

AGORA

Débats du Dimanche 9 Mai 2010

Une métropole d'un million d'habitants, est-ce vivable ?

Premier débat : 15 h 08 à 16 h 30

Intervenants :

- **Olivier BROCHET et Christian DEVILLERS, architectes, concepteurs du quartier Ginko à la berge du lac.**
- **Nicolas MICHELIN, architecte des bassins à flot.**
- **Jean-Marie DUTHILLEUL, agence Arep, architecte de la nouvelle gare Saint-Jean et de ses abords.**
- **Elizabeth TOUTON, adjoint au maire de Bordeaux, chargée de l'urbanisme et de l'architecture.**
- **Jean-Marc OFFNER, directeur de l'Agence d'Urbanisme de Bordeaux A'Urba.**

Rémi Cambau :

Une réaction sur les films qui donnent beaucoup d'espoirs à propos des problèmes soulevés par la croissance urbaine future ?

Avec Djamel Klouche, Commissaire général d'Agora Bordeaux 2010, Laurent Lataste, journaliste de France 3 Aquitaine, et moi-même, nous essayerons d'éluder un certain nombre de questions.

Laurent Lataste :

Comment avez-vous appréhendé des solutions pour le projet de 2046 ?

Olivier Brochet :

De façon générale, nous faisons des projets plus tangibles, moins utopistes. Nous avons décidé, avec Christian, de nous situer, en tant qu'urbanistes de notre temps, ou comme je le disais dans le film, pour appréhender le développement durable. Tous les projets en cours sont achevés. Nous nous sommes situés sur un territoire à aménager pour un million de personnes, autour d'une ville comme Bordeaux, qui a une identité si forte, si formidable. A cela, il faut trouver d'autres « territoires assemblés », cette espèce de camaïeu ou une identité nouvelle dans ces territoires déjà constitués qui sont assez près du centre.

Laurent Lataste :

Nous allons développer tout cela. Christian Devillers, voulez-vous ajouter quelque chose ?

Christian Devillers :

Je crois que la question est : comment être millionnaire tout en restant sympathique ? Je pense que Bordeaux n'aura pas trop de mal à le faire pour deux raisons. Nous avons eu une forte migration des populations vers le Sud et vers la mer. Bordeaux en profitera et deviendra millionnaire. Il reste à savoir dans quel équilibre et avec quelle qualité de vie. Pour nous, Bordeaux est une ville dans laquelle le Parisien y reconnaît une très grande qualité de vie, et elle doit la garder. Bordeaux, ville de pierre, est très belle. Aujourd'hui, elle a été réaménagée au-delà de toutes les espérances. Elle est une belle réussite avec une identité très forte et renforcée, éveillant le désir d'y habiter. Maintenant, il est nécessaire de le faire partager pour la périphérie qui, aujourd'hui, n'a rien d'extraordinaire.

Rémi Cambau :

En question complémentaire, pour vous, la combinaison du regard de l'architecte avec celui de l'urbaniste est-elle possible en 2046 ?

Christian Devillers :

C'est possible, d'autant plus que ce n'est pas très compliqué. Nous avons travaillé sur des territoires plus défavorisés. Nous n'avons pas eu trop de problèmes. Nous pouvons avoir le manque d'emploi industriel, des fractures sociales aussi, comme partout ailleurs. C'est par là,

qu'elle aura le plus de difficultés. Mais, il est possible que la métropole bordelaise continue sur la lancée qu'elle a prise sur le centre-ville, qui, en 2046, sera réussi.

Laurent Lataste :

Jean-Marie Duthilleul, quelle a été pour vous la principale difficulté de vous projeter dans le monde de 2046 ?

Jean-Marie Duthilleul :

Que sera Bordeaux dans quarante ans ? Ce n'est pas une difficulté, mais un enthousiasme ! A mon avis, c'était une commande peu aisée mais extraordinaire. Cela nous permet d'avoir les moyens de rêver concrètement à quelque chose à laquelle nous pensons depuis longtemps : comment la ville va-t-elle changer avec les nouvelles manières de se déplacer que nous avons inventées depuis 60 ans ? Depuis 60 ans, nous avons créé un certain nombre de mécanismes : voitures, autobus, cars, tramways, etc. Nous avons inséré tout cela dans une ville traditionnelle. Petit-à-petit, nous avons modifié la ville et la manière d'y vivre. Nous allons vers des transports plus rapides. Nous avons une image, une espèce de collage d'endroits où nous allons à la rencontre des autres et des richesses. A quoi sert d'être un million si nous ne pouvons pas nous voir ? Donc, comment se voir, être les uns avec les autres, et découvrir de nouveaux lieux ? Nous avons travaillé sur la forme de la ville afin d'assurer une meilleure mobilité.

Nicolas Michelin :

Nous avons réparti le travail entre nous trois et avons décidé de travailler concrètement sur la manière de vivre : est-ce que nous serons surveillés dans un monde palpitant ? Trente-six ans, ce n'est pas si loin, de même, beaucoup de choses bougeront dans notre quotidien. Pour mieux parler de 2046, il fallait imaginer une personne (photographe et architecte en même temps), et la suivre sur un parcours en laissant un nombre de petits indices dans le film. Nous l'avons fait avec un certain nombre de cinéastes et d'acteurs que je remercie et qui sont présents dans la salle. Car, la vocation d'une agence d'urbanisme n'est pas de tourner un film.

Laurent Lataste :

Nous allons aborder le problème de la densité avec vous. Est-ce que le territoire lui permet d'accueillir un million d'habitants ? Dans votre film, nous ne voyons qu'une seule personne et non pas un certain nombre qui s'agglutinerait dans la rue.

Nicolas Michelin :

Ce n'est pas si simple, nous avons tourné le film en sept jours, avec les moyens du bord. C'est donc une allégorie. Ici, nous suivons un personnage, ce qui donne un cadrage poétique. Je voulais faire l'inverse des films qui nous martèlent des messages à toute allure. Je voulais donner du temps au temps. C'est un film à regarder en se reposant. Nous parlons un peu de la densité. Il s'agit de faire comme à Vienne en Autriche, où ils sont autorisés à construire sur les toits. Vous aurez 300 à 400 nouveaux logements dans cette ville en surélevant les toitures, et en ayant des appartements de luxe incroyables. Ils permettent d'amener beaucoup de population au centre-ville, un lieu auquel nous pensons avec l'édification de tours, toujours dans cette idée de donner de la hauteur. Un sujet que je trouve intéressant.

Rémi Cambau :

Jean-Marie Duthilleul, est-ce la seule problématique sur la densité ? Vous faisiez partie d'une équipe dont le travail est présenté juste derrière nous. La question des transports est liée à la question de la densité nécessaire. Est-ce que c'est possible de le faire à Bordeaux ?

Jean-Marie Duthilleul :

Parce que nous nous disons qu'en 2046, il y aura des tas d'endroits intéressants qui seront développés au bord de la Garonne. Aujourd'hui, une rive est plus fréquentée que l'autre. Or, en 2046, la rive droite sera aussi fabuleuse. Nous avons parlé des cascades là-bas au Nord, de tous ces « central parks » que nous imaginons développer partout. Nous démultiplions les centres d'intérêts selon l'affluence et la période. En ce qui concerne la mobilité en 2046, nous aurons beaucoup de voitures, un tiers des personnes seront propriétaires, les deux tiers l'utiliseront en service. En cinq ans, l'âge moyen d'un propriétaire d'une voiture neuve est passé de 50 ans à 54 ans. Tous les moyens, y compris individuels sont accessibles à tous. Je vais comme je veux, quand je veux et où je veux. Nous parcourons l'ensemble du territoire et nous redécouvrons ainsi toutes ces richesses de Bordeaux depuis les coteaux de la Garonne et encore plus loin.

