

QUEL AVENIR POUR LES BASSINS A FLOTS ?

Débat animé par Rémi Cambau, journaliste à www.cadredeville.com, avec la participation de : Olivier Brochet, Tania Concko, Xaveer de Geyter, Antoine Grumbach, architectes, Michel Duchêne, adjoint au maire de Bordeaux, chargé de l'urbanisme et des grands travaux.

REMI CAMBAU (MODÉRATEUR)

L'un des plus grands chantiers de l'Agglomération bordelaise va commencer. Je n'ose pas dire que ce sera dès cette année parce que vous ne verrez rien sortir de terre tout de suite, mais sans doute des permis de construire seront-ils attribués dès 2006.

Pour la Ville de Bordeaux elle-même c'est le début de la création d'un nouveau quartier, un quartier tout neuf qui commence. Du point de vue de la ville, c'est un événement historique, puisque c'est la première fois que les responsables se lancent dans l'aventure depuis Mériadeck, dont on pense ce qu'on veut, mais qui est le dernier exemple de création ex nihilo d'un nouveau quartier.

Dans quelles conditions va s'engager l'aventure cette fois ? C'est le sujet du débat d'aujourd'hui.

L'événement que cela représente justifiait évidemment que des études et réflexions soient conduites. Elles ont été menées par Antoine Grumbach qui est à mes côtés, avec les paysagistes BKM, l'architecte bordelais James Augier, qui est là, et la SCET.

Mais ce lancement d'études ne s'est pas fait tout seul. Il a fallu choisir, choisir vite, choisir ensemble, et le choix lui-même de s'attaquer à cette zone des bassins à flots n'était pas évident. Il n'allait pas de soi.

Il a émergé très tôt des travaux qui ont été menés par la Ville avec l'Agence d'Urbanisme dès l'élection d'Alain Juppé.

Le premier Plan Garonne qu'a produit l'A'URBA à l'époque, se prolongeait jusqu'au Nord, jusqu'aux bassins.

C'était une véritable audace à l'époque. Il faut s'en souvenir.

Je ne sais pas si vous avez le souvenir de cette époque-là, mais c'était presque impensable à l'époque de s'attaquer aux bassins à flots pour en faire un quartier de ville.

Je crois qu'il faut mettre au crédit de certains obstinés, ici, dans cette ville, d'avoir continué à porter le projet. Il fallait partir d'aussi loin pour arriver au résultat d'aujourd'hui.

Un consensus s'est réalisé entre la Ville, la Communauté Urbaine et le Port. C'est sans doute un point essentiel du projet. Nos amis qui travaillent à l'étranger sur des projets urbains pourront le confirmer, ce consensus qui unit les trois grands maîtres d'ouvrage est la clé de la conduite et de la réussite d'un projet de ce genre.

Nous allons aujourd'hui faire un arrêt sur image. Ce projet arrive à un palier, palier dans la réalisation et palier dans la réflexion.

La réalisation, je l'ai dit tout à l'heure, elle va débiter. Elle va débiter en phase avec le projet du pont Lucien Faure dont le maître d'œuvre devrait être choisi à l'été, si les délais sont tenus. Qu'est-ce qui va se passer ?

Une Zone d'Aménagement Concerté va être créée. L'Aménageur en sera Bordeaux Métropole Aménagement. Pascal Gérasimo qui en est le Directeur est présent parmi nous.

Une structure opérationnelle va fonctionner avec Antoine Grumbach. Elle va donner lieu à une enquête publique.

Vous pouvez déjà voir dans une des pièces du début de l'exposition, dans cette grande rue qui a été réalisée pour l'occasion de ces journées Agora, parmi les premiers numéros de la rue, les films qui ont été réalisés et produits par Bordeaux Métropole Aménagement, qui présentent pour l'un l'histoire des bassins à flots, pour l'autre des vues d'aménagement similaires, ou inspirants, qui ont été puisées dans des exemples de villes étrangères.

Quant à la réflexion, elle va se poursuivre tant il reste de questions ouvertes. Tous les apports seront utiles. Nous allons essayer ce soir de balayer quelques-unes de ces questions,

d'esquisser des pistes, et, j'espère, de commencer à éclairer l'avenir de cette zone des bassins à flots.

Nous recevons pour contribuer au débat, ce qui est heureux, des architectes venus d'Amsterdam, de Bruxelles et de Barcelone ; je vous les présenterai tout à l'heure au fur et à mesure de leurs interventions. Il s'agit de Tania Concko, Xaveer de Geyter, et Fermin Vasquez.

Ils sont intervenus toute l'année à l'Ecole d'Architecture auprès des étudiants qui ont travaillé sur le territoire des bassins à flots, dont les travaux sont présentés au numéro 4 de la grande rue de toile qui court dans le bâtiment. Ils ont été dirigés par Olivier Brochet, l'architecte bordelais bien connu qui est parmi nous également, et coordonnés par Sophie Courrian, architecte également bordelaise.

Mais je voudrais commencer par le commencement, par poser en quelque sorte le socle du débat, et que nous vous présentions l'état des lieux aujourd'hui.

Antoine Grumbach nous a fait le plaisir, c'est un peu une avant-première, de venir avec les images d'un projet qui est tout juste validé par le Comité de Pilotage. Vous allez le découvrir maintenant.

Antoine Grumbach est très connu. Il a été Grand Prix d'Urbanisme en 1992. C'est une reconnaissance qui a consacré des travaux entrepris dès les années 70 sur un thème qui est aujourd'hui presque banal : refaire la ville sur la ville. Il a été un des porteurs de ce thème.

On a dit de vous, Antoine Grumbach, que vous étiez un réparateur de villes. On vous doit d'ailleurs la première réparation d'une ville nouvelle à Cergy.

Votre rénovation du quartier des Amandiers à Paris a fait date pour la préservation que vous avez conduite des traces de l'histoire faubourienne de Paris.

Vous intervenez actuellement également sur la Plaine-Saint-Denis, un territoire industriel en friche où l'eau est très présente.

Et vous êtes chargé des espaces publics du tramway des Maréchaux sud à Paris avec Michel Desvigne.

Donc vous avez, c'est peu de le dire, une longue expérience du projet urbain. Comment le mène-t-on ? Et comment mène-t-on en particulier ce projet urbain des bassins à flots ?

ANTOINE GRUMBACH.

Merci. Je suis heureux d'être à Bordeaux, d'être là, d'avoir assisté une partie de la journée aux présentations d'étudiants qui ont été conduits par l'école de Bordeaux, qui m'ont vraiment beaucoup intéressé et qui ont posé beaucoup de questions.

Comme on vient de le dire, le projet est à peine en train de véritablement démarrer, puisqu'on en est au moment où BMA est désigné et qu'on va commencer véritablement à mettre en place les études pour le dossier de réalisation de la ZAC.

Je voudrais simplement rappeler - je vais essayer de le faire rapidement - qu'un projet urbain c'est quelque chose qui est du domaine de la longue durée.

On a commencé en 97 par une étude de définition. Et je voudrais, contrairement à ce que l'on a l'habitude de faire, vous montrer le projet tel qu'il s'est construit, parcourir avec vous ces 7 années d'études, de 97 à aujourd'hui, pour vous dire : voilà où on en est. Voilà vers où l'on va. Et voilà surtout tout ce que nous avons pu tisser avec la Ville, avec la Communauté Urbaine et avec bien sûr l'A'URBA qui a été aussi très présent à nos côtés pendant toute cette étude.

Ce qui est pour moi essentiel dans un grand projet urbain, et surtout celui-là, c'est de se reposer sur un certain nombre d'idées. Je pense que le problème des bassins à flots est un problème générique de toutes les grandes et même moyennes villes du monde, que j'appellerai la dialectique des contraintes.

Cela veut dire que des lieux qui ont été fondamentaux pour le développement de la ville, que ce soit un port, que ce soit du ferroviaire, que ce soit des zones industrielles, à un moment de leur histoire, deviennent obsolètes. Et cette obsolescence crée une espèce de vide dans la ville. On voit cela à New York, à Londres, à Berlin, on voit cela dans toutes les villes du monde, des territoires absolument incroyables qui tout d'un coup deviennent obsolètes. La ville leur tourne le dos.

A Paris, il s'agit, par exemple, des grandes emprises ferroviaires comme celles qui ont donné naissance au fantastique quartier Seine Rive Gauche.

On est aujourd'hui confronté à un territoire de ce type à Bordeaux. Et je dois dire qu'en 97 quand j'ai commencé à travailler dans le cadre d'une étude de définition qui avait été lancée par la Communauté Urbaine et la Ville, je me rappelle très bien que M. JUPPE qui était maire depuis pas très longtemps, croyait vraiment aux bassins à flots et que beaucoup d'élus et beaucoup de gens dans l'administration, même des vieux bordelais, disaient : mais qu'est-ce que c'est que ce quartier ? C'est le quartier de la nuit. C'est mal famé. C'est sale. Ce n'est pas bien.

Et moi qui arrivais avec mes yeux neufs, j'étais émerveillé, j'étais fasciné par cet espace gigantesque, cet espace qui est plus grand que l'espace des Quinconces, et qui était là comme une espèce de lieu magique.

Et le défi que nous nous sommes donnés c'est d'essayer de faire en sorte que ce lieu magique, avec toute son histoire industrielle, avec toute sa mémoire, puisse être restitué à la ville. Et restitué cela veut dire quoi ? Cela veut dire arriver, comme je vais essayer de le montrer - c'est pour cela que j'aime beaucoup qu'on m'appelle « réparateur de ville » - à réparer la ville.

C'est-à-dire qu'il y a une coupure. C'est cette coupure qu'il faut réparer, puisque les deux quartiers, de Bacalan d'un côté, et des Chartrons de l'autre, tournent le dos à cet espace gigantesque que sont les Bassins à flots. Il va s'agir de faire une espèce de prise de judo, de passer du dedans au dehors, et de faire en sorte que cet espace qui a séparé - après avoir été un espace économique important - devienne un lieu qui réunisse autour d'un plan d'eau absolument magique les deux quartiers et donc l'ensemble de la ville.

