'hui. Plus encore, un grand nombre des principes contenus dans ce plan d'orientation sera utilisé dans les projets ultérieurs et se concrétisa à travers le plan d'orientation urbain "Bordeaux les deux rives".

En avril 1996, la ville présente le projet pilote urbain (PPU) " Bordeaux les deux rives" en réponse à un appel d'offres lancé par le fonds régional de la commission européenne : les quais ne présentent plus uniquement un intérêt pour la ville de Bordeaux mais également pour l'Union Européenne. Ce projet intègre une vingtaine d'actions suivant des axes thématiques comme la requalification urbaine, la redynamisation économique, le développement social et culturel comme moyens de transformation des deux rives de la Garonne. La culture urbaine des lieux et la nécessité de mettre en valeur le patrimoine bâti de la ville sont largement mis en avant dans le programme (aménagement des places de quartiers, interventions sur le patrimoine scolaire et les petits équipements, plan lumière, restauration des monuments historiques, reconversion des hangars sur les quais, réhabilitation des immeubles et ravalement des façades des quais). La requalification des espaces publics est un autre élément central du projet urbain dans lequel s'inscrivent notamment la réappropriation des quais sur la rive gauche et l'aménagement du parc des berges sur la rive droite[1]. Ce projet a ainsi pour but d'encourager une dynamique urbaine en vue de transformer le paysage des deux rives de la Garonne et d'améliorer la qualité de vie des Bordelais[2]. C'est par l'intermédiaire de ce projet qu'apparaissent pour la première fois les premières orientations d'aménagement des quais et le désir de la municipalité d'en faire un nouveau territoire urbain.

b) Le Plan Garonne : pour une valorisation et une protection du fleuve

En 1996, le schéma directeur d'aménagement urbain de l'agglomération est mis en révision sous la conduite de l'Agence d'urbanisme de Bordeaux Métropole Aquitaine (A'urba). Celle-ci, à la demande de la communauté urbaine de Bordeaux, établit en 1997 un état des lieux des berges sur les douze communes riveraines du fleuve. Cette étude fait apparaître soit l'état d'abandon des espaces libérés soit leur mode d'utilisation peu qualifiant (décharges, stockages…), ceci, parallèlement à la régression de la batellerie et de la pêche fluviale [3]. Cette démarche aboutit à la conception d'un schéma d'orientation, le «plan Garonne », approuvé en 2000 et destiné à fédérer les initiatives concernant les rives du fleuve et à inciter les communes riveraines à reconquérir ces territoires.

Géré par la communauté urbaine de Bordeaux (CUB), le plan Garonne concerne douze communes : Ambès, Bassens, Bègles, Blanquefort, Bordeaux, Bouliac, Floirac, Lormont, Parempuyre, St Louis de Montferrand, St Vincent de Paul et Villenave d'Ornon. Ce plan a été lancé en 1995 afin de reconquérir le cœur de l'agglomération. En effet, à cette époque, le port de Bordeaux devenu complètement obsolète et quasi abandonné offre d'importantes friches au centre de la ville. De plus, on observe un important dépeuplement du centre ville et un fort déséquilibre entre les deux rives du fleuve au seul profit de la rive gauche. Par ailleurs, le trafic automobile sur la rive gauche est bien trop important et entraîne d'importants phénomènes de congestion. Phénomène aggravé par le caractère de l'infrastructure vieillissant et insuffisant des transports collectifs. Ce plan Garonne a alors deux objectifs principaux. Il a pour ambition à la fois d'établir une cohésion intercommunale en considérant les projets locaux comme des éléments d'une stratégie globale de développement pour l'agglomération de manière à en assurer la durabilité et rendre les territoires dynamiques et attrayants. Mais il souhaite également donner sa place à la métropole bordelaise au cœur de la dynamique européenne. Ceci, en lui garantissant les conditions d'un développement durable respectueux des ressources naturelles tout en contribuant à un

[1] TSIOMIS Yannis, ZEGLER Volker, *Anatomie de projets urbains : Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg,* "Le projet urbain de Bordeaux", p 55.
[2] Site de la Mairie de Bordeaux, http://www.bordeaux.fr
[3] ALLAMAN Martine, "L'honneur retrouvé des quais de Bordeaux" in *Diagonal* n°163, p 29-34.

essor économique et à l'emploi par l'effort d'investissement lié aux opérations d'aménagement qui seront réalisées autour du fleuve.

Ainsi, le fleuve se situe à deux échelles de territoire : une locale concernant le développement de l'agglomération bordelaise, et l'autre beaucoup plus vaste montrant la volonté de faire de Bordeaux une métropole européenne par l'intermédiaire de la reconquête de son fleuve.

Un schéma d'orientation pour concrétiser ces idées a été décidé en afin d'assurer une continuité entre les quais et le centre ville de Bordeaux. Il énonce des orientations générales relatives à l'aménagement des territoires liés au fleuve, incluant des recommandations et des prescriptions urbanistiques, architecturales, paysagères et patrimoniales. Dans une démarche d'intégration urbaine, ces actions ont pour but de valoriser le site notamment au niveau des opérations d'urbanisme, d'environnement, d'animation, de loisir et sur les plans économique et touristique. Huit groupes d'actions ciblées ont ainsi été définis pour la mise en œuvre du plan :

- Aménagements paysagers des espaces proches du fleuve
- Nettoyage des berges
- Préservation et mise en valeur des espaces naturels et marais
- Réhabilitation des cheminements en bord de fleuve
- Préservation et mise en valeur du patrimoine remarquable
- Equipements nautiques et maisons du fleuve
- Tourisme fluvial
- Transport fluvial

La CUB participe financièrement à chacune de ces actions pour lesquelles une enveloppe globale est attribuée et basée uniquement sur les ébauches de projets décrits dans le schéma d'orientation mais sans réalisation préalable d'études foncière et de faisabilité. Ainsi, en janvier 2002, le constat est sans équivoque: un trop faible taux d'utilisation des crédits accordés au plan Garonne, dont la cause principale en était la difficulté des communes d'y participer à hauteur de 80% pour la réalisation des travaux. Un plan de relance en 2003 a donc été lancé. Dans celui-ci, les huit catégories citées ci-dessous ont été regroupés en trois objectifs majeurs :

- Objectif 1 : être en relation directe ou fonctionnelle avec le fleuve (port de plaisance, haltes nautiques, pontons, maisons du fleuve, transports fluviaux...)
- Objectif 2 : favoriser la découverte du fleuve ou sa réappropriation par la population (cheminements, belvédères, bâtiments remarquables...)
- Objectif 3 : mettre en valeur le fleuve et les espaces naturels qui y sont liés (berges, marais, zones protégées et/ou expansion des crues)[1].

Ainsi, on peut relever trois enjeux du plan Garonne: la protection, la réhabilitation et le développement. Ces enjeux sont déclinés en préoccupations relatives au paysage fluvial comme la préservation et la valorisation des espaces naturels servant d'espaces tampons entre habitat et industrie. Il s'agit également de restaurer les accès au fleuve, de favoriser les continuités cyclables et piétonnes, la préservation du patrimoine bâti en front d'eau ainsi que de développer des équipements récréatifs, culturels, nautiques et touristiques[2].

Le plan Garonne a donc pour but de redonner de l'attractivité au fleuve et à ses berges. A travers ce dernier, le fleuve change radicalement de fonction en devenant un atout touristique pour la ville. D'autre part, il peut redevenir un axe majeur de communication grâce à l'apparition d'un mode de transport collectif via le transport fluvial, alternative économique et écologique au transport routier.

Mais il y apparaît également pour la première fois, dans les objectifs de requalification des berges, la qualité environnementale et la valorisation des espaces naturels et du patrimoine. On peut ainsi observer l'importance grandissante voire prioritaire d'une politique environnementale dans les mentalités et les transformations

[1] GASC Amélie, Rapport de stage "Le plan Garonne en 2007 : Bilan et prospectives" p 20-24.
[2] ALLAMAN M., "Le Plan Garonne" in *Diagonal n°163* p 32-33.

urbaines. C'est à travers ce contexte que le fleuve possède un nouveau statut, non plus simple outil fonctionnel pour le commerce ou l'industrie, mais d'abord élément naturel au cœur de la ville : il permet ainsi de promouvoir la préservation et le protection de l'environnement.

c) Urban 2/ Unicités: pour une nouvelle attractivité des espaces riverains

Urban 2 est un programme européen d'aide au développement économique et social pour des zones urbaines à revitaliser. Cela montre à nouveau le désir de la municipalité de faire de Bordeaux une métropole européenne par l'intermédiaire de la requalification de son fleuve. Le territoire Urban2 concerne trois communes : Bordeaux, Cenon et Floirac. Situé de part et d'autre de la Garonne, il compte près de 52 000 habitants et correspond au centre de l'agglomération bordelaise (cf. Figure 22).

Figure 22 : Territoire de Pic Urban 2
Source : Site d'Urban 2 www.urban-unicites.com

La stratégie du programme consiste à valoriser ce site, déjà riche de son positionnement, afin de lui donner l'attractivité et la compétitivité d'un centre d'agglomération fort, tout en sauvegardant et en renforçant l'identité des lieux de vie qui le composent. L'objectif est de réussir à conjuguer "centralité" (échelle d'agglomération) et "proximité" (vie de quartier), "ouverture" et "cohésion"[1]. Nous retrouvons ici les deux échelles , locale et européenne, du projet" Bordeaux les deux rives" et du plan Garonne. On peut observer ainsi une certaine continuité et une cohérence entre les différents projets spécifiques au fleuve.

Cette stratégie de développement se décline en trois axes prioritaires :
- Axe 1 : Un centre d'agglomération à aménager et à valoriser.
L'axe 1 concerne les fonctions de centralité. Il a pour objectif d'accentuer l'attractivité et la compétitivité du territoire. Il s'agit aussi de valoriser le patrimoine architectural et d'encourager l'essor culturel de l'agglomération.
- Axe 2 : Un espace de développement à encourager.

[1] Site du programme Urban 2/ unicités *www.urban-unicites.com*

L'axe 2 soutient la valorisation du potentiel économique et d'innovation du territoire en attirant des entreprises et promouvant la société de l'information. Il s'agit également de faire du tourisme un véritable outil économique en s'appuyant sur les atouts du territoires tels que le fleuve ou le patrimoine.
- Axe 3 : Un territoire urbain à vivre.
L'axe 3 a pour but d'améliorer l'offre des équipements de proximité et la vie quotidienne des citoyens.

Concrètement, plusieurs projets de ce programme ont permis de développer les berges de la Garonne . En effet, en 2002, le port Bastide et le ponton Yves Parlier ont accueilli la péniche touristique, le "Burdigala" (cf. Figure 23), ainsi que la “Fleur de Lampaul”, bateau de SOS Planète Eau, appartenant à la fondation Nicolas Hulot. Ce dernier a effectué une de ses escales pédagogiques à Bordeaux où des "éco séances" d'initiation et d'information sur la protection des milieux aquatiques ont été proposées à bord pour les scolaires et le grand public. Ainsi, le fleuve commence à retrouver de nouveau sa fonction de navigation puisque aujourd'hui encore, des croisières sont proposées au départ du quai des Queyries sur la rive droite.

Figure 23 : La péniche touristique Burdigala sur le ponton des Chartrons
Réalisation: A.Martin-Herrou, avril 2011

Le slogan de ce programme est "*Avec l'Europe, construisons le nouveau centre de l'agglomération bordelaise* ". On peut se demander si ce projet participe réellement à la formation d'un nouveau centre urbain. Il semble bel et bien mettre en œuvre les moyens pour y parvenir. En effet, à la fin de l'année 2003, 41% des financements européens alloués à ce territoire avaient déjà été programmés (soit près de 4 millions d’euros) sur des projets visant à la revitalisation économique et sociale et au développement de l'attractivité des quartiers riverains du fleuve en créant des nouvelles fonctions urbaines tels que la création d'entreprises, de logements ou de commerces. Il a contribué à l’aménagement des quais de la rive gauche de Bordeaux, à l’aménagement de la ZAC des quais à Floirac et au futur pont levant Bacalan-Bastide**.** Contrairement aux projets et programmes précédents, le fleuve est véritablement intégré à un projet plus vaste , ne se cantonnant pas aux simples berges. Ce programme permet ainsi de faire du fleuve et de ses abords un véritable outil de développement du territoire riverain.

d) Le projet Garonne-Eiffel : pour un développement économique

Un projet très récent (novembre 2010) est en cours d'élaboration. Situé sur la rive droite de la Garonne, ce projet fait face au projet Saint-Jean/Belcier et affirme la même ambition de reconquête du fleuve et de ses rives, de densification du cœur d’agglomération et de développement d’un quartier d’affaires à vocation européenne. Il

est constitué de 126 hectares dont 87 situés sur la commune de Bordeaux et 39 sur la commune de Floirac (cf. Figure 24).

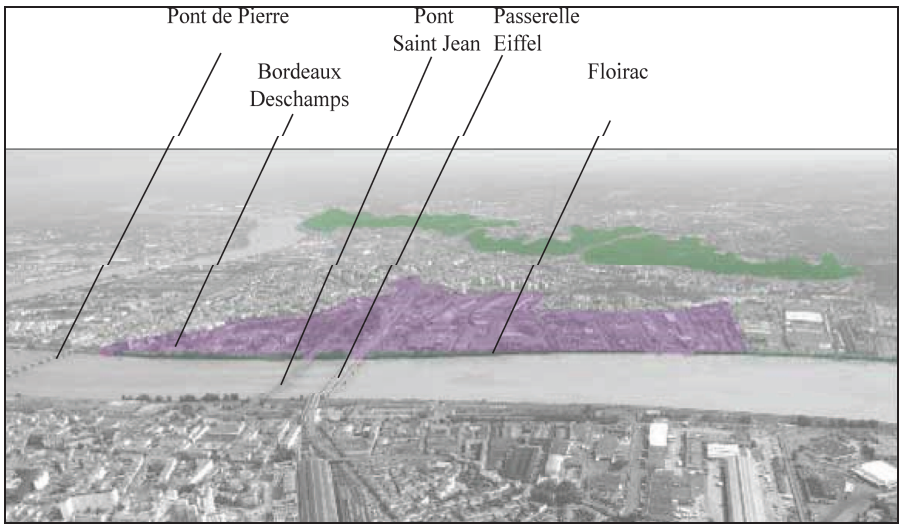

Figure 24 : Territoire du projet Garonne-Eiffel
Source : Site de l'EPA Bordeaux Euratlantique, www.bordeaux-euratlantique.fr

Ce territoire est aujourd'hui morcelé, constitué de friches industrielles importantes et ponctuées par des quartiers d'habitats isolés. Situé à proximité de la Garonne, il entraîne une responsabilité dans les choix architecturaux et paysagers pour faire de ce territoire un atout pour le réaménagement des berges du fleuve.

Plusieurs objectifs sont mis en avant ; comme prolonger le quartier des affaires démarrant en pied de gare afin de l'articuler sur les deux rives, avec la création d'un transport en commun dédié ou assurer un développement mixte et diversifié de ce secteur stratégique de la rive droite . Ce projet a également pour but de conserver et de développer des activités économiques existantes en renforçant leur dynamisme économique et en les intégrant à la ville et à sa programmation urbaine. Il s'agit aussi de réduire les effets de coupure des infrastructures routières et ferroviaires qui sont conséquentes sur ce secteur et de définir ainsi une nouvelle armature urbaine, en créant des liens avec les quartiers existants.

Il s'agit ainsi de créer de nouvelles fonctions urbaines telles que des commerces, des logements, des bureaux, des hôtels et des espaces publics au bord de la Garonne. La requalification des quais en donnant un accès au fleuve et en valorisant le panorama des façades XVIII^{ème} de la rive gauche semble donc être un enjeu important du projet [1].

Cette partie a permis de montrer le regain d'intérêt des décideurs locaux pour les sites riverains de la ville. En effet, tous ces programmes semblent vouloir faire des quais un nouveau centre urbain pour Bordeaux afin d'améliorer la qualité de vie des Bordelais, de repeupler le centre ville tout en rééquilibrant les deux rives du fleuve. La reconquête de ce territoire constitue donc un enjeu urbain et économique de taille ; elle doit permettre de lutter contre la désertification et la dégradation du cœur des villes par la création de nouvelles fonctions urbaines tout en redonnant de l'attractivité au fleuve et faire de Bordeaux une métropole européenne. On observe aussi une forte continuité et cohérence de ces projets dans le but d'atteindre ces objectifs, malgré l'inaboutissement de certains.

Cependant, ces projets ne peuvent se cantonner au simple aspect des berges fluviales. En effet, les actions autour du fleuve même s'il semble être un élément essentiel de la structuration de la ville nécessitent une réflexion élargie à l'ensemble de celle-ci et une inscription au sein du projet urbain global. On doit maintenant s'interroger avec quels moyens urbanistiques ces projets tentent d'atteindre leurs objectifs.

[1] Site sur le projet Euratlantique : http://www.bordeaux-euratlantique.fr/projet_rive_droite.html

2. L'inscription de la requalification du fleuve dans un projet urbain global : les outils urbanistiques mis en œuvre

Cette partie détermine comment les instruments d'urbanisme utilisés dans l'aménagement des berges permettent de répondre aux objectifs du projet urbain de la ville. En effet, sur la rive gauche, les quais deviennent un élément majeur du projet urbain global et un espace public aux multiples fonctions. Quant à la rive droite (essentiellement les berges bordant le quartier de la Bastide) , elle fait à son tour l'objet d'une requalification. Ce quartier est désormais désenclavé et réapproprié par les Bordelais.

L'objectif du maire Alain Juppé est de stopper le déclin de la ville centre et l'étalement urbain en périphérie. D'après lui, " pour recentrer le développement, il faut recentrer la Garonne". Quatre lignes directrices ont du être suivies par les concepteurs de ce projet :

- l'interdiction de nouvelles constructions sur les quais
- le tramway pour reconfigurer l'espace public
- la création d'un boulevard urbain avec deux fois deux voies de circulation (maximum) pour diminuer la place de l'automobile et réduire le trafic
- créer un espace de convivialité sur les quais [1]

Outres les projets spécifiques à la mise en valeur du fleuve étudiés précédemment, plusieurs outils urbanistiques ont été utilisés pour tenter de parvenir à ces objectifs.

21.Le fleuve comme vitrine de la ville

Depuis une vingtaine d'années, la ville fluviale redécouvre ses bords d'eau auxquels elle avait dénié toute qualité et leur forte potentialité pour le renouvellement de l'image de la ville. Comme nous avons pu le constater précédemment, les quais ont longtemps été dévalorisés et peu accessibles. Bordeaux souhaite désormais faire de cet espace la vitrine de la ville.

Le nouveau projet urbain trouve ses origines dans les effets de la mondialisation sur les territoires : les échanges et les flux de services et de personnes mettent en place un réseau de métropoles au niveau national et international au sein duquel chaque agglomération doit se positionner. Il se crée, logiquement, un phénomène de compétition entre celles-ci. Après la décentralisation des compétences en matière et de gestion locale d'urbanisme par la loi Defferre de 1982, les collectivités ont élaboré des plans stratégiques pour mettre en avant leur territoire et leur procurer une véritable identité. Les projets de requalification des espaces fluviaux sont la traduction de cette ambition globale et les porteurs de cette identité propre souhaitée. Ils constituent alors des "projets emblématiques " dans le processus de métropolisation de l'agglomération et deviennent un facteur déterminant dans la compétition pour attirer les populations et les fonctions économiques. Ces projets de requalification deviennent alors porteurs d'une image attractive pour les populations habitant ou traversant la ville. En effet, "*dans une société de communication, l'image revêt une importance primordiale pour le positionnement des ville. Le grand projet est un outil essentiel de marketing territorial qui doit personnifier la ville ou bien corriger une image défavorable ou terne* " [2].

[1] TSIOMIS Yannis, ZEGLER Volker, "Le cartésien et l'affectif, récit de maire" in *Anatomie de projets urbains : Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg,* p70.

[2] MANZAGOL Claude , SENECAL. Gilles, "Les grands projets et le destin métropolitain" in *les grands projets urbains et de requalification*, 2003 p 3.

Le fleuve joue donc un rôle majeur pour la valorisation des sites proches des fronts d'eau. L'image de la ville, élément essentiel du projet urbain, est ainsi renforcée par le traitement des berges, qui deviennent, comme l'indique C. Chaline (1994) dans son ouvrage, *Ces ports qui créèrent des villes,* des " vitrines urbaines".

La mise en valeur physique de la ville autour des quais, avec le plan lumière, la rénovation des façades et l'animation autour des quais, a accru l'attractivité de ces espaces qui se mesure par une fréquentation qui ne cesse d'augmenter.

a) Le plan lumière met en valeur les quais

Tout d'abord, le plan lumière de 1995 donne une nouvelle vision de la ville. Il s'agit d'une idée d'Alain Juppé, datant de sa campagne électorale pour les élections municipales de juin 1995. En effet, il a souhaité une mise en lumière des monuments tant religieux que civils ainsi que la mise en place d'un éclairage public de qualité. Il a donc porté un souci tout particulier à la mise en valeur nocturne de la ville, et notamment de tous les points remarquables ou incontournables pour les visiteurs et significatifs pour la population.

" Par le plan lumière que j'ai souhaité, il ne s'agissait pas d'illuminer la ville pour faire oublier la nuit, mais bien de magnifier la nuit par une mise en valeur subtile du paysage bâti. Le plan lumière, c'est la possibilité pour les Bordelais et les visiteurs de visiter la ville, attentive à la protection du patrimoine, de ses espaces publics, de son fleuve, l'éclairage public étant prioritaire dans chaque projet. C'est ainsi pour tous, la garantie d'une plus grande sécurité, tout en dessinant la ville de demain ", explique Alain Juppé[1].

