

# un Sud à conjuguer

Le premier périmètre d'intervention de Bordeaux Euratlantique est une mosaïque hétérogène où, pour l'heure, les flux routiers et le tramway semblent fendre plus que relier. Mais la partie ne fait que commencer.

C'est au XIX<sup>e</sup> que verreries, fonderies, distilleries et chais dessineront les premières rues de Belcier jusqu'au grand charbardement quand, en 1855, la Compagnie du Midi décide de choisir l'extrémité sud du cours de la Marne – alors nommé cours Saint-Jean – pour construire le terminus des lignes de La Teste et de Sète.

Séparé de la ville par les voies ferrées jusqu'à la dissimulation quand s'achève en 1898 la gare de pierre et sa gigantesque verrière métallique, séparé du fleuve et du port lorsque fut construit dans les années 30 de nouveaux abattoirs, Belcier accueille et fait travailler les ouvriers, cheminots et chevillards, dans une ambiance populaire et familiale où se mêlent les immigrations portugaises, espagnoles et marocaines – un temps qui n'a eu ni ses chroniqueurs, ni ses historiens.

L'habitat exclusivement modeste dessine une paisible bourgade de Gironde plus qu'un quartier de la capitale régionale. Les façades de pierre de taille, jusqu'à peu recouvertes de ciment, ne s'embarrassent pas de découpes et moulures, encore moins de mascarons, ici anachroniques. Les jardins sont étroits, et les maisons de plain-pied ou d'un étage se divisaient parfois en plusieurs logements : une chambre familiale commune et une cuisine.

Les rues s'étirant jusqu'au quai de Paludate offrent de nombreuses richesses architecturales avec ses entrepôts du dernier quart du XIX<sup>e</sup> parfois complétés d'une maison de maître. Géant du genre, les chais Lucien Bernard décline une version coffre-fort de salon, aux ouvertures réduites mais avec pilastres et corniches néo-classiques. De l'autre côté du quai, la longue halle des abattoirs signée Jacques Debat-Ponsan, toute de droites horizontales et courbes élévatoires, respirerait l'ascèse si ce n'était les garde-corps des parcs à bestiaux, elle accueillera le futur pôle régional de la culture (FRAC, OARA, ECLA). Annonçant des lendemains dans les pages déco des magazines, la masse d'une minoterie, rue du Mascaret, est percée de trois niveaux d'appartements et couronnée d'un loft en attique.

En attendant, si la place Ferdinand-Buisson, centrale, offre la convivialité d'un village avec ses écoles III<sup>e</sup> République, son église et quelques commerces, en revanche le désert diurne de la zone des entrepôts investie par les clubs de nuit, et la prostitution débordante sur toutes les périphéries ne réjouit pas les habitants. La révolution à venir est ici attendue, et s'expérimente déjà au sud-ouest, en bordure des anciens entrepôts de la Sernam et du tri postal, où l'emprise de l'ancienne verrerie Domec accueille désormais le tramway et des premières réalisations architecturales contemporaines constituant l'îlot Armagnac. Au-delà, les dizaines d'hectares peignés de rails et aux épis d'herbes folles représentent tous les champs des possibles.

Au sortir de la Seconde Guerre mondiale, Carle Vernet sera l'extension de Belcier. Mais les voies ferrées et l'installation en 1962 du Marché d'intérêt national de Brienne, gigantesque espace clos, sépareront les quartiers en deux entités distinctes aux vies séparées. Béglaïs de Bordeaux, Carle-Vernet est dévolu à l'habitat social autour de sa verdoyante cité modèle des années 50, petites barres de béton, briques et pierres de taille entourées d'ensembles pavillonnaires souvent financés par la SNCF, tout comme le centre d'animation de son comité d'entreprise avec ses terrains de tennis et son fronton. Quelques ajouts de tours et barres dans les années 70 du côté des boulevards, et dans les années 80 vers Brulatour, finissent de dessiner une enclave à forte culture cheminote, dont ces représentants, désormais la plupart à la retraite, entendent couler des jours tranquilles.

Gattebourse attend l'aménagement urbain au débouché du futur pont traversant la Garonne en amont du MIN de Brienne. La disparition des entrepôts commerciaux en béton et ondulé ou les préfabriqués de la maintenance des réseaux France Télécom ne froisseront aucune mémoire. Il n'en sera pas de même des anciens ateliers de la Compagnie du Midi, long bâtiment de pierre de taille et charpente en bois abritant encore quelques services techniques de la SNCF dans un champ de rebuts et bobines, dont le projet prévoit la reconversion.