Rémi Cambau

Toujours en ce qui concerne les transports, le territoire de Bordeaux peut donc accueillir autant de monde. Christian Devillers, est-ce que cette densité est possible à cette échelle-là ?

Christian Devillers :

Oui, bien sûr, il est difficile de densifier le centre-ville que nous appelons la « ville de pierre ». En revanche, dès que nous sortons de la rocade et au-delà, si nous nous donnons la rocade telle une limite symbolique, la densité est très faible. Nous avons beaucoup d'espaces vides, de friches industrielles ou ferroviaires. Certaines sont évidentes et d'autres moins. A titre d'exemple, nous avons beaucoup de parkings de supermarchés prêts à être bâtis, des silos, des échangeurs qui occupent des dizaines d'hectares qui pourraient facilement être simplifiés, etc. Donc, nous avons de la place, y compris en densifiant le tissu urbain comme des pavillons même si cela reste plus difficile. Les films démontrent qu'au fond, sans densité, des transports publics de ce genre ne peuvent se faire. Autrement dit, ils ne seront pas rentabilisés s'ils ne sont pas alimentés par une ville assez dense. En attendant le monorail, j'ai une proposition à faire : il s'agit de mettre en service un bus qui utiliserait la bande d'arrêt d'urgence, à l'instar de Grenoble. Il se situerait dans des conditions d'efficacité remarquable avec très peu de frais. Il entretiendrait une relation étroite avec le développement durable, un impératif urbain qui devient fondamental : mobilité, densité et proximité.

Olivier Brochet :

A mon avis, il y a urgence aujourd'hui. Des territoires sont gaspillés, gâchés avec l'aéroport de Mérignac ou la Rocade. Il s'y trouve des pavillons, des lotissements, des champs. S'il reste encore une opportunité des portes d'entrées dans une ville digne de ce nom, nous constatons l'urgence d'une gestion quotidienne de ces territoires. Elle n'est plus possible dans nombre d'endroits. Nous allons pouvoir densifier par des normes réglementaires. Quand je parle de redynamiser les zones des années soixante-dix, de revenir sur ces utopies, il ne faut surtout

pas gâcher ces territoires. Aujourd'hui, les opérations des promoteurs gâchent le terrain. Pour 2046, l'enjeu est de préserver le territoire. Il s'agit de rechercher des franges de terrain où personne ne veut voir de constructions. Il risque d'y avoir des protestations contre les atteintes à cette identité comme si nous étions à la campagne, sauf que l'agriculture est dans la ville. La question est de savoir si c'est possible de densifier les territoires. La réponse est « oui » mais il est nécessaire d'avoir des territoires qui le permettent, dans le plan d'ensemble de cette tâche, au niveau de l'urbanisme.

Laurent Lataste :

Jean-Marc Offner, directeur de l'Agence d'Urbanisme de Bordeaux La densification est-elle une priorité ? Y a-t-il urgence comme le dit Olivier Brochet ?

Jean-Marc Offner :

Il y a urgence depuis longtemps. C'est compliqué. Ce que je trouve très intéressant dans ces trois utopies, c'est qu'elle nous oblige à réviser nos fondamentaux, à nous demander à quoi sert une ville ? Le film de Nicolas Michelin m'a fait penser à une très belle farce qui dit « la ville, c'est de passer d'un espace à un autre en essayant de ne pas trop se cogner ». La ville sert à rationaliser les interactions comme disent les géographes, à faire en sorte que les gens se côtoient, se croisent, s'entrechoquent, se rencontrent plus. Nous avons inventé deux moyens pour cela : par exemple, nous sommes dans cette salle, avec de la densité et de la mobilité. Le rôle de l'urbaniste est de combiner tout cela. La densité n'est pas en soi négative, notamment pour lutter contre le développement urbain. D'une certaine façon, il s'agit d'un autre sujet, avec lequel nous devons faire avec. La densité est une manière de créer une urbanité qui implique la concentration de nombreuses personnes au même endroit, et pas seulement pour dormir. Ceci est important, dormir dans la cité n'est pas ce qu'il y a de plus passionnant, pour se rencontrer. En revanche, il se crée une densité d'usage : la nuit, pour dormir chez soi, par exemple, mais c'est aussi travailler, consommer, se délasser, etc. Ce n'est pas cette histoire du million qui correspond au fait que nous avons besoin d'un rééquilibrage entre le centre et la périphérie. La ville est déjà millionnaire, je ne sais pas si c'est un scoop, mais l'aire urbaine correspond à celle où les personnes se déplacent et travaillent, cela fait déjà un million d'habitants.

Laurent Lataste :

Vous voulez dire d'Arcachon à Libourne ?

Jean-Marc Offner :

C'est le bassin d'emploi métropolitain.

Rémi Cambau :

Ce qui dépasse la CUB ?

Jean-Marc Offner :

Oui, mais après c'est un besoin politique, fonctionnel, économique, de rééquilibrage...

Rémi Cambau :

Nous avons une question précise sur l'infra-rocade qui ferait la même superficie que Paris. Je ne sais pas si vous la validez, nous serions dans la même situation que Paris. L'idée suggérée est que nous cadrons 500 000 à 700 000 habitants.

Jean-Marc Offner :

Nous pouvons le faire vite dans l'infra-rocade. D'une part, nous avons un lien foncier dans le centre-ville qu'aucune autre agglomération française ne possède. D'autre part, nous avons un foncier invisible extraordinaire. C'est compliqué mais c'est très crédible.

Laurent Lataste :

Elizabeth Touton (adjointe au maire de Bordeaux, chargée de l'urbanisme), est-ce que la chance de Bordeaux est de se densifier ?

Elizabeth Touton :

Oui, c'est très juste, comme vient de le dire Jean-Marc Offner, nous avons une chance inouïe avec des territoires qui restent à urbaniser. Cette ville, vue et suggérée dans les films qui nous ont été présentés, qui ont des regards intéressants sur des thématiques différentes, est déjà en route et esquissée. Tous les projets que nous voyons depuis quelques jours, exposés ici et là, en sont les prémices. Toutes ces questions évoquées sur la densité sont en cours de réflexion. Nous voyons arriver ces territoires, que nous avons la chance d'avoir urbanisables, que nous devons densifier, dans des profils qui sont ceux de la ville constituée, que nous aimons, et ceux de la ville que les gens connaissent, où ils se sentent bien. L'important est d'arriver à concevoir des nouveaux lieux de vie, de logements, à une échelle qui convienne aux habitants de Bordeaux.

Laurent Lataste :

Nous allons laisser la parole à Djamel Klouche afin d'avoir son avis.

Rémi Cambau :

Nous parlerons tout à l'heure du positionnement international de Bordeaux, une des idées que développe Djamel Klouche. Toutefois, sur la question de la densité, la capacité de Bordeaux à densifier, notamment sur la rive droite, avez-vous une réaction sur ce qui est évoqué ici, la croissance de la métropole ? Retrouvons-nous l'idée de la métropole millionnaire ?