Les premiers bâtiments mis en valeur par ce jeu de lumière sont ainsi la place de la Bourse (cf. Figure 26) et l'Eglise Sainte-Marie de la Bastide, tous deux des édifices situés à proximité des quais. Le choix de l'éclairage de ces bâtiments relève ainsi d'une mesure symbolique dans un premier temps. La place de la Bourse est en effet située sur les quais de la Garonne, dans la zone du secteur sauvegardé. La réalisation de l'opération de mise en lumière a donc nécessité la contribution de l'Architecte des Bâtiments de France, assez contraignante et témoignant ainsi d'un véritable désir de la mettre en valeur, complétée par un ravalement achevé en 1999. D'autre part, la mise en place de l'éclairage de l'église Sainte-Marie de la Bastide a permis de donner aux habitants de la rive droite un sentiment d'écoute de la part de la nouvelle municipalité. A défaut de permettre d'opérer un rééquilibrage entre la rive gauche et la rive droite de la Garonne, cette mise en lumière permet également d'être l'identification remarquable du quartier de la Bastide, séparé par la masse imposante du fleuve du reste de la ville. Ceci peut sembler constituer une invitation à découvrir l'autre rive.

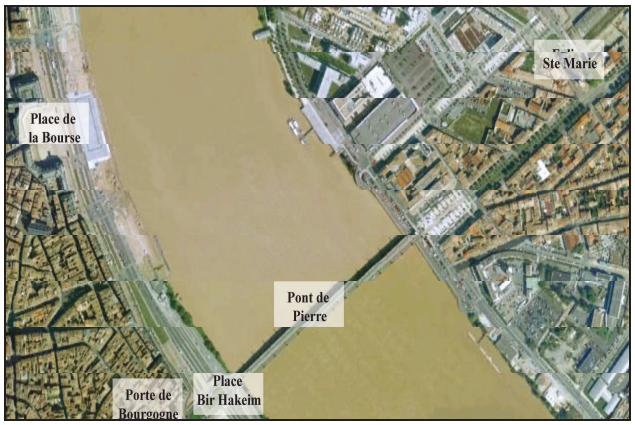

Figure 25 : Localisation des monuments touchés par le plan lumière
Source: Google Earth, 2011
Réalisation : A.Martin-Herrou, avril 2011

[1] *Plan lumière de la ville de Bordeaux*, mémoire de stage, 3 ème année de l'Institut d'études politiques de Bordeaux, 2000,
http://3430.online.fr/textes/plan_lumiere_de_la_ville_de_bordeaux.htm

En 1998, le Projet Pilote Urbain soutient la mise en lumière du pont de pierre qui permet de réunir les deux rives. Une vingtaine d'autres sites et monuments illumineront Bordeaux comme la porte de Bourgogne, la place Bir Hakeim et le monument des Girondins (cf. Figure 25). Progressivement, les mises en lumière permettent d'esquisser ce que sera le projet urbain, axé selon le cours de la Garonne au travers des quartiers Bacalan, Bastide et Belcier mais aussi selon un axe Est-Ouest.

Figure 26 : La place de la Bourse se reflétant dans le miroir d'eau, vue de nuit, 2008
Source: CUB

En prenant un peu de hauteur, on peut voir que le jardin des lumières épouse la courbe de la Garonne en forme de croissant de lune. "*Vu d'en haut, avec ses extrémités pointues, il ressemble au pont d'un navire dont le miroir d'eau serait le poste de pilotage*"[1].

Sur les quais, le jardin des lumières a été mis en place de part et d'autre du miroir d'eau, le long des quais Louis XVIII, des quais Maréchal Lyautey, des quais de la douane et du quai Richelieu.

Bien qu'il s'agisse d'avant tout d'un espace vert (33 000 plantes y sont présentes) parcouru par des allées piétonnes et des places aménagées, le jardin des lumières tient son nom du fait qu'à la nuit tombée des lampadaires de couleurs différentes l'illuminent[2](cf. Figure 27).

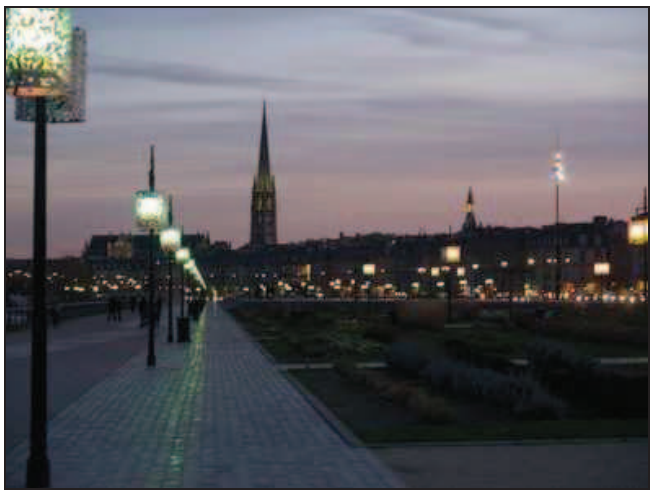

Figure 27 : Le jardin des lumière vu de nuit, 2011
Source: www.caruso33.net

[1] TOCHEPORT Bernard, "Bordeaux, les quais et le jardin des lumières", http://www.33-bordeaux.com/jardin-des-lumieres.htm
[2] "Le jardin des lumières", http://www.caruso33.net/bordeaux-jardin-des-lumieres.html

Ainsi, un important jeu de lumière est mis en place afin que les promeneurs parcourent les jardins de jour comme de nuit. Le projet d'aménagement des quais par Michel Corajoud repose sur le principe de "qualifier la lumière" afin de créer des ombres, des reflets et des filtrages. La mise en scène lumineuse part de la façade ancienne pour aller décrescendo jusqu'au bord du fleuve au travers de quatre franges lumineuses : la première chaleureuse et rayonnante le long des façades XVIII^{ème} accompagne l'activité des citadins, la seconde sur le boulevard est fonctionnelle, adaptée à la circulation automobile et à la sécurité, la troisième sur le plateau se veut dynamique et contemporaine alternant pleins feux et pénombres. Quant à la quatrième, elle longe les berges et offre un cadre magistral et festif[1].

b) La rénovation des façades et leur mise en valeur

Les façades du XVIII^{ème} siècle occupent une place importante dans l'aménagement des quais. En effet, elles sont le reflet de la force du site et de son l'histoire qu'il convient de valoriser : "*Prenez Versailles et mêlez-y Anvers, vous avez Bordeaux*" (Victor Hugo, 1843).

Figure 28 : Les façades des quais rénovées
Source: Sud Ouest du 19 mars 2011

En 1997, une grande opération de ravalement des façades des quais est débutée dans le cadre des actions du PPU "Bordeaux les deux rives" (cf. Figure 28) . Ces façades monumentales du XVIII^{ème} semblent s'inscrire parfaitement dans le projet et permettent d'affirmer une image prestigieuse de la ville de Bordeaux.

La venue du tramway sur les quais de la Garonne joue également un rôle important dans la mise en valeur des façades. En effet, sa création a permis de revaloriser les espaces publics et notamment les quais, le long de son parcours : les façades sont ravalées, les rues et les trottoirs sont également requalifiés.

c) Les quais comme lieu d'animation

L'un des objectifs du projet est de tourner la vie du centre ville vers ce site remarquable au fort potentiel d'animation. Les quais sont en effet dédiés aux activités favorisant l'animation proche du centre ville en séparant les activités sportives et de loisirs aux abords des quartiers populaires et les manifestations événementielles, culturelles ou de détente à proximité des grandes places.

En effet, les espaces crées sont divers : plutôt de type sportif et de loisirs en amont du pont de pierre sur le quai Sainte-Croix, culturel ou événementiel au niveau de la place de la Bourse et des Quinconces; commerciales sur le quai des Chartrons. Ils

[1] Patrice GODIER et Caroline MAZEL, "Projet des quais jardinés", 2007

permettent ainsi d'attirer des visiteurs sur les bords des quais à tout moment de l'année et de la journée (cf. Figure 29).

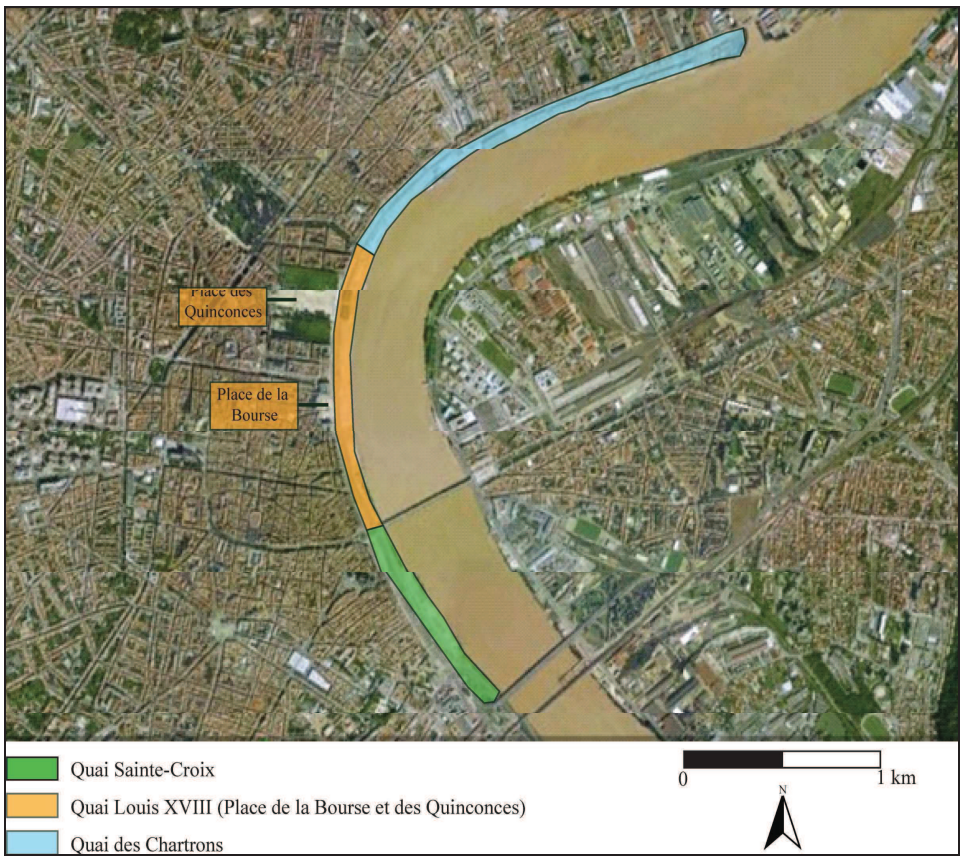

Figure 29 : localisation des espaces
Source : Google Earth, 2011
Réalisation: A.Martin-Herrou, avril 2011

L'accent est d'abord mis sur l'aspect culturel et événementiel : en juin1999, la fête du fleuve est lancée à Bordeaux. La première édition de cette nouvelle fête a rassemblé plus de 100 000 personnes sur les deux rives et des centaines d'embarcations sur le fleuve. On assiste aussi à la création des premières guinguettes sur le quai des Chartrons. Défilés, musiques, spectacles, feux d'artifices et jeux aquatiques sont présents . C'est toute l'image de la générosité, de la convivialité et de l'esprit de fête d'une ville qui retrouve son fleuve, attirant des centaines de milliers de visiteurs (cf. Figure 30).

Figure 30 : Fête du fleuve, 2007
Source: CUB

22. Les quais au cœur de la politique des espaces publics

D'après A. MASBOUNGI (2002), le projet urbain doit être pensé comme "*un processus d'action sur le territoire urbain [qui] fonde l'espace public*"[1]. Il s'agit bien là de l'objectif à atteindre par la mise en valeur des berges de la Garonne , qui met les quais au cœur de la politique des espaces publics.

a) Un espace public diversifié et de qualité

La restructuration des quais rive gauche est une opération phare du projet urbain de Bordeaux. En effet, elle répond à une demande contemporaine (loisirs, détente, évènements festifs et ludiques) et conforte l'image de la ville voire la modernise en y intégrant une dimension paysagère. Les quais jardinés permettent une mixité sociale au sein de la ville de Bordeaux. En effet, différentes catégories de population multi générationnelles s'y retrouvent : familles, sportifs, étudiants de Bordeaux centre ou de la périphérie ainsi que de nombreux touristes.

Le projet de Michel Corajoud et de son équipe est d'abord de "*faire faire aux Bordelais le deuil de la perte du port*".[2] Ainsi, l'aspect portuaire du site est définitivement abandonné. Le projet des quais de Bordeaux a pour but la réappropriation des berges de la Garonne par les Bordelais. Il permet ainsi de ramener la vie du centre ville sur ce lieu autrefois déserté. Le projet consiste à produire du bien-être, de l'hospitalité, de la convivialité pour redonner l'envie d'habiter en ville tout en y incluant un partage de l'espace (cyclistes, piétons, promeneurs, sportifs, tramway, automobiles...).

Des façades jusqu'au fleuve, trois espaces bien distincts structurent les quais sur toute sa longueur (cf. Figures 31 et 32) :

- le parvis au pied des immeubles et ses infrastructures (voie de desserte, stationnements, trottoirs, tramway)
- Le boulevard urbain (deux chaussées séparées par un terre-plein central planté, des stationnements de part et d'autre des chaussées)
- Le plateau allant jusqu'aux berges. [3]

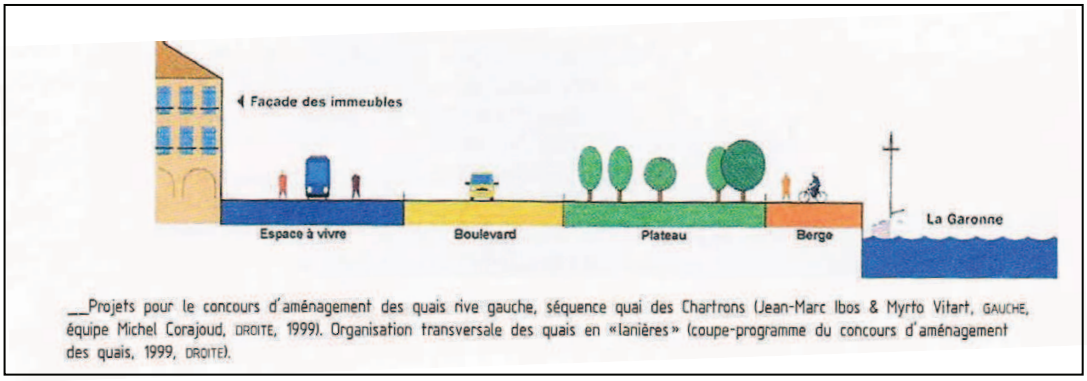

Figure 31 : Partage de l'espace sur les quais
Source : TSIOMIS Yannis, Anatomie de projets urbain, 2007

[1] MASBOUNGI Ariella, "Le projet urbain à la française "in *Projets urbains en France*, 2002, p 24.
[2] TSIOMIS Yannis, ZEGLER Volker, Les quais jardinés, récit de concepteur" in *Anatomie de projets urbains : Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg* , " 2007, *p 71.*
[3] id. , p 72.

Figure 32 : Partage de l'espace sur les quais
Source: *www.echangesurbains.org*
Réalisation : A.Martin-Herrou, avril 2011

Le projet d'aménagements des quais rive gauche consiste à aménager des parcs et à planter des arbres sur le bord du fleuve. Il se divise en cinq séquences (cf. Figure 35):
- la première, du quai Sainte-Croix à Paludate, offre 5 hectares d'espaces de jeux et d'activités, des allées ombragées, des aires de pique-nique et de détente. Outre les nombreux espaces engazonnés et les promenades pavées de bois en bord de Garonne, il est constitué de cinq aires sportives : fronton, espace de glisse urbaine, terrain de basket-ball, terrain de football urbain et de jeux de balles, une aire de sable "beach".
- La seconde se trouve en aval du pont de pierre, sous le quai de la Douane où le parking souterrain de la Bourse est construit. Celui-ci est couvert du "Miroir d'eau" où sont installés de part et d'autre les "jardins des lumières" parallèles au bord du fleuve (cf. Figure 33).

Figure 33 : Le jardin des lumières et le miroir d'eau
Source: AITPE.fr (Association des Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat)

Un ponton flottant permettant l'accostage des bateaux de tourisme est également présent. En effet, de nombreux bateaux de croisières et des navires militaires font escale au port de la Lune (19 escales prévues en 2011) comme le paquebot Seabourn Sojourn amarré en avril 2011 (cf. Figure 34). Le thème aquatique est ainsi renforcé en hommage à l'histoire portuaire de la ville.

Figure 34 : Le Seabourn Sojourn amarré sur les quais
Réalisation : Frédéric Fièvre, avril 2011

- La troisième séquence se situe sur l'esplanade des Quinconces, qui sera prolongée vers le fleuve par une prairie naturelle offrant un nouvel espace de détente et de loisirs. Ces grandes pelouses pourront également accueillir différents types de manifestations et notamment des expositions.
- La quatrième concerne le quai des Chartrons, "espace urbain minéral et dense", accueillant des hangars réhabilités en lieu d'expositions et de manifestations (Hangar 14), un rollerpark et un marché bio. Les berges du fleuves sont destinées à la promenade.
- La cinquième se situe sur le quai Bacalan, des hangars 15 à 19 qui sont réhabilités en espaces à vocation culturelle et commerciale par le Port autonome de Bordeaux qui n'a pas cédé cette partie des quais à la CUB. Aujourd'hui, des commerces et des restaurants offrent des terrasses ouvrant sur le fleuve. Le nouveau Hangar 20 a été créé pour accueillir Cap Sciences, association qui œuvre pour le développement de la connaissance de la science et de la recherche auprès du grand public.

Par ailleurs, le parc des berges de Bacalan continue jusqu'au pont d'Aquitaine et une halte-nautique y sera aménagée. Les Bassins à flot, vaste secteur d'anciennes emprises portuaires, verront la création de logements, d'hôtels et d'activités diverses[1].

[1] TSIOMIS Yannis, ZEGLER Volker, "Les Quais jardinés" in *Anatomie de projets urbains : Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg*, p59.

Figure 35 : Les 5 séquences du projet de M. CORAJOUD
Source : www.bordeaux.fr
Réalisation : A.Martin-Herrou, mars 2011

Une organisation particulière de l'espace est alors mise en place : chaque type d'activités et de fonctions est distribué en différents espaces le long des quais. L'ensemble de ces aménagements a été concrétisé de 1997 à 2009 (voir ci-dessous).

Chronologie des travaux :

Démolition des hangars entre 1980 et 2000
Achèvement de l'enlèvement des grilles en 1997
Lancement du concours début 1999 et remise des projets en octobre 1999
Michel Corajoud est désigné lauréat du concours en janvier 2000
Les premiers aménagements démarrent en mars 2000
Espace à vivre et boulevard séquence 4 : mars 2000 à juin 2002
Boulevard séquence 1 et 2 : janvier 2002 à décembre 2003
Espace à vivre séquences 1 et 2 : juillet 2003 à juin 2005
Plateau / berge séquence 5 : janvier à septembre 2004
Boulevard séquence 3 : avril à octobre 20004
Plateau / berge séquence 4 : septembre 2004 à avril 2006
Miroir d'eau séquence 2 : mai 2005 à juillet 2006
Boulevard séquence 5 : juin 2005 à mai 2006
Plateau / berge séquence 3 : décembre 2005 à juin 2007
Plateau / berge séquence 2 : juin 2006 à juin 2007
Espace à vivre séquence 3 : juin 2006 à juin 20007
Espace à vivre séquence 5 : octobre 20006 à décembre 2007
Plateau / berge séquence 1 : octobre 2006 à avril 2009

Source : La reconquête des quais à Bordeaux, mai 2010, www.angers.fr

Par ailleurs, pour travailler à une amélioration générale de la qualité des espaces publics, de nouveaux instruments sont utilisés par les professionnels : des guides ou de chartes tels que la Charte des paysages de Bordeaux. Celle-ci constitue un élément essentiel du Plan vert mis en place à Bordeaux dans le cadre de la définition du projet urbain en 1996. Il se trouve que l'aménagement des quais est au cœur de cette charte. Elle définit en effet les bases du site spectaculaire que Bordeaux souhaite mettre en valeur autour des rives de la Garonne en développant les différentes composantes des aménagements paysagers à venir. La charte des paysages constitue ainsi un des outils de la mise en valeur des quais bordelais.

b) Un espace public partagé et affranchi de la voiture

D'après Guy Tapie (2007), "*Le renouveau de l'usage des espaces publics s'exprime au travers des politiques de transports et de circulation, vecteur principal d'évolution de l'agglomération* "[1]. C'est ainsi que la requalification des berges de Garonne a permis de développer les transports en commun. Une place importante est notamment donnée au tramway. Une nouvelle conception de l'espace public est donnée : "*un espace à partager entre de multiples usages*" [2]. Il constitue un dispositif central du projet urbain mais également un "trait d'union entre les deux rives". En effet, une ligne desservant la rive droite et l'autre longeant la rive gauche sont jumelées au projet d'aménagement des quais. "*Le principe de base du projet urbain est de considérer la Garonne comme l'axe majeur du développement, qui serait capable d'unir deux rives*".

Ainsi, de nombreux changements se sont opérés sur les rives de la Garonne : un nouveau quartier urbain est crée sur la rive droite, relié au centre par la ligne A du

[1] TAPIS Guy in "Quais rives gauches, tramway et autres espaces publics", 2007
[2] TAPIS Guy in *Bordeaux Métropole, un futur sans rupture,* 2007

tramway qui emprunte le pont de pierre historique et l'avenue Thiers, axe central du quartier de la Bastide. La mise en place d'une ligne sur les quais est alors associée à la réorganisation et à la requalification de cet espace, ainsi qu'à la redéfinition de son lien avec le centre-ville et les quartiers périphériques[1]. Dans le projet d'aménagement et de développement durable, il s'agit de créer des "*centres urbains attractifs, centraux et secondaires".*

La linéarité des quais et leur découpage séquentiel par le projet de Michel Corajoud permet au tramway d'offrir des points de contemplation et d'arrêts intéressants : aux Quinconces pour la vue sur le pont de pierre; devant la place de la Bourse, la fontaine des trois Grâces et le miroir d'eau ; au niveau du skate parc et des jeux pour enfants entre les Quinconces et les Hangars, enfin pour les expositions au Hangar 14 et à Cap Sciences près de Bacalan.