Ce projet, bien sûr, comme vous le savez, n'est pas du tout innocent par rapport à la grande stratégie qui a été développée par la Ville, la Communauté Urbaine et l'A'URBA, autour des quais avec l'arrivée du tramway, et autour de tout le développement de Bordeaux Nord.

Cela veut donc dire qu'on est à une articulation. Quand nous avons commencé à travailler, la question même d'un pont n'était pas évidente. Un tunnel ? Un pont ? On ne savait pas très bien. Il fallait donc mettre en place un dispositif qui puisse s'adapter aussi à ces différentes formes de franchissement de la Garonne.

La confirmation de l'arrivée du pont, est, à mon sens, le véritable déclencheur de toute une dynamique de valorisation foncière et de restitution de valeur pour cet important territoire dans le schéma métropolitain bordelais.

C'est un site incroyable de par sa situation au débouché d'Aliénor d'Aquitaine, demain à celui du nouveau franchissement de la Garonne, avec cette mémoire industrielle, cette mémoire des lieux, et puis avec cette potentialité de vide.

Je pense qu'il y a dans la croissance des villes des moments donnés où il faut s'autoriser à dire : il y a un vide. Ce vide il faut le célébrer et le mettre en valeur.

Ce vide, il est effectivement considérable, lorsqu'on voit l'échelle des bassins à flots par rapport aux autres grands espaces bordelais. Il est tout à fait considérable et tout à fait important de le conserver.

Le terrain sur lequel nous avons à travailler est un terrain qui fait 220 ha dans lequel il y a un plan d'eau de 20 ha. C'est quelque chose de considérable. C'est, à l'échelle de la ville, plus important même que le centre ville de Bordeaux actuel, et bien sûr à l'articulation, comme je l'ai dit, avec d'autres territoires.

La première phase de notre étude a donc été ce qu'on appelle une étude de définition - dans laquelle trois équipes d'architectes travaillent pendant 6 mois en concertation les uns avec les autres, et bien sûr avec les élus, la Communauté Urbaine, l'A'URBA et les services de la Ville. Elle repose sur une réflexion qui a abouti à ce que nous soyons désignés après 6 mois d'étude ; et évidemment la réalité des bassins en tant que système de propriété foncière est un des éléments qu'on ne peut pas contourner, parce que la leçon de la fabrication des villes est une leçon qui doit être extrêmement humble par rapport à la réalité des mouvements de transformation et de mutation du foncier.

Vous voyez ici cette carte. Elle est très intéressante puisque vous voyez en vert tout ce qui est la plaque portuaire qui appartient au port, et vous voyez ici les systèmes de propriété de la Communauté Urbaine et les systèmes qui sont les propriétés privées.

Cela veut dire que la structure même de l'organisation du système, du découpage parcellaire et de la propriété foncière va être le moteur du projet pour qu'il soit crédible dès les premiers moments. Dès les premiers moments on s'en préoccupe.

La deuxième chose est que dès les premiers moments on se préoccupe de la mémoire des lieux, de cette dimension infime, de cette dimension qui doit être une réponse et une sensibilité à des pavés qui existent, une bitte d'amarrage, une grue, les silos... les formes de radoub. On ne peut pas faire un grand projet d'aménagement si on n'a pas le souci d'une articulation avec ce que j'appelle « le déjà là ».

C'est-à-dire qu'il n'y a pas de possibilité d'ancrer un projet - j'en suis convaincu après de nombreuses années d'expérience - si on ne sait pas tendre la main à ce qui existe pour pouvoir l'accompagner. On ne peut pas aller contre l'histoire de l'occupation des lieux, l'histoire du découpage parcellaire, l'histoire des activités, sinon on est fatalement conduit à faire d'énormes erreurs.

Et évidemment, les images que vous avez là vous rappellent toute cette mémoire des lieux avec laquelle il va falloir faire un véritable projet de centre ville.

J'ai l'habitude de dire à mes étudiants qui travaillent aussi, comme ceux de Brochet, sur des grands projets, qu'un projet c'est extrêmement simple si on a réussi à déplier toute l'histoire sédimentaire, tous les éléments, et qu'on sait tendre la main à ce qui est là pour pouvoir aller au-delà. Mais que jamais dans l'histoire urbaine un projet qui est un projet forcé, un projet qui se superpose sur un territoire ne peut vivre parce qu'il ne peut pas prendre racine. Il ne peut pas trouver ses fondations.

Parce que le projet sur lequel on travaille, ce sont mes petits enfants qui le verront. Il faut 30 ans avant que cela fonctionne vraiment. Cela ne veut pas dire qu'on ne va pas commencer. Il va y avoir des réalisations avec BMA, on l'espère, dès 2006, dès 2007. Mais la ville aura pris toute son ampleur, tout son développement dans une vingtaine d'années. Bien avant on aura terminé beaucoup de choses, mais la fin de la construction n'est pas du tout la fin de la ville, c'est le début.

Moi je pense que l'histoire des villes c'est l'histoire du phénomène de l'inachèvement perpétuel. Je crois que ce qu'il y a de plus terrible c'est de dire : on a fini un quartier. On n'a jamais fini un bout de ville. La ville c'est toujours.

Là, dans ce premier croquis que j'aime bien [ill.1], c'est le premier croquis que j'ai fait lors du concours, je crois que tout était dit, c'est-à-dire de ramener ces deux traits rouges comme les deux lèvres d'une bouche qui va commencer à parler, et puis de ramener aussi cette réflexion sur les bords de Garonne et les bords de l'eau qui viennent, et donc de fabriquer une nouvelle parole dans le système général de la ville.

Lorsqu'on fabrique un nouveau lieu, un nouveau quartier - j'ai travaillé sur beaucoup d'espaces dans beaucoup de pays et dans beaucoup d'organisations - on est toujours confronté à la très grande échelle, même si on travaille à la petite échelle.

La dimension du vide dont j'ai déjà parlé c'est celle qui m'a saisi le plus, parce que finalement si l'objectif était de réconcilier Bacalan et les Chartrons autour d'un grand vide, comment était-ce possible ? Comment peut-on faire de ce vide un lien, alors qu'il est quand même tout à fait important ?

Dans ce contexte-là je crois que la dimension de l'utilisation temporaire d'un lieu, de l'imagination de tout ce qui peut s'y passer avant que le quartier ne bouge, eh bien c'est cela qui va fabriquer l'identité du lieu.

Or aujourd'hui, vous le savez comme moi, depuis le H 36 jusqu'au café installé dans le G2, depuis la transformation du G2 par un très beau travail de l'Atelier Brochet Lajus depuis l'arrivée de la jonque, ça y est, c'est parti, ça commence à exister. Donc je crois qu'à partir du moment où se manifeste comme ça une vie quasi spontanée, le projet va pouvoir s'accélérer.

Voilà les planches de l'étude de définition [ill.2], voilà les premières images, et vous voyez, ce qui est important pour moi, c'est que tout ce que nous avons vu dès 97, eh bien, quelque part aujourd'hui, on a passé 7 ans à l'affiner avec tous les services, avec toutes les discussions.

Cette image de l'ensemble des quartiers, en noir, ce n'est pas du tout que ce sont des quartiers noirs, mais c'est que tout d'un coup la liaison, ce système entre les différentes voies qui les bordent et qui les traversent, doit s'éclairer comme une lumière, comme une bouche qui va commencer à parler dans la ville.

Voilà le premier plan qui est apparu. C'est bien la réutilisation des quais dont il faut savoir que ce sont des quais qui appartiennent au port. Le port ne peut pas dans le cadre de la législation actuelle accepter autre chose que des activités. On ne peut pas faire de logements. On ne peut pas vendre le terrain. On peut y faire des bureaux dans certaines conditions.

REMI CAMBAU.

Ce n'est pas de la mauvaise volonté du port. C'est une question très précise et juridique.

ANTOINE GRUMBACH.

Oui. Ce n'est pas la question du Port de Bordeaux, c'est la même chose pour tous les ports de France et de Navarre. C'est le domaine de l'Etat.

REMI CAMBAU.

On ne peut délivrer que des autorisations d'utilisation temporaire du sol.

ANTOINE GRUMBACH.

On a ce problème-là à Marseille. M. Batteux est là, je l'ai vu tout à l'heure, il connaît bien le problème à Saint-Nazaire. Voilà aussi un élément très concret sur le projet.

- Voilà le thème de la végétalisation immédiate par des jardins qui étaient des jardins mobiles, puisqu'on les a proposés dans des containers, dans des bacs, pour pouvoir végétaliser tout de suite l'espace et l'organiser avant même que le projet soit définitivement fait, et pour créer des relations à l'eau, qui peuvent être un peu particulières.

- Voilà la première image qui avait été faite. Après 7 ans il n'y a que les spécialistes qui verront la différence. Vous voyez ici la restructuration de tout Bacalan avec l'idée que pour pouvoir conserver le vide de l'eau il fallait conserver le vide de la plaque portuaire. Il y a une espèce d'indissociabilité entre l'eau et le vide.

Le vide de l'eau, c'est bien, mais ramener l'habitation au bord du bassin faisait qu'on n'avait pas cette souplesse d'utilisation qui est celle que l'on a aux Quinconces par exemple.

- Voici la transformation des quais, et bien sûr la réorganisation de la base - dont je n'ai pas du tout parlé encore - avec la possibilité de la rendre plus utilisable, c'est-à-dire de réorganiser tout l'arrière du bâtiment.
- Vous voyez là la restructuration des quartiers des Chartrons qui s'amorce.
- Voici la place Latule avec l'idée que dans l'axe d'Aliénor d'Aquitaine il y a besoin de mettre un signal fort et important. Donc on imagine à terme des immeubles très élevés dans l'axe d'Aliénor d'Aquitaine.
- Vous voyez enfin le projet d'articulation avec les quais et avec l'arrivée du pont, et qui sont encore une ébauche.

REMI CAMBAU .

Le pont qui ne figure pas, mais qui sera là.

ANTOINE GRUMBACH.

Le pont ne figure pas parce que ce sont les documents du concours et à l'époque on ne savait pas s'il y aurait un pont et où est-ce qu'il serait.