Djamel Klouche :

Je trouve que ces trois propositions sont complémentaires. La question de la mobilité, soulevée par Jean-Marie, est très claire. Pour Nicolas Michelin, à propos de la mutation de la société, c'est-à-dire trente-six ans, nous pouvons regarder ce qui s'est passé en Chine en vingt ans. Elle s'est radicalement transformée. Evidemment, en Europe, cela va moins vite mais nous pouvons imaginer qu'en trente-six ans, y compris dans la mobilité, comme nous l'avons vu avec de nombreux engins qui nous feront nous mouvoir d'un point à un autre ; les mutations de la société nous feront mettre en place de nouveaux dispositifs. Nicolas, vous

avez fait référence à des immeubles : des bureaux devenant des logements et vice-versa. Nous ne pouvons pas minimiser ces mutations et elles peuvent impliquer un changement radical dans la ville. La troisième proposition parle de la multipolarité, et c'est ainsi que je la comprends : une sorte d'alliance stratégique entre le centre et sa périphérie. Peut-être qu'aujourd'hui, l'une se fait à l'encontre de l'autre. Demain, si nous voulons que Bordeaux soit une métropole, nous devons avoir cette alliance à un moment donné. Sur la question de la densité, je vais dans le même sens que Madame, c'est-à-dire que Bordeaux a de la chance d'avoir beaucoup de terrains. Nous avons de l'autre côté de la Garonne des centaines d'hectares vierges. J'ai toujours dit que la métropole ne verra le jour que quand le vis-à-vis sera constitué. Quand nous nous promenons dans Bordeaux, nous ressentons l'idée de la grande ville. Si nous regardons de l'autre côté de la Garonne qui est cet espace de vide, l'idée de métropole ne deviendra visible que lorsque le vis-à-vis sera aménagé. Je pense que sur ce point, les affaires sont lancées, dans les années à venir nous commencerons à construire stratégiquement cette alliance, ce cœur métropolitain. J'ai toujours imaginé un axe Nord-Sud sur le fleuve. C'est lui qui dessine le cœur de la métropole, de la gare jusqu'au pont d'Aquitaine, le bassin à flots..., mais il est nécessaire d'étirer des espaces publics comme les aménagements qui ont eu lieu sur les quais aujourd'hui, les étendre jusqu'à la périphérie. Il faut essayer de construire des différentes polarités là-bas.

Rémi Cambau :

Merci d'avoir réagi, nous allons passer aux limites du territoire, mais rapidement, Christian Devillers, voulez-vous réagir ?

Christian Devillers :

Ce qui me paraît très intéressant dans ces discussions, c'est que nous avons énormément de possibilités et même presque trop. Contrairement à ce que nous pouvons croire au début du débat, c'est qu'il y a une dynamique de populations, beaucoup de territoires, etc. Par conséquent, la vraie question est de savoir quelles priorités ? Quels sont les principes à mettre en œuvre ? A mes yeux, un principe fondamental de l'urbanisme serait, l'équité territoriale. Autrement dit, aucun territoire ne doit être exclu. Le problème fondamental de toute grande ville moderne est l'exclusion. Tout le monde n'a pas accès à une mobilité au sein du territoire, vers les lieux de richesse, etc. Ceci est le premier impératif. Nous pourrions appeler bizarrement le deuxième impératif : « mobilité-proximité », « diversité et qualité de vie ». Quand nous regardons la couronne sur laquelle nous avons travaillé, et qui n'en est pas une limite, nous remarquons que le centre de Pessac a été bien abîmé. Autrefois, nous avions un petit centre de Pessac sympathique, mais ce n'est plus le cas. Nous devons le refaire, comme n'importe quel autre centre-ville de la périphérie, en le faisant aussi beau que le centre de Bordeaux. Il faut faire en sorte que les gens, qui vivent dans un rayon de dix minutes à pied de Bordeaux, trouvent sur place tout ce dont ils ont besoin sans être obligés de prendre leurs voitures pour aller dans un centre commercial à 20 Km. C'est la question de proximité. Nous ne reviendrons pas évidemment au village. En même temps, l'habitant en question doit aller très vite, comme à Paris en TGV ou à New York en avion. Il faut qu'il puisse communiquer rapidement avec les autres habitants de la métropole. Par conséquent, il est, à la fois, dans sa proximité immédiate, plus grande que l'agglomération. Il est dans toutes ces proximités à la fois. La grande question de l'urbanisme aujourd'hui est de se rapprocher et de trouver la bonne distance. Cette question est au cœur de notre débat. Comment faire en sorte que ces proximités soient bien articulées dans cette métropole ?

Laurent Lataste :

Nous allons passer aux limites de cette métropole de 2046. Aujourd'hui, elle semble déborder, notamment avec la rocade, la CUB, etc. En 2046, où et comment sera la métropole ?

Nicolas Michelin :

Je ne répondrai pas à cette question, car ce n'est pas ce sur quoi nous avons travaillé. Mon avis ne suffit pas, mais j'ai juste envie de dire que le travail de l'urbaniste est, bien sûr, de fixer des limites, des corridors qui sont très importants pour la biodiversité. Ce sont des limites de zones franches. Je ne crois pas à la ville qui irait de Libourne à Arcachon, à l'indéfini. Je pense que le sens de notre travail d'urbaniste pose les questions suivantes : quelle qualité du logement ? Quelle qualité de vie ? Quelle qualité de voisinage ? Que partageons-nous dans un même niveau ? Comment faisons-nous pour que ces immeubles soient vraiment mixtes ? Aujourd'hui, il est difficile de les croiser. Ce combat n'est pas gagné d'avance. Qui dit planification insinue de faire des choses formidables, mais concrètement et financièrement. La ville, que nous aimons, se constitue en des années. On nous demande de faire des quartiers de 2 000 à 3 000 logements en cinq ans. Comment inventons-nous ce fait : lorsque nous sortons dans la rue, nous sommes dans un endroit différent, où ça bouge ? Nous ne pouvons pas limiter les centres anciens. Quels sont les moyens pour cette mixité d'usages ? Quand j'expose des immeubles avec, au milieu, des logements, nous devons avoir une réglementation de normes à imposer. Ce n'est pas un travail gagné d'avance, et je peux vous dire que, pour moi, c'est le fondement de notre travail d'urbaniste de grandes planifications, de grands territoires, de grandes échelles.

Travailler sur la petite échelle du quartier, différencie le travail d'architecte de celui d'urbaniste, qui organise les intérêts de la ville et des associations. Ce travail-là se fait par des agences mais aussi par des urbanistes indépendants qui font un travail très compliqué. C'est cet esprit que je voulais montrer dans ce film. Bien sûr, il manque des figurants. [Dans le film], cette femme [à l'écran] se lève le matin, les stores se lèvent, elle n'est pas très motivée et n'a pas assez dormi, elle manque de vitamines et prend son petit-déjeuner. J'essaie d'évoquer dans le film, une espèce d'ambiance urbaine que je ne crois pas si différente que cela dans trente ans. Je la crois différente sur des points minimaux. Si c'est vraiment très différent, c'est que nous nous serions trompés, que nous nous sommes écartés. Nous serions dans une ville où l'humain n'aurait plus sa place. La frontière est difficile à cerner, même avec toute la bonne volonté du monde. Nous pourrions faire de très beaux immeubles, notamment avec le développement durable, etc. Mais nous pouvons également rater les mélanges.

Rémi Cambau :

Vous montrez un point essentiel, à vos yeux, qui se situe sur les bassins à flots. Nous sommes allés voir sur place les déambulations. Hier, Vincent Feltesse a parlé de la construction des digues vertes pour endiguer la croissance. Pour Bordeaux, on nous propose des vues de différentes formes de métropoles. Bordeaux n'y est pas encore avec ses 750 000 habitants, mais quelle sera la forme de demain de Bordeaux ? De quoi ça dépend et quelles sont les limites de la métropole ? Quelle forme aura Bordeaux en 2046 ? Jean-Marc Offner faisait référence au travail de Djamel Klouche. Sommes-nous déterminés par des limites naturelles comme le disait Nicolas ? Que pensez-vous du fait que nous allons limiter la métropole de cette façon là ?