Une fois la mer de fer et caténaires retraversée, dans le prolongement sud de la gare Saint-Jean, la rue Amédée-Saint-Germain délimite un tout aussi précieux patrimoine industriel. Les bureaux de la direction régionale de la SNCF, sis dans un bâtiment massif et austère, s'égayent côté cour de quelques pergolas bleues et affichettes militantes. Mais ce sont les anciens ateliers, aujourd'hui abandonnés et en partie végétalisés, qui appellent l'exploration jusqu'à ces réservoirs d'eau – cloû du spectacle – perchés sur une improbable porte de Brandebourg. Les sensations se succèdent face au silence de ce qui fut une ruche, tout en rêvant d'une nouvelle destinée.

José Darroquy / habitus

Ambition, respect et sensibilité, tels sont les trois axes qui nous guident dans la conduite du projet urbain, telles sont aussi les qualités qui, me semble-t-il, caractérisent l'approche présentée par Reichen et Robert & Associés.

L'ambition est celle de renforcer l'attractivité de Bordeaux, capitale bimillénaire de l'Aquitaine, qui se donne aujourd'hui les moyens de reprendre place parmi les villes qui comptent en Europe. Attractivité vis-à-vis des entreprises pour y développer de nouveaux emplois, mais aussi vis-à-vis des habitants. L'Opération d'intérêt national, qui s'inscrit dans ce que j'ai coutume d'appeler « arc de développement » de Bordeaux, est le creuset de cette aspiration : elle doit permettre de constituer autour de la gare un pôle tertiaire de niveau européen, mais aussi de créer des milliers de logements, notamment destinés à des foyers à revenus modestes ou moyens. Notre ville et son agglomération, en effet, disposent en leur centre, de part et d'autre du fleuve, de vastes possibilités d'urbanisation sur des terrains en désérence. Cette formidable opportunité nous a permis de nous inscrire dans un projet de développement durable avec des visées non seulement sociales et économiques, mais aussi environnementales.

Le respect est celui porté aux Bordelais. Lorsque nous avons réalisé le tramway, il répondait à un besoin évident de lien entre les quartiers. La poursuite de notre projet urbain à Saint-Jean, Belcier et Carle-Vernet est aussi la manifestation d'un engagement de la part de la collectivité vis-à-vis de ses habitants pour leur apporter des conditions de vie plus agréables au quotidien. C'est à ce titre que je suis particulièrement attentif à la concertation qui doit être mise en œuvre à toutes les étapes du projet, de sa conception à la réalisation. Le respect, c'est aussi celui qui est dû à l'histoire des territoires qui fondent leur réalité d'aujourd'hui. Dans la proposition de Reichen et Robert & Associés, nous avons particulièrement apprécié leur volonté, non de préserver mais de faire revivre des bâtiments anciens en les insérant dans une ville vivante et active.

La sensibilité, enfin, est indispensable pour exprimer les particularités qui font d'un lieu qu'il ne ressemble à aucun autre ; par exemple, le miroir d'eau devant la Bourse et le fronton de pelote au bout du parc des sports Saint-Michel symbolisent à eux deux les nouveaux quais de Bordeaux. Je crois que le projet retenu pour le plan-guide de Saint-Jean – Belcier est celui qui a su le mieux prendre en compte certains éléments auxquels nous sommes si attachés à Bordeaux : la présence du ciel ; celle du fleuve et de l'eau si longtemps refoulée et aujourd'hui tellement nécessaire. C'est aussi la sensibilité à la qualité des rapports humains, aux nécessités de se déplacer autrement, aux modes de vie qui évoluent.

Je suis particulièrement heureux qu'arc en rêve centre d'architecture et l'établissement public d'aménagement Bordeaux Euratlantique se soient associés pour réaliser cette exposition. Il est rare de pouvoir découvrir ainsi non seulement le projet lauréat mais également les propositions des autres candidats dont je salue également la qualité. Des visites commentées seront organisées, tout particulièrement pour les habitants des quartiers concernés. Les images, les planches, les textes proposés donnent à voir et à lire les premières pages d'un nouveau chapitre du développement de Bordeaux. C'est une formidable occasion de mieux comprendre et de participer aux évolutions de notre belle ville.