Par contre, dans la mise en place du plan guide, le pont commence à arriver. Vous voyez, les détails commencent à se faire. Plusieurs hypothèses au niveau de l'articulation. Plusieurs hypothèses par rapport à la densification.

L'idée se met en place d'un grand front bâti le long d'une réorganisation de tout un système de jardins qui permette de récupérer des éléments historiques et de mettre en perspective la base sous-marine depuis l'intérieur du quartier de Bacalan, parce que c'est quand même un des éléments importants de l'identité aujourd'hui de Bacalan, de son histoire, de sa mémoire. Et puis la mise en valeur des radoubs avec tout ce que cela peut comporter.

On va passer assez vite les utilisations temporaires de cette plaque et montrer comment on peut faire fonctionner toute une série de choses :

- La transformation des pertuis par toute une série légère de cafés.
- Une organisation de systèmes de végétaux couvrants et très particuliers qui peuvent tenir dans une espèce d'ambiance extrêmement particulière. On ne fait pas un jardin de la même façon s'il est ou non au bord de l'eau.

- Une réflexion sur le système de lumières et les différentes teintes suivant les différentes voies pour pouvoir mettre en place un mécanisme de fabrication de la ville.
- Le travail de la réflexion sur la place Latule que vous voyez ici, qui est un lieu très étrange et très important dans son potentiel de transformation comme d'une des grandes entrées de Bordeaux. C'est un de ces enjeux que nous avons abordés.
- Voilà par exemple une de nos façons de travailler. Voilà ici la place de la République à Paris. On travaille sur le système, pour la place Latule, de ce qu'on appelle un carrefour percé, et donc on a mis en place une réflexion sur beaucoup d'espaces en France et ailleurs pour trouver la meilleure formule.
Et voilà ici la place Latule à peu près telle qu'elle est définie, superposée sur la place de la République, avec le système du double anneau percé.

REMI CAMBAU.

Il n'y a qu'une place de cette importance qui peut être traitée.

ANTOINE GRUMBACH.

Absolument. Et qui peut être organisée.

Et voilà ici le boulevard Aliénor d'Aquitaine. Je suis absolument convaincu qu'il fera l'objet de concours, de consultations, de réflexions. J'ai seulement souhaité marquer Aliénor d'Aquitaine avec la grande place par, dans un axe, deux immeubles importants.

Cela c'était les réflexions autour du plan guide.

Aujourd'hui on est arrivé à une déclinaison du plan guide suffisamment précise pour qu'il devienne rapidement opérationnel.

Qu'est-ce que cela veut dire ?

Cela veut dire qu'on est obligé pour le montage de l'opération de savoir combien de mètres carrés on peut construire, combien de mètres carrés on peut organiser, comment on peut les façonner dans le temps, comment on doit faire l'inventaire général de tous les bâtiments qui doivent être conservés sur lequel on doit s'appuyer.

Vous savez, par exemple, à Paris, à la ZAC Seine Rive Gauche, quand on a mis en place le dispositif il n'y avait pas la Bibliothèque Nationale, il n'y avait pas d'université et on ne gardait aucun bâtiment. Aujourd'hui il y a la Bibliothèque de France, il y a une université de 25.000 habitants, et il y a 3 énormes bâtiments qui sont réhabilités. Moi je considérais qu'il était évident que dans un quartier comme cela viendraient des institutions, qu'on ne pouvait pas raser tout, et pourtant la structure qu'on a mise en place dans ce quartier a fonctionné.

Mon travail aujourd'hui c'est de mettre en place un dispositif de l'évidence de l'espace public : donc reprendre le travail que nous avons fait tout au début, travail d'archéologue, parce que tous ces bâtiments qui existent, toutes ces histoires accumulées, c'est avec elles que l'on va pouvoir tresser la forme de demain[ill.3].

Ici il s'agit d'un schéma d'organisation [ill.4], très simple des différents types d'activités. Vous voyez que la mixité logements / activités est en mauve, et les secteurs à plus fortes dominantes industrielles et commerciales sont en violet.

Et l'organisation des espaces publics. Le maillage des rues avec les précisions des rues qu'on va voir, qui permet de fabriquer la problématique de l'action aujourd'hui.

Voilà ici le plan très fin où on voit apparaître toutes les typologies de bâtiments. C'est le plan de l'état actuel. C'est donc, à la suite du plan guide, le travail que nous venons de terminer qui permet de faire les études de création de la ZAC. C'est un plan qui est une hypothèse de densification liée au problème du foncier et liée aussi à la qualité de l'espace, à la qualité des lieux.

Donc, vous allez voir ici le travail sur Lucien Faure, maintenant que le pont est dégagé. Lucien Faure qui doit accueillir un transport en commun. On ne sait pas quoi, si c'est un bus en site propre, ou si c'est un jour un tramway, ou si c'est autre chose. 42 m de large.

Ici toute une série de grands édifices qui ont pour définition un peu la même chose que dans le G2, parce qu'il y a ici une qualité d'espace que l'on voudrait voir se développer sur l'ensemble du quai.

Vous voyez les logements, qui doivent avoir une qualité paysagère, retournés sur eux-mêmes avec de grands espaces de jardins en cœur d'îlot, et bien sûr un front bâti relativement tenu sur l'ensemble.

Et puis, dans la restructuration et l'organisation de Bacalan, toujours cette qualité de la grande plaque portuaire. Moi je suis convaincu qu'il ne faut absolument pas venir bâtir au bord de l'eau. Qu'il faut au contraire fabriquer un quartier très dense, mais toujours dans des hauteurs très moyennes, R+3, R+4, R+5, R+6 éventuellement à certains endroits, qui permette la mixité industrielle et qui permette l'évolution progressive du quartier, car les activités industrielles qui y sont et qui veulent y rester doivent pouvoir le faire. Et bien sûr on doit construire les logements, les écoles, les équipements nécessaires pour la fabrication de ce secteur.

Vous notez le regroupement des activités industrielles derrière la base en dégagant un énorme parking qui permet de pouvoir utiliser la base comme un grand équipement culturel, et surtout d'avoir des sorties de secours que l'on n'a pas actuellement, qui sont nécessaires pour sa mise en valeur. Le dégagement depuis la place Latule. Et toujours les immeubles et l'organisation de la place Latule comme la grande porte nord de Bordeaux.

Voilà ici une image schématique mais qui permet de comprendre la volumétrie d'ensemble, et qui permet de voir la présence de la base.

On est tout à fait convaincu qu'il ne faut pas tartiner de végétation la plaque portuaire. Tout le système de cité jardin s'organise à l'intérieur des îlots. Mais on débouche là sur un grand espace extrêmement ouvert à des transformations un peu comme l'ont été les Quinconces pendant très longtemps en tant qu'espace accueillant des manifestations. Je pense qu'on a là un autre espace qui va être ouvert à d'autres manifestations.

L'un des grands problèmes de tout le secteur des bassins c'est évidemment le problème du stationnement. On ne peut pas faire du stationnement en sous-sol compte tenu des prix. Donc on est obligé d'imaginer des parkings aériens qui vont être construits, compte tenu que la quantité de mètres carrés qui est envisagée ici, malgré la présence du tramway et demain peut-être la présence d'un transport en site propre, impose de trouver des solutions collectives à la question du stationnement.

Voici enfin le retournement des Chartrons.

Ici vous avez les rues nouvelles que l'on doit créer sur Bacalan. C'est un travail fin. Faire une percée dans une ville ce n'est pas quelque chose de facile, mais ce n'est pas non plus tellement facile d'essayer de trouver la façon dont on va pouvoir élargir une rue existante, en fonction de ce qu'il y a, en fonction des engagements, en fonction des problèmes financiers. On est obligé d'adapter cette voie au passage du pont...

Voilà ici l'état actuel de l'ambiance, donc quelque chose qui n'est nulle part et sur laquelle on doit imaginer que va s'installer une vie urbaine extrêmement dense et continue.

Voilà la voie de 52 m. Voilà ici le bassin. Voilà une typologie possible des immeubles industriels et d'activités dont je pense que le cahier des charges doit faire que ces immeubles doivent pouvoir devenir demain du logement. C'est-à-dire une grande dalle à 6 m ou 6,50 m de haut avec 2 étages en dessous, éventuellement du stockage et des camions, ou bien des restaurants, ou bien des magasins. Et puis du tertiaire qui peut être du tertiaire d'activités, mais qui peut muter en des typologies résidentielles particulières.

Et du côté des Chartrons, des typologies d'îlots où on essaye de garder chaque fois de grands jardins plantés en cœur d'îlot, d'avoir un front bâti qui tienne sur la continuité, et d'organiser le stationnement et la qualité des logements de telle façon qu'on puisse trouver sur un îlot à la fois du logement, des activités, des jardins en pleine terre, et de l'autre côté des maisons de ville en continu.

Voilà ici le schéma général de la coupe sur Lucien Faure. Le tapis vert c'est la réservation pour un transport en site propre. Et puis chaque fois des contre-allées qui permettent de desservir du côté du port, ou du côté des activités, un système et deux fois deux voies, l'espace étant planté au centre.

Voilà quelques références de typologies récentes d'immeubles d'activités qui en même temps ont capacité à servir à d'autres fonctions.

Voilà les percées que l'on doit faire dans le tissu de Bacalan pour créer des espaces publics bien localisés en fonction du bâti, ou en fonction du parcellaire. On ne peut pas les mettre n'importe où. Il faut savoir quel est le foncier disponible. Comment on peut le réorganiser.

Parce que je crois que les grandes erreurs des grandes opérations d'urbanisme des années 60 ont été très souvent de négliger l'histoire des morphologies urbaines.

Voilà ici le travail préliminaire qui permet aujourd'hui de commencer à avoir un outil opérationnel où chaque ensemble, îlot par îlot, est analysé en fonction de ses capacités.

Cela nous permet de faire le bilan de l'opération et de trouver des schémas extrêmement simples qui ne sont pas forcément ceux selon lesquels les choses seront construites, mais qui permettent aussi de dire : voilà le nombre de mètres carrés que l'on peut construire.