Jean-Marc Offner :

Cette question des limites est une question piège, car les urbanistes-en-chef sont les élus locaux, et quand nous parlons de limites à un élu, il pense à ces circonscriptions électorales et ce, à raison. Evidemment, les limites sont nécessaires, des charpentes paysagères entre Bordeaux et Arcachon, il faut travailler les lisières. Nous n'avons pas besoin de s'embêter avec cette histoire de limites. La métropole est à géométrie variable – la question des échelles, évidemment. Un TGV ira de la métropole jusqu'à Angoulême et Mont-de-Marsan ; une situation intéressante pour trouver un emploi, par exemple. C'est un enjeu majeur. Pour aller chercher son pain, il vaut mieux que ce soit à dix minutes à pied. Nous voyons bien que dans beaucoup d'utopies sur la métropole, nous avons toujours ce jeu avec les échelles, et l'essentiel de ce qui se joue touche à la contractualisation entre les territoires. Ne nous embêtons pas avec cela.

Jean-Marie Duthilleul :

La question n'a déjà plus beaucoup de sens aujourd'hui, donc d'autant moins en 2046. Nous mesurons l'espace beaucoup plus en temps qu'en distance géographique. Demain Bordeaux-Arcachon se fera éventuellement en un quart d'heure, de même pour Ambarès. La limite qui nous intéresse est la limite que les gens se figurent dans leurs têtes. Cette limite est beaucoup plus mesurée par le temps. Après, il y a un vrai sujet concernant « le bâti avec la nature ». Nous pouvons utiliser différemment la nature intra-urbaine. Par exemple, au sujet de l'approvisionnement local, à quoi tient cette nature ? Quel usage en faire pour le métabolisme urbain ? Deuxièmement, si cette nature a un rôle dans la ville, cela ne devient plus un endroit potentiellement urbanisable. La nature devient l'espace-temps devant laquelle je me retourne. Ceci est un vrai sujet à Bordeaux. Comment la ville se réapproprie la nature ? Comment profiter de ces « centrals parks », dont parle Olivier Brochet ? Cela commence par la rive droite comme le disait Djamel. Franchement, j'aimerais bien habiter en face du Port de la Lune.

Laurent Lataste :

Devrions-nous nous soucier des limites du Port de la Lune ?

Olivier Brochet :

Non, nous ne devrions pas nous en soucier. Mais tout le monde ne pourra pas habiter devant le Port de la Lune. Face à cette notion de limites, nous voyons bien que nous ne pouvons pas décider, que nous n'avons pas de formes à cette ville. Dans cette forme, nous situons le « grand trait » au Nord, les coteaux à l'Est, et nous voyons que le problème est celui de la plaine. Du côté de Villenave d'Ornon, au-delà de Bègles, cela peut s'étaler de mauvaises manières. A ces endroits, il est nécessaire de tracer des limites mais ce ne sont pas des formes. L'idée par exemple est que la rocade n'ait pas une limite en soi. Le projet de Duthilleul y (la rocade) pénètre par moment, et à d'autres moments, il relie l'aéroport, ce sont des formes dessinées de façon évidente pour des utilités concrètes (les transports rapides, etc.) Par conséquent, la forme urbaine sera composite et composée de polarités, de proximités dans lesquelles nous trouverons toute la qualité de vie à sa porte. Elle est reliée par ces transports rapides. Je ne parlerai pas que d'une identité, mais de ce camaïeu d'identités différentes qui vont constituer un territoire urbain où il y a diverses figures. A l'intérieur de celles-ci, comme

le montre Djamel dans ses cartographies, il se crée des endroits où le surgissement d'une qualité de vie, d'une identité, peut compenser le fait que nous soyons éloignés de la Garonne, loin de l'identité majeure. Les coteaux définissent une très forte identité à Bordeaux. Dans le bassin à flots, nous voyons cette limite géographique. Il est souhaitable de constituer les autres limites par rythme. Elles ne se définissent pas par les limites du dessin urbain, mais en cernant des polarités à forte identité locale. C'est la thèse de la ville générique. Quand je dis « villes millionnaires », elles se font toutes de la même manière. Les urbanistes vont avoir l'habitude d'arriver d'un peu partout. Mais, ici, dans ce territoire fou, quelquefois déconsidéré, il va falloir trouver sur place les moyens de faire de telle ou telle manière. Par conséquent, ces diverses formes se constitueront.

Rémi Cambau :

Sur le polycentrisme, nous souhaitons éviter l'exclusion territoriale en travaillant sur les centres des périphéries du centre d'agglomération. Au passage, il se figure un autre côté de l'exclusion territoriale, peut-être intra-communale. A votre avis, est-ce qu'il n'y aurait pas un travail à réaliser de petits territoires? Je parle du centre de Bordeaux. Par exemple, avec le bassin à flots, nous retrouvons l'un des problèmes auquel est confronté Nicolas, le territoire est aujourd'hui un peu exclu, à l'instar du quartier des Aubiers (proche du quartier Ginko dont vous êtes les architectes urbanistes). Des circonscriptions territoriales prises à ces plus petites échelles peuvent créer des dynamiques.

Christian Devillers :

Bien sûr, c'est vrai, mais je dirai que la plupart des politiques urbaines menées actuellement dans les villes agglomérées, visent à résorber ce phénomène. Vous verrez par la suite pourquoi, car je le précise plus loin. Par exemple, le quartier Ginko est construit juste à côté de la berge du lac, le tramway y fait son apparition, il se figure une mixité sur laquelle il faut éviter de fantasmer en imaginant que cela va changer les rapports entre les gens. Appelons plutôt cela une diversité de populations, mais c'est déjà un petit problème. En résumé, souvent les opérations sur le territoire national s'assimilent, au fond, à des territoires de reconquêtes sociales. Je veux dire par là que ce sont des territoires qui ont été pauvres, mais relativement bien situés par rapport au centre ville et qui deviennent intéressants pour l'investissement immobilier. Nous constatons aussi que cela se traduit par le nombre des logements sociaux. Je n'épilouterai pas, mais il se figure de vrais problèmes. L'exemple américain nous montre aussi que la progression continue partout et qu'il y a des retours formidables en arrière. Un quartier qui, aujourd'hui va bien, comme d'ailleurs une école, peut demain aller très mal. C'est ce qui se passe avec la suppression de la sectorisation dans les écoles. Donc, nous nous devons de faire attention aux phénomènes. La ville, contrairement au rêve social démocrate européen, ne s'améliore pas de façon continue et uniforme. C'est faux. C'est un combat perpétuel pour, ce que j'ai appelé tout à l'heure, l'équité territoriale. Mais puisque nous parlions des limites, je voudrai revenir sur un débat très important qui a été commencé par Jean-Marc Offner. C'est que la ville n'a évidemment pas de limites depuis la fin du Moyen-âge. La ville, c'est la totalité du territoire national, y compris dans la campagne, où les agriculteurs sont désormais minoritaires et qui sont donc habités par des urbains. Si nous prenons un carré de 100 Km par 100 Km, nous l'appliquons sur un morceau de territoire national, avec une ville pas très grosse, nous nous apercevons qu'en moyenne, 50 % des habitants, dans ce carré, qui sont, soit des habitants très agglomérés, soit des habitants à la périphérie, environ un quart vivant dans les aires urbaines, et un quart vivant vraiment dans la campagne ; il est intéressant de voir que les gens qui vivent dans l'aire urbaine qui travaillent