Le PLU souligne le fait que l'espace public doit se débarrasser en partie de la voiture, les modes de transports doivent se diversifier (vélos, rollers, piétons, transports en communs...). Le plan Garonne tente également d'être en parfaite cohérence avec le plan de déplacement urbain (PDU) 2000-2005. Par exemple, "*pas plus de 50% de l'espace est consacré à la voiture pour un meilleur partage de l'espace public, des itinéraires et des stationnements deux roues sont mis en œuvre, des zones 30 sont mises en place*" [2]. Ce PDU tente de freiner la dispersion urbaine et l'usage croissant de la voiture. En effet, avec environ 700 000 habitants pour 250 km², l'agglomération bordelaise est une des villes françaises les moins denses et souhaite aujourd'hui cesser de gaspiller l'espace et à l'opposé développer des modes de transports alternatifs à l'automobile. C'est dans ce contexte que le tramway représente à la fois une nouvelle ossature pour l'organisation du territoire et un outils d'aménagement urbain. Il permet ainsi de générer des espaces publics de qualité. Il constitue également une occasion d'amélioration et d'embellissement de l'espace et valorise particulièrement les projets de reconquête des quais et de lien entre les deux rives[3].

Il semblerait donc que le projet de réaménagement des quais soit au cœur de la politique des espaces publics en favorisant le développement des divers moyens de transports alternatifs à la voiture et en apportant aux Bordelais un nouvel espace public de qualité où la juxtaposition entre le minéral et le végétal semble trouver sa place.

c) Un espace public pour associer intimement les quais aux quartiers environnants

L'aménagement des quais a également pour objectif de contribuer à la vitalité et l'économie des quartiers environnants. En effet, cinq quartiers longent les quais rive gauche du nord au sud : Bacalan, Grand Parc/Les Chartrons, Hôtel de ville/Quinconces, Capucins/ Saint Michel, Saint Jean/Belcier sans oublier la Bastide sur la rive droite (cf. Figure 36).

[1] TSIOMIS Yannis, ZEGLER Volker, " Le tramway, un dispositif central" in *Anatomie de projets urbains : Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg,* 2007, p 56.
[2] GUERIN, Jean François, ingénieur au service écologie de la CUB, 2010
[3] De GRAVELAINE Frédérique "Bordeaux, revitaliser le centre de l'agglomération" in *Projets urbains en France*, 2002, p67-71.

Figure 36 : Les quartiers de Bordeaux
Source : www.gullivearth.com "Où habiter à Bordeaux- Les quartiers"

Il s'agit alors d'implanter des équipements nouveaux, des commerces, de faire pénétrer la nature dans le tissu urbain. Ainsi, pour préserver des espaces libres et susceptibles d'accueillir diverses activités sans pour autant les laisser vides, ils sont structurés de manière simple : pelouses, places ou parvis se côtoient alternativement le long des quais. Le projet multiplie ainsi les possibilités d'accéder au fleuve. Ainsi, rien ne semble figé et offre de multiples possibilités telles que par exemple la création de navettes fluviales entre les deux rives ou même un projet de transport collectif fluvial, un des enjeux des 5 ans à venir (cf. Partie 3).

23.Le fleuve au centre de deux territoires majeurs de renouvellement urbain : le territoire Bacalan-Bastide

Deux territoires majeurs de renouvellement urbain (cf. Figure 39) sont situés au cœur de l'agglomération, en bordure de la Garonne, le quartier Bacalan sur la rive gauche et la Bastide sur la rive droite. S'il y a encore quelques années on pouvait raisonner de manière distincte quant au développement des espaces de part et d'autre de la Garonne, la réalisation du pont dans l'axe de la rue Lucien Faure à l'horizon 2011/2012 (cf. Figures 37 et 38), reliant les quartiers Bacalan et Bastide, change complètement la vision de ce développement territorial. Ce nouveau lien vient consolider l'union des deux rives qui est le socle du projet urbain de Bordeaux mis en œuvre depuis 1995.

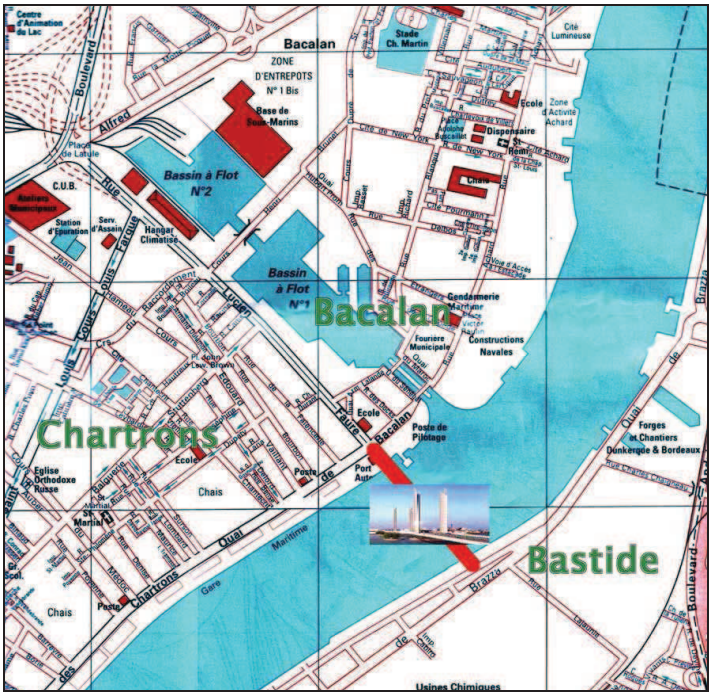

Figure 37 : Situation du futur pont Bacalan-Bastide
Source: *www.pourlepontbaba.com*

Figure 38 : Futur Pont Bacalan-Bastide
Source: CUB, 2010

Ce territoire Bacalan-Bastide s'appuie également sur un potentiel foncier et naturel exceptionnel. Il existe en effet de part et d'autre du fleuve de nombreux espaces en friche ou à réaménager, notamment sur le versant nord de la rive droite et autour des bassins à flot.

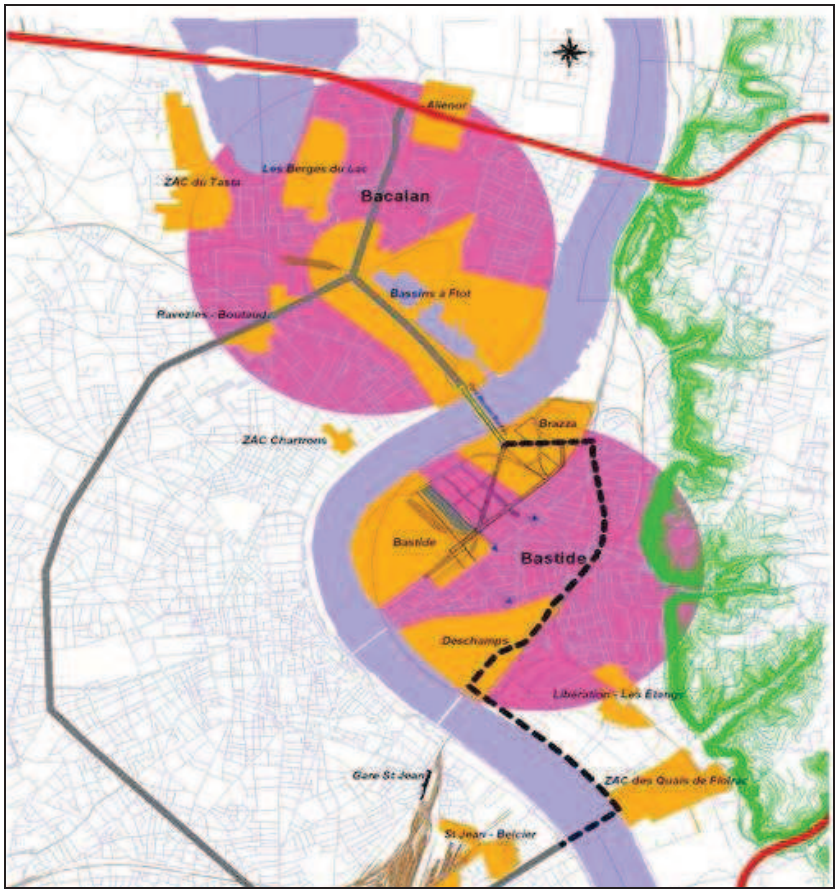

Figure 39 : Deux territoires de renouvellement urbain
Source : CUB, 2008

a) Une ZAC sur la rive droite pour un repeuplement et une revitalisation du centre

La déprise économique des années 50 à 80 (disparition des chantiers navals et des industries mécaniques en 1985) provoque le déclin du quartier de la Bastide installant une image négative et un abandon du quartier par les Bordelais. De fait, cette situation crée une véritable barrière physique et symbolique entre les deux rives de la Garonne.

En 1997, Dominique Perrault, confirmé dans son rôle d'architecte conseil de la rive droite, élabore en association avec l'urbaniste bordelais Alain Charrier un schéma d'aménagement des quartiers de la rive droite : la Plaine des Queyries dans laquelle s'inscrit la ZAC « Cœur de Bastide », créée en 1998. Ce nouveau quartier de trente hectares, aujourd'hui en voie d'achèvement, comprend des logements, un pôle universitaire, des bureaux, un multiplexe cinématographique et divers équipements publics et privés. La Bastide a ainsi retrouvé une forte attractivité résidentielle.

Les berges, large bande de six cents mètres de long perpendiculaire à la Garonne, longée par une piste cyclable, doivent à terme être aménagées en parc de trois hectares relié au nouveau jardin botanique déjà en place. La ville poursuit le projet d'aménagement des berges à travers la réalisation du parc aux Angéliques qui va prolonger le parc existant entre le pont de pierre et le jardin botanique. Il s'étendra entre le quai des Queyries et la Garonne, il s'articulera autour de la voie pavée, ouverte aux piétons et aux cyclises. Le principe est de créer un parc à la fois naturel (maintien de la berge naturelle, reconquête par une végétation liée au fleuve et des principes de plantation semi-naturels) et ponctué d'animations.

Le tramway a bien évidemment apporté un plus considérable à ce secteur, le reliant désormais directement au centre historique et aux grands équipements structurants (CHU, campus universitaite, gare Saint-Jean…), il constitue aujourd'hui bel et bien la colonne vertébrale du territoire.

b) Bacalan : futur lieu d'animation urbaine et de loisirs

Quant au site des bassins à flot[1], situé dans le quartier Bacalan, il s'est figé pour ne pas dire fossilisé au début des années 80, avec le déclin du trafic portuaire au cœur de Bordeaux.
Ce quartier a perdu petit à petit ses activités industrielles, laissant d'importantes friches. Ainsi, la vocation nautique de Bacalan n'est assurée que par une activité réduite d'hivernage de bateaux de plaisance. Son devenir dépend de la capacité à recentrer sur ces bassins une réelle activité liée au fleuve.

En effet, le site des Bassins à flot semble être un site majeur qui, en accompagnement du futur pont Bacalan-Bastide et du tramway, devra marquer l'évolution urbaine de la ville et de l'agglomération par un projet ambitieux et de grande qualité contribuant au développement des territoires du nord de l'agglomération. L'enjeu principal est de rendre à ce territoire un potentiel d'attractivité en confortant le cœur du quartier par l'amélioration de ses structures existantes et en permettant son ouverture vers l'extérieur. Dans ce sens, la reconversion des plans d'eau en port de plaisance et plus largement en lieu de loisir et d'animation urbaine, l'amélioration de liaison entre le quartier des Chartrons et les Bassins à flots ainsi que le prolongement et le retournement des quais vers les bassins à flots afin d'assurer une continuité urbaine avec le centre ville constituent des actions prioritaires. Il existe à l'heure actuelle des "embryons" d'animations culturelles nocturnes telles que le restaurant-discothèque "La Dame de Shanghaï " et le restaurant H 36 dans un hangar des bassins. Le pionner de la réhabilitation du quartier Bacalan est la création de l'hôtel 4 étoiles, Seeko'o (cf. Figure 40) en décembre 2007. Il a reçu le grand prix d'architecture de la ville de Bordeaux en 2008. D'architecture contemporaine, le Seeko'o est désormais un acteur incontournable du renouveau de "la ville de pierre" et tente de s'intégrer aux façades du XVIII^{ème} siècle des quais. Le côté touristique de ces derniers est ainsi mis en avant. On peut noter qu'il s'agit d'une hôtellerie de luxe démontrant le désir des investisseurs d'attirer des visiteurs fortunés sur les berges de la Garonne.

Figure 40 : Hôtel Seeko'o sur les quais des Chartrons au sein du quartier Bacalan
Source: www. luxury-insider.com

Par ailleurs, le quartier Bacalan s'est doté d'une salle polyvalente (inaugurée en septembre 2007) et d'un parc qui sont venus renforcer le cœur de quartier autour de la mairie annexe et des commerces de proximité. La reconversion de la base sous-marine en site culturel et le développement de nouvelles activités autour des bassins à flot (notamment avec le Hangar G2) laissent présager un renouveau de ce site dans les

[1] La construction du premier bassin à flot a débuté en 1869. Cette nouvelle occupation de l'espace a provoqué un développement des chantiers navals. Le deuxième bassin est construit en 1906. Après des années d'exploitation commerciale, les bassins à flot deviennent une base d'accueil des flottes sous-marines italiennes et allemandes de 1940 à 1944. Jusqu'en 1981, les bassins sont affectés à l'accueil des navires marchands et de pèche.
Source : http://www.cestenfrance.net/art/Bassins_à_Flot_de_Bordeaux

années à venir. On peut également noter qu'aujourd'hui une douzaine de familles habite à l'année sur les bateaux des bassins à flots.

L'extension des lignes B et C des Quinconces vers Bacalan (via les quais) et le Lac (via Ravezies) va considérablement rapprocher ce quartier de l'hypercentre et permettre un nouveau développement de ces territoires, quelque peu isolés jusque là par les bassins à flot ou les voies ferrées.

Ainsi, l'aménagement des rives de la Garonne semble s'inscrire dans un projet urbain global en utilisant divers outils urbanistiques tels que le plan lumière, les manifestations culturelles, la création d'espaces publics, le développement des transports en commun et le renouvellement urbain. Il semble que toutes les fonctions urbaines permettant de décrire un géotype central s'y retrouvent. Mais n'existe-t-il pas un décalage entre le projet et sa mise en œuvre ? Ces instruments urbanistiques sont-ils réellement parvenus à créer un nouveau centre urbain et ainsi changer le rapport de la ville à son fleuve?

PARTIE 3 : UNE NOUVELLE CENTRALITE SUR LES BERGES DE LA GARONNE ?

Jusqu'à l'âge industriel, la centralité urbaine se situait bien au niveau du port. Celui-ci, très dynamique, était au cœur des échanges et abritait les bâtiments à la fois administratifs et politiques mais également maritimes.

Ainsi, une centralité spécifique au port s'établit pendant le XVIII^{ème} et le XIX^{ème} siècle : capitainerie, chambre de commerce, compagnies de navigation. *Quand vous voyez les images du XVIII^{ème} siècle avec l'ensemble de la rade […] l'espace de la Garonne entre le pont de pierre et le cours du Médoc est entièrement rempli de trois mâts à l'ancre, qui assurent les échanges avec la ville. Une multitude de gabarres et de petits bateaux font la liaison entre les deux rives. C'est le fleuve du dix-huitième, ce n'est pas trois cargos et rien au milieu »* (Chef de projet, CUB)[1].

En revanche, pendant la période industrielle, les activités centrales même à vocation maritime s'éloignent des berges. Il y a une véritable scission entre l'espace portuaire et la centralité urbaine. Cependant, il est indéniable qu'apparait aujourd'hui un phénomène de reconquête du fleuve. Pour autant, cela permet-il à la ville de Bordeaux de transformer les quais en un nouveau centre urbain ou s'agit-t-il d'une simple politique d'embellissement ?

D'après Claude Chaline[2], "*la centralité urbaine ne saurait se limiter à des évènements épisodiques et des flux occasionnels vers tel ou tel lieu du waterfront. Une centralité objective, permanente et significative, exige des éléments forts, suffisamment nombreux pour entretenir de manière permanente activités et flux de fréquentation*." Nous allons essayer de déterminer dans cette partie si la ville de Bordeaux a effectivement créé une nouvelle centralité sur ses fronts d'eau.

1. Centralités urbaines du territoire

D'après D.Pumain (2004), dans l'encyclopédie électronique, *Hypergéo*, le terme de centralité possède deux acceptations.

La première, dite centralité urbaine, a été proposée par W. Christaller en 1933, dans sa *théorie des lieux centraux* : "*la centralité est la propriété, conférée à une ville, d'offrir des biens et des services à une population extérieure, résidant dans la région complémentaire de la ville. Des niveaux de hiérarchisations existent selon la plus ou moins grande rareté des services offerts, qui se traduit elle-même par une hiérarchie de la taille des centres et de la dimension de leur aire d'influence*".

La deuxième acception du terme de centralité caractérise la position plus ou moins accessible d'un nœud dans un réseau. On distingue d'ailleurs deux types de position centrale dans un réseau : celle qui minimise la somme des distances d'un nœud à l'ensemble de tous les autres et celle qui minimise la distance maximale entre un nœud et tout autre nœud du réseau.

Ces deux définitions se rejoignent souvent. En effet, l'exercice de fonctions centrales ou urbaines implique une bonne accessibilité donc une forte centralité dans les réseaux de transport.

A ce propos, Alain Bourdin affirme que « *la centralité est par définition un lieu accessible ou attractif où s'opèrent des échanges* »[3].

La centralité urbaine peut donc se définir comme un lieu où l'on consomme, se divertit, travaille, habite et se retrouve. Il s'agit ainsi d'un lieu de concentration des fonctions urbaines. Plusieurs de celles-ci peuvent être prises en compte pour l'analyse du territoire :

- Fonctions commerciales : foires, magasins…
- Fonctions culturelles : équipements culturels, manifestations...
- Espaces publics, formes urbaines, monuments identitaires

[1] Propos recueillis par Guy Tapie in "Quais rive-gauche, Tramway et autres espaces publics Bordelais" , décembre 2007

[2] CHALINE Claude, "Nouvelles perspectives de centralité : le complexe d'échanges" in *Ces ports qui créèrent des villes*, 1994, p 52-53.

[3] CERTU, *Centralités dans la ville en mutation* , Editions Certu, septembre 2003, 214 p.

- Nœuds d'infrastructures de transport, portes d'entrée (arrêt de bus, gares, carrefours routiers, tramway...)
- Activités économiques, emplois
- Logements

Nous allons déterminer si les divers projets ont permis aux quais bordelais de posséder véritablement ces fonctions pour pouvoir les définir comme un véritable nouveau centre urbain. Pour cela, un questionnaire a tout d'abord été élaboré afin de connaître la vision de la population et des visiteurs sur le réaménagement des quais.

2. La vision des usagers des quais

21. Elaboration d'un questionnaire

Ce questionnaire anonyme a été mené sur le terrain, autour d'un lieu emblématique des quais, le miroir d'eau, le jeudi 14 avril 2011, un après-midi ensoleillé, pendant les vacances de Pâques. Ceci a permis d'avoir un plus large éventail de personnes interrogées, l'objectif étant d'obtenir des réponses d'individus de tous âges, de tous sexes, de toutes catégories socioprofessionnelles et de toutes origines (bordelais ou touristes) . Le questionnaire est partagé en quatre parties :

La première se résume en une question : "*Pour vous, quel est le centre urbain de Bordeaux ?*". Cette question permet de déterminer si les quais sont considérés ou pas comme le centre de Bordeaux par les personnes qui les fréquentent.

La seconde concerne l'utilisation des quais. La première question consiste à connaître la fréquence d'usage des quais afin de déterminer si ceux-ci sont pratiqués de manière quotidienne ou plutôt ponctuelle. Il s'agit aussi de connaître la fonction réellement mise en avant par le réaménagement (*trajet domicile-travail, s'y promener/s'y détendre, y pratiquer une activité sportive, y faire du shopping, …*) et l'impact de celui-ci par rapport à l'utilisation passée (" *Les fréquentiez-vous avant leur réaménagement ? Pour quelles raisons?* "). Une autre question permet de déterminer le réel usage des quais par la population. Il s'agit de savoir si les personnes les considèrent plutôt comme *un parc urbain, un lieu culturel et patrimonial, un lieu d'habitation et de bureaux, un nœud d'infrastructures de transport, un lieu commercial ou un lieu touristique*. La question de savoir s'il manque un élément important sur les quais (fonctions, activités, monuments…) est également posée. Ceci, afin de connaître leur satisfaction et leur point de vue par rapport à l'aménagement réalisé.

La troisième partie permet de savoir si les personnes fréquentent ou non la rive droite afin d'estimer s'il existe encore une prédominance de la rive gauche sur celle-ci puis l'usage de cette dernière.

Enfin, la quatrième partie est relative au profil de la personne interrogée (sexe, âge, catégorie socioprofessionnelle et lieu de résidence) afin de déterminer, en particulier, s'il s'agit d'un habitant de Bordeaux (et de ses alentours) ou d'un touriste.

Le questionnaire ainsi élaboré, se situe en annexe ainsi que la grille de résultats. Ces derniers sont analysés ci-après.