C'est un calcul compliqué puisqu'en fonction du nombre de mètres carrés vous avez un nombre de logements et un nombre de places de stationnement, et que nous voulons garder un jardin central, avoir des commerces et des petits immeubles que la lumière peut traverser pour que les jardins puissent avoir la lumière du matin.

En terme de références, je pense au parc de Bercy à Paris qui est, à mon avis, une des meilleures réalisations d'articulation entre un espace vert et des jardins avec des typologies d'immeubles à la fois discontinus et continus dans leur mode et nature.

Je pense aussi aux cours plantées comme celles qu'a faite Michel Desvigne avec Piano.

Le système des espaces verts avec tout le travail des jardins mobiles que l'on a imaginés, garderont le caractère portuaire tout en fabriquant des espaces un peu particuliers. C'est-à-dire, une tentative pour concilier la nature et la mémoire industrielle.

Nous aurons au total à peu près 700.000 m² construits, dont 250.000 m² de logements et 450.000 m² d'activités, bureaux, commerces, et à peu près la même quantité d'espaces publics à aménager.

Voilà ici une vue de la plaque portuaire [ill.5], et la réorganisation des quartiers avec des îlots mixtes industriels et logements, la réorganisation de la zone industrielle derrière la base, des jardins dans les radoubs, et le travail sur la plaque portuaire et sur le système de plantations des limites de la plaque portuaire.

Voilà cette image d'ensemble [ill.6], avec la réorganisation annoncée du foncier du port par un bâtiment qui viendrait ici à l'entrée, la réorganisation des écluses qui a été lancée par le port et qui est maintenant très avancée, l'usine Lesieur qui va rester là encore très longtemps, ce qui pour moi est intéressant à cause des contraintes qu'elle nous donne, et puis la réorganisation de l'ensemble.

Eh voilà, le chantier commence. Cela c'est le chantier des bassins.

Merci.

REMI CAMBAU. -

Merci beaucoup Antoine Grumbach. C'était une performance. Merci aussi au public, parce que c'est vrai qu'on n'est pas dans une configuration qui permette de faire les choses de façon idéale, mais on va jouer le jeu.

Le jeu c'est aussi celui de la conférence débat.

INTERVENANT N° 2.

Bonsoir. Je m'appelle Laurence de la Viléon. Je suis la Directrice Commerciale de la « Dame de Shanghai » et du « Café Maritime ».

J'aimerais poser plusieurs questions, notamment au niveau de la construction du pont Lucien Faure.

Vous parliez tout à l'heure d'un élargissement de la rue estimée à peu près à 52 m. Bien sûr le G2 ne bougera pas. Je voulais savoir ce qu'il en était des anciens entrepôts Lainé, c'est-à-dire l'entrepôt maritime.

ANTOINE GRUMBACH.

Ils sont conservés.

INTERVENANT N° 2. -

D'accord. Cela veut dire que vous allez plutôt à gauche, élargir sur l'autre partie. C'est ça ?

ANTOINE GRUMBACH.

En partie. Oui.

INTERVENANT N°2.

Bien. Vous parliez également de Lesieur. Qu'est-ce que vous allez faire du train ?

REMI CAMBAU. -

C'est une question importante. Il y a le train qui dessert l'usine Lesieur sur ses arrières.

ANTOINE GRUMBACH.

Tant qu'il y aura l'usine Lesieur il y aura le train. Le jour où l'usine s'en ira il n'y aura plus le train. Peut-être. Ce n'est pas sûr. On pourra garder les rails.

L'expérience que l'on a en ce moment sur plusieurs projets internationaux c'est qu'on a intérêt à garder un système d'accessibilité par le rail pour amener des équipements.

Il n'y aura plus de train le jour où il n'y aura plus Lesieur. Mais il y aura peut-être des rails pour amener d'autres choses.

Excusez-moi, je n'ai pas parlé du port de plaisance qui est en cours. Le Port est en train de créer une concession pour créer un port de plaisance essentiellement sur le bassin n° 2 et un peu sur le bassin n° 1.

M. Gerasimo me dit que le concessionnaire est choisi. C'est Guintoli Marine.

INTERVENANT N° 4.

Et sur le fleuve ?

REMI CAMBAU.

Michel Duchène, Adjoint à l'Urbanisme est parmi nous...

MICHEL DUCHENE.

Plusieurs pontons qui ont été réalisés tout le long du fleuve et on espère que petit à petit les activités, le tourisme fluvial vont se développer.

INTERVENANT N° 5.

Il s'ouvre, le pont ?

MICHEL DUCHENE.

Oui, Madame. Il y a de nombreux ingénieurs de la Communauté Urbaine qui sont là, en particulier M. Guichard qui suit plus directement ce dossier et peut vous répondre. Oui. Ce sera un pont levant qui permettra de laisser passer les bateaux.

REMI CAMBAU .

Je tiens à préciser que l'usine Lesieur est une propriété privée. Il n'appartient qu'à ses propriétaires de rester ou de partir. Ce n'est pas un élément dont on peut avoir la maîtrise quand on travaille sur un projet urbain de ce genre.

Vos questions montrent qu'il y a beaucoup d'attente sur le développement et sur les perspectives. On vient de parler en effet de l'animation des bassins à flots par un port de plaisance. Je crois qu'on retrouve cela dans beaucoup de cas de projets urbains.

Est-ce que parmi nos invités de l'étranger certains veulent intervenir sur cet aspect de la réutilisation des bassins à flots ?

Evidemment on aurait pu les combler. C'est une question qui a été posée par un des étudiants...

Je ne dis pas qu'il aurait fallu le faire.

INTERVENANT N° 6.

Non !

REMI CAMBAU.

Voilà. Vote par acclamation ! Très bien. Ce n'est même pas une question à poser. Olivier Brochet, quelles sont les idées principales proposées par les étudiants ?

OLIVIER BROCHET.

Sur la question des bassins à flots, dans l'atelier que nous avons encadré avec Tania Conko, Fermin Vasquez et Xaveer de Geyter, on voit bien que les étudiants emboîtent immédiatement le pas. Dès qu'on a un territoire comme celui-ci - Antoine Grumbach a parlé de cette plaque portuaire - ce vide les attire vraiment.

Si vous visitez l'exposition vous verrez des idées formidables. Il y a l'idée d'un musée sur le toit de la base sous-marine. Il y a l'idée surtout d'un paysage qui intègre la masse énorme que constitue ce bunker.

Je voudrais revenir sur l'idée que ce territoire n'est pas à proprement parler un territoire que l'on peut aborder comme un territoire urbain. Dans les propositions des étudiants je suis fasciné par leur capacité à associer le paysage, la nature, à faire rentrer à l'intérieur de la ville ce qui vient de beaucoup plus loin, du nord : les jalles, les canaux, les paysages, les jardins, le Lac de Bordeaux qui est quand même un des grands projets de Bordeaux. Il faut y penser.

Je ne crois pas qu'on puisse se contenter de regarder les bassins à flots comme une place, une séquence dans le déroulé des quais comme la place des Quinconces, et après il y a autre chose.

Il me semble que les quais se terminent là. Les quais constitués. Antoine Grumbach parle du retour - il a tout à fait raison - de cette couture sur les Chartrons qui viennent border l'avenue Lucien Faure, qui donneront la fin de ce site urbain constitué qu'est Bordeaux, et ensuite on passe à une autre histoire. Et cette autre histoire, c'est ce qui me fascine dans les propositions des étudiants soutenues par l'originalité des intervenants, dit que tout est possible en terme de programme et de forme urbaine.

Vous verrez, là-bas il y a une tour qui s'érige. Nous savions qu'Antoine Grumbach avait pensé à une tour, mais celle-là est peut-être dans un axe plus symbolique.

Les étudiants ont pris ce territoire avec une grande liberté et ils proposent des aménagements compatibles les uns avec les autres. L'ensemble de ces propositions montre la capacité d'évolution et de mutation de cette zone et la maléabilité des tissus existant.

Je voudrais que le projet qui va naître de cette nouvelle ZAC permette ces mouvements. Je voudrais qu'il permette des mixités, qu'il permette des voisinages de projets différents et que finalement ce qui est de l'ordre du complément de Bordeaux vienne se confronter à ce qui arrive du nord, à ce qui provient de cette impression révélée par l'analyse d'Antoine Grumbach, c'est-à-dire une zone en friche, une zone en mutation et que cette mutation ne soit pas simplement un mot, mais qu'elle soit synonyme de projets réels.

Derrière le mot mutation - il y a des modes d'habiter différents, des façons de travailler différentes, des espaces différents. Je souhaite que ce qu'on a fait aujourd'hui permette de créer à Bordeaux un peu d'innovation, un peu de différence, un peu de poussée de ces architectures vers l'avenir, et pas simplement de nous retourner vers une préservation de notre passé qui effectivement est très beau mais qui n'est pas suffisant, et doit servir de moteur pour des projets de qualité pour l'avenir, qualité d'innovation et de réalisation.

REMI CAMBAU

Est-ce qu'à votre avis on pouvait ne pas se réapproprier l'eau par exemple en installant un port de plaisance ?

OLIVIER BROCHET.

Bien entendu.

REMI CAMBAU.

Est-ce que pour vous c'est une idée bateau ?

OLIVIER BROCHET.

Tout est possible dans la reconquête de ces bassins, des étudiants proposent même de les combler pour reconquérir un territoire à bâtir. L'assistance a protesté. Bien entendu, ces bassins à flots, ni Antoine Grumbach ni moi qui que ce soit ne va les combler. Mais l'idée qu'on puisse l'imaginer entraîne d'autres conséquences dans l'idée de les habiter.

Par exemple, vous verrez que chez les étudiants il y a des jardins aquatiques qui occupent les bassins. Nous avons sur la rive droite un nouveau jardin botanique, eh bien ces bassins, pourquoi ne seraient-ils pas demain comme les Water Lillies, comme les Nymphéas de Monet ? - qui sont malheureusement incarcérés encore pour un bon moment - Pourquoi ne serions-nous pas là au milieu de ces magnifiques bassins dans des jardins flottants, des évocations d'ailleurs ? Que ce territoire soit un territoire d'accueil, de mixité, et pourquoi pas d'exotisme et de folklore d'ouverture de Bordeaux sur le monde ?