en ville et donc profitent d'elle, n'ont pas de transports, d'équipements publics, ni beaucoup de loisirs etc. Quand nous allons plus loin, et que nous prenons les gens vivant franchement à la campagne, par exemple, un morceau de la Bretagne où il est dit qu'il faut protéger la nature, nous oublions que le territoire littoral est sur toute la France et le grand territoire d'urbanisation générale. C'est vrai dans les régions de Bordeaux, dès que nous sortons des aires urbaines. Ici, nous avons un petit problème dont l'idée de Jean-Marc Offner est excellente, mais la contractualisation marche difficilement car nous n'avons simplement pas de gouvernance, de départements, de communautés urbaines, d'instances qui peuvent gouverner ces territoires qui sont mal desservis et dans lesquels, les sociologues ont démontré que des grands pôles de pauvreté d'avenir sont en train de se former. Les grandes exclusions d'avenir seront dans la campagne. Nous travaillons sur l'intra-rocade qui est une limite purement méthodologique, mais nous savons bien que ce n'est pas du tout la limite de la ville. Ce n'est pas du tout là que les vrais problèmes d'avenir se posent d'ici 2046. Pour finir, il y a un vrai projet dans ce que propose Jean-Marie Duthilleul qui est de tourner le regard vers l'espace rural au lieu de le consommer en marche arrière comme nous le faisons aujourd'hui. Le territoire rural aujourd'hui est la réserve d'urbanisation. En général, le pavillon qui compose le lotissement montre l'arrière de son jardin, le fond de parcelle en attendant le prochain lotissement. Voilà comment ça marche : en consommant en marche arrière. Il se doit de se retourner, de le regarder comme nous regardons un parc en pleine ville. Evidemment, c'est du territoire agricole, mais c'est un bien commun, inaliénable, précieux, comme les vignes pour Bordeaux ou pour Reims, ou les rizières à Tokyo où elles se situent en ville pour des raisons de rareté, de qualité irremplaçable. Nous devons retourner le regard. La lutte n'est pas en soi contre un étalement urbain qui irait comme une espèce de tâche d'huile. Ce n'est pas du tout cela. C'est de retourner le regard, faire des villes archipels qui existent déjà et que nous ne supprimerons pas et d'offrir les équipements. Les logements sociaux feront que nous éviterons que ces villes soient le lieu des grandes fractures sociales de demain.

Laurent Lataste :

Djamel Klouche, est-ce que 2046, ce sont de nouvelles infrastructures ?

Rémi Cambau :

Cela va nous amener où et qui ?

Djamel Klouche :

Je pense que l'une des cartes de Bordeaux est l'ouverture sur l'Europe. La LGV Paris-Bordeaux jusqu'à Madrid, remonte Bordeaux face à ces deux villes qui sont dans la dorsale que nous appelons la « banane bleue ». C'est la dorsale d'urbanisation européenne. Bordeaux est un peu esseulée, mais elle est la ville la plus proche de Toulouse qui est à 2 h à 2 h 15 minutes par le train. Nous comprenons l'enjeu : 1 h pour Toulouse, 1 h 30 minutes pour Bilbao, donc nous comprenons que la ligne du TGV peut remettre Bordeaux dans un réseau de villes européennes avec probablement des lignes de TGV transversales Bordeaux-Lyon et qui va chercher la « banane bleue » plus sérieusement. Cela permettra à Bordeaux de se repositionner dans le concert des villes européennes. Je pense que ceci est le premier enjeu. Ensuite, dans les vingt-six villes que nous avons montrées, nous avons essayé de regarder la taille des aéroports qui est un indicateur assez intéressant. Il est nécessaire d'avoir des métropoles millionnaires et je pense que l'aéroport est un élément important. Aujourd'hui, celui de Bordeaux n'est pas très grand. Par exemple Zurich a une position assez puissante par

rapport à son échelle d'un million d'habitants et qui est un aéroport très gros. De toutes les agences d'architecture qui s'ouvrent en Europe, beaucoup d'entre elles choisissent Zurich car il se figure des vols « low-cost » entre les Etats-Unis et Zurich et beaucoup d'autres capitales européennes et qui sont très peu onéreux. Il est nécessaire de chercher les moyens, d'ici à 2046, de trouver une sorte d'avenir internationale à Bordeaux. Lors du débat d'hier, M. Juppé, le maire de Bordeaux a parlé de la connaissance. C'est un enjeu comme les pôles de compétitivité, de constituer des réseaux européens, que des villes se connectent. Je pense que Bordeaux doit devenir une ville plus internationale. Depuis trois jours, nous sommes tous ensemble ici et il y a quelque chose qui se passe. Nous avons fait l'effort d'ouvrir la question que vous avez posée à d'autres villes européennes. Tous les événements qui doivent se passer à Bordeaux vont chercher cette ouverture vers l'extérieur. Que Bordeaux se rapproche de ses villes-sœurs en Europe et que nous ne restions pas coincés dans cette échelle franco-française.

Laurent Lataste :

Bordeaux doit-elle s'ouvrir ?

Olivier Brochet :

Vous me donnez la parole car je suis finalement bordelais d'étape. Vous avez bien raison, car les thématiques que viennent de développer Djamel et les autres, c'est effectivement l'essentiel d'être reliés. Or, nous pouvons être ici et là-bas en même temps. Cette production que nous avons, se lit en temps réel ailleurs. Nous pouvons être architecte à Bordeaux et travailler partout dans le monde. Ce n'est pas un problème. La question est de trouver justement cette identité. Il est, bien entendu, que Bordeaux soit une ville internationale européenne, elle est une image internationale. Hier, nous parlions de la question du vin, de l'identité et nous revenons toujours là-dessus. Nous ne l'oublions pas, car nous aimons sa place. Ces territoires tout à fait spécifiques qui font que, comme toute ville bien équipée, si nous cherchons un aéroport, si la gare se développe, nous sommes, bien entendu, reliés. Nous sommes dans le cortège des villes d'un million d'habitants, pas de la France, mais du monde. L'importance sur laquelle je reviens toujours, c'est l'identité. Bien sûr, il est souhaitable d'être ouvert sur le monde, mais il faut exister en soi, savoir ce que nous sommes. A ce prix là, comme cela s'est fait sur la Garonne, imaginez dans les années soixante à soixante-dix, si nous avions fait les quais, ils seraient détruits ; si les urbanistes s'étaient emparés des quais et que nous n'aurions pas attendu, ce serait un territoire gâché par la mondialisation de l'époque. Nous aurions ces immeubles dont le grand immeuble que je dis toujours que c'est là où il faut être, car c'est là où nous ne le voyons pas. Mais si nous avions fait les quais à ce moment-là, l'identité de Bordeaux serait gâchée. Par la forme, nous devons trouver dans ce territoire les identités, à défaut les villes se ressembleront toutes. Elles seraient reliées à l'ensemble des villes du monde mais sans identité.

Rémi Cambau :

C'est ce que nous disions hier sur la singularité avec Alain Juppé, Jacques Levy, les villes ont quelque chose que les autres n'ont pas. Ce qui fait qu'elles se constituent. Mais à quoi Bordeaux s'ouvre avec ses liaisons internationales ? Nous pouvons nous demander qui va venir, mais vous allez vers quoi en accélérant les liaisons mondiales de Bordeaux ?