22. Analyse des résultats

a) Les quais non considérés comme "le" centre urbain de Bordeaux

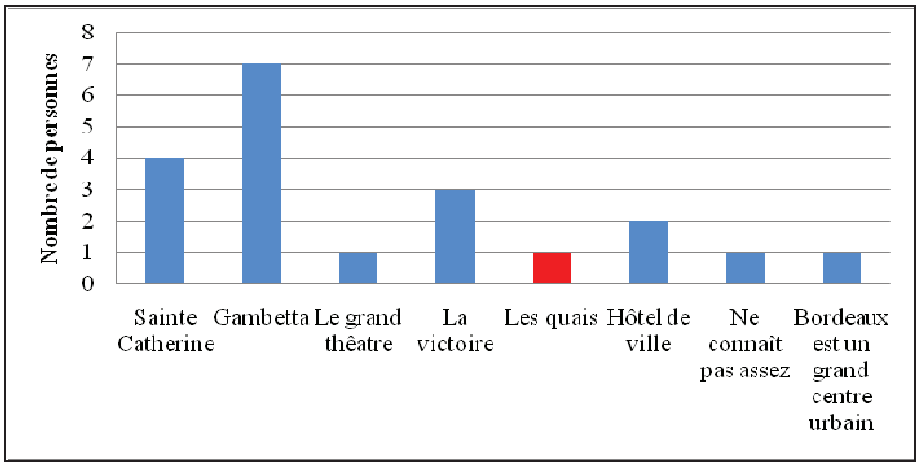

Figure 41 : Le centre urbain de Bordeaux
Source: questionnaire du 14 avril 2011
Réalisation : A.Martin-Herrou, mai 2011

D'après les réponses obtenues à la première question " *Pour vous, quel est le centre urbain de Bordeaux?"* , il est indéniable que ce ne sont pas les quais. En effet, sur les 19 personnes interrogées, seule une personne les décrit comme tel (cf. Figure 41). Il convient de noter qu'il s'agissait d'un touriste étranger (québécois) arrivé à Bordeaux depuis quelques jours et connaissant très peu la ville. Les autres personnes font référence à des lieux emblématiques du centre historique de la ville avec un lieu majoritairement cité : la place Gambetta. La volonté affichée de vouloir faire des territoires riverains le nouveau centre urbain, notamment à travers le programme Urban 2 ("*Avec l'Europe, construisons le nouveau centre de l'agglomération bordelaise* ") ne semble donc pas se vérifier auprès des personnes interrogées.

b) Une fonction récréative dominante sur la rive gauche

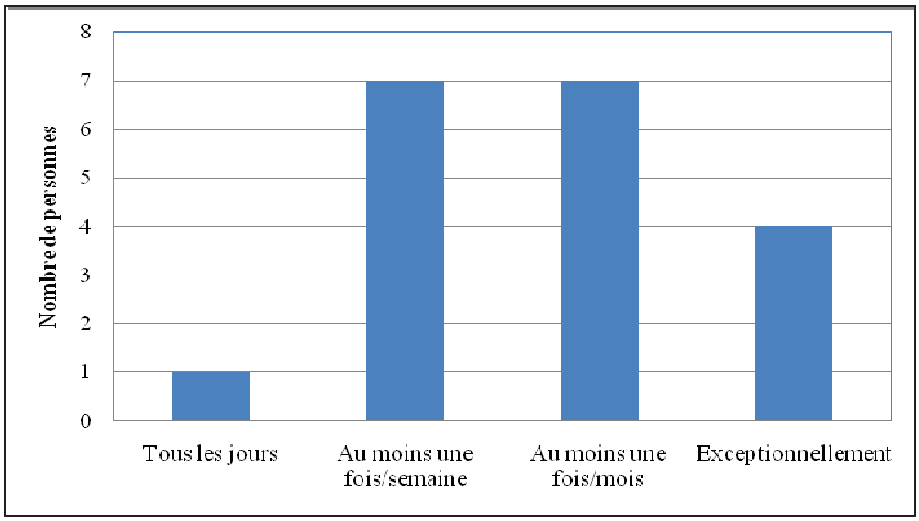

Figure 42 : La fréquentation des quais
Source: questionnaire du 14 avril 2011
Réalisation : A.Martin-Herrou, mai 2011

On constate que les quais ne sont pas utilisés de manière quotidienne, mais plutôt de façon ponctuelle (au moins une fois par semaine ou par mois) (cf. Figure 42). Les personnes interrogées ont aussi insisté sur le fait que leur fréquentation était plus importante à la belle saison qu'en hiver.

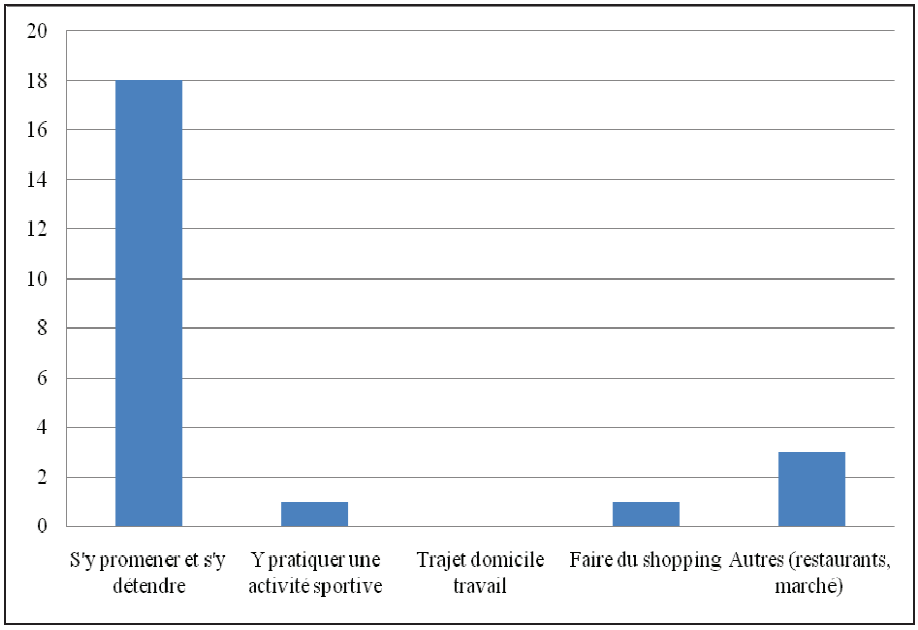

Figure 43 : Usages des quais
Source: questionnaire du 14 avril 2011
Réalisation : A.Martin-Herrou, mai 2011

La réponse à la question "*Pour quelles raisons vous rendez-vous sur les quais* ?" est sans équivoque. En effet, toutes les personnes interrogées, exceptée une, se rendent sur les quais pour s'y promener et s'y détendre (cf. Figure 43). Nous voyons clairement l'utilisation première des quais par la population. Bien que les projets décrits précédemment souhaitent intégrer un aspect commercial en aménagement des commerces et restaurants sur les quais des Chartrons (cinquième séquence du projet de M.Corajoud), il semble que cela soit peu perçu par la population. Il est en de même pour les activités sportives qui, pourtant, prennent une place importante dans la première séquence du projet (aires sportives sur le quai Sainte-Croix).

Cependant, il est important de nuancer ce résultat dans la mesure où l'enquête a été menée autour du miroir d'eau. En effet, les réponses auraient sans doute été différentes si les personnes interrogées se trouvaient sur le parc des sports saint Michel ou sur le quai des marques.

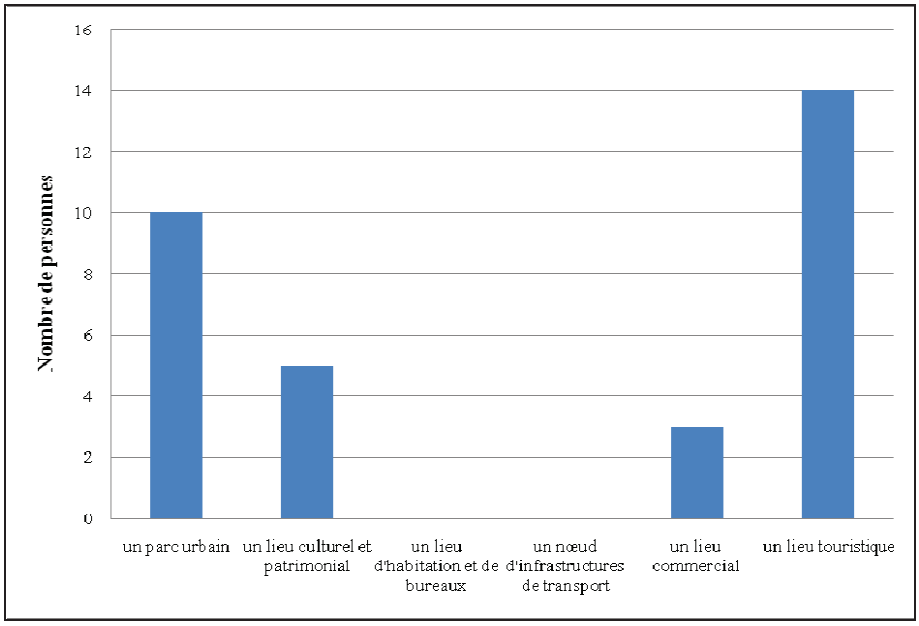

Figure 44 : Fonctions des quais
Source: questionnaire du 14 avril 2011
Réalisation : A.Martin-Herrou, mai 2011

Néanmoins, cette fonction dominante est confirmée par les résultats de la question " *Comment décririez-vous les quais* ?". En effet, la majorité des personnes les décrit comme "un parc urbain" ou un "lieu touristique" (cf. Figure 44) .

On remarque qu'aucune ne les décrit comme un nœud d'infrastructures de transports. Pourtant, nous avons vu que les projets souhaitent créer un espace partagé et accessible par tous notamment par la mise en place du tramway. D'ailleurs, nous verrons dans la partie suivante que tous les modes de transports s'y retrouvent (vélo, voiture, piétons, tramway, bus …). Peut-être, le terme de " nœud d'infrastructures de transports" a mal été interprété par les personnes interviewées. On peut également constater que la fonction d'habitation n'est pas représentée sur la rive gauche.

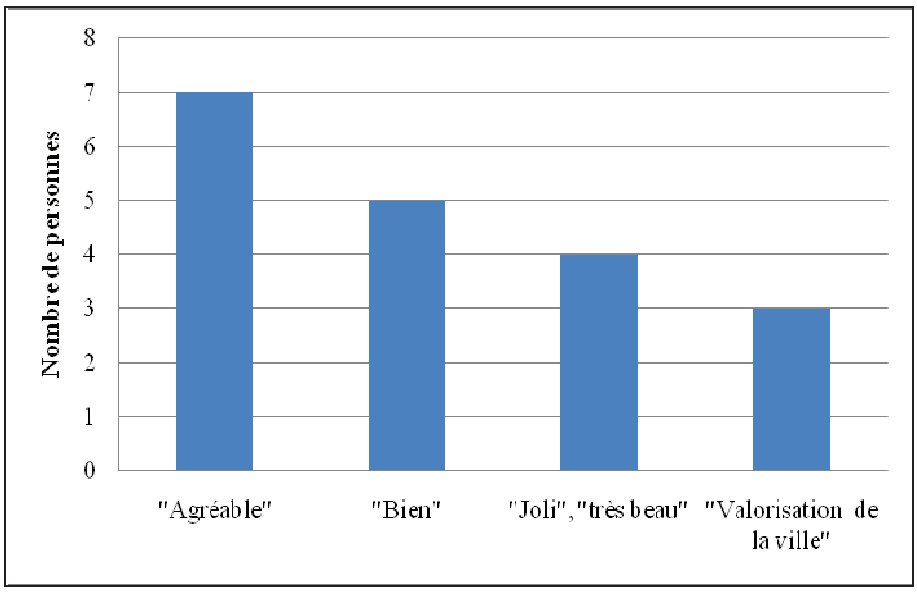

Figure 45 : Avis sur l'aménagement des quais
Source: questionnaire du 14 avril 2011
Réalisation : A.Martin-Herrou, mai 2011

Avant le réaménagement des quais, très peu de personnes (3 sur 19) les fréquentaient. D'après ce questionnaire, on constate que l'ensemble des personnes interrogées est satisfait de ce réaménagement. Les termes les plus employés pour répondre à la question "*Que pensez-vous de ce réaménagement?* " sont répertoriés sur le graphique ci-dessus (cf. Figure 45) : "agréable", "bien", "joli" ou "très beau", "valorisation de la ville". On note qu'il s'agit tous d'expressions à connotation positive. Une des personnes a même déclaré qu'elle était au départ "*contre l'aménagement des quais* " car elle préférait que "*le caractère «brumeux» et portuaire des quais soit préservé*" mais finalement, elle a été "*très agréablement surprise*" (personne n°14). On peut donc en conclure que les projets requalification des berges de la Garonne ont su convaincre et être acceptés par la population.

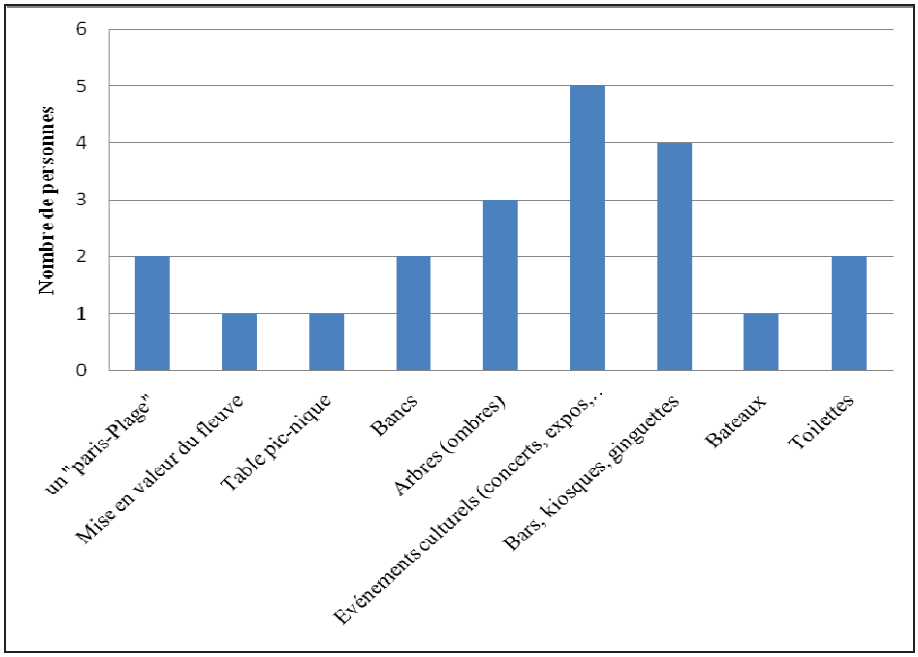

Figure 46 : Eléments manquants dans le réaménagement des quais
Source: questionnaire du 14 avril 2011
Réalisation : A.Martin-Herrou, mai 2011

On observe sur le graphique précédent (cf. Figure 46) que les quais manquent principalement d'animation en particulier d'événements culturels ou d'établissements festifs. Suite à la question, *" A votre avis, quel(s) élément(s) manque(nt)-t-il(s) sur les quais (fonctions, activités, monuments…)? ",* certaines personnes m'ont proposée d'aménager "une scène de concert permanente", "un kiosque à musique", "des concerts de plein air", "des expositions temporaires" mais également "des bars", "des kiosques de nourriture et de boissons" ou encore "des ginguettes". Il semblerait que les fêtes annuelles telles que la fête du vin ou la fête du fleuve ne suffisent pas aux usagers des quais. Ainsi, l'objectif de faire des quais, un lieu culturel et d'animation ne semble pas être véritablement atteint.

c) Une rive droite peu à peu réappropriée mais encore dominée par la rive gauche

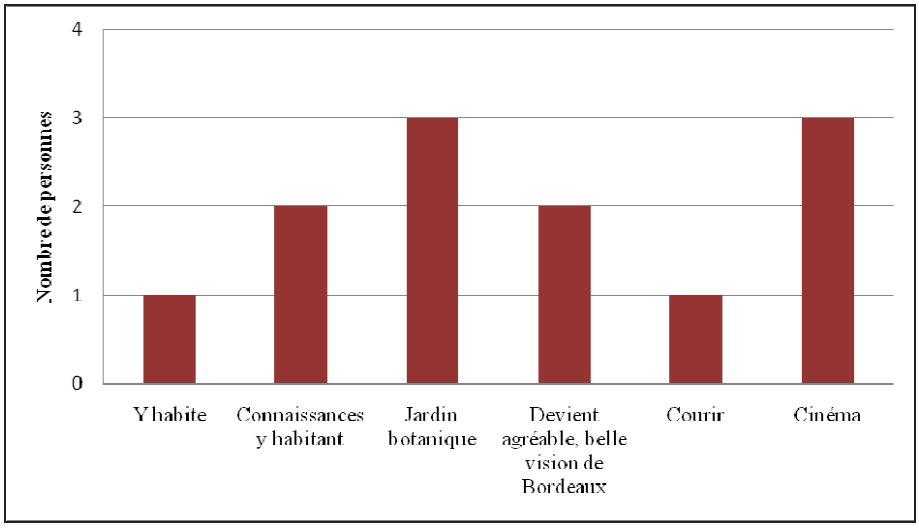

Figure 47 : Raisons de la fréquentation de la rive droite
Source: questionnaire du 14 avril 2011
Réalisation : A.Martin-Herrou, mai 2011

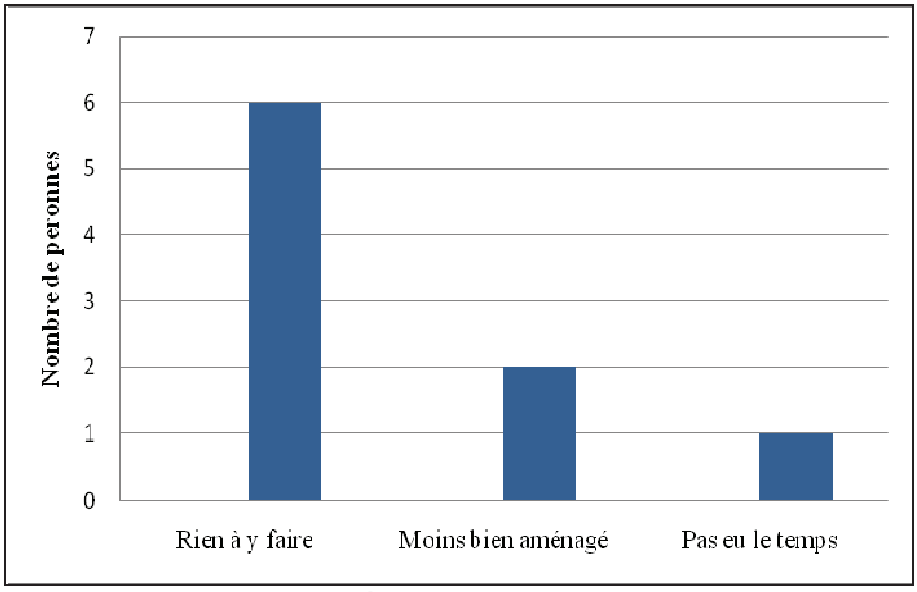

Figure 48 : Raisons de la non fréquentation de la rive droite
Source: questionnaire du 14 avril 2011
Réalisation : A.Martin-Herrou, mai 2011

Sur les 19 personnes interrogées seulement la moitié fréquente la rive droite. Les personnes y vont soit parce qu'elles y habitent soit parce qu'elles possèdent des connaissances qui y habitent. On peut relever ici la fonction résidentielle de la rive droite par rapport à la rive gauche. On observe également le phénomène de réappropriation progressive de la rive droite par la population. En effet, certaines personnes y vont pour aller au cinéma Mégarama ou au jardin botanique (cf. Figure 47) mais aussi car " *ça devient agréable et on a une belle vision de Bordeaux"* (personne n°13 et n°19). Cependant, on remarque qu'elle semble moins développée et fréquentée que la rive gauche puisque 6 personnes n'y vont pas car elles n'ont "*rien à y faire de particulier*" (cf. Figure 48).

d) Une requalification des berges s'adressant avant tout à la population locale

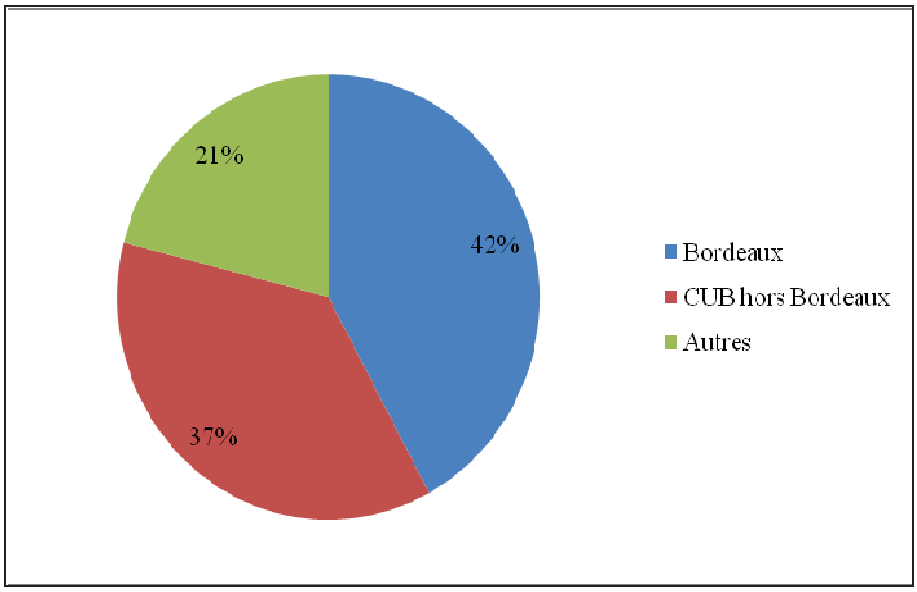

Figure 49 : Origine des personnes interrogées
Source: questionnaire du 14 avril 2011
Réalisation : A.Martin-Herrou, mai 2011

Enfin, on constate que la majorité des personnes interrogées sur les quais habitent dans la ville de Bordeaux ou au sein de la CUB (79% des interviewés) (cf. Figure 49). On peut ainsi supposer que les aménagements proposés touchent d'avantage la population locale plutôt que les touristes et visiteurs.