**Alain Juppé**  
maire de Bordeaux  
premier vice-président de la Communauté urbaine de Bordeaux

Cette exposition qu'arc en rêve a choisi de consacrer à Saint-Jean – Belcier braque les projecteurs sur un quartier qui sera, à tous points de vue, le cœur battant du futur projet Euratlantique. Sa position géographique centrale autour de la gare rénovée en fait le barycentre des connexions à la fois de Bordeaux et de toute la métropole vers les horizons désormais raccourcis de Paris, Toulouse, Bilbao et Madrid.

Si ce quartier se transforme en nouveau pôle de centralité, il demeurera néanmoins ce passeur entre le cœur historique et les anciens secteurs ouvriers ancrés au fleuve. Les ambitions d'Euratlantique transformeront sans doute profondément ce quartier, mais son attachement fluvial, son passé ouvrier et son empreinte populaire ne seront pas balayés, au contraire ils seront valorisés.

Je fais pleinement confiance pour cela à Bernard Reichen, dont le cabinet vient récemment d'être désigné lauréat du concours d'aménagement de Saint-Jean – Belcier. Grand prix de l'urbanisme en 2005, son travail a principalement consisté à reconverter d'anciennes friches urbaines avec une appréhension sensible et une attention très fine à l'existant. Spécialiste de l'intégration des contraintes au contexte micro-local, la pertinence de son approche en écosystème a su convaincre. Elle saura à coup sûr redonner vie aux quartiers autour de la gare, dans une double dynamique de reconversion urbaine et d'intégration de la nature.

Car si le périmètre est marqué par de nombreux terrains inexploités à proximité des connexions de première importance, il n'est pas pour autant question de tout bétonner. Ce n'est ni ma vision ni l'intention du maire de Bordeaux, ni celle de l'équipe du projet Euratlantique. La considération pour la qualité de vie au quotidien, la place de la nature à proximité des aménagements, les allées verdoyantes, les ouvertures vers l'horizon, le respect des typologies d'habitat ou l'accès au fleuve vont demeurer au centre de l'attention portée aux choix urbanistiques. Elles seront les contreparties exigées à l'intensification trop longtemps reportée de ce segment de ville un peu délaissé.

Cette ambition est pleinement assumée. Faire métropole, c'est faire de la ville plus intensément, en osant mettre à profit des espaces à redécouvrir et à réorienter. Par sa centralité, sa proximité avec les sites d'emplois, les grands axes de mobilité et les services publics de transport collectif, le quartier Saint-Jean – Belcier peut et doit pouvoir accueillir davantage d'habitants. C'est une évidence. Et une exigence.

Euratlantique, que j'ai désormais l'honneur de présider, reste l'unique Opération d'Intérêt National de tout le Grand Sud-Ouest. C'est la reconnaissance, par l'État et les collectivités rassemblées, des enjeux majeurs autour de ce secteur à cheval sur Bordeaux, Bègles et Floirac, irrigué par l'artère du fleuve, placé autour du pivot d'une gare modernisée. Comme les autres grands projets d'habitat métropolitains de l'arc de développement (plaine rive droite, rénovation des quais de Brazza, transformation de la caserne Niel, bassins à flot), Euratlantique répond à sa manière à la demande accrue de logements et offre à la vocation millionnaire de la métropole les possibilités de ses ambitions, sans renoncer pour autant à sa douceur de vivre.

Avec le projet 50 000 logements autour des axes de transport, au plus près des priorités imbriquées de l'emploi, de l'habitat, des déplacements et de la nature en ville, Euratlantique sera ce laboratoire d'une ville généreuse et intense, à la fois plus saine, plus humaine et plus stimulante.

**Vincent Feltesse**  
président de la Communauté urbaine de Bordeaux  
président de l'Établissement public d'aménagement Bordeaux Euratlantique

## bordeaux euratlantique concours d'urbanisme pour Saint-Jean Belcier

**exposition**  
du vendredi 1<sup>er</sup> avril  
au dimanche 29 mai 2011  
tous les jours sauf lundi et jours fériés  
de 11:00 – 18:00  
nocturne le mercredi jusqu'à 20:00  
entrée libre

visites commentées sur rendez-vous  
+33 5 56 52 78 36

**rencontre** avec le lauréat  
en présence de  
**Alain Juppé**  
**Vincent Feltesse**  
**Philippe Courtois**  
et  
**Bernard Reichen**  
urbaniste du projet lauréat