Elizabeth Touton :

Oui, nous pouvons nous demander: qui viendra ? Nous avons beaucoup parlé de la ville millionnaire, de l'aménagement et d'urbanisme. Finalement, qui sont ce million d'habitants ? Que faire pour qu'ils viennent, qu'ils s'adaptent, qu'ils s'intègrent et pour qu'ils constituent la ville telle qu'elle est aujourd'hui en se développant ? Je crois que, ce que disait Olivier tout à l'heure, Bordeaux est déjà dans l'Europe, dans le monde. Nous travaillons à Bordeaux mais aussi vers les autres. De grands bouleversements sont pour l'avenir. Il ne faut pas oublier que cela va faire trente ans que nous parlions d'Internet, et qu'est-ce que ce sera en 2046? Ce sera évidemment tous les réseaux de transports que vous présentez et que vous inventez. Peut-être que l'Algérie se sera complètement dépassée par rapport à d'autres moyens de communications, de transports rapides. C'est cela qu'il est opportun d'anticiper, mais difficile d'anticiper ce que les chercheurs sont en train d'imaginer. Je crois que ce qui est important, c'est que nous nous retrouvons dans une ville qui réfléchisse à tout ce qui fait, les échanges en terme de transports, de connaissance, de culture, en terme humain et sociétal essentiellement. C'est une ville « multi-échanges », multifonctionnelle. Je pense que c'est cela qui fera notre identité et notre cadre de vie.

Laurent Lataste :

Jean-Marc Offner, avez-vous une réaction sur cette ouverture de Bordeaux en 2046 ?

Rémi Cambau :

A quoi s'ouvre-t-elle surtout ? Vers quoi peut-elle aller avec ses transports qui ont finalement deux sens ?

Jean-Marc Offner :

Sur le « transatlantisme », j'avais dit que Bordeaux manquait de cosmopolitisme et m'étais fait huer par la moitié de la salle. Je pense qu'il est nécessaire d'y penser. Par exemple, une économie moins « métropolisée », moins d'ouverture sur le monde que d'autres métropoles françaises du même type. Economiquement, la base, c'est limite. Il s'y figure beaucoup de fonctions publiques, beaucoup d'économie présente. L'amélioration d'accessibilité par le TGV accroît les zones de marchés, de « challengisme ». Finalement, si nous n'avons rien à vendre, nous y perdons car les gens iront ailleurs. Cela se joue à peu de choses dès lors que ses concurrents complémentaires comme Toulouse et Bilbao qui ont, pour le moment, énormément d'habitants. Alain Juppé dit souvent que l'université est l'un des atouts essentiels de Bordeaux, je le pense aussi. Dans la métropolisation avec notre fameux vin, c'est peut-être l'un de nos rares atouts qui peut différencier mais également être développé de cette manière. Les bureaux ne poussent pas spontanément au-dessus d'une gare. Cette ouverture au monde est évidemment nécessaire, mais elle peut fragiliser une économie qui répond mieux à la crise pour le moment, que d'autres car elle est assise sur un matelas d'économie publique et « présente ».

Laurent Lataste :

Jean-Marie Duthilleul, voulez-vous réagir ?

Jean-Marie Duthilleul :

Oui, Bordeaux a été un port. Les grandes villes ouvertes sur le monde étaient des ports, avant que nous inventions les trains et les avions. Il se figure une tradition d'ouverture sur le monde qu'il sera souhaitable de motiver et qui aura donné la renommée du bien-être à Bordeaux. L'ouverture en 2046 se joue maintenant, en particulier avec les étudiants et les chercheurs. L'université est européenne, donc mondiale aujourd'hui. Les étudiants n'arrêtent pas d'aller d'une université à l'autre. C'est là que se créent les réseaux. D'ici trente-six ans, je vous assure que les étudiants qui ont étudié ensemble, parce qu'ils sont Suisses, Allemands, Chinois, à Bordeaux, aujourd'hui, ils se retrouveront et leurs entreprises travailleront ensemble. Ce réseau est en train de se créer ainsi que celui des chercheurs. Si nous regardons en avionique, par exemple, vous imaginez ce que sera l'aviation dans trente-six ans, quasiment sans kérosène. Cela est en train de s'inventer maintenant à Bordeaux et avec les chercheurs du monde entier aussi. Ces réseaux mondiaux d'intelligence partagée feront demain la coopération entre les entreprises bordelaises et le reste du monde. C'est cela le sujet.

Rémi Cambau :

Vous avez évoqué comme une défense de Bordeaux de son identité, est-ce que l'objectif de croissance fixé à Bordeaux ne représente pas un risque de perte de son identité ? J'entendais Paul Andreu, avant hier, parler du paysage bordelais plat et unique. Olivier Brochet ? Ou Christian Devillers ?

Christian Devillers :

Je voudrai rebondir. Je pense que c'est un problème essentiel. Bordeaux a été un grand port et a dû sa prospérité à l'âge classique. Aujourd'hui, comme cela a été dit par Jacques Attali et par beaucoup d'autres, les grandes métropoles sont soit des ports, soit branchées sur des ports, comme Pékin par exemple. 85 à 90 % des échanges de marchandises dans le monde sont transportées par la mer. C'est fantastique car la mondialisation signifie la suprématie des villes-ports. Bordeaux, aujourd'hui n'a plus cette vocation portuaire, et pour autant, elle est aussi le port de Toulouse, de toute l'Aquitaine, et celle-ci peut être la Californie de la France. Je n'exagère pas car comme je l'ai dit tout à l'heure, il se figure un mouvement des populations, une concentration des richesses, des industries modernes vers le littoral. Par exemple, les aéronautiques vont bien avec cette ambiance-là.

Rémi Cambau :

Jusqu'en 1980, il fallait traverser Bordeaux pour remonter jusqu'à Toulouse.

Christian Devillers :

Voilà, il me semble que la fonction portuaire de Bordeaux devrait, si possible, être revitalisée. Nous travaillons là-dessus avec la ville de Rouen, et le Havre. Cela est assez impressionnant, car ces villes ne se parlaient pas et sont dans des rivalités séculaires. Grâce aux idées d'un architecte de Paris, sur l'une d'entre elle le Président de la République a rebondi, il a lancé une espèce de mouvement. Ce colloque auquel a assisté au moins mille personnes, a surpris tout le monde car bien qu'il n'y ait eu que peu de travail préparatoire, il a provoqué un

enthousiasme réel et une mobilisation certaine qui devrait permettre, et il faut l'espérer, à la France de rattraper un retard considérable en ce domaine par rapport aux ports de l'Europe du Nord. Tout reste à faire en France, en particulier à Bordeaux, Rouen, au Havre, etc.

Laurent Lataste :

Sur l'identité, Olivier Brochet ?

Olivier Brochet :

Est-ce que nous devrions avoir peur de perdre cette identité ? Je n'ai pas peur du tout de cela. J'écoutais Paul Andreu hier, ce sentiment de l'horizontal a été bien développé. Oui, il est présent. Mais de quoi parlons – nous ? Nous parlons de la ville du centre, du ventre de la ville, pas de la Garonne. Juste en face, l'identité est là, cette nature face à la ville de pierre. Tout cela ne devrait pas être gâché. Puis derrière, des territoires qui s'aménagent, qui se font dans le respect d'une identité préexistante d'un territoire, une attention à ces friches industrielles, à la géologie, la géographie etc. C'est déjà une chance énorme de pouvoir travailler, importer des nouvelles façons de vivre parce que ces territoires sont liés. Cette identité ne peut être que bénéfique et complémentaire de ce visage que nous prenons face à la Garonne. C'est complémentaire et cela n'exclut pas d'être visible si ce sont des projets intelligents. Le vis-à-vis n'est pas l'équivalence de ces visages l'un face à l'autre, de sœurs jumelles. Au contraire, je pense que si ces projets sont attentifs, en parlant de la ville-centre, cette identité nouvelle, non seulement, nous n'en avons pas peur, mais nous en avons envie. Nous avons un désir d'être bordelais. Vivre dans de grandes maisons bourgeoises en pierre constitue l'image qui nous renvoyée souvent. Les travaux des étudiants que Nicolas a pris dans son film, l'émergence de toitures dans la ville ancienne, son habitation est très difficile à mener. Nous voyons que nous sommes dans des limites où la compréhension des bordelais pourrait se terminer. Juste en face, nous avons une identité nouvelle qui est bienvenue, adossée à la réalité de ce que sont ces territoires. Mais au-delà, nous ne pouvons pas parler que du centre de cette identité puisqu'il est nécessaire de parler des identités tout autour, et c'est là-dessus que la plus grande difficulté existe. C'est facile, au fond, de ne pas faire mal à un paysage comme la Garonne. Comme je disais tout à l'heure, si nous avions été au Port de la Lune, nous aurions tout détruit. Mais, dans les années soixante-dix, nous avons abîmé le territoire autour. Vous savez, j'ai un endroit que j'adore qui est le Hameau de Noailles. Depuis les années soixante-dix, il constitue le plus bel endroit fait. L'identité est dans cette vision microscopique des territoires qui n'exclura pas la densité ni la hauteur. Nous pouvons voir les choses d'un peu plus haut. Je dirai que si cette mutation de l'identité de Bordeaux s'effectue avec cette attention, et surtout avec cette prévision intercommunautaire, c'est bien cela qu'il faut trouver. Je parlais de Villenave auquel il se figure des projets, d'où peuvent partir des choses banales. Il n'y a pas de contexte assez dangereux qui justifierait que nous ne nous y adossions pas. Je pense qu'il faut se servir de tout cela.