Des étudiants chinois ont travaillé avec nous. La première chose qu'ils sont venus nous proposer c'est quoi ? C'est un parc ludique, un parc d'attraction.

Et vous constaterez dans toutes ces propositions qu'il y a une joie, un optimisme qui à mon avis est absolument synonyme de ce territoire. C'est un territoire pour demain, un territoire où on peut se lâcher.

REMI CAMBAU.

Vous savez que les Monet sont enfermés parce que vous êtes en train de rénover le Musée de l'Orangerie à Paris. On le signale au passage, Olivier Brochet. Ce sera une de vos belles références.

Vous avez parlé des jardins, tout à l'heure, Antoine Grumbach. Evidemment ils sont présents près de l'eau dans un traitement particulier ?

ANTOINE GRUMBACH.

On n'y a pas encore travaillé de façon précise. D'ailleurs ce n'est pas notre rôle de définir l'ensemble des problèmes. Un jardin aquatique, pourquoi pas ? Des jardins fous, pourquoi pas ? Des architectures folles, pourquoi pas ?

Le problème c'est que lorsqu'on travaille sur un projet urbain il faut mettre en place un dispositif qui va tenir, parce qu'il faut mettre des égouts, il faut mettre de l'eau, il faut payer la voirie. Et puis ensuite, dans le cadre de ce qui a été mis en place, mille architectures peuvent venir, mille expressions différentes.

Moi je suis pour une ville chaotique et une ville hétérogène. Je crois que ce n'est plus possible aujourd'hui de faire les quais ou la rue de Rivoli. C'est-à-dire qu'on n'est plus au 19^{ème} siècle. Aujourd'hui il y a de la créativité.

Je citerai les expériences que nos amis hollandais nous montrent : les bassins à Amsterdam où on voit que dans une structure très organisée chaque architecte a fait une maison différente.

Evidemment, on est de notre temps. On ne va pas faire une charte haussmannienne pour pouvoir organiser des maisons. Simplement ce à quoi je crois, dans ma tâche et ma responsabilité, c'est à la longue durée. Je suis un homme de la longue durée, de la mise en place de dispositifs qui sont ouverts à des redéfinitions infinies.

On n'est pas dans un projet d'architecture. Un projet d'architecture c'est un projet où on fait un bâtiment. Il y a même un mot, c'est la « garantie de bon achèvement ».

Moi, mon métier ce n'est pas d'achever quelque chose, c'est de mettre en place un dispositif, ouvrir un processus, en prenant quand même des décisions fortes.

Quand on dit : on ne construit pas là, ou on construit là, c'est par rapport au paysage, par rapport au ciel, par rapport à l'eau, par rapport à la mémoire, par rapport au respect du déjà là, par rapport à l'ouverture à d'autres systèmes de transport. Ce n'est pas pour rien que je travaille sur un tramway. J'ai fait Météor. Je ne suis pas du tout tourné vers le passé, mais je pense que le problème c'est toujours celui de l'articulation.

Il n'y a rien de plus difficile à modifier dans une ville que l'espace public. L'espace public c'est la métaphore de la démocratie. La rue, dans l'Antiquité Grecque, tout le monde le sait, c'est

l'espace que les gens apprennent à partager. Donc s'il n'y a pas de rues il n'y a pas de démocratie. Et si on veut faire des espaces comme on en a fait dans une espèce de totalitarisme urbanistique du mouvement moderne, c'est-à-dire : plus de rues, de grands espaces, cela ne marche pas. C'est du moins mon point de vue.

Aujourd'hui tout le travail que nous faisons tous dans les grands projets urbains, aux Minguettes, dans tous les quartiers difficiles, c'est de rétablir une évidence démocratique, une évidence de l'espace public et une évidence de l'espace privé.

Donc mon boulot c'est de mettre en place la matrice du vivre ensemble.

INTERVENANT N° 7.

Bonjour. Patrick Baggio, architecte.

Votre projet suggère une greffe : il a une certaine modestie, il vient accrocher ce territoire à la ville et il s'appuie énormément sur l'histoire de cette ville.

Mais est-ce que ce n'est pas un territoire qui mérite un coup de fouet, comme l'a dit Olivier Brochet ?

Parce que là on est libéré du fort poids patrimonial de cette ville et on a un territoire à l'échelle de ce futur quartier du Lac qui me paraît très important dans la ville. On peut faire quelque chose d'un peu plus démonstratif qui échappe au système classique des îlots, qui n'ait pas à se soucier de greffe. On n'a plus rien ici qui nous contraigne.

Je suis un peu déçu. Mais j'espère que la programmation et ce que vous allez nous offrir en tant qu'urbaniste vont nous permettre d'échapper au conventionnel.

Je suis aussi, pour la place de Latule, assez dubitatif face à une composition que je trouve relativement classique.

Je pense que les travaux d'étudiants sont là pour nous donner, urbanistes et architectes, un bon coup de pied au derrière.

Je crois que c'est le moment où la ville va pouvoir s'éclater. On est à un virage très important de Bordeaux, avec une école qui est pleine de talents et qui, je crois, va pouvoir - avec ce territoire - s'exprimer dans l'avenir.

Donc je pense qu'il faut absolument libérer un tout petit peu plus ce territoire dans ces contraintes urbaines.

REMI CAMBAU.

Je crois que les contraintes ne sont pas encore définies de façon très forte et très contraignante, et qu'il y aura une marge d'évolution importante.

Michel Duchène qui est là au premier rang me fait signe que oui, évidemment. Cela va de soi. Il ne faut pas lire de façon trop contraignante ce qui a été fait. Antoine Grumbach vient de dire que le projet restait très ouvert.

INTERVENANT N° 8.

Je voudrais dire juste quelques mots au sujet du pont ouvrant.

Je suis bien placé pour savoir que si ce pont voit le jour beaucoup d'armateurs n'enverront plus de navires à Bordeaux. Je tiens cela de David Bégout, qui est pilote, du Commandant Mandouze, du Commandant Evenou. Cela c'est une certitude.

J'avais écrit à M. Juppé en 95 en lui disant : il y a une voie royale qui s'ouvre au phare de Cordouan, qui s'achève au Palais de la Bourse. Rien ne doit l'interrompre. Rien ne doit la restreindre. Et il m'avait répondu : je suis de votre avis. Je privilégie un tunnel dans l'axe de la rue Lucien Faure. Cela va dans le sens des objectifs développés dans votre courrier. C'est le premier point.

Je suis toujours partisan d'un tunnel. Je suis devenu un peu par hasard président de l'Association Garonne Avenir, et c'est l'avis, évidemment, des personnes qui sont autour de moi dans les milieux maritimes. C'est aussi je crois l'avis de M. de la Girodaye.

Alors ce pont, évidemment coûte moins cher que le tunnel. Mais l'argent est volatil. L'argent n'est pas dans le continu. Il faut prévoir l'avenir. Et je crois que risquer de restreindre l'avenir portuaire de Bordeaux est une très grave erreur.

Vous avez Barcelone qui reçoit 500 navires par an. Marseille 350, Gênes plus de 350, Bordeaux en était arrivé à 60 après avoir démarré à 2. A cause des grands travaux pour le tramway le trafic est tombé à 25, mais il est évident qu'il peut remonter. Que l'avenir de la marine de plaisance a, si l'on peut parler ainsi, le vent en poupe.

Alors, cette idée du pont, personnellement j'y suis tout à fait opposé, ainsi d'ailleurs que les personnes qui s'occupent du port d'une manière constante.

Et puis il y a une autre chose qui est préoccupante. Vous modifiez les écluses aux bassins à flots. Cela va éradiquer totalement les bassins de radoub. Or, on ne connaît pas l'avenir. Peut-être que dans 15 ans, dans 20 ans, des navires seront amenés, pourront être réparés à Bordeaux.

Eradiquer l'avenir est toujours quelque chose de dangereux.

Je voudrais terminer là-dessus. Vous savez qu'une ville vit par son passé. Un pays qui n'a pas de passé a très peu d'avenir. Une ville qui n'a pas de passé n'a pas d'avenir.

Il faut maintenir la continuité, et surtout sauver cet espace extraordinaire. Il n'y a que quelques villes au monde qui ont la possibilité de laisser des navires pénétrer profondément en son sein.

Il y a également un projet qui me paraît tout à fait ridicule, c'est ce miroir d'eau qu'on prévoit en parallèle avec la Garonne, face au Palais de la Bourse. Face à un fleuve comme celui-là mettre un miroir d'eau... J'avoue que là je ne comprends pas.

REMI CAMBAU.

Merci. On ne va pas mener plusieurs débats à la fois, mais vous revenez sur un débat qui a été très présent à Bordeaux qui est celui du pont.

Vous avez raison, il n'y a pas d'avenir sans souvenir. Mais les questions de l'activité économique possible se posent aussi sur les bassins. Il y en aura. Est-ce qu'il peut y avoir celle des formes de radoub ?

Michel Duchène.

MICHEL DUCHENE.

Pour vous répondre, Professeur, et pour vous rassurer, non seulement le Maire de Bordeaux vous a entendu, mais il a pris une décision qui devrait vous rassurer. Le pont, je le rappelle et je le rappelais tout à l'heure, permettra de laisser passer les grands bateaux de croisière qui pourront accéder au centre de Bordeaux.

Il a été bien sûr pensé par des ingénieurs qui ont déjà travaillé sur de nombreux projets à Bordeaux.

Je peux donc vous assurer que ce pont, permettra de laisser passer les bateaux.

Vous l'avez rappelé vous-même tout à l'heure, nous avons un choix à faire et des impératifs financiers à respecter. Ces impératifs nous ont conduit à choisir un pont. Mais, ce pont permettra de laisser passer les bateaux de croisière qui pourront accéder aux quais du centre-ville.

Autre aspect des bassins à flots. Vous défendez la possibilité de réparer les bateaux dans ces bassins de radoub. Nous, nous pensons qu'aujourd'hui le développement des activités tout le long de la Garonne, en particulier au Verdon, permet d'affirmer que l'avenir du Port est en aval de Bordeaux.