Ainsi, ces résultats permettent de mettre l'accent sur quatre points principaux:
- Les quais ne sont pas perçus comme "le" centre urbain de Bordeaux
- La rive gauche semble avoir une fonction récréative dominante
- La rive droite est peu à peu réappropriée mais reste encore dominée par la rive gauche
- La requalification des berges s'adresse avant tout à la population locale

Dans la mesure où seule une vingtaine de personnes a participé au questionnaire, il ne s'agit pas d'en faire une étude statistique mais d'alimenter ou d'illustrer l'observation sur le terrain et le retour d'expérience de personnes ressources dans les parties suivantes. Nous vérifierons ainsi la pertinence des ces conclusions en étudiant le décalage existant entre les objectifs et la mise en œuvre des projets sur le terrain d'étude afin d'affirmer ou d'infirmer l'hypothèse de ce travail de recherche : l'aménagement des quais de la Garonne a-t-il permis de créer un nouveau centre urbain pour la ville de Bordeaux ?

3. Les quais, un espace reconquis

31.Des quais patrimoniaux et culturels

Les quais offrent des équipements culturels tels que Cap Science au hangar 20 sur le quai de Bacalan (cf. Figure 50), le centre d'architecture Arc en rêve à proximité du quai Louis XVIII, le musée d'Art Contemporain (CAPC), le centre des Congrès, le Mercure cité mondiale, inauguré en 1992 sur le quai des Chartrons ainsi que le hangar 14, adapté aux petites expositions, aux conventions d'entreprises et aux réceptions.

Figure 50 : Hangar 20 Cap Sciences
Réalisation : A.Martin-Herrou, mars 2011

Sans oublier les manifestations culturelles telles que la fête du vin et la fête du fleuve (cf. Figure 51 et 52) qui attirent grand nombre de visiteurs tous les ans.

Figure 51 : Fête du Fleuve, 2009
Source : http://anthonyrojo.canalblog.com
Réalisation : Anthony Rojo, juin 2009

Figure 52 : Fête du vin 2010
Source : www.bordeaux-fete-le-vin.com
Réalisation : Gilles Arroyo, juin 2010

Par ailleurs, le port de la Lune, récemment inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO, est l'un des plus vastes sites bénéficiant d'un tel classement en France. La ville y concentre d'ailleurs la majorité des équipements culturels (musées, théâtres, salle de spectacle). En effet, suite à ce classement UNESCO en juin 2007 de 1800 hectares soit la moitié de la ville et de 347 monuments, la fréquentation de ces sites a augmenté de plus de 50 % en août 2007. La ville de Bordeaux accueille environ 2,5 millions de visiteurs par an, ce classement a permis d'augmenter ce chiffre d'environ 30%[1]. Ceci permet de faire des quais un véritable site touristique. D'ailleurs, nous avons noté dans l'analyse du questionnaire que l'aspect touristique des quais est largement perçu par la population, puisque 12 personnes sur 19 les décrivent comme "un lieu touristique".

De plus, les vestiges de la seconde guerre mondiale sont toujours présents. La base sous marine (cf. Figure 53), reconvertie aujourd'hui en site culturel, accueille des expositions temporaires, des spectacles ou des soirées évènementielles comme la nuit européennes des musées de 2010 (cf. Figure 54) . Sur les 42 000 m² de la base, seuls 12 000 m² environ sont ouverts au public. Il reste encore un large potentiel de cette base indestructible à exploiter. En effet, ce type d'ouvrage est construit de telle sorte que qu'aucune entreprise de démolition ne saurait se montrer rentable, la seule solution est donc d'en occuper les surfaces.

[1] Journal de 13h de France 2 du 22 août 2007 "Bordeaux au patrimoine mondial de l'UNESCO".

Figure 53 : Base sous-marine de Bordeaux
Source : www.uboat-bases.com

Figure 54 : Affiche de la nuit européenne des musées à la base sous-marine de Bordeaux, mai 2010
Source: nuitsdesmusées.culture.fr.jpg

Quant à la rive droite, l'ancienne gare d'Orléans dans le quartier de la Bastide accueille un cinéma Mégarama et plusieurs restaurants (cf. Figure 55).

Figure 55 : Ancienne gare d'Orléans
Source : kirei-spirit.com

En matière culturelle, les quais offrent ainsi un large éventail d'activités et d'équipements dédiés. Beaucoup de bâtiments se situant à proximité des quais sont réhabilités en espace culturel. Cependant il s'agit de nuancer cette observation. En effet, sur les 19 questionnaires effectués, seulement 5 personnes les définissent comme "un lieu patrimonial et culturel". Ainsi, contrairement au projet, il ne s'agit pas de la fonction première ressentie par les personnes les utilisant.

32. Des quais au centre des infrastructures de transport

Aujourd'hui, les quais constituent un véritable nœud d'infrastructures de transports. En effet, on peut observer que tous les types de déplacements s'y côtoient :
- les voitures par le boulevard urbain qui les traverse, avec notamment la présence d'un parking souterrain, le parking de la Bourse sous la place du même nom.
- les vélos et les piétons, le long des berges et de l'autre coté du boulevard

Figure 56 : Piste cyclable le long des quais
Réalisation : A.Martin-Herrou, mars 2011

- le tramway longeant le fleuve avec la ligne de B vers le nord-est avec 10 arrêts sur les quais, de la station "Quinconces" à celle de "Claveau" et la ligne C de la place des Quinconces jusqu'à la Gare St Jean, elle-même proche du fleuve, vers le sud. En tout, une quinzaine d'arrêts de tram sont aménagés le long des quais (cf. Figure 57).

Figure 57 : Lignes B et C du Tram longeant les quais
Source : www.infotbc.com

Ainsi les quais bordelais associent plusieurs modes de transport et pourraient se définir comme "un complexe d'échanges", notion employée par Claude Chaline (1994) dans son ouvrage *Ces ports qui créèrent des villes* pour définir la centralité urbaine liée aux espaces portuaires.

Figure 58 : Place Bir Hakeim où tous les modes de transport se côtoient
Source: Guy Tapie, "Quais rive-gauche, Tramway et autres espaces publics bordelais", 2007

La répartition des espaces semble être bien repérée, de larges trottoirs au pied des façades, le tramway, les automobiles, des espaces libres, et des cheminements adaptés aux modes de déplacement le long de la Garonne (vélos, rollers, piétons) (cf. Figure 58). Pour certains promeneurs : *« Les quais facilitent les déplacements en vélo,*

ce sont des espaces larges où tu n'es pas dérangé par les voitures. »; *« il y a beaucoup d'espaces piétons maintenant. »*[1]

On peut voir sur la carte ci-dessous (cf. Figure 59), outre le partage de l'espace entre les divers modes de transport, que le fleuve "dessine" les voies de communication sur la rive gauche. En effet, chaque mode de transport y est présent et se côtoie en suivant le tracé du cours d'eau. Celui-ci est donc bien générateur d'axes de déplacement et organise la circulation terrestre.

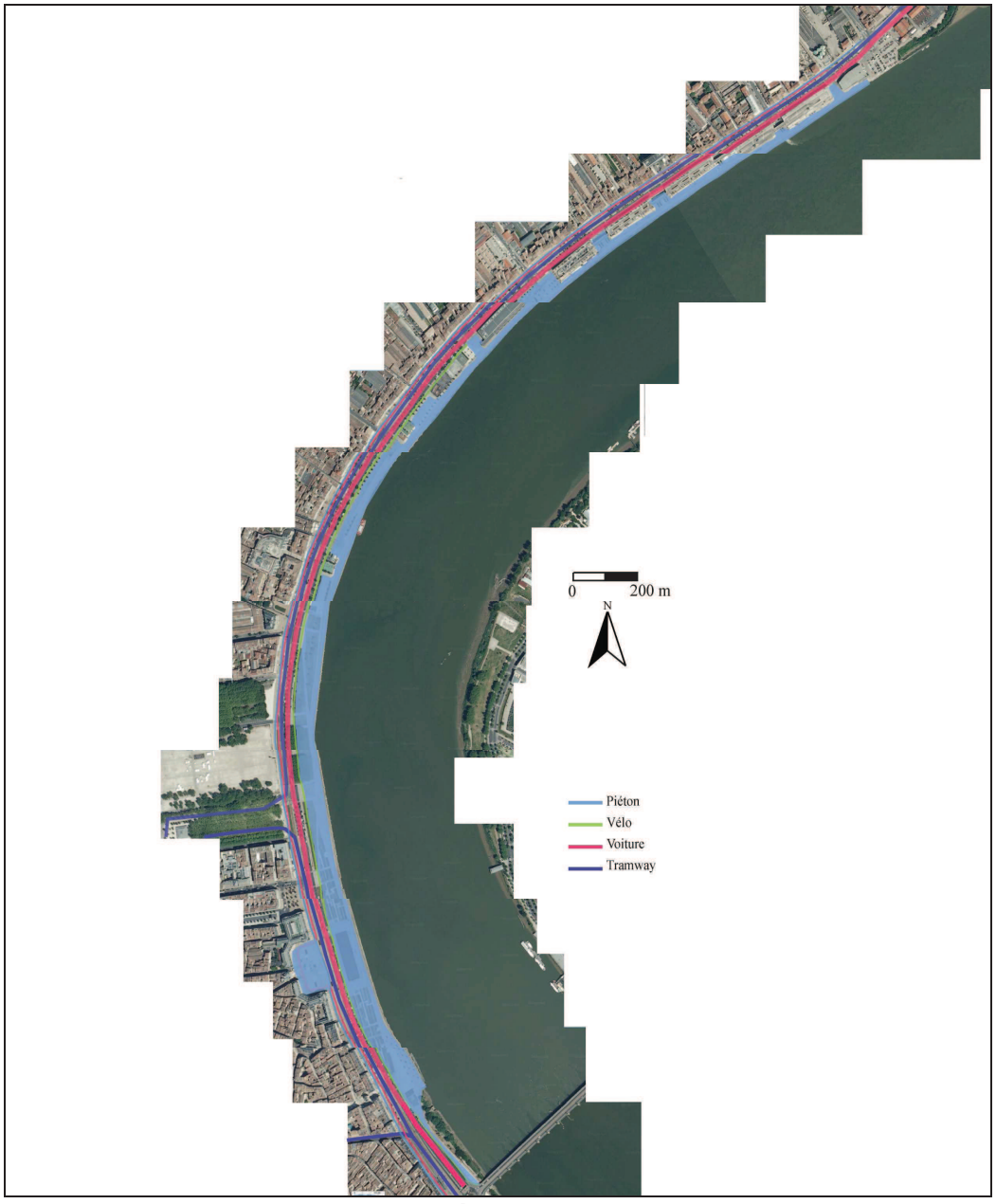

Figure 59 : Un partage de l'espace respecté
Source : Géoportail, Open street map
Réalisation: A. Martin-Herrou, février 2011

D'après Gabriele Lechner (2006), le renforcement de la centralité a pour objectif de susciter le retour d'une population résidente et d'intensifier les flux de visiteurs et de touristes. Participant à la restructuration de la ville entière, la revitalisation des centres suppose avant tout la réorganisation du réseau des déplacements qui joue aujourd'hui un rôle primordial en matière d'aménagement urbain. Elle est en effet une condition

[1] Propos recueillis par Guy Tapie in "Quais rive-gauche, Tramway et autres espaces publics Bordelais", décembre 2007

préalable à la revalorisation de la ville en général et des berges en particulier[1]. Il semble bien que cette réorganisation ait été effectuée sur les berges de la Garonne et a permis la création de cette nouvelle centralité.

L'aménagement des berges et des quartiers à proximité est ainsi étroitement lié à la mise en place de nouvelles circulations urbaines permettant d'incorporer des "morceaux de ville" en devenir jusque-là mal raccordés au réseau existant et de réduire les nuisances du trafic sur les voies longeant les berges.

33.Les quais rive droite : lieu d'habitations et de bureaux

La rive droite, par la création de la ZAC de la Bastide possède une offre de logements et de bureaux importante contribuant à la diversité des fonctions urbaines sur le site (cf. Figure 60).

Figure 60 : Les grands projets de la rive droite
Source : Géoportail, Vers le Grand Bordeaux 2030 une métropole durable p122
Réalisation : A. Martin-Herrou, mars 2011

[1] LECHNER Gabriele, *Le fleuve dans la ville : La valorisation des berges en milieu urbain*, octobre 2006

Tous ces projets sont en cours ou programmés. Cependant, la création d'un quartier neuf à la Bastide est actuellement en train de se dessiner. En effet, des logements et des équipements scolaires (Ecole maternelle et élémentaire Thiers, Collège de La Benauge, Lycée François Mauriac…) sont d'ores et déjà présents. On peut également noter que les futurs logements et bureaux prévus participeront largement à la création d'une nouvelle centralité urbaine au niveau des quais et de la rive droite. En effet, mise à part la présence de la Chambre du Commerce et de l'Industrie (CCI) sur la place de la Bourse, ces fonctions sont peu représentées sur la rive gauche. Cette dernière a un caractère plus touristique qui embellit l'image de la ville alors que la rive droite semble être plus "fonctionnelle" en accueillant en majorité des habitations et des bureaux. Ainsi, chacune des deux rives semble être complémentaire et a son rôle à jouer dans la requalification des quais.

Le quartier de la Bastide se retrouve maintenant au centre de l'agglomération. C'est pour cette raison qu' il a commencé à accueillir des équipements d'intérêt pour celle-ci tels que des établissements d'enseignements supérieurs (Université Bordeaux IV), des pôles culturels (Mégarama), des entreprises ainsi que des activités tertiaires telles que le siège social de la Banque Populaire du Sud Ouest (cf. Figure 61) et du journal Sud Ouest.

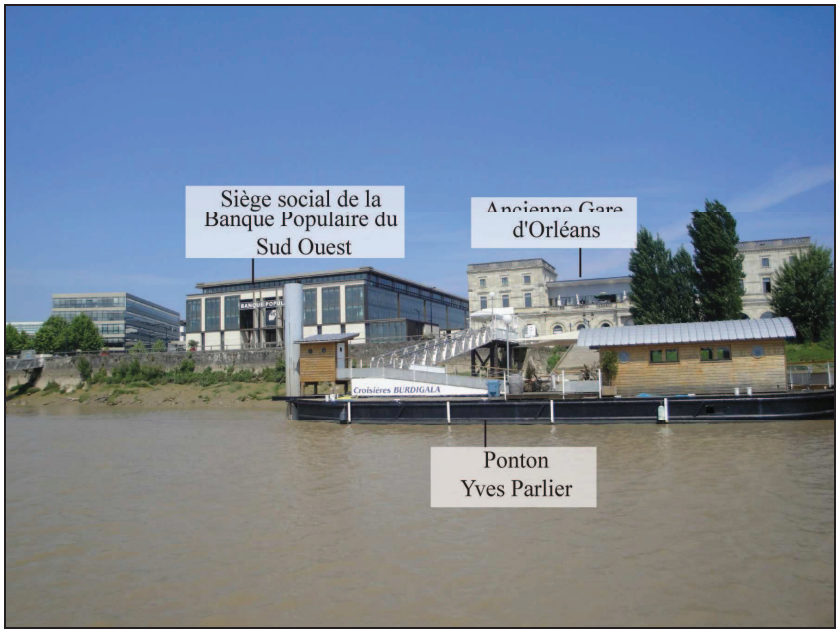

Figure 61 : Siège social de la Banque Populaire du Sud Ouest
Réalisation : A.Martin-Herrou, avril 2011

Ce quartier continue d'accueillir des fonctions métropolitaines notamment universitaires mais va également se diversifier avec l'installation des archives de Bordeaux en 2013 et la création d'un éco-quartier ouvert à l'habitat, aux activités économiques et aux commerces sur l'emplacement actuel de la caserne Niel. La création de ce pôle d'habitations et d'emplois permettra ainsi sans doute d'attirer une nouvelle population au cœur de l'agglomération. On relève, d'ailleurs à travers le questionnaire, que la moitié des personnes interrogées ne vont pas sur la rive droite car "*il n'y a rien à y faire de particulier*". La plupart des autres personnes s'y rendent soit parce qu'elles y habitent soient par qu'elles ont une connaissance qui y habite.

34.Les quais comme parc urbain

D'après Alain Juppé[1], maire de Bordeaux, la réussite du projet est indéniable : *« J'avais le rêve de réconcilier les Bordelaises et les Bordelais avec les deux rives d'un fleuve qui, dans l'histoire de notre ville, avait toujours été perçu comme une*

[1] Propos recueillis par Guy Tapie in "Quais rive-gauche, Tramway et autres espaces publics Bordelais", décembre 2007

Frontière difficilement franchissable. [...] Dix ans plus tard, la réalité dépasse tout ce que j'avais pu imaginer. L'embellissement des deux rives offre aux promeneurs un spectacle somptueux, [...]. Mais la beauté n'est pas tout. Il y a surtout la vie. Nos quais sont redevenus un lieu de vie. Quotidiennement, on s'y promène; on y fait du sport (jogging, vélo, roller...); on s'y rencontre pour manger dans l'une des guinguettes qui bordent les pistes cyclables ou pour pique-niquer sur les vastes espaces ouverts à tous. Le dimanche, on y fait son marché (et le jeudi son marché bio!). Depuis quelques mois, le miroir d'eau, devant le joyau du Palais de la Bourse, est devenu une sorte de piscine de plein air où se rafraîchissent les enfants... et les adultes. Bientôt des terrains de sport offriront un poumon vert aux quartiers historiques de Saint-Pierre et Saint-Michel. Des centaines d'arbres ont été plantés sur ce qui était, il y a dix ans, une autoroute en cœur de ville et qui est devenu un boulevard urbain à la circulation apaisée. Toutes les cinq minutes (aux heures de pointe), surgit la silhouette élégante de notre tramway, que ne signalent aucun poteau, aucune ligne aérienne, aucune caténaire ».

L'objectif de transformer les quais en lieu de promenade où la population a plaisir à se retrouver semble être atteint. En effet, les quais jardinés de la rive gauche transformant les berges de la Garonne en véritable parc urbain, semblent attirer des populations de toute catégorie sociale et générationnelle. *« Le dimanche sur les quais c'est sympa, c'est joli. On peut se promener tout le long des quais, d'ailleurs, autant d'un côté que de l'autre avec la Garonne. C'est très joli, surtout depuis que c'est réaménagé. (...) Les aménagements ont permis d'aller beaucoup plus loin au fond des quais, alors qu'avant on s'arrêtait au premier hangar. »*; *« On a gagné sans doute en promenade, en esthétique. Beaucoup de gens vont se promener sur les quais* (…). »[1].

Le questionnaire relève cette tendance. En effet, 10 personnes décrivent les quais comme un parc urbain. Nous avons également constaté que toutes les personnes interrogées, exceptée une, se rendent sur les quais pour s'y promener ou s'y détendre. Ceci illustre bien la fonction prédominante de ces derniers. Un couple de québécois les ont définis comme tels mais en ajoutant qu'il s'agissait d'un parc "*spécial, pas comme les autres où les façades anciennes s'harmonisaient parfaitement à l'aménagement des quais*" (Personne n°9 du questionnaire).

En effet, les façades du XVIII^{ème} offrent un cadre sans comparaison aux promeneurs, la place de la Bourse s'impose au sein du projet de réaménagement des quais. En face de celle-ci, le miroir d'eau est devenu un lieu emblématique et une attraction incontournable pour la ville où tous les types de population se mélangent. On s'y promène, on y danse, on s'y photographie, pieds nus, à roller ou en vélo (malgré les interdictions affichées), le site constitue ainsi une animation permanente (cf. Figure 62). Ceci illustre parfaitement l'appropriation des quais par la population, qui a détourné la fonction d'origine, simplement décorative, du miroir d'eau.

[1] Propos recueillis par Guy Tapie in "Quais rive-gauche, Tramway et autres espaces publics bordelais", décembre 2007

Figure 62 : Le miroir d'eau
Réalisation : A.Martin-Herrou, avril 2011

Guy Tapie parle même de "station balnéaire", à l'image des stations californiennes où les gens déambulent pour retrouver cette impression de nature au cœur de la ville. *" Avec les quais, je trouve qu'on n'a pas besoin d'aller à la campagne. C'est-à-dire que pour moi cet espace que je peux trouver à l'océan ou à la campagne, je peux le trouver sur les quais. »*[1].

Il semblerait que le projet d'aménagement des quais bordelais offre aussi une multitude d'activités. On y trouve effectivement plusieurs types d'équipements avec l'aménagement du quai Sainte-Croix constitué de cinq aires sportives (terrains de basket, de football, skate park….) ainsi que des commerces et des restaurants au niveau des hangars sur le quai des Chartrons. En effet, le quai des marques (cf. Figure 63) participent à l'accueil de visiteurs. Il s'agit de magasins de luxe montrant une nouvelle fois la volonté d'attirer une population assez aisée dans le quartier Bacalan.

Figure 63 : Le quai des marque vu depuis la péniche Royale sur la Garonne
Source: A.Martin-Herrou, avril 2011

On y trouve également deux parcs de jeux pour enfants (cf. Figure 64).

[1] Propos recueillis par Guy Tapie in "Quais rive-gauche, Tramway et autres espaces publics bordelais", décembre 2007

Figure 64 : Jeux pour enfants sur les quais
Réalisation : A.Martin-Herrou, mars 2011

Pour les usagers, ces aménagements créent un sentiment d'espace et d'ouverture. Les quais aèrent la ville apaisent la vie citadine et sont à la fois calmes et vivants.

On trouve le long des quais de nombreux espaces publics, déjà existants ou projetés à l'horizon 2030 (cf. Figure 65).