Laurent Lataste :

Nicolas Michelin, avez-vous une réaction sur cette problématique de l'identité ?

Nicolas Michelin :

Oui, pour dire par rapport aux bureaux, les gens viennent aussi s'installer si le cadre de vie est agréable. Quand une société décide de s'installer à Zurich, à Toulouse ou à Lille, ou à

Bordeaux, elle fait une étude très précise pour que ses cadres, ses dirigeants, les gens qui travaillent dans l'entreprise y aient un cadre de vie agréable. Par conséquent, il est nécessaire de ne jamais sous-estimer la qualité de la ville pour attirer de nouvelles sociétés. Sur la peur d'évoluer et sur l'identité, je pense que le plus important est le « sur-mesure ». Du fonctionnalisme et du structuralisme, de tous ces mots en « isme », nous sommes passés à des systèmes ouvrables, durables, désirables, renouvelables etc. Le « able », c'est la possibilité d'être. C'est une idée assez simple de dire qu'il n'existe pas de modèles, que toutes les villes millionnaires ne se ressembleront pas. Nous prenons en compte le choix de Bordeaux pour son identité, son architecture, son travail. Ce qu'il faut éviter à tout prix, c'est la banalité. Il faut avoir de l'ambition pour le moindre mètre-carré et ne pas construire des immeubles pour les taxes. Une ville se redéfinit de cette façon et il sera trop tard si nous lâchons quelque chose. Le travail qui attend les architectes, les élus, les techniciens est considérable. Passer à une ville millionnaire, même si elle est déjà à un million, elle reprendra tous ces territoires en friches et devra se faire de façon progressive. Par exemple, pour la caserne de Niel, nous étions présents et nous avons travaillé pendant deux jours et demi. Nous étions trois à quatre cabinets d'architectes. Nous étions partis sur un plan de planification. En deux jours de réflexions avec les élus, les techniciens de la CUB, de la ville et des urbanistes, nous sommes arrivés à sauver quelque chose de très important, c'est-à-dire les murs de la caserne de Niel. Cette réflexion d'identité de la caserne de Niel n'était pas si évidente. Si nous n'avions pas eu ce temps de réflexion, nous serions partis sur un projet neuf et volumineux mais sans identité. Il existe toujours ce travail entre la mémoire et le « sur mesure ». Les bassins à flots, c'est un terrain rêvé car nous nous apercevons de la potentialité d'ouverture de ce quartier et c'est avec cela que nous devons travailler.

Elizabeth Touton :

Juste un petit mot que je souhaite ajouter au propos de Nicolas Michelin. C'est du travail « sur mesure » qui s'effectuerait dans son projet, que ce travail se fait avec des professionnels, avec des urbanistes dans le cadre des ateliers. Mais je crois que si nous voulons garder notre identité, il est nécessaire de faire ce travail avec les habitants et c'est ce qui se ferait dans le cadre d'aménagements de ces ateliers. Je crois que ce rapport est essentiel car ils sont la mémoire de ces lieux, car ils ont énormément de choses à nous dire sur ces secteurs urbanisés. C'est, à mon sens, l'un des meilleurs moyens de garder l'identité des secteurs ou de les enrichir. Je crois que c'est l'un des éléments essentiels.

Nicolas Michelin :

Je pense qu'il faut se projeter de façon claire. Il revient ainsi aux architectes et des urbanistes de dire aux habitants qu'il est nécessaire de nous laisser avancer. Il ne se figure rien de pire que de regarder un beau territoire, de regarder les bassins à flots et puis ne rien faire. Donc, nous regardons parce que c'est beau, mais dans dix ans, Bordeaux serait passée à côté de l'évolution des choses et de la modernité. Raison pour laquelle il est souhaitable de faire, d'oser faire, d'aller en hauteur. La densité passe à un peu plus que de deux étages. Il faut oser aller à cinq, six, sept, huit étages. C'est une nécessité et nous devons bien le faire et que les points de vue des gens soient préservés. Tout cela est un travail faramineux, il n'existe pas de système là-dedans.

Rémi Cambau :

Sur l'identité bordelaise que nous risquons de perdre, c'est un mot qui a du sens ici. Nous parlons de travailler avec les habitants car la population est porteuse de cette identité, et je ne pense pas qu'elle soit bloquante tant que cela.

Nicolas Michelin :

Je ne dis pas qu'elle est bloquante, mais que cela peut être bloquant. Si nous faisons la ville qu'en écoutant les associations, nous pourrions aussi ne rien faire. C'est tout un travail auquel nous pouvons apprendre plein de choses. A Mulhouse, il y a eu une concertation, comme à Toulouse, à Lille, partout. Mais il se figure une façon de mettre une dynamique par rapport à un territoire et de dire que nous allons faire du « sur mesure », c'est ce qui inquiète les gens de voir des tours et plus devant chez soi. Quand nous arrivons à montrer et à comprendre ce qu'ils veulent, il est nécessaire qu'eux aussi comprennent que les choses doivent avancer. En restant sur cette attitude de l'habitant, nous ne bougerons pas.

Rémi Cambau :

M. Juppé, voulez-vous intervenir dans le débat ?

M. Alain Juppé :

Je m'étais promis de ne rien dire, mais je voulais simplement intervenir pour indiquer que cette idée que Bordeaux est plus un rez-de-chaussée qu'un étage, ce n'est qu'une partie de Bordeaux. Les quais, c'est cinq ou six étages, le Cours Alsace-Lorraine, les Quinconces, c'est sept étages, donc ils sont déjà faits. Nous ne sommes pas bloqués là-dessus. Deuxième petite remarque sur l'identité, je ne voudrai pas être désagréable, mais quand je vais à mon bureau, à la mairie tous les matins, je ne me demande pas quelle est l'identité de Bordeaux. Je crois que l'identité de Bordeaux existe, c'est son histoire, sa géographie, comme l'a très bien dit Elizabeth Touton, ce sont ses gens, ses Bordelais, et c'est ce qui se perpétuera et se transformera. Ce ne sont pas des décisions d'urbanisme qui vont changer cette identité.

Rémi Cambau :

Mais n'y a-t-il pas un risque avec la croissance ?