Nous sommes à une époque où les résidents des quartiers nous demandent plutôt le départ des entreprises polluantes et nuisantes. Nous ne pensons pas qu'il faille ramener ce type d'activités dans le cœur de la ville.

Il faut tenir compte de la réalité de Bassens aujourd'hui et du Verdon, et considérer qu'aux bassins à flots nous sommes dans un espace qui peut muter en accueillant du logement, de l'activité économique, mais peut-être pas des activités trop lourdes et trop contraignantes pour les futurs habitants.

REMI CAMBAU.

Merci Michel Duchène.

Continuons. Nous sommes revenus sur terre et autour des bassins à flots. Sur les perspectives d'aménagement je voudrais passer la parole à Tania Concko.

Tania Concko, les Bordelais ne vont peut-être pas vous voir, mais en tout cas ils vont entendre parler de vous plus souvent puisque vous êtes en train de concourir pour le réaménagement du campus universitaire. C'est un beau projet urbain.

Mais dans l'immédiat, sur cette question d'un territoire comme celui-là : une friche portuaire avec beaucoup d'eau ?

Vous-même avez installé votre agence à Amsterdam, sur l'eau.

Vous vous êtes signalée avec votre premier travail qui était la reprise d'une friche portuaire à Zanstad aux Pays Bas.

Comment réagissez-vous face à un territoire de ce genre ?

TANIA CONCKO.

C'est la question qu'on s'est posée avec les étudiants. Je crois que la première chose qu'on peut se demander c'est comment on peut aborder un territoire comme celui-ci ? Comment peut-on construire dans une enclave portuaire ?

Je crois que ce qu'il faut éviter, évidemment, c'est l'affaiblissement de ce territoire. Il faut essayer au contraire d'aller vers une amplification de ces lieux.

Je crois que ces lieux-là sont rares dans la ville. Il faut aller vers un développement qui puisse permettre que la lisibilité de ce territoire reste présente.

Effectivement, tout à l'heure il y a eu des remarques.

Olivier Brochet parlait du fait qu'on aurait envie, sur ce lieu, que la réglementation, les prescriptions urbaines réglementaires qui vont être mises en place, permettent qu'il y ait justement des temps forts, ces émotions que donnent les différences d'échelle, et, par endroits, les grands vides.

Je crois qu'il faut accepter maintenant dans la ville qu'il y ait par endroits des coupures, qu'il y ait des confrontations, parce que ça aussi fait partie de l'émotion et de la poésie urbaines.

Je crois que c'est important de ne pas vider ce lieu-là de ce qui constitue son essence.

Je suis un peu étonnée par exemple quand je vois la transposition - en tout cas c'est une façon d'aborder les choses - la transposition de la place de la République sur le carrefour de Latule.

Je crois que là on est typiquement dans un cadre qui peut permettre, justement, qu'il y ait d'autres formes d'urbanité, qu'il y ait une autre urbanité qui prenne place.

Ce carrefour est marqué par des flux. Il est marqué par une croisée d'accès. C'est une nouvelle entrée pour la ville. Est-ce qu'il faut forcément toujours se référer à des modèles ?

REMI CAMBAU.

C'est peut-être aussi pédagogique. C'est pour faire comprendre qu'on peut avoir de grands espaces publics.

TANIA CONCKO.

On peut avoir de grands espaces publics, mais à mon avis je crois qu'on peut avoir des espaces publics qui se réfèrent à d'autres modèles. On est dans une autre dynamique. On est dans une dynamique de flux. On est dans une dynamique qui n'est pas celle, effectivement, de la ville du 19^{ème}, mais qui est celle de la ville portuaire.

On parle d'un lieu qui existe en tant que ville. On a à cet endroit-là une ville portuaire, une ville industrielle. On a une ville qui a une autre nature. Et on a aussi des espaces publics qui ont une autre nature, qui ne sont pas forcément la rue, qui ne sont pas forcément le boulevard.

C'est pour ça que j'aimerais qu'il y ait une démarche-là à cet endroit-là par rapport à d'autres formes d'espaces publics qui existent. Je crois autant qu'Antoine Grumbach à l'espace public, mais je pense aussi que ça peut exister autrement que par la rue, autrement que par le boulevard, et autrement que par une place de type place de la République.

ANTOINE GRUMBACH.

J'espère que vous avez bien compris qu'il n'était pas question de construire la place de la République. Je n'ai peut-être pas été clair. Mais quand on travaille sur le trafic : combien il y a de véhicules qui arrivent par la place Aliénor d'Aquitaine, combien il y a de véhicules qui vont arriver de Lucien Faure, combien il y a de véhicules qui arrivent de Ravesies, et qu'on essaye de faire en sorte que tout ça se croise sans qu'il y ait des ponts suspendus, sans qu'il y ait des passages souterrains... bon... comment régler ces flux ?

Or il se trouve que la place de la République en termes de flux y réussit. Cela ne veut pas dire qu'on va construire la place de la République.

Le problème est qu'on a la charge de décider quel espace est nécessaire pour régler les problèmes sans qu'il y ait des toboggans à bagnoles, des tunnels, etc...

Revenons au pont et au tunnel, pourquoi pas de tunnel ?

Je m'excuse de le dire, mais pour moi, il n'y a rien de plus anti-urbain qu'un tunnel, simplement parce qu'il faut une trémie pour en sortir. Si on avait fait le tunnel, on aurait eu une trémie très très longue parce qu'il faut aller très profond. Et ça ne sert à rien de vouloir réconcilier les bassins à flots et Bacalan si on a une trémie. Cela ne sert à rien de réconcilier le Lac et les bassins à flots si on se trouve avec des trémies énormes qui seront la conséquence d'une mauvaise gestion du trafic.

Je ferme la parenthèse. La place de la République ce n'est pas pour l'architecture haussmannienne, c'est simplement pour montrer que cet espace est capable d'accueillir des flux de trafic très importants, rien que par la forme du trafic.

TANIA CONCKO.

C'est important aussi parce que ça met en cause les outils de notre travail. En tant qu'urbaniste on est confronté à des palettes d'outils et je crois que montrer des formes urbaines déjà constituées et reconnaissables ouvre souvent la porte, malheureusement, à une assimilation formelle, à la copie.

REMI CAMBAU.

En tout cas ce n'est pas la démarche ici, on l'aura compris. Maintenant sur le contenu du territoire lui-même, il y a eu beaucoup de questions sur les éléments du passé. Il y a encore peu de questions sur ce qu'on pourrait mettre.

Est-ce que vous, les habitants qui êtes présents, vous voulez des logements ?

Activités veut dire travailler sur les bassins à flots.

Qui viendra travailler sur les bassins à flots ? Qui viendra y habiter ?

Voilà des questions concrètes sur lesquelles ensuite les architectes travaillent.

INTERVENANT N° 9.

Luis Diez, Président de l'Association de la Défense des Intérêts du Quartier de Bacalan.

Excusez-moi de m'immiscer au milieu d'un discours de professionnels. Je vais vous donner un témoignage d'habitants.

REMI CAMBAU.

Les professionnels sont à votre service.

INTERVENANT N°9. – LUIS DIEZ

Parfait. Je voulais d'abord dire à M. Grumbach que pour ce qui est de « la garantie de parfait achèvement » je lui donne un satisfecit, la grande écluse ne s'en remettra jamais. La grande écluse va être bâtarde définitivement. C'est un ouvrage qui a été refait il y a 5 ans, qui était un des ouvrages portuaires de Bordeaux les plus importants.

Mais que dire du passé portuaire et de son avenir L'écluse va être bâtarde pour faire un pont-digue qui permettra le passage du tramway, et j'entends parler des formes de radoub en bassins à fleurs... Bordeaux va tourner le dos à son passé maritime de façon complète. Donc satisfecit total...

REMI CAMBAU.

Mais que voulez-vous y faire ?

LUIS DIEZ.

Je souhaiterais que l'on conserve la possibilité de pouvoir remettre en eau un jour cette écluse.

REMI CAMBAU. -

C'est le cas. On vous a expliqué tout à l'heure...

LUIS DIEZ.

Non. Absolument pas. Ce sera bétonné aux deux bouts. Il n'y aura pas la possibilité de le refaire. Le projet n'est pas dans ce sens-là.

MICHEL DUCHENE.

Je ne voudrais pas qu'on ait un dialogue sans fin. Vous le savez, c'est d'abord une décision du Port Autonome. Et Alain Juppé a été très clair, il n'a pas voulu que cette écluse soit comblée. Elle restera en eau, et on peut envisager des travaux dans le futur. Ce sera des travaux lourds, mais on peut dire et affirmer que cette écluse ne sera pas comblée.

LUIS DIEZ.

Non. Elle sera fermée aux deux bouts et au fond on y mettra trois tuyaux qui vont faire chasse d'eau devant une écluse qui sera condamnée...

MICHEL DUCHENE.

Oui, mais ce n'est pas irréversible.

LUIS DIEZ.

Si, c'est absolument irréversible. Mais enfin ça c'est une opinion.

REMI CAMBAU.

C'est un débat de technicien. En tout cas moi je ne suis pas capable de le mener...

LUIS DIEZ.

Ensuite, le traitement des bassins à flots, sur tous les plans qu'on a pu nous présenter, on voit un ensemble. On voit un plan d'eau avec des rives nord, sud, ouest et est.

Si l'on regarde la réalité des choses, il y a une ZAC qui est prévue côté Chartrons, et côté Bacalan ce sera un aménagement libre qui sera proposé. Donc l'unité me semble bien mise à mal.

REMI CAMBAU.

Non. C'est là que le projet est évolutif.

Michel DUCHENE sur la définition de la ZAC.

MICHEL DUCHENE.

Je suis désolé car je ne tenais pas en tant qu'élu à trop intervenir, mais là il faut que les choses soient claires. Il y a un grand nombre de personnes qui sont présentes ici, aussi va t'on dire les choses très clairement.

Les ingénieurs qui sont là pourront me reprendre si je dis des bêtises.