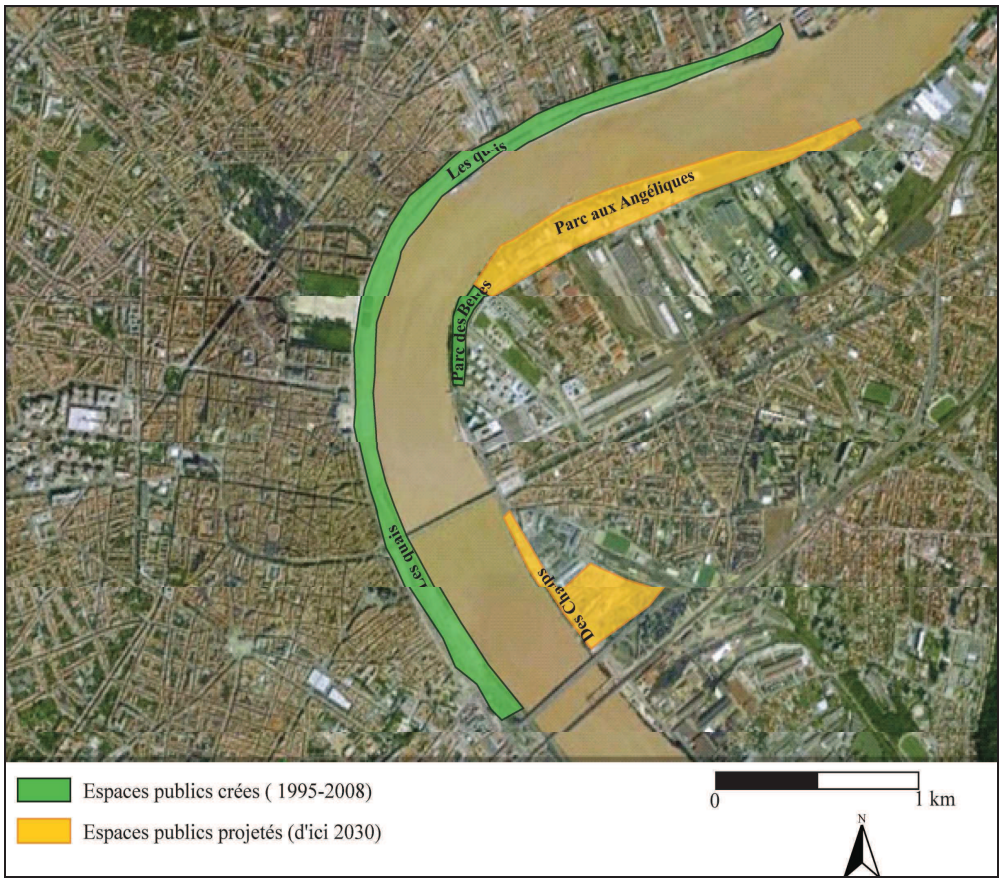

Figure 65 : Espaces publics bordant le fleuve
Source : Google Earth, Vers le Grand Bordeaux 2030 une métropole durable p 69
Réalisation : A.Martin-Herrou, mars 2011

Ainsi, le parc urbain que constitue les quais de la rive gauche est a la fois un lieu esthétique et un lieu de vie. A l'image de cette dernière, le projet de la rive droite doit s'accentuer par la transformation des berges en un véritable parc urbain. En effet, un grand parc de 50 hectares, le parc aux Angéliques, ponctué de guinguettes ou de restaurants verra le jour en 2030. Il est vrai qu' à l'heure actuelle, des entreprises,

disposant d'occupations temporaires utilisent encore des entrepôts, des installations et des bureaux le long du fleuve (cf. Figure 66) .

Figure 66 : Grands Moulins de Paris de la rive droite vus depuis les quais rive gauche
Réalisation : A.Martin-Herrou, mars 2011

Cependant, à l'expiration de leurs baux échelonnés jusqu'en 2025, ces entreprises locataires du foncier se relocaliseront sur d'autres territoires plus propices à au développement de leurs activités. En attendant 2025, des pépinières sont créées et étendues au fur et à mesure de la libération des terrains, leur dépollution se faisant ainsi de manière écologique par les plantes[1]. Dix hectares de prairies fleuries vont déjà voir le jour en 2016. La mairie espère ainsi obtenir la labellisation écologique grâce à une démarche environnementale. Il s'agit en effet de maintenir les écosystèmes et favoriser la biodiversité, les bords de berges étant classés Natura 2000 par la présence de l'angélique des estuaires[2], mais également d'utiliser l'eau pompée dans la Garonne pour l'arrosage du parc. "*A terme, l'idée est de créer un maillage le long de la Garonne, une sorte de « coussin vert » de Lormont à Bouliac, contrastant avec une rive gauche très minérale*" (Damien Butin, chef de service à l'aménagement des espaces verts). [3]

Ainsi, les quais, de part et d'autre de la Garonne, ont pour vocation de devenir un gigantesque parc urbain valorisant le fleuve et en particulier ses berges, tout en y intégrant les problématiques du développement durable. Ceci participera sans aucun doute à une réunification et une complémentarité des deux rives autour du fleuve, l'une étant plus minérale et l'autre plus végétale.

4. Un lieu, certes, embelli, mais un fleuve toujours endormi

41.La dominance de l'hypercentre

Il y a une trentaine d'années, la centralité bordelaise a été largement renforcée dans les secteurs administratifs, culturels, commerciaux afin de répondre aux exigences d'un statut de métropole régionale. Mais les implantations de cette centralité se sont fait pour la plupart dans l'hypercentre existant comme le centre directionnel de Mériadeck,

[1] LARUE-CHARLUS Michèle, "Bordeaux - La Bastide" in *Vers le Grand Bordeaux 2030 : une métropole durable,* 2009, p109.
[2] Plante rarissime présente sur les bords de la Garonne et qui vaut le classement actuel des berges en Natura 2000.
[3] PROVENZANO Elsa, "Du vert sur les berges de la rive droite," journal *20 minutes*, édition de Bordeaux , 20 avril 2011 p3.

l'ensemble piétonnier de la rue Sainte Catherine, la rénovation du Grand Théâtre, sans relation avec l'aménagement des quais.

Figure 67 : Hypercentre de Bordeaux
Source: www.bordeaux.fr

Cependant, la relation entre la centralité bordelaise et une valorisation du front de Garonne reste un objectif [1]. Mais aujourd'hui encore, malgré la présence de quelques éléments dotés d'une centralité significative tels que le Centre d'Arts Plastique, la cité mondiale du vin, la construction d'un complexe de bureau à proximité de la Gare St Jean, l'hypercentre continue d'occuper une place prédominante. En effet, l'hôtel de ville et ses annexes s'y trouvent, le centre commercial Mériadeck et la majorité des commerces (la rue Sainte Catherine) également, les restaurants et les bars se situent plutôt dans le quartier Saint Pierre et sur la place de la Victoire, et les cinémas, mis à part le Mégarama sur la Bastide, se trouvent au niveau de la place Gambetta. En effet, nous avons noté que seule une personne décrit les quais comme centre urbain de Bordeaux. Les autres personnes considèrent celui-ci comme étant Gambetta, Sainte-Catherine ou la place Pey Berland.

On peut se demander si une nouvelle centralité peut réellement être créée si proche de l'hypercentre. En effet, il semble que le centre historique occupe une place prédominante dans la ville, que ce soit au niveau économique mais également au niveau des fonctions administratives. Les quais ne constituent pas pour ainsi dire, "le" centre de Bordeaux, mais plus un centre urbain secondaire.

42.L'absence d'activités nautiques liées au fleuve

Comparée à d'autres villes, notamment celles qui ont conservé une vraie vie sur et autour de l'eau ou encore celles dont la géographie donne les capacités pour organiser la vie sur l'eau, à l'image de Stockholm : la vie des quais bordelais semble se réduire à la plate-forme alors que le fleuve est pratiquement vierge de toutes activités. Le fleuve et le port restent sans vie batelière car il n'y a pratiquement pas de bateaux, de barques, de

[1] CHALINE Claude, "Prémices d'une centralité fluvio-maritime dans quelques ports français, Bordeaux", in *Ces ports qui créèrent des villes*, 1994, p61-62.

ports, d'embarcadères ou de pontons[1]. Le potentiel de la Garonne semble aujourd'hui faiblement exploité. Deux personnes (personnes n°1 et 2) dans le questionnaire déplorent qu'il n'existe pas l'équivalent d'un "Paris Plage" sur la Garonne. Une personne (personne n°4) trouve même que "*la Garonne n'est pas assez mise en valeur*". En effet, à l'heure actuelle, il n'existe pas d'activités nautiques permettant de valoriser le fleuve en terme d'usage [2].

Cependant, il existe tout de même des activités fluviales telles que les croisières du Burdigala qui utilisent le fleuve comme voie navigable et génèrent une activité économique liée directement au fleuve. De plus, l'arrivée de la compagnie Croisieurope[3] en mars 2011 avec le bâteau-hôtel, "Princesse d'Aquitaine", basé a Bordeaux continue de développer ce type d'activités (cf. Figure 68). En effet, celui-ci proposera des croisières de 5 à 8 jours conduisant les touristes sur la Garonne, la Dordogne, le long de l'estuaire et jusqu'au bassin d'Arcachon.

Figure 68 : Le Princesse d'Aquitaine
Source : Sud Ouest du 14 janvier 2011

Des projets très récents tels que les navettes de bateaux-bus (cf. Figure 69), prévues pour novembre 2012, viendront compléter le réseau de transports en commun de l'agglomération bordelaise. La communauté urbaine de Bordeaux a chargé Keolis[4], gestionnaire du réseau, de mettre en place ce nouveau service[5].

[1] Guy TAPIE, "critiques douces-amères" in *Quais rive-gauche, Tramway et autres espaces publics bordelais*, 2007 , p 23.
[2] SCOT Diagnostic, version 0 provisoire, 12/10/1009, A'Urba
[3] Croisieurope, société basée à Strasbourg, qui, en peu d'années, est devenue le leader des croisières fluviales en Europe. Elle propose des voyages sur les plus grands fleuves, comme la Seine ou le Rhône et ajoute la Garonne aujourd'hui.
[4] Keolis, opérateur privé du transport public de voyageurs en France, en Europe et dans le monde.
[5] VIGNEAUD Jean-Paul , "Des bateaux-bus pour traverser la Garonne", Article du *Sud-Ouest* du 2 février 2011.

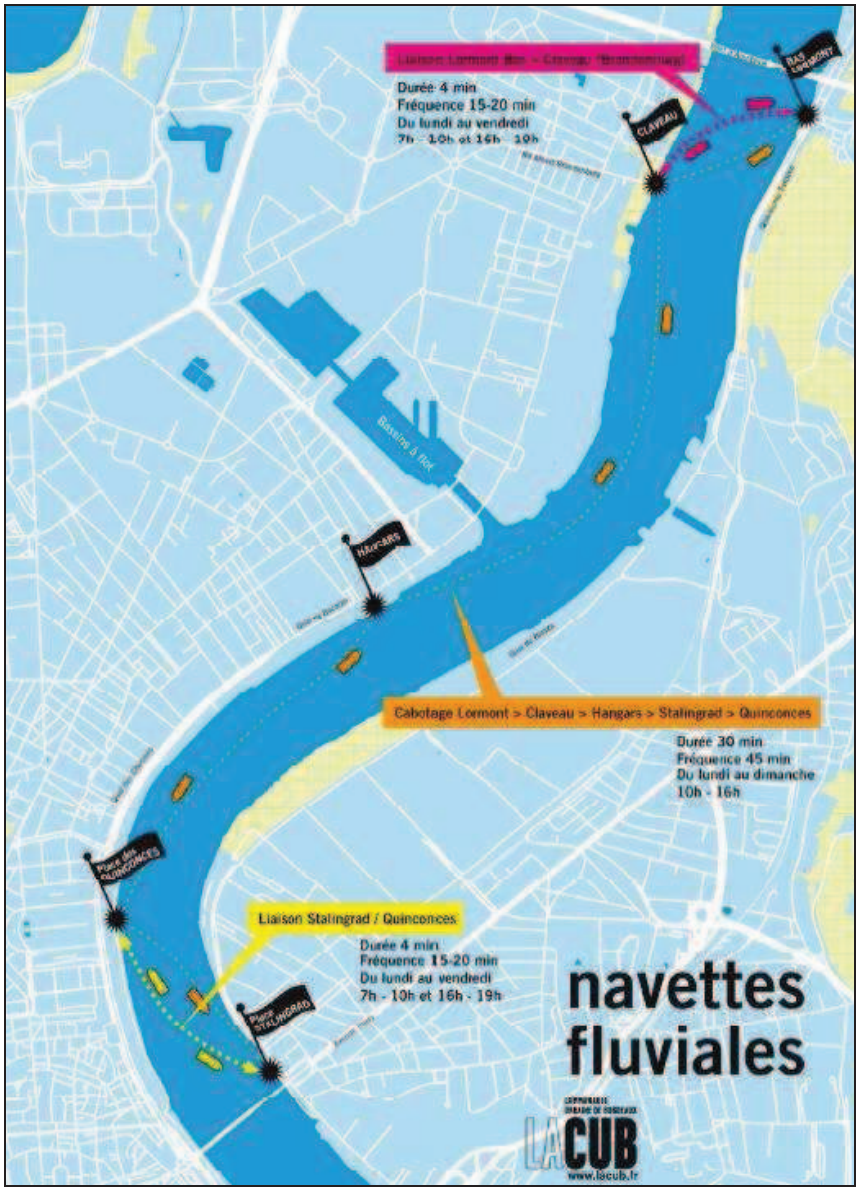

Figure 69 : Projet des navettes fluviales
Source: "La future navette fluviale entre Lormont et Bordeaux paraît bien ambitieuse", http://www.lormont.info, octobre 2010

De plus, la CUB et le port autonome de Bordeaux envisagent une extension et une revitalisation du port de plaisance sur le bassin n°1 ainsi que le développement d'un pôle d'activités centré sur le nautisme et la plaisance autour du deuxième bassin.
Enfin, cinq équipements d'escales sont proposés (cf. Figure 70), dont l'accès au ponton Richelieu (Ponton d'Honneur de Bordeaux) situé en plein cœur de Bordeaux, rive gauche, face à la porte Cailhau. L'inauguration du "maxi ponton de 160 mètres de long (cf. Figure 71) aura lieu le 21 mai 2011. "*Nous allons enfin pouvoir accueillir les touristes qui se plaignaient ne pas pouvoir venir à Bordeaux en bateau* ", Stéphane Delaux (2011), président de l'office du tourisme de Bordeaux[1].

[1] VIGNEAUD Jean-Paul, "Garonne, un fleuve en fête", article du *Sud-Ouest* du 14 février 2011.

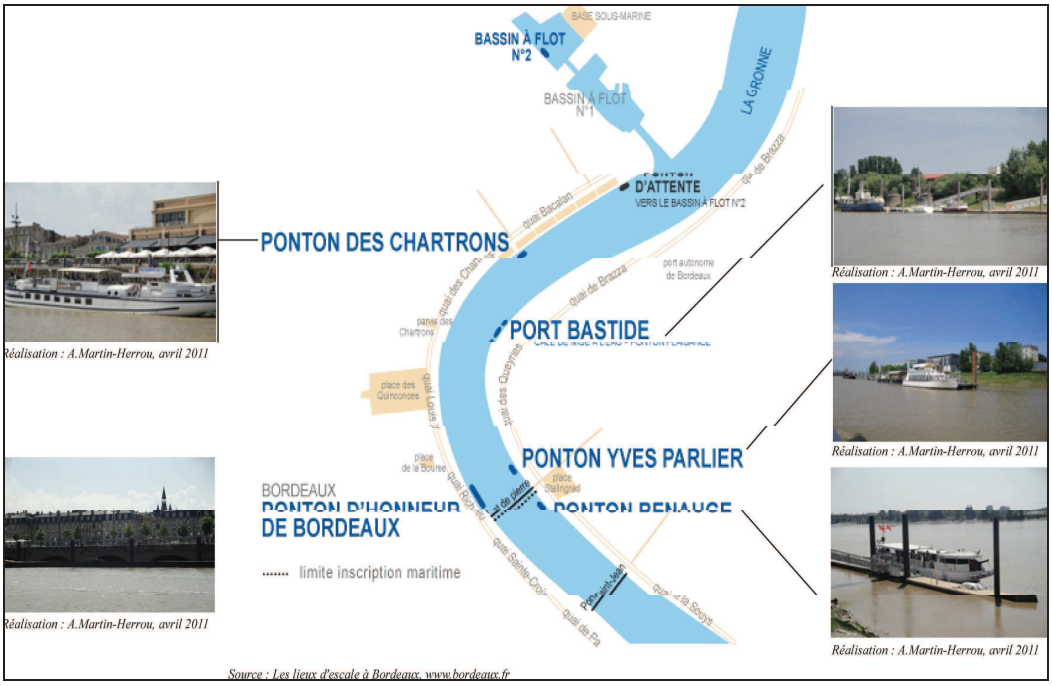

Figure 70 : Lieux d'escale à Bordeaux
Source : www.bordeaux.fr
Réalisation : A.Martin-Herrou, avril 2011

Figure 71 : Le chantier du Ponton d'Honneur de Bordeaux, quai Richelieu
Réalisation : Frédéric Fièvre, mai 2011

L'année 2011 a d'ailleurs été baptisée comme "l'année du fleuve" par Alain Juppé[1]. Les bateaux seront de plus en nombreux avec 18 escales de paquebots prévus à Bordeaux (représentant environ 14 000 passagers) comme celle du Silver explorer arrivé le dimanche 8 mai 2011 sur les quais et qui a attiré de nombreux visiteurs (cf. Figures 72 et 73).

[1] VIGNEAUD Jean-Paul, "Garonne, un fleuve en fête", Article *Sud-Ouest* du 14 février 2011

Figure 72 : Le Silver explorer amarré sur le ponton des Chartrons
Réalisation : Frédéric Fièvre, mai 2011

Figure 73 : La foule le long du Silver explorer
Réalisation : Frédéric Fièvre, mai 2011

Des installations de port de plaisance sont également en cours d'élaboration (les trois pontons sur la rive droite, les bassins à flot réaménagés et la création du maxi ponton). et de nombreuses animations sont prévues. A titre d'exemple, les propriétaires de bateaux-promenade ont bâti un programme de balades au fil de l'eau comme la découverte de l'île d'Arcins ou une rencontre avec le mascaret[1]. Enfin, la fête du fleuve du 18 et 19 juin 2011, grâce aux nouvelles installations nautiques, va pouvoir accueillir de nouvelles animations (Le Naish Stand Up Paddle City Tour, une régate de bacs à voile, le départ de la régate Bilbao-Bordeaux ou encore la seule épreuve française de traînières, une course née en Espagne avec des barques de pêcheurs conduites par 13 rameurs).

Il faut peut-être attendre encore quelques années pour le développement et la véritable utilisation du fleuve lui-même. Les potentialités de développer de nouvelles activités existaient mais leur développement n'était pas encore une priorité pour les concepteurs des projets. Les actions utilisant de manière fonctionnelle l'eau sont encore relativement peu nombreuses par rapport aux autres équipements et fonctions urbaines.

[1] Le mascaret est une vague spectaculaire liée à la marée et qui remonte le fleuve à contre-courant.
Source : http://mascaretgironde.free.fr/

La reconquête du fleuve de manière fonctionnelle reste aujourd'hui encore limitée mais commence véritablement cette année à voir le jour. Après une réappropriation des berges par les Bordelais, d'ici quelques années, on peut s'attendre à celle du fleuve lui-même.

43.L'absence de grand lieu emblématique ou évènementiel

La réaffectation des friches portuaires dans les années 1980 a crée de nouvelles activités tertiaires sur les fronts d'eau. Il s'agit en général d'activités scientifiques, de recherche, de hautes technologies orientées vers le génie maritime ou océanique comme le projet Marepolis à Seyne-sur-mer mais également d'activités culturelles et récréatives à thème maritime, avec, en particulier, le développement des aquariums comme sur le port de la Rochelle. On peut cependant remarquer, près du pont de pierre sur la rive gauche, la réhabilitation de l'ancien bureau des dockers en 2007 en maison écocitoyenne (cf. Figure 74). Elle est à la fois centre de ressources, lieu d'expositions, lieu de vie et espace d'échanges.

Figure 74 : La maison écocitoyenne sur le quai Richelieu, 2010
Source: www.vues-aeriennes-bordeaux.fr/2010/08/maison-ecocitoyenne-bordeaux.html

Le caractère maritime n'a ainsi pas été préservé. Il existe une forte volonté de la part de la municipalité de faire oublier à la population l'aspect portuaire du fleuve. Il s'agit bien de continuer le projet de Michel Corajoud en facilitant "le deuil du port" aux Bordelais. Une véritable rupture historique se crée, en devenant un espace public contemporain, vaste parc urbain aux activités ludiques et touristiques, les quais ne seront plus ce port de commerce du XVIII, ni ce port industriel des années 1930 et il n'y aura pas non plus de "musée du port" pour s'en souvenir.
La réhabilitation des friches concerne également des activités commerciales et des sièges sociaux comme les édifices d'accueil des congrès (Palais des Congrès "Atlantia" à La Baule) mais également de grands monuments emblématiques à l'image du musée Guggenheim à Bilbao. Ainsi, le réaménagement des fronts d'eau semblent créer une nouvelle centralité, surtout tertiaire, au sein de la ville[1]. Or on ne trouve pas de telles structures sur les quais bordelais.

Mais contrairement au projet urbain de Bilbao, celui de Bordeaux "*tire sa crédibilité et son dynamisme non pas de bâtiments évènements, mais de fêtes évènements dans l'espace public* [2]". Cependant, il semble que ces évènements soient

[1] CHALINE Claude , "Emergence d'un nouveau tertiaire « maritime »" in *Ces ports qui créèrent des villes*, 1994, p51-52.
[2] Propos d'un technicien de mairie, "Devenir opérationnel, l'espace public, un projet technique" in A*natomie de projets urbains : Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg,* 2007, p 66**.**

trop ponctuels. En effet, 6 personnes interrogées trouvent qu'il manque des activités événementielles telles que des concerts, des expositions ou des spectacles. Même après leur aménagement, il semblerait que les quais manquent un peu d'animation.