Alain Juppé :

Bien sûr, mais je n'ai jamais voulu dire cela de façon provocante. En troisième lieu, je remercie Elizabeth Touton de nous avoir appelés à l'humilité. Nous ne savons pas comment nous allons nous déplacer dans trente-six ans. Les iPods, tout cela n'existait pas il y a dix ans. Alors qu'aurons-nous dans dix ans ? Nous n'en savons rien. Sur l'accessibilité de Bordeaux, nous rattrapons fortement notre retard. L'A89 est fait ; l'A65 sera fait avant la fin de l'année ; l'A63 va démarrer ; les lignes de TGV, nous en avons déjà parlé, je n'y reviens pas. Je vois deux problèmes de gravité différente dans notre liaison avec le monde extérieur. L'aéroport va subir le choc du TGV et il essaie de s'y préparer dans la difficulté. Vous avez raison de dire que ce n'est pas un grand aéroport, une grande œuvre internationale ou européenne. Puis, il se figure un deuxième souci, comme nous avons parlé du port tout à l'heure. Il faut savoir

qu'il a changé de nom. Avant, il s'appelait Port Autonome de Bordeaux, sa principale qualité était justement d'être autonome. Aujourd'hui, il s'appelle Grand Port Maritime de Bordeaux alors qu'il devient de plus en plus petit. Je suis très inquiet car avec tout ce que nous avons fait et qui n'était pas si mal, cela n'a pas réussi. En conséquence, ce qui décline pourtant est le port. Nous sommes à un million de tonnes aujourd'hui. C'est donc un petit port. Personne ne s'en préoccupe vraiment et nous ne voyons pas apparaître de solutions. Les gens du Médoc, avec le soutien de Royan, ont affaibli le port du Verdon. Nous ne voyons pas très bien ce que nous pouvons faire de cet avant-port. De plus, Bassens est loin de la mer. Aujourd'hui, je vois que nous sommes en train de développer une liaison d'approvisionnement en hydrocarbure Bayonne-La Rochelle. Je disais à Djamel Klouche qui n'en croyait pas ses oreilles que nous n'avons pas une seule caisse de Vin de Bordeaux qui partirait du port de Bordeaux. Cela passe par la route. C'est à partir du Havre que les containers sont en partance pour Singapour ou Hon Kong. Un dernier point, évoqué hier, disait que la connaissance ne méconnaît pas forcément l'avenir, je mettais dans les critères de métropolisation de la ville de Bordeaux sur le développement pluri-universitaire et je persiste. Quand Jean-Marc Offner affirme que Bordeaux n'est pas une ville suffisamment cosmopolite, il a raison. Mais l'université devient de plus en plus cosmopolite. Nous avons quand même, des enseignants et des étudiants qui marquent une ouverture très forte sur le monde. Quant à une dernière petite remarque, peut-être déconnectée du débat, mais vous parliez de quartiers difficiles, qui vont moins biens et vous avez tout à fait raison. Je voudrais simplement dire qu'il se figure des quartiers qui pourraient aller mieux. J'étais la semaine dernière à Cenon, avec son maire, nous sommes allés voir le chantier du Rocher de Palmer, et il me parlait de l'extraordinaire transformation de sa ville en quinze ans, avec des outils très puissants qui ont été mis en place. Ils ont permis de détruire des tours et de reconstruire autrement et qui ont permis de ramener le pourcentage de logement social de 65 à 45 %. Ensuite, nous avons la zone franche urbaine qui a été un instrument de transformation très profond. Puis, il y eu le grand projet de ville avec le tramway. Voilà donc une ville qui s'est complètement transformée dans le bon sens en l'espace de quinze ans. Nous pouvons donc être optimistes. Pardon si j'ai pris beaucoup de temps.

Rémi Cambau :

Au contraire, vous avez ouvert le signal pour les interventions et je vous en remercie beaucoup. Personne ne veut intervenir dans la salle ? Christian Devillers, voulez-vous ajouter un complément ?

Christian Devillers :

Je ne voudrais pas avoir l'air de polémiquer avec M. Alain Juppé. Mais, c'est vrai qu'à la fin, nous avons soulevé deux questions très importantes et très reliées : sur celle de l'identité et celle de la communication. Je me souviens d'un vieux texte d'un sociologue de l'entre-deux guerres qui disait que la ville est à la fois le cadre dans lequel nous nous coulons, qui nous forme, c'est notre identité qui préexiste à notre existence, mais c'est en même temps ce que nous fabriquons. Au fond, il s'agit de deux choses à la fois. Ce que sera Bordeaux en 2046, c'est bien ce que les Bordelais en feront. Ils ont la chance d'hériter d'une magnifique identité. La question est: qu'en feront-ils ? Je repense aux questions qu'Elizabeth Touton se posait : les habitants, leur action dans la ville, je pense que les choses ont déjà beaucoup avancé sur ce sujet, de façon rapide depuis ces dernières années dans le paysage urbanistique français. Mais cela va encore changer beaucoup plus. Avec un iphone, nous pouvons être en ligne directe, en blog direct sur les projets de réaménagement. Ce ne sera pas des réunions comme celle-là,

mais nous pourrions intervenir directement depuis la rue. Nous travaillons avec une association qui développe la ville. Ce travail reflète donc une idée d'interactivité avec des moyens modernes. D'ici 2046 cette question va exploser.

Alain Juppé :

Ce n'est pas un sujet de polémique car je suis évidemment d'accord. Mais je crois que c'est Nicolas Michelin qui disait tout à l'heure qu'il faut faire attention aux concertations et aux ateliers et qui peuvent être un élément de blocage. C'est vrai que nous en avons parlé hier et j'ai beaucoup insisté sur cet équilibre à trouver entre la parole de nos habitants et l'impulsion politique. Je dois dire que cela se passe bien. Quand nous avons ébauché le tramway en un long processus, il a suscité beaucoup d'inquiétude. Les commerçants considéraient que c'était peut-être la mort. Nous avons eu des heures et des heures de concertation. J'ai d'ailleurs entendu hier un intervenant dire que c'était la première fois que nous débattions sur le pont alors que nous en avons passé des heures, des jours, des mois, des années. Que s'est-il passé au terme de tout cela ? Il y a eu un processus extraordinaire d'adhésion de la population. Nous nous sommes battus pour ce tramway et nous aurions pu croire que tout serait en désordre pour les élections de 2001. Or les gens ont adhéré au projet, et nous pourrions multiplier les exemples, même dans les secteurs les plus sensibles, par exemple, celui d'hier soir. Mais nous voyons bien que l'attente est là. Il se trouve une espèce d'alchimie entre l'impulsion et l'écoute, la co-élaboration des projets.

Rémi Cambau :

Bien, merci, avons-nous d'autres remarques ? Oui, Jean-Marc Offner ? Nous donnerions après la parole aux personnes qui habitent à Bordeaux et qui sont donc cruciales pour l'identité. Nous ferons monter sur scène les associations qui interviennent dans Bordeaux et poseront la question sur la diversité, la composition de la ville, et la façon dont ils voient la croissance. Mais, d'abord, nous laissons la parole à Jean-Marc Offner.

Jean-Marc Offner :

Je voulais juste remercier mon voisin pour son plan. Je ne sais pas s'il sera réalisé en 2046, mais pour la première fois, nous comprenons l'organisation de territoires métropolitains. C'est l'extraordinaire efficacité des plans de réseaux, surtout lorsqu'ils savent se décoller du territoire, des structures géographiques d'une bonne partie de la planète. Quand nous saurons donner un plan comme cela aux gens de Bordeaux, ayant des réseaux qui ont tout à fait leur raison d'être pour le moment, mais qui restent collés au local ; nous aurions réussi alors une bonne organisation métropolitaine.