Il y a eu un accord au sein de la Communauté Urbaine quant au nombre de ZAC et à leur dimension. C'est un accord politique. C'est un accord équilibré qui tient compte de la réalité des ZAC sur l'ensemble des 27 communes.

Nous aurions voulu, nous, Ville de Bordeaux, que la ZAC des bassins à flots englobe, évidemment Lucien Faure, les bassins à flots et le quartier de Bacalan.

Cela n'a pas pu se faire pour les raisons dont je vous ai parlé.

Aujourd'hui la ZAC des bassins à flots c'est essentiellement Lucien Faure, de Latule, jusqu'au fleuve. Les limites de cette ZAC peuvent évoluer, car il est vrai que nous aimerions prendre dans cette ZAC la partie Bacalan. Nous aimerions bien effectivement que la partie qui pourrait se développer assez rapidement de l'autre côté des bassins à flots, du côté nord, puisse être prise en compte dans cette ZAC, de telle manière que le développement se situe aussi bien au nord qu'au sud.

Il y aura peut-être une évolution, mais elle devra tenir compte d'un équilibre financier qui a été défini dans le vote de la Communauté Urbaine, et il faudra donc enlever à la partie de ZAC Lucien Faure une partie qui pourra peut-être être récupérée sur la partie Bacalan.

Sur le fond vous avez raison. Notre volonté politique sur cette ZAC c'est d'avoir une dynamique qui permette de relier le quartier du centre ville, le quartier des Chartrons au quartier de Bacalan. C'est ça l'enjeu de la ZAC des bassins à flots.

C'est renforcer ce lien entre Bacalan et le centre ville, un quartier qui a été bien souvent un peu trop oublié.

Alain Juppé le rappelle souvent. Il avait affirmé dans le Projet Urbain de 95 : ne pas oublier les 3B, Bacalan, Bastide, Belcier.

Prenez la Bastide : on pensait qu'il faudrait 30 ou 40 ans pour la terminer. Mais la ZAC sera finie en 2006 et les autres ZAC vont démarrer. Alors on dit qu'il faudra du temps pour les bassins à flots. Oui, il faudra du temps. Mais pour nous c'est un enjeu essentiel. C'est le grand territoire en devenir, non seulement de la Ville mais de l'Agglomération. Il faudra peut-être 10 ans ou 15 ans mais c'est peu dans l'histoire de la ville.

Donc nous espérons que cette ZAC évoluera, et nous espérons que la partie Bacalan sera prise en compte.

Mais, mon cher ami, on se connaît depuis bien longtemps. J'espère que vos amis et les associations de Bacalan qui nous critiquent parfois seront solidaires du Maire de Bordeaux quand on demandera au sein de la Communauté Urbaine l'évolution de la ZAC des bassins à flots.

REMI CAMBAU.

Donc rien n'est fermé. La partie Bacalan n'est pas du tout délaissée. C'est ce que je retiens de votre intervention.

On touche là aussi aux éléments fondamentaux d'un projet urbain. Ce sont des contraintes incontournables. La Communauté Urbaine a une enveloppe budgétaire limitée. Elle va être vraisemblablement réaffectée à une partie des bassins à flots qui va vers Bacalan.

Donc les Chartrons, les bassins à flots eux-mêmes, la partie Bacalan, c'est vraisemblablement vers ce périmètre qu'on se dirige. Rien n'est encore définitivement décidé. Mais je crois que la semaine qui vient va voir des annonces précises qui vont dans le sens de ce que vous demandez.

Y a-t-il d'autres questions ou interventions ?

INTERVENANT N° 10.

Francine Fort, Directrice d'Arc en Rêve, centre d'architecture.

Je voulais revenir sur la question du projet et la question de la forme urbaine.

Lorsque Antoine Grumbach nous parle de l'espace public en disant que c'est l'espace de la démocratie, évidemment on est tous d'accord, évidemment tout le monde applaudit.

Mais il n'est pas juste de dire que les seuls lieux d'expression de la démocratie sont les formes qui sont la rue et la place. Parce qu'à partir de ce moment-là, là aussi on est dans un argumentaire qui est démagogique et qui n'est pas pédagogique.

Je vais exactement dans le sens de l'intervention de Baggio qu'on ne peut pas accuser d'être un terroriste de l'urbain car il nous a montré qu'il savait concevoir et réaliser des espaces très conviviaux. Antoine Grumbach, votre discours se fonde sur l'histoire. Mais il est important de quand même reconnaître que l'histoire de ce quartier n'a rien à voir avec l'histoire du centre ville, et que, de mon point de vue, la force justement des propositions des

étudiants et des idées qui sont au travail dans ce qui nous a été présenté là, c'est précisément de proposer une logique d'attractivité qui va pouvoir réinventer de nouvelles formes de vie. C'est ça l'enjeu des bassins à flots.

REMI CAMBAU.

Est-ce que vous trouvez, Francine, que ce que vous dites est contradictoire avec ce qu'on vous a montré ? Soyez plus précise.

FRANCINE FORT.

Non. Ce que je voulais dire... Evidemment, dans un discours d'orateur tout le monde est d'accord. Il n'est pas juste de dire pour expliquer un projet et justifier une proposition formelle, que ces formes-là sont les seules qui permettent la vie conviviale. C'était cela que je voulais remettre en cause.

C'est le débat sur les formes des tours et des barres. On peut très bien produire un habitat qui n'est pas confortable et qui n'est pas de bonne qualité avec des petites maisons avec un toit, et a contrario avoir des appartements de très bonne qualité dans des tours et des barres.

Pour l'espace public c'est exactement pareil. On peut très bien avoir des espaces terribles qui sont des rues et des places, et des espaces formidables qui sont des espaces ouverts.

On le voit très bien dans le quartier du Lac. Aujourd'hui c'est un espace démocratique, approprié, où se retrouvent des tas de gens. Je pense aux populations asiatiques. Allez voir ce qui se passe tous les dimanches, c'est formidable.

REMI CAMBAU.

Vous êtes intervenue sur la forme de l'espace public. Vous avez aussi parlé de la forme du logement.

Je remarque que personne ne s'oppose à l'idée qu'il y ait des tours sur le territoire des bassins à flots. C'est une bonne nouvelle, parce que, tout le monde est comme vous, les Lyonnais acceptent tout à fait qu'il y ait des tours. En revanche j'arrive d'une ville, Paris, où c'est beaucoup plus contesté.

Mais très bien. On en prend bonne note.

Autre intervention ?

INTERVENANT N° 11.

Robert Venturi, habitant de Bacalan depuis fort longtemps. J'y suis pratiquement né. J'habite la zone qui va être réurbanisée dans le sud de Bacalan.

Mon inquiétude c'est l'harmonisation architecturale entre l'avenue Lucien Faure et le quartier. On va mettre un pont ouvrant. On va faire une avenue qui va faire presque 50 m. Le flux qui nous est annoncé est de l'ordre de 80.000 à 90.000 véhicules jour. Autrement dit, c'est quasiment une autoroute.

Par rapport à tout ce que j'entends du respect du village, du respect de la qualité de la vie, du respect des bassins à flots, je crains quand même que cet entonnoir à voitures dégrade un peu l'intérêt urbanistique du sud du quartier.

J'ai entendu aussi il y a quelque temps, peut-être que cela a changé depuis, qu'une simulation disait que lorsque le pont s'ouvrirait il faudrait 6 heures minimum pour récupérer la saturation du trafic : 80.000 à 90.000 véhicules jour.

Lorsque le pont va s'ouvrir pendant 2 heures pour laisser passer un paquebot, il est évident qu'il va falloir soit dériver les voitures sur les rocade, soit elles vont s'échapper vers les quartiers de Bacalan. Cela va être épouvantable.

Mais de toute façon, ça va créer un embouteillage monstre qui risque à terme, compte tenu du lobby des transporteurs, de décourager d'ouvrir le pont pour laisser passer les bateaux.

Je voudrais savoir dans le projet d'urbanisation du quartier, parce qu'il faut regarder la ville dans son ensemble, comment est traité le phénomène de la dérivation des véhicules lorsque le pont va s'ouvrir, de façon qu'il n'y ait pas au sein du quartier un afflux de véhicules catastrophique.

Je n'en ai pas entendu parler. On me dit qu'il va y avoir un pont ouvrant. Je sais qu'il y aura 90.000 voitures jour, mais on ne me dit pas comment on va traiter le problème quand le pont sera ouvert.

REMI CAMBAU.

C'est une bonne question. Vous avez raison. Il y a beaucoup de questions là-dessus. L'articulation avec le pont est évidemment une question cruciale. Thierry Guichard, nous avons cette chance, est parmi nous. C'est le Directeur des Services Techniques de la Communauté Urbaine. Bonjour Thierry Guichard.

THIERRY GUICHARD.

Bonjour. Ce n'est pas 80.000 véhicules jour qui sont attendus sur le pont Lucien Faure, c'est 30.000. Pour donner une comparaison c'est ce qu'il y a à peu près sur les boulevards à Bordeaux. Donc c'est le trafic des boulevards sur Bordeaux. Ce n'est pas le trafic de 80.000 véhicules jour qui est celui sur le pont d'Aquitaine. C'est pour fixer les ordres de grandeur.

Pour répondre sur l'aspect du passage des bateaux dans la partie ouvrante du pont.

La partie ouvrante du pont permettra de dégager une passe navigable de 100 m de large. Cette passe de 100 m de large a été définie aussi en fonction des courants. Et l'orientation du pont est telle, que la passe sera dans l'orientation des courants actuels existant dans cette zone.

Les tests ont été faits. Des modèles de simulation ont été mis en place par des spécialistes. Les pilotes de Bordeaux ont donné les ordres de manœuvre des navires qui ont été simulés sur ce modèle. Tous les navires qui arrivent aujourd'hui à Bordeaux ont été simulés sur ce modèle. Les pilotes de Bordeaux ont donné les instructions de barre sur ces différents navires, et tous les navires dans les simulations sont passés sans aucun risque dans cette passe de 100 m de large.