En revanche, il est important de noter que la municipalité n'a souhaité aucune nouvelle construction sur les quais afin de préserver la vue sur le fleuve et les façades. Ainsi, même si cela est regretté par certains, il s'agit d'un parti pris d'aménagement. Mais ceci, renforce l'effet "vitrine" de l'aménagement des quais plutôt que la création d'un véritable quartier fonctionnel centré autour d'un pôle emblématique.

44.Un aménagement uniquement linéaire

"*L'organisation uniquement linéaire pénalise la pénétration [du fleuve] à l'intérieur de la ville, pouvant en faire un espace mal accessible et périphérique par rapport à la centralité urbaine de la ville*."[1]

En effet, on peut s'interroger sur le fait que l'aménagement des quais est en lien avec le reste de la ville et notamment sur le rétablissement du lien entre les deux rives. Il est indéniable que la rive gauche est largement plus développée que la rive droite. Seul le tramway par la traversée du pont de pierre semble relier les deux rives à ce jour. Peut-on alors réellement parler d'une réunification des deux rives comme les objectifs du projet urbain l'affirment ? En effet, on peut se demander en quoi un aménagement longitudinal permet un développement transversal. Il est certain que le franchissement de la Garonne s'effectue de façon plus spontanée, mais pour autant cela a-t-il réellement développé un lien entre les deux rives ?

Il faut cependant noter que la rive droite est actuellement en cours de réalisation, alors que la rive gauche est quasiment achevée. L'image de la rive droite pour les Bordelais a déjà énormément évolué. En effet, jusqu'à la fin des années 1990, celle-ci était considérée comme un réel "no man's land", infréquentable, liée à la mauvaise image des communes limitrophes (Cenon, Lormont, Floirac). Le pont de pierre constituait même une véritable frontière quasiment infranchissable. Aujourd'hui, la rive droite commence a être réappropriée par la population "*ça devient agréable, c'est plus calme que la rive gauche et on a une vue superbe de Bordeaux*" (Personne n°13 du questionnaire). En effet, la rive droite, notamment grâce à la réalisation du tramway, redevient progressivement un prolongement des quartiers urbains du centre ville. Là où les immeubles de bureaux et les logements neufs ont commencé à prendre la place des friches dans la ZAC "Cœur de Bastide", les berges ont été peu à peu rendues à la population. En effet, les quais de cette rive, longtemps laissés à l'état de friches, renaissent aujourd'hui. L'ancienne gare abrite désormais un cinéma. De plus, une longue promenade verte a été créée, tandis que, donnant sur le nouveau jardin botanique, des immeubles de qualité se construisent.

Le parc des Berges, situé en face des façades du XVIII^{ème} et des Quinconces, a commencé à se développer en laissant place à la sobriété et à la verdure. Au fur et à mesure que se sont réalisées les opérations d'urbanisme de la rive droite du fleuve, des espaces de promenade sont aménagés selon la même logique, ce qui a contribué à modifier profondément l'atmosphère de la ville, dont le fleuve devient le cœur.[2]

Peut-être faut-il simplement attendre encore quelques années avant de voir l'objectif de réunification des deux rives se réaliser en totalité d'autant plus que deux nouveaux franchissements sont en projet dans les années à venir .

45. Un projet de proximité

[1] CHARRIER Gabriel, "Bordeaux : un front urbain monumental modelé en espace public" in *Le retour des fleuves dans les projets urbains*, 2004, p 79.

[2] Site de la ville d'Angers, dossier numérique concernant le réaménagement des quais de Bordeaux, http://www.angers.fr/fileadmin/plugin/tx_dcddownloads/La_reconquete_des_quais_a_Bordeaux.pdf

Le projet des quais de Bordeaux concerne uniquement une bande de terrain longeant le centre-ville de 80 m de large sur 4,5 km de long. Il ne s'agit pas ainsi de créer un véritable quartier neuf. Il semble que ce projet relève plus de l'agrément et du cadre de vie du centre ville. Le projet semble être tourné vers la ville de Bordeaux elle-même et non pas vers l'extérieur contrairement a ce qu'on peut observer, par exemple, à Nantes où à Lyon. En effet, l'ambition de "Lyon confluence" est véritablement de créer un quartier moderne, susceptible de rassembler des fonctions urbaines d'importance pour que Lyon devienne une métropole au rayonnement international. Pour la communauté urbaine de Nantes, le projet s'impose également comme un outil de positionnement de la ville en tant que métropole européenne. L'île de Nantes a pour objectif d'étendre, de développer le centre ville "*afin de doter l'agglomération nantaise d'un cœur à dimension européenne* " (Communauté urbaine de Nantes, *Ile de Nantes l'avenir au cœur de la ville*, 2003). L'aménagement des quais semblent différents de ces deux exemples. Bien qu'il concoure à l'évolution de l'image de la ville, les premiers bénéficiaires semblent être les habitants du centre et de l'agglomération. On a d'ailleurs remarqué que la plupart des personnes interrogées au cours du questionnaire habitaient Bordeaux ou la CUB.

Il est vrai que beaucoup de projets tels que le plan Garonne ou le Pic Urban 2 ont la volonté de faire rayonner les waterfronts bordelais à l'échelle européenne mais il n'est pas évident qu'ils y soient parvenus. En effet, bien qu' Alain Juppé pense pouvoir faire de ce site l'un des plus beaux d'Europe, l'aspect de compétition territoriale est relativement peu présent, le projet semble s'adresser avant tout aux habitants.[1] A ce propos, le concepteur du projet des quais jardinés sur la rive gauche le revendique comme tel : "*Je vérifie tous les jours avec les élus et les dirigeants que notre préoccupation commune n'est pas le caractère esthétique ou formel du projet mais la volonté de faire en sorte que les gens soient bien sur les quais, qu'ils éprouvent du bonheur à s'y rendre*"[2]. Comparées aux opérations misant sur l'effet d'entraînement de projets à rayonnement international, comme l'opération de reconquête du site d'Abandoibarra à Bilbao et son projet phare, le musée Guggenheim, le programme de réaménagement des quais bordelais tend plutôt à préserver l'identité et la géographie du lieu et à l' inscrire dans les mailles urbaines existantes.

On peut donc constater que plusieurs éléments définissant la centralité urbaine se retrouvent dans la requalification des berges de la Garonne notamment sur le plan culturel, celui des transports, de l'activité économique ou de l'habitat. On peut ainsi affirmer que le projet urbain a permis l'existence d'un nouveau centre urbain pour la ville de Bordeaux autour de son fleuve. Cependant, il faut nuancer cette réussite dans la mesure où il ne s'agit certainement pas du centre principal de la ville, d'abord à cause de la dominance de l'hypercentre toujours d'actualité mais ensuite au fait que certains objectifs n'ont pas encore été atteints ou du moins restent encore en réalisation ou en projet à l'heure actuelle. En effet, il est indéniable qu'il existe toujours une prépondérance de la rive gauche sur la rive droite, celle-ci étant encore en cours de conception. Il est donc difficile d'affirmer si l'objectif de réconcilier les deux rives par l'intermédiaire du fleuve a été effectivement atteint bien qu'une complémentarité commence à apparaître. Par ailleurs, il ne semble pas non plus que le fleuve en lui-même ait encore retrouvé une véritable fonction, les projets réalisés ne concernant, pour le moment, que les abords du cours d'eau.

[1] CHARRIER Gabriel, "Bordeaux : le fleuve comme vecteur de l'animation et de l'identité du centre ville" in *Le retour des fleuves dans les projets urbains* , 2004, p 61.
[2] GODIER Patrice, MAZEL Caroline," Projets des quais jardinés", POPSU, 2007, p 9.

CONCLUSION

La reconquête du fleuve par la ville riveraine semble être une étape supplémentaire dans l'évolution des rapports complexes qu'entretient la ville avec son fleuve, rapports marqués par des périodes de forte symbiose, d'ignorance ou de mépris. La redécouverte de l'espace riverain est, pour la municipalité, une occasion de réinvestir des territoires en friches situés au cœur de la ville par l'intermédiaire de programmes spécifiques au fleuve. Ces derniers s'inscrivent dans le projet urbain global de la ville en utilisant des outils urbanistiques tels que le plan lumière, la politique des espaces publics ou le plan de déplacement urbain. L'objectif principal de ce projet est de rendre les berges accessibles aux citadins et se traduit par des aménagements d'espaces publics sous forme de promenades paysagées, de pistes cyclables, de jardins et de parcs à proximité de l'eau, délimités par des quais rénovés et mis en valeur. Le développement des transports en commun, en particulier le tramway, et le partage de l'espace est un des leviers majeurs de cette requalification.

Cependant, la volonté de sauvegarder la mémoire portuaire des villes, qui a joué un rôle important dans une première génération d'opérations de reconversion, comme à Montréal ou à Liverpool se limite aujourd'hui à la conservation de quelques vestiges du patrimoine portuaire ou industriel tels des hangars ou la base sous-marine convertis à d'autres fonctions. Ainsi, la fonction majeure du fleuve et en particulier, la rive gauche, semble d'ordre récréative afin d'offrir une image attrayante de la ville pour attirer une nouvelle population et développer l'activité touristique. Il s'agit plus d'utiliser " l'événementiel" que de créer de véritables fonctions urbaines. Néanmoins, à l'heure actuelle, il semble que les programmes se caractérisant par une mixité des fonctions, associant les logements et les bureaux complétant ainsi les fonctions de commerces, d'équipements de culture et de loisirs sont en cours d'élaboration sur la rive droite. Peut-être s'agit-il d'une deuxième étape dans le renforcement d'une nouvelle centralité et de l'attractivité du futur quartier. Il s'agira alors d'évaluer dans quelques années le développement de ces autres fonctions urbaines, moins de l'ordre du loisir et du tourisme pour établir un bilan sur l'établissement d'un véritable géotype central concernant les quais bordelais.

Cette recherche a ainsi permis de démontrer la reconquête du fleuve par Bordeaux et sa place prépondérante dans le projet urbain de la ville. Il aurait été intéressant de poursuivre ce projet de fin d'étude en comparant le cas de Bordeaux avec d'autres projets de ce type à l'échelle nationale ou internationale afin de déterminer si chaque projet de requalification des waterfronts fluviaux est spécifique à la ville et au passé commun de cette dernière avec son fleuve ou s'il existe des enjeux similaires, une sorte de reproductivité d'un "modèle".

Figure 75 : Vue aérienne du port de la Lune
Source: vue-aeriennes-*bordeaux.com*
Réalisation : Jacques Rouaux

BIBLIOGRAPHIE

Documents imprimés

- ALLAMAN Martine, "L'Honneur retrouvé des quais de Bordeaux" dans le dossier "De Berges en rives", Revue *Diagonale* n° 163, 2003, p 29-34
- BAUDOIN Thierry, COLLIN Michèle, *Urbanité des cités portuaires* [Texte imprimé] - Paris ; Montréal : l'Harmattan, DL 1997 (14-Condé-sur-Noireau : Impr. Corlet) - 401 p.
- BAYLE Christophe, "Concours Bordeaux : vent frais sur le port de la Lune" , Revue *Urbanisme* n°236, 1990, p 94-97
- BOSSART Evelyne, Revue *Urbanisme* n° 215, 1986, p 134-144
- BRUNIER Jacques, *Les Ports maritimes et fluviaux, leur place dans l'économie française et leur rôle dans l'aménagement du territoire : séances des 27 et 28 avril 1993*- Paris : Direction des Journaux officiels, 1993- 178p.
- CANTAL- DUPART Michel, CHALINE Claude, *Le port cadre de ville : séminaire de l'Association internationale Villes et ports*- Paris : Ed. l'Harmattan, 1993 (14-Condé-sur-Noireau : Impr. Corlet)- 253p
- Centre de recherches interdisciplinaires en droit de l'environnement, de l'aménagement et de l'urbanisme (Limoges) ,*Vers une stratégie de gestion durable des fleuves* [Texte imprimé]: colloque international de Limoges, 30 janvier 2002, Limoges : Pulim, impr. 2003, 168p.
- CHALINE Claude , RODRIGUES MALTA Rachel, *Ces ports qui créèrent des villes* [Texte imprimé] - Paris : Ed. l'Harmattan, 1994 (14-Condé-sur-Noireau : Impr. Corlet), 299p.
- CHALINE Claude, *La ville a la reconquête des espaces portuaires délaissés, comparaisons et évaluations internationales, Vers un observatoire de la transformation des Villes-Ports* [Texte imprimé], - Rapport de Recherche au Plan Construction et Architecture. CITE-PROJETS/MELT- Action Le Port et La Ville- LEDALOR, Université Paris XII, Institut d'urbanisme de Paris, Décembre 1993 - 322p, 4 vol.
- CHARRIER Gabriel, *Le retour des fleuves dans les projets urbains [Texte Imprimé]*, 95p.
  Mémoire de recherche, Magistère 3 Université de Tours : EPU-DA, 2004
- Colloque franco-japonais de géographie , *Villes et ports* [Texte imprimé] *: développement portuaire, croissance spatiale des villes, environnement littoral. Paris - Marseille-Fos - Sète - Nantes-La Baule - Le Havre - Rouen - Dunkerque- Lille* - Paris : Éditions du C.N.R.S, 1979 (05-Gap : impr. Louis-Jean)- 595p.
- Comité des travaux historiques et scientifiques, *La ville et le fleuve* [Texte imprimé] *: colloque tenu dans le cadre du 112e Congrès national des sociétés savantes, Lyon, 21-25 avril 1987* - Paris : éd. du CTHS, 1989 (46-Cahors : Impr. Tardy), 446p.
- DEVISME Laurent*, L'urbanisme de nouvelles centralités* [Texte imprimé]*: théories, dynamiques, projets,* 462p.
  Thèse de doctorat, 2001.
- Dossier Ports et Projets urbains, Revue *Diagonale* n °176, 2007, p 24-58

- GAUTHIER Simon, *Le réaménagement des friches portuaires dans la recomposition récente de la ville* [Texte imprimé], 66 p.
  P.F.E, Université de Tours : EPU-DA, 2010.
- GODIER Patrice, SORBETS Claude, TAPIE Guy, *Bordeaux métropole* [Texte imprimé]: *un futur sans rupture* - Marseille : Parenthèses, impr. 2009 (42-Saint-Etienne : Presses de Vasti-Dumas)- 283p.
- GROUEFF Sylvie, " Fleuves et territoires en quête de liaisons", Revue *Urbanisme* n°334, 2004, p 22-28.
- GUCCIONE Biago, *A selection of advanced river cities in Europe...a good practice guide* [Texte Imprimé], Riverlinks, Interreg IIIC, 2005 107 p.
- GUCCIONE Biago, MELI Andrea, RISICARIS Giorgio, *A Networking experience for successful city-river* interfaces [Texte imprimé], Riverlinks, Interreg IIIC, 2005 107 p.
- GUILLERME André, "L'eau et ses vapeurs", Revue *Urbanisme* n°201, 1984, p 54-55
- LARUE-CHARLUS Michèle, *Vers le Grand Bordeaux 2030 : une métropole durable* [Texte Imprimé] , Direction générale de l'aménagement de la ville de Bordeaux, 2009, 183p.
- LEVY Jacques, LUSSAULT Michel, *Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés* [Texte imprimé], Paris : Belin, DL 2003, 1033 p.
- MALEZIEUX Jacques, MANZAGOL Claude, SENECAL Gilles, *Grands projets urbains et requalification* [Texte imprimé], Sainte-Foy : Presses de l'Université du Québec Paris : Publ. de la Sorbonne, 2002, 264 p.
- MARINESQUE Sophie, *Les friches urbaines, composantes clés des espaces urbains et lieux du projet* [Texte imprimé], 58 p.
  P.F.E , Université de Tours : EPU-DA , 2008.
- MASBOUNGI Ariella, *Projets Urbains en France* [Texte imprimé], Paris : Le Moniteur, DL 2002, 207 p.
- NICOLAZO Jean-Loïc, "Au confluent de l'eau et de l'urbanisme", Revue *Urbanisme* n°269, 1993, p 64-66.
- PROVENZANO Elsa, "Du vert sur les berges de la rive droite," journal *20 minutes*, édition de Bordeaux , 20 avril 2011 p3.
- PUMAIN Denise, PAQUOT Thierry, KLEINSCHMAGER Richard, *Dictionnaire la ville et l'urbain* [Texte imprimé] - Paris : Economica : Anthropos, cop. 2006 (75-Paris : Impr. Jouve)- 320 p.
- SABBAH Catherine," Le Retour à l'eau- Rives de Villes", Revue *Urbanisme* n°285, 1995, p 27-31.
- SALLENAVE Christian, LEFEBVRE Hervé, *Urbi & Bordeaux*: *décisions & représentations urbaines* [Texte imprimé] - [Bordeaux] : Bastingage, DL 2005 -188p.
- TSIOMIS Yannis, ZEGLER Volker, *Anatomie de projets urbains: Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg* [Texte imprimé] - Paris : Éd. de La Villette, impr. 2007 (25-Besançon : Impr. Néotypo) - 334p.

Documents numériques

- GASC Amélie, *Le plan Garonne 2007: Bilan et prospective* [Texte numérique], 51 p.
  Rapport de Stage, Université Bordeaux I, 2007
- GUERIN Jean-François, *Bordeaux et la Garonne: La place du fleuve dans le projet urbain* [powerpoint], CUB, 2005

- GUERIN Jean-François, *Etude stratégique et prospective d'un réseau de haltes nautiques* [powerpoint], CUB, COPIL avril 2009.

Sites Internet

- AUGEYROLLES D., BONNAUME B., MAZOYER F., "Bordeaux au patrimoine Mondial de l'UNESCO", journal télévisé de 13H de France 2 du 22 août 2007, in *Dailymotion*, http://www.dailymotion.com/video/x681la_le-port-de-la-lune-a-l-unesco_travel, consulté le 22 mars 2011
- BONIN Sophie, ″Fleuves en ville : enjeux écologiques et projets urbains" http://strates.revues.org/index5963.html, consulté le 12 octobre 2010
- Croisières Burdigala, http://www.evolutiongaronne.fr, consulté le 23 avril 2011
- DOREL Gérard, ″L'eau, source de vie, source de conflits, trait d'union entre les hommes″ , 2003, in *Les actes du FIG 2003* http://archives-fig-st-die.cndp.fr/actes/actes_2003/index.htm, consulté en octobre 2010
- LACROIX Frédérique, "Protégeons la Planète eau″, novembre 2001, in *Fondation pour la nature et l'homme*, http://www.fnh.org/francais/actu/cp_sos1.htm, consulté le 23 avril 2011
- LECHNER Gabriele, "Le fleuve dans la ville : La valorisation des berges en milieu urbain" , Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat de la construction, octobre 2006, in *Département de géographie de l'ENS*, http://www.geographie.ens.fr/IMG/file/seminaires/initiation%20recherche/fleuvedanslavilleaveccouv.pdf , consulté le 14 octobre 2010 ,
- ″La future navette fluviale entre Lormont et Bordeaux paraît bien ambitieuse", octobre 2010, in *lormont.info* http://www.lormont.info, *consulté le 23 avril 2011*
- Musée National des Douanes, "Le commerce colonial bordelais au XVIII^{ème} siècle" , in *Musée national des douanes* http://www.musee-douanes.fr/uploads/files/Commerce_colonial.pdf, consulté le 26 mars 2011
- POPSU (Plateforme d'observation des projets et des stratégies urbaines), site du POPSU, http://www.popsu.archi.fr/POPSU1/valorisation/

  - GODIER Patrice, MAZEL Caroline, *Projets des quais jardinés*, POPSU, PAVE, ENSAP, Bordeaux , 2007, 11 p. http://www.popsu.archi.fr/POPSU1/valorisation/IMG/pdf/projetQuaisriveGaucheGodierMazel.pdf, consulté le 13 février 2011

  - MAUVOISIN Marion, MASSON Claire, *L'aménagement des espaces publics centraux : perception et réception d'une "stratégie de reconquête",* POPSU, PAVE, ENSAP, Bordeaux , juin 2007, 25 p. http://www.popsu.archi.fr/POPSU1/valorisation/IMG/pdf/Bordeaux_Espace_Public_M.Mauvoisin_et_C.Masson_Espaces_publics_centraux.pdf, consulté le 24 février 2011

  - TAPIE Guy, *Quais rive-gauche, Tramway et autres espaces publics bordelais ,* POPSU, PAVE, ENSAP, Bordeaux , 2007, 48 p. http://www.popsu.archi.fr/POPSU1/valorisation/IMG/pdf/G._Tapie._De_l_amenagement_des_quais._Theme_espace_public.pdf, consulté le 28 mars 2011

- SANGOI Daniel, "La Garonne", http://daniel.sangoi.perso.neuf.fr/verdun/histoire/Garonne.html, consulté le 26 mars 2011
- SUD OUEST, site du journal *Sud Ouest* , www.sudouest.fr
  - DORSEMAINE Xavier, "La transformation est palpable", *Sud Ouest* du 11 avril 2011, consulté le 25 avril 2011
  - DARFAY Catherine, "Grand lifting en façade", *Sud Ouest* du 19 mars 2011, consulté le 10 mai 2011
  - LHERM Denis, "Quand l'A380 se promène sur la Garonne", *Sud Ouest* du 9 janvier 2011, consulté le 26 avril 2011
  - VIGNEAUD Jean-Paul" «Princesse d'Aquitaine» sera basé à Bordeaux ", *Sud Ouest* du 14 janvier 2011, consulté le 28 avril 2011
  - VIGNEAUD Jean-Paul , "Des bateaux-bus pour traverser la Garonne", *Sud-Ouest* du 2 février 2011, consulté le 28 avril 2011
  - VIGNEAUD Jean-Paul, "Garonne, un fleuve en fête", *Sud-Ouest* du 14 février 2011, consulté le 28 avril 2011
- TOCHEPORT Bernard, "La Garonne à Bordeaux, le fleuve partie intégrante de la ville", in *33-bordeaux.com* http://www.33-bordeaux.com/garonne-bordeaux.htm, consulté le 10 mai 2011
- Ville d'Angers, "La reconquête des quais à Bordeaux", mai 2010, in *http://www.angers.fr* http://www.angers.fr/fileadmin/plugin/tx_dcddownloads/La_reconquete_des_quais_a_Bordeaux.pdf, consulté le 27 avril 2011
- Ville de Bordeaux, site de la mairie de Bordeaux, http://www.bordeaux.fr
  - "Bordeaux et les quais", consulté le 12 novembre 2010
  - "Bordeaux les deux rives", consulté le 16 novembre 2010
  - "Le programme Urban 2", consulté le 19 novembre 2010
- *Urban 2/Unicités,* http://www.urban-unicites.com, consulté le 23 avril 2011