Donc ces simulations ont été faites. Les résultats ont été publiés par des gens indépendants. Il y a également les pilotes d'une société, la société SOGREAH, qui ont participé à ces analyses et à ces simulations.

Tous ces résultats de simulation sont disponibles et peuvent vous être présentés tout à fait librement. Tout cela a été fait sous le contrôle et l'autorité du Port Autonome de Bordeaux.

INTERVENANT N° 12.

Bonjour. Marc Benayoun, architecte installé aux bassins à flots depuis 1997.

REMI CAMBAU.

Vous avez de la chance.

MARC BENAYOUM

Je voulais juste témoigner. Vous parliez d'habiter ou de travailler. C'est très agréable de travailler aux bassins à flots. Depuis 97 on a eu le temps de connaître le site par cœur.

C'est très agréable tant pour l'espace que pour les connexions. C'est un espace qui est vraiment très stratégique.

Je réagis par rapport à ce qui a été dit. Les principes d'îlotage et de greffe ne me paraissent absolument pas adaptés à la force du lieu. Je pense que les bassins à flots méritent un projet d'une plus grande ampleur que cette disposition.

REMI CAMBAU.

Soyez plus précis sur le principe d'îlots.

MARC BENAYOUM

Sur le principe d'îlotage qui donne une forme relativement classique avec des espaces tertiaires, notamment sur le bassin n° 2, tel que j'ai pu l'apercevoir, je crois qu'il y a une autre

force. C'est un lieu qui a une dimension que vous avez très bien décrite jusqu'à présent. C'est un espace public qui a une dimension dramatique, quand même, avec une ampleur et un passé qu'il faut absolument transformer. On ne va pas garder 107 ans ces dispositions qui correspondent à un autre usage, à un autre temps. Et on n'y reviendra pas.

REMI CAMBAU.

Il y a deux questions dans la vôtre. Vous parlez de forme, mais il y a aussi la question du programme qui est posée.

Olivier Brochet, vous voulez réagir.

OLIVIER BROCHET.

Je voulais revenir sur ce que disait Francine Fort en parlant d'espace et de forme urbaine.

J'ai l'impression que sur la zone de Bacalan, au-delà de ces bassins à flots, la grande question qui peut sauver ce projet, qui peut le faire avancer c'est la question des programmes.

Je m'appuie toujours sur les propositions qui ont été faites par les étudiants. Cela fait maintenant 2 mois qu'ils travaillent là-dessus, qu'ils imaginent ce que ça pourrait devenir.

Bien entendu, là-dedans on peut voir certaines naïvetés. On n'est pas encore dans l'opérationnel, comme le disait Antoine Grumbach.

Mais si on réfléchit sur ces territoires-là à de nouvelles façons d'habiter, commençons par ce qu'on va récupérer sur le site. Il y a des lieux à reconquérir, à réinvestir. Comme vous le savez, dans le G2 autrefois il y avait des céréales et aujourd'hui il y a des bureaux, des salles d'exposition, des restaurants, divers programmes qui prennent place en douceur dans un tissu. On est en train de parler de quoi ? On est en train de parler d'une zone qui est délaissée entre des quartiers qui vivent très bien. C'est-à-dire Bacalan, qui vit, qui existe aujourd'hui, avec une véritable structure urbaine, avec des rues, avec des places, avec des gens qui habitent.

On n'est pas en train de dire et d'imaginer que tout cela pourrait être rasé. Mais entre ces terrains-là et Bordeaux, il y a une zone où les tracés de rues sont plus souples, où les voiries sont plus larges parce qu'elles résultent d'une histoire où on poussait des marchandises au milieu des voies, où il y avait du commerce, des rails, du travail d'un autre temps qui a dessiné et conditionné la forme urbaine du quartier et lui a conféré des typologies qui sont différentes des autres territoires bordelais. Il y a des typologies qui ne ressemblent pas simplement à la ville d'habitation. Et puis il y a des vides parce que des choses ont été démolies ou abandonnées.

Et donc en réfléchissant aux types de programmes qu'on peut faire revivre là-dedans, ou qu'on peut réinsuffler, et en essayant d'être le plus innovant possible, innovant dans les façons d'habiter, mais aussi innovant dans les voisinages, j'ai l'impression qu'on a la chance d'avoir un territoire qui peut être d'une certaine manière exemplaire.

Un exemple d'une ville, effectivement, qu'on souhaite tous la plus en continuité possible, mais la plus nouvelle possible aussi et disponible aux influences qui viendront l'enrichir et la compléter.

REMI CAMBAU.

Vous avez tracé tout à l'heure, Antoine Grumbach, des pointillés vers des interventions fortes et marquantes. Que sera l'attractivité demain de ce territoire ? Son architecture d'ensemble ? Le fait qu'il y ait juste des commerces ? Je ne pense pas. Peut-être la présence d'un équipement culturel fort ?

On n'a pas encore parlé en détail de la base sous-marine.

On a dans la salle Joël Batteux, le Maire de Saint-Nazaire, qui a réussi une transformation de la base de Saint-Nazaire en la retournant vers la ville et en en faisant un équipement culturel fort.

Il a montré comment un équipement culturel pouvait profondément transformer un espace comme celui-là.

Il y a une réflexion qui va dans ce sens aujourd'hui sur les bassins à flots, Antoine Grumbach ?

ANTOINE GRUMBACH.

Oui, mais je crois que Brochet l'a bien dit tout à l'heure, on n'est pas en train de mettre en place des programmes. On est en train de mettre en place les conditions d'un nouveau processus de transformation de Bacalan.

Donc moi je veux bien tout ce qu'on veut comme organisation, mais c'est qu'il faut quand même, Francine Fort, tracer des rues pour savoir qui paye les espaces, où on met les égouts. Comment on fait ?

Depuis des millénaires il n'y a pas d'autres solutions pour régler les problèmes collectifs qu'une rue avec ses services souterrains aujourd'hui équipés.

Et puis dans ce qu'on a dessiné comme maille, évidemment il y aura des choses surprenantes. Il y aura des choses étonnantes. Il n'y aura pas forcément des alignements et des bâtiments avec des îlots.

Mais il y a nécessité de mettre en place un dispositif et ce dispositif doit respecter la structure foncière. Il y a des gens qui y habitent. Il y a des rues qui existent. Il y a des usines qu'on ne peut pas muter. Il ne s'agit pas de tout gommer.

C'est tout. Je ne dis pas que la rue et la place c'est la panacée, je dis simplement qu'il n'y a pas d'autres moyens de fabriquer la ville que de définir clairement les limites de l'espace public et de l'espace privé.

Je réitère. Je dis que la grande crise du mouvement moderne a été de barrer les limites d'une façon totalitaire entre l'espace public et l'espace privé ; et qu'aujourd'hui nous sommes tous confrontés à ce problème de civilisation, c'est que lorsque l'on est dans un grand ensemble où il y a des espaces ouverts, la police dit : je suis chez moi, et les habitants ou les voyous disent : je suis chez moi, et on a un conflit car il n'y a pas de limites entre l'espace public et l'espace privé.

Et moi je me battrais pour ce matérialisme, la limite entre l'espace privé et l'espace public. Mais néanmoins, je me battrais aussi pour qu'il y ait la plus grande variété typologique possible.

REMI CAMBAU.

Encore un débat. On ne va pas rebondir tout de suite. Espace public et espace privé il y a des expériences. Vous en avez eu aussi. Mais d'une manière générale je voudrais que Xavier de Geyter intervienne.

Il est un peu bordelais puisqu'il intervient à Bègles sur Terre Sud.

Xavier de Geyter, votre point de vue.

XAVEER DE GEYTER.

J'ai l'impression qu'il y a une discussion qui est en train de se former sur les qualités du plan existant et le potentiel qu'il y a dans le site.

Je constate que M. Grumbach base son plan sur des outils bien connus et il les défend. Quand je lis son plan d'une façon correcte je vois qu'il prolonge au moins trois systèmes urbains existants plus ou moins : celui du centre de Bordeaux, celui de Bacalan et un système d'axe et de square du côté Est. Tout cela peut être défendu. Je pense que c'est valable.

Mais mon problème se trouve exactement là où ces trois systèmes se rencontrent, c'est-à-dire exactement là où il y a les bassins à flots. Donc tout le côté Nord. Quand je le lis bien, moi je le lis comme un espace tout à fait résiduel.

Quand je suis venu la première fois à Bordeaux, la plus grande qualité que j'ai vue dans l'ancienne ville c'était le dessin très aigu des grands espaces publics dans le réseau de Bordeaux : le Jardin public, la place des Quinconces. Ce sont tous des espaces de très grande allure.

Donc dans votre logique j'attendrais que les bassins à flots deviennent un quatrième ou un cinquième élément dans la ville classique existante. Peut-être encore un peu plus grand.

Mais je m'étonne vraiment que le côté sud soit très rigoureusement défini, tandis que le côté nord semble être tout à fait résiduel.

Est-ce que c'est l'endroit où le nouvel usage public pourrait se dérouler ? Est-ce que c'est conçu comme ça ?

ANTOINE GRUMBACH.

C'est conçu comme un quartier dans lequel on va travailler beaucoup pour pouvoir le définir. Mais qui a quand même quelques évidences à mettre en place pour que le quartier puisse démarrer.

Mais il n'y a pas de formalisme par rapport au construit.

XAVEER DE GEYTER.

J'ai l'impression qu'il y a un formalisme par rapport à l'espace public, sauf sur cet endroit central.

REMI CAMBAU.

Il semble évident que l'ensemble du territoire et cette zone vont devenir effectivement un des nouveaux espaces publics, et peut-être l'espace public moderne du siècle qui s'ouvre aujourd'hui, en effet, répondant aux Quinconces, répondant au Jardin public, aux parcs publics bordelais, comme il y aura des espaces qui vont répondre sur la rive droite.

Maintenant on ne va pas revenir sur l'aspect inachevé de la description du projet d'Antoine Grumbach. Je pense que c'est évidemment dans ce sens qu'on va aller.

Surtout ne partez pas parce qu'on poursuit le débat sur les bassins à flots d'une autre façon en parlant des équipements culturels.