Conférences

- PRELORENZO Claude, *L'urbanité fluviale*, *un nouveau chantier international*, conférence-croisière sur le bateau "Péniche royale", organisée par l'EPA Bordeaux Euratlantique, samedi 30 avril 2011, [http://www.bordeaux-euratlantique.fr/conference-croisere.html]. "*La conférence de Claude Prelorenzo s'attachera à dresser un panorama des expériences internationales qui contribuent aujourd'hui à la restructuration des villes fluviales à partir du parcours du fleuve dans le milieu urbanisé. Les exemples montrent des réalisations en l'Europe, Asie et Amérique du Nord."*

Figure 76 : Claude Prelorenzo à la conférence-croisière sur la péniche Royale
Réalisation : A.Martin-Herrou, avril 2011

TABLE DES FIGURES

Figure 1: Localisation de la Région Aquitaine et de la ville de Bordeaux 11
Figure 2: Bordeaux, au sein de la CUB, traversé par la Garonne 12
Figure 3 : Périmètre d'étude : les quais de Bordeaux 13
Figure 4 : Périmètre d'étude au cœur de la ville et des lieux emblématiques 13
Figure 5 : Schéma de la démarche du P.F.E 15
Figure 6 : Quai Louis XVIII en 1846 20
Figure 7 : Les chantiers Dyle à Bacalan (à gauche) et les chantiers maritimes du Sud-Ouest (à droite) en 1925 22
Figure 8 :Photographie aérienne des chantiers de la Gironde en 1958 (rive droite) 23
Figure 9 : Quais des Chartrons en 1950 23
Figure 10 : Quai du Maréchal Lyautey en 1992 24
Figure 11 : Les quais transformés en voie rapide, 1970 25
Figure 12 : Espace riverain transformé en parking, 1970 25
Figure 13 : Vue aérienne de la place de la Bourse en 1970 26
Figure 14 : Le Mondial Café, 1998 27
Figure 15 : La construction du pont de pierre en 1821 28
Figure 16 : Ponts de Bordeaux 28
Figure 17 : Travaux du pont Bacalan-Bastide 29
Figure 18 : Passage des barges de l'A380 sous le pont de Pierre 30
Figure 19 : Relations successives entre une ville, son fleuve et ses berges 31
Figure 20 : Projet de la ZAC des Queyries (Ricardo Bofill, 1986) 35
Figure 21 : Deux projets pour le concours d'idées " Bordeaux : Port de la Lune" organisé par Arc en rêve [Jean Nouvel & Emmanuel Cattani (à droite) / Rem Koolhass & OMA (à gauche), 1989] 37
Figure 22 : Territoire de Pic Urban 2 40
Figure 23 : La péniche touristique Burdigala sur le ponton des Chartrons 41
Figure 24 : Territoire du projet Garonne-Eiffel 42
Figure 25 : Localisation des monuments touchés par le plan lumière 45
Figure 26 : La place de la Bourse se reflétant dans le miroir d'eau, vue de nuit, 2008 45
Figure 27 : Le jardin des lumière vu de nuit, 2011 46
Figure 28 : Les façades des quais rénovées 46
Figure 29 : localisation des espaces 47
Figure 30 : Fête du fleuve, 2007 48
Figure 31 : Partage de l'espace sur les quais 49
Figure 32 : Partage de l'espace sur les quais 49
Figure 33 : Le jardin des lumières et le miroir d'eau 50
Figure 34 : Le Seabourn Sojourn amarré sur les quais 50
Figure 35 : Les 5 séquences du projet de M. CORAJOUD 52
Figure 36 : Les quartiers de Bordeaux 55
Figure 37 : Situation du futur pont Bacalan-Bastide 56
Figure 38 : Futur Pont Bacalan-Bastide 56
Figure 39 : Deux territoires de renouvellement urbain 57
Figure 40 : Hôtel Seeko'o sur les quais des Chartrons au sein du quartier Bacalan 58
Figure 41 : Le centre urbain de Bordeaux 63
Figure 42 : La fréquentation des quais 63
Figure 43 : Usages des quais 64
Figure 44 : Fonctions des quais 64
Figure 45 : Avis sur l'aménagement des quais 65
Figure 46 : Eléments manquants dans le réaménagement des quais 66
Figure 47 : Raisons de la fréquentation de la rive droite 66
Figure 48 : Raisons de la non fréquentation de la rive droite 67
Figure 49 : Origine des personnes interrogées 67
Figure 50 : Hangar 20 Cap Sciences 68
Figure 51 : Fête du Fleuve, 2009 69

Figure 52 : Fête du vin 2010 69
Figure 53 : Base sous-marine de Bordeaux 70
Figure 54 : Affiche de la nuit européenne des musées à la base sous-marine de Bordeaux, mai 2010 70
Figure 55 : Ancienne gare d'Orléans 70
Figure 56 : Piste cyclable le long des quais 71
Figure 57 : Lignes B et C du Tram longeant les quais 72
Figure 58 : Place Bir Hakeim où tous les modes de transport se côtoient 72
Figure 59 : Un partage de l'espace respecté 73
Figure 60 : Les grands projets de la rive droite 74
Figure 61 : Siège social de la Banque Populaire du Sud Ouest 75
Figure 62 : Le miroir d'eau 77
Figure 63 : Le quai des marque vu depuis la péniche Royale sur la Garonne 77
Figure 64 : Jeux pour enfants sur les quais 78
Figure 65 : Espaces publics bordant le fleuve 78
Figure 66 : Grands Moulins de Paris de la rive droite vus depuis les quais rive gauche 79
Figure 67 : Hypercentre de Bordeaux 80
Figure 68 : Le Princesse d'Aquitaine 81
Figure 69 : Projet des navettes fluviales 82
Figure 70 : Lieux d'escale à Bordeaux 83
Figure 71 : Le chantier du Ponton d'Honneur de Bordeaux, quai Richelieu 83
Figure 72 : Le Silver explorer amarré sur le ponton des Chartrons 84
Figure 73 : La foule le long du Silver explorer 84
Figure 74 : La maison écocitoyenne sur le quai Richelieu, 2010 85
Figure 75 : Vue aérienne du port de la Lune 89
Figure 76 : Claude Prelorenzo à la conférence-croisière sur la péniche Royale 93

TABLE DES MATIERES

Avertissement **3**
Formation par la recherche et projet de fin d'études **4**
Remerciements **5**
Sommaire **6**
Introduction **8**
Contexte de l'étude **10**
1. Présentation du cas d'étude 11
2. Problématique 14
3. Méthodologie 16
    31. Une analyse bibliographique d'ouvrages généraux relatifs au rapport ville/fleuve 16
    32. Une analyse des projets et des documents d'urbanisme de Bordeaux 16
    33. Une analyse bibliographique sur le retour d'expérience, un questionnaire et une observation de terrain 16

Partie 1 : Les changements de relation entre Bordeaux et son fleuve **18**
1. Un rapport fusionnel entre la ville et son fleuve 19
    11. La création du port de Bordeaux 19
    12. Le fleuve utilisé pour le commerce 19
    13. Les berges : lieu de représentation du pouvoir et de la puissance de la ville 21
2. Un rapport fonctionnel entre la ville et son fleuve 21
    21. L'artificialisation des cours d'eau 21
    22. L'industrialisation et les activités portuaires 21
3. La rupture de la relation ville/fleuve 24
    31. Le déclin et le déplacement des activités portuaires et industrielles 24
    32. L'emprise automobile sur les berges de la Garonne 25
4. La réconciliation de la ville avec son fleuve 26
    41. Le fleuve comme espace public 26
    42. Une réunification des deux rives par la création de ponts 27
    43. Le fleuve comme voie de communication 29

Partie 2 : La Garonne et ses berges comme nouveau territoire urbain **32**
1. Les quais : territoires à projets 33
    11. La notion de projet urbain 33
        a) Définition de la notion de projet urbain 33
        b) Les caractéristiques du projet urbain 33
    12. Un territoire aux nombreux atouts et potentialités 34
    13. L'émergence des projets de requalification des berges bordelaises 34
        a) Une première esquisse de l'aménagement des quais 35

b) Le concours "Bordeaux Port de la Lune" 36
14. Le fleuve au cœur des projets de requalification 37
a) Plan d'orientation *Bordeaux les deux rives* : pour une réunification des deux rives 37
b) Le Plan Garonne : pour une valorisation et une protection du fleuve 38
c) Urban 2/ Unicités: pour une nouvelle attractivité des espaces riverains 40
d) Le projet Garonne-Eiffel : pour un développement économique 41
2. L'inscription de la requalification du fleuve dans un projet urbain global : les outils urbanistiques mis en œuvre 43
21. Le fleuve comme vitrine de la ville 43
a) Le plan lumière met en valeur les quais 44
b) La rénovation des façades et leur mise en valeur 46
c) Les quais comme lieu d'animation 47
22. Les quais au cœur de la politique des espaces publics 48
a) Un espace public diversifié et de qualité 48
b) Un espace public partagé et affranchi de la voiture 53
c) Un espace public pour associer intimement les quais aux quartiers environnants 54
23. Le fleuve au centre de deux territoires majeurs de renouvellement urbain : le territoire Bacalan-Bastide 55
a) Une ZAC sur la rive droite pour un repeuplement et une revitalisation du centre 57
b) Bacalan : futur lieu d'animation urbaine et de loisirs 58
Partie 3 : Une nouvelle centralité sur les berges de la Garonne ? 60
1. Centralités urbaines du territoire 61
2. La vision des usagers des quais 62
21. Elaboration d'un questionnaire 62
22. Analyse des résultats 63
a) Les quais non considérés comme "le" centre urbain de Bordeaux 63
b) Une fonction récréative dominante sur la rive gauche 63
c) Une rive droite peu à peu réappropriée mais encore dominée par la rive gauche 66
d) Une requalification des berges s'adressant avant tout à la population locale 67
3. Les quais, un espace reconquis 68
31. Des quais patrimoniaux et culturels 68
32. Des quais au centre des infrastructures de transport 71
33. Les quais rive droite : lieu d'habitations et de bureaux 74
34. Les quais comme parc urbain 75
4. Un lieu, certes, embelli, mais un fleuve toujours endormi 79
41. La dominance de l'hypercentre 79

42. L'absence d'activités nautiques liées au fleuve 80
43. L'absence de grand lieu emblématique ou évènementiel..... 85
44. Un aménagement uniquement linéaire..... 86
45. Un projet de proximité 86
Conclusion 88
Bibliographie 90
Table des figures 94
Table des matières..... 96
Annexes 99

ANNEXES

Annexe 1 : Questionnaire
Annexe 2 : Résultats du questionnaire

Annexe 1 : Questionnaire

1.Pour vous, quel est le centre urbain de Bordeaux ?.....

2.A quelle fréquence vous rendez-vous sur les quais de Bordeaux ?

☐ Tous les jours
☐ Au moins une fois par semaine
☐ Au moins une fois par mois
☐ Exceptionnellement
Autre: ……...

3. Pour quelles raisons vous rendez-vous sur les quais ?

☐ Situé sur le trajet domicile-travail
☐ Pour vous y promener ou vous détendre
☐ Pour y pratiquer une activité sportive
☐ Pour y faire du shopping
Autre : ……

4. Les fréquentiez-vous avant leur réaménagement ? ☐ Oui ☐ Non
Pour quelles raisons? ……...

5. Que pensez-vous de ce réaménagement ?.....

6.Comment décririez-vous les quais?

☐ comme un parc urbain
☐ comme un lieu culturel et patrimonial
☐ comme un lieu d'habitation et de bureaux
☐ comme un nœud d'infrastructures de transport
☐ comme un lieu commercial
☐ comme un lieu touristique
Autre : ……

7.A votre avis, quel(s) élément(s) manque(nt)-t-il(s) sur les quais (fonctions, activités, monuments…)?.....

8. Allez-vous sur la rive droite de la Garonne ? ☐ Oui ☐ Non
Pour quelles raisons ?…….....

9. Habitez-vous Bordeaux? ☐ Oui ☐ Non
Si oui, dans quel quartier ? ……..
Si non, dans quelle commune ? ……...

10. Quelle est votre profession ? ……

11. Sexe : ☐ H ☐ F

12. Age :

☐ Moins de 25 ans
☐ Entre 26 et 40 ans
☐ Entre 41 et 65 ans
☐ Plus de 65

Annexe 2 : Résultats du questionnaire

Personne interrogée	Centre urbain de Bordeaux	Fréquence	Utilisations actuelles des quais	Les Fréquentiez-vous avant le réaménagement	Que pensez-vous de ce réaménagement ?	Description des quais	Eléments manquants	Allez-vous sur la rive droite de la Garonne ?	Habitez-vous Bordeaux ?	Sexe	Age	Profession
1	Ste-Catherine	Au moins 1 fois/semaine	S'y promener/S'y détendre	Non	Très agréable	Lieu touristique	Une plage à l'image de "Paris Plage"	Oui, car j'y habite	Oui Lormont	F	Entre 41 et 65 ans	
2	Ste-Catherine	Au moins 1 fois/semaine	S'y promener/S'y détendre	Non	Très agréable	Lieu touristique	Une plage à l'image de "Paris Plage"	Non rien a y faire de particulier	Non Caudéran	F	Entre 41 et 65 ans	
3	Gambetta	Au moins 1 fois/semaine	S'y promener/S'y détendre	Non (pas a Bordeaux avant)	Bien	Lieu touristique		Non, par commodités	Non Gradignan	M	Entre 41 et 65 ans	
4	Ne connait pas assez	Exceptionnellement	S'y promener/S'y détendre	Non	Joli	Parc urbain	Garonne peu mise en valeur	Non rien a y faire de particulier	Non Seine-et-Marne	M	Plus de 65 ans	Retraité
5	Ste-Catherine	Au moins 1 fois/semaine	S'y promener/S'y détendre surtout l'été et Etre tranquille	Non (pas a Bordeaux avant)	Très beau, très simple, conviviale, présence de verdure et d'eau, piste cyclable => très agréable	Lieu touristique (Maison Eco citoyenne, Hangar, Cap Science, pont de pierre)	Table pique-nique fixe	Non , plus loin, moins bien aménagé	Oui Centre-ville	F	Entre 26 et 40 ans	Sans profession

6	Ste-Catherine/ Gambetta	Au moins 1 fois/mois	S'y promener/S'y détendre	Non (pas a Bordeaux avant)	J'aime bien, c'est sympa, mieux que les autres jardins	Parc urbain		Oui, connaissances	Non Le Bouscat	F	Moins de 25 ans	Etudiante
7	Le grand Théâtre	Exceptionnellement pour les vacances	S'y promener/S'y détendre avec les petits-enfants	Non	Bien aménagé, très bien sans "trucs à vendre" comme ça les enfants réclame pas	Parc urbain	Arbres, plus de bancs	Oui, Tram pour jardin botanique	Non Agadir	F	Entre 41 et 65 ans	Retraitée
8	La victoire	Au moins 1 fois/ semaine	S'y promener/S'y détendre	Non (pas a Bordeaux avant)	Très bien	Lieu Touristique	Plus de spectacle et de concert, toilettes	Non rien a y faire de particulier	Oui Nansouty	M	Moins de 25 ans	Etudiant
9	Les quais/ La victoire	Exceptionnellement	S'y promener/S'y détendre	Non (pas en France)	Très bien harmonisé et marié entre les façades anciennes et le nouvel aménagement, beaucoup de vie, j'adore	Parc urbain (spécial, pas comme les autres) Lieu culturel et patrimonial	Spectacle, plus d'arbres pour l'ombre, toilettes	Non pas eu le temps	Non Québec	M	Entre 41 et 65 ans	Ingénieur

10	La victoire	Au moins 1 fois par semaine	S'y promener/S'y détendre	Non (pas a Bordeaux avant)	Très bien	Lieu touristique	Bar	Oui, Tram	Oui La Victoire	M	Moins de 25 ans	Etudiant
11	Place du Parlement	4 à 5 fois/ an	S'y promener/S'y détendre	Non	Superbe	Parc urbain Lieu touristique		Oui, connaissances y habitant	Non Lille	F	Entre 41 et 65 ans	Retraitée
12	Hôtel de ville	Au moins 1 fois/mois	S'y promener/S'y détendre	Oui Roller/Vélo	Super Chouette	Parc urbain Lieu touristique Lieu culturel et patrimonial	Bateau (Colbert)	Non car habite rive gauche	Oui St Genès	F	Entre 41 et 65 ans	Médecin de l'éducation nationale
13	Gambetta	Au moins 1 fois/ mois	S'y promener/S'y détendre	Non Moche	Très réussi	Parc urbain Lieu touristique lieu commercial		Oui, ça devient agréable, vu superbe de Bordeaux, plus calme	Non Le Bouscat	F	Entre 41 et 65 ans	Principale de collège
14	Gambetta	Au moins 1 fois/ mois	S'y promener/S'y détendre Pour y faire du shopping et restaurant (quais des marques)	Non, rien a faire et mal fréquenté (prostituées, squatters)	Contre avant, car voulait préserver le caractère "brumeux", portuaire des quais mais très agréableme nt surprise	Parc urbain Lieu touristique lieu commercial		Non bien qu'elle soit plus facilement accessible grâce au tram	Oui St Genès	F	Entre 41 et 65 ans	Gestionnair e de collège

15	Hôtel de ville	Au moins 1 fois/semaine	Pour y pratiquer une activité sportive (Footing)	Oui Roller/Vélo	Super, réveil de la "Belle endormie"	Parc urbain Lieu touristique lieu commercial	Evénementiel trop ponctuel, plus de concert, bars abordables avec Happy Hour comme dans le centre	Oui pour jeudi bordelais et courir mais encore moche	Oui St Genès	M	Moins de 25 ans	Etudiant
16	Bordeaux est un grand centre ville	Tous les jours	S'y promener/ s'y détendre	Non	Agréable	Lieu touristique	kiosques pour glaces et boissons	Non rien a y faire de particulier	Oui St Pierre	M	Entre 26 et 40 ans	Electricien
17	Gambetta	Au moins 1 fois/mois	S'y promener/ s'y détendre	Oui, Bars en face	Très beau, très bien	Parc urbain Lieu culturel et patrimonial	Une scène permanente	Oui cinéma	Non Le Bouscat	M	Entre 26 et 40 ans	Etudiant
18	Gambetta	Au moins 1 fois/mois mais + l'été	S'y promener/ s'y détendre Manger des huitres et marché	Non Moche	Nécessaire, Valoriser le patrimoine et la ville elle-même	Lieu culturel et patrimonial Lieu touristique	Plus de bancs, espaces culturels, gloriette, exposition, concert	Oui s'y promener dans jardin botanique, ciné	Non Mérignac	F	Entre 41 et 65 ans	Inspectrice des finances publiques
19	Gambetta	Au moins 1 fois/mois mais + l'été	S'y promener/ s'y détendre	Non moins agréable	Très bien, Mise en valeur de la ville de Bordeaux	Lieu culturel et patrimonial Lieu touristique	Plus d'arbres et d'ombrages, kiosque à musique, concert	Oui s'y promener dans jardin botanique, ciné, belle vision de Bordeaux	Non Mérignac	M	Entre 41 et 65 ans	Inspecteur des finances publiques

CITERES
UMR 6173
Cités, Territoires,
Environnement et Sociétés

Equipe IPA-PE
Ingénierie du Projet
d'Aménagement, Paysage,
Environnement

Département Aménagement
35 allée Ferdinand de Lesseps
BP 30553
37205 TOURS cedex 3

Directeur de recherche :
CARABELLI Romeo

MARTIN-HERROU Adélaïde
Projet de Fin d'Etudes
DA5
2010-2011

Titre : Les projets de requalification des waterfronts fluviaux comme élément de revitalisation urbaine

Résumé :

Le rapport de la ville avec son fleuve a été modifié à de nombreuses reprises au cours des siècles jusqu'à parfois un désintérêt total laissant place à d'importantes friches portuaires. Depuis une vingtaine d'années, les villes fluviales tentent de retrouver une nouvelle fonction urbaine à ces espaces longtemps délaissés. La reconquête du fleuve par la ville riveraine semble être une étape supplémentaire dans l'évolution des rapports complexes qu'entretient la ville avec son fleuve.

La reconquête de la Garonne par Bordeaux et la place du fleuve dans le projet urbain de la ville fait l'objet de cette recherche. Les quais constituent un nouveau territoire urbain sur lequel les projets tentent de renouer le lien perdu entre la ville et son fleuve en créant un nouvel espace attractif. Nous essayerons de déterminer si ce dernier constitue une véritable centre urbain pour la ville de Bordeaux ou s'il s'agit plutôt d'une simple politique d'embellissement. Pour cela, une analyse des différents projets réalisés sur les berges du fleuve puis de leur mise en œuvre sur le terrain (observation directe des fonctions urbaines présentes, questionnaire, retour d'expériences) ont été menées. Il a alors été constaté que plusieurs éléments définissant la centralité urbaine se retrouvent dans la requalification des berges de la Garonne. Cependant, il s'est également avéré que la fonction majeure du fleuve et en particulier, sur la rive gauche, semble d'ordre récréative afin d'offrir une image attrayante de la ville pour séduire une nouvelle population et développer l'activité touristique.

Géographie : Bordeaux, Gironde (33) , Aquitaine, Garonne

Mots clés : Relation ville/fleuve, waterfronts fluviaux, friches portuaires, projet urbain, requalification, fonctions urbaines, centralité urbaine