**droit d'entrée Entrepôt**  
livre pour l'exposition  
Bordeaux Euratlantique

**accès**  
tram : ligne B, station CAPC ;  
ligne C station Jardin public.  
parkings : Cité mondiale,  
Quinconces et Jean-Jaures

**conférences**  
programmées le jeudi à 18:30  
auditorium à l'Entrepôt  
(entrée libre, dans la limite  
des places disponibles)

**éditions**  
affiches, cartes postales, catalogues

**éducation**  
actions proposées aux écoles  
maternelles et élémentaires,  
collèges et lycées,  
centres sociaux et de loisirs  
sur inscription

**administration**  
du lundi au vendredi  
09:00 – 13:00 / 14:00 – 19:00

**presse - relations publiques**  
contacts : +33 5 56 52 78 36  
presse@arcenreve.com

**informations**  
+33 5 56 52 78 36  
info@arcenreve.com  
arcenreve.com

La première exposition du projet Euratlantique à arc en rêve est un beau rendez-vous pour le 30<sup>e</sup> printemps du centre d'architecture né à Bordeaux en janvier 1981 sous le nom d'Atelier public d'architecture d'urbanisme et de l'environnement, à l'usage des enfants.

Elle se présente comme une invitation à une expérience de pédagogie publique, avec un sujet d'excellence en matière de mutation urbaine : le devenir du territoire Saint-Jean – Belcier. Un territoire de projet qui déborde ses frontières en franchissant les boulevards pour s'étendre jusqu'à Bègles, et en traversant la Garonne pour aller sur la rive droite, à Floirac.

L'exercice a commencé avec le décret de l'Opération d'intérêt national (OIN) qui a donné lieu à la création de l'Établissement public d'aménagement, dirigé par Philippe Courtois. L'arrivée attendue du TGV Paris-Bordeaux en deux heures, est le point de départ du grand projet désormais réalisable avec l'effet d'attractivité du futur Pôle d'échange Bordeaux Saint-Jean – Belcier.

Mais les conditions de la qualité du projet urbain se jouent dans la dynamique des acteurs privés et publics, dans la manière d'associer les habitants, dans l'ouverture à l'évolution des formes de vie, dans la relation entre architecture et nature, culture et social, vitesse et lenteur.

En cela, le nouveau chapitre de l'histoire de l'évolution urbaine de Bordeaux qui s'écrit avec Euratlantique en commençant par ce concours d'urbanisme concernant Saint-Jean – Belcier, ouvre un bel horizon à la métropole. Les résultats de la consultation exposent 4 visions stratégiques d'aménagement. Elles révèlent toutes les atouts du site entre l'existant – bâti / non bâti, habité / friches – et les pièces à créer pour mettre le projet en mouvement.

KCAP travaille avec la qualité ordinaire des lieux. OMA valorise les discontinuités en concentrant les forces programmatiques. Rogers Stirk Harbour + Partners ordonne l'espace entre les pleins, les vides et le relief. Les lauréats, Reichen et Robert & Associés privilégient fortement la relation à l'environnement.

La réponse de Reichen et Robert affirme le parti retenu par le jury, celui de la ville douce. Euratlantique a aussi choisi une méthode qui s'accordera au temps long avec une démarche de programmation itérative ; et un projet qui a l'ambition de domestiquer la nature et les déplacements en appelant à l'éco-responsabilité de l'ensemble des acteurs. La promenade verte imaginée par Reichen, le VIP dédié aux vélos, aux piétons et à l'intermodalité, contient l'idée force du projet. Un projet porté par Euratlantique qui recyclera le patrimoine, convoquera l'architecture contemporaine et accueillera tout à la fois les temporalités, la vie quotidienne des habitants, et le rythme du monde des affaires.

Un projet soucieux de développement et d'écologie humaine, qui veut projeter Bordeaux dans le réseau des métropoles européennes, à la bonne vitesse.

**Francine Fort**  
directrice générale d'arc en rêve centre d'architecture

**Michel Jacques** architecte, directeur artistique

assistés de  
**Cécile Vanhooydonck** architecte urbaniste, chef de projet  
**Cyrille Brisou** pour la réalisation scénographique  
**Emmanuelle Maura** pour le graphisme  
collaboration spéciale pour les textes  
**Emmanuel Redoutey** urbaniste  
contributions artistiques  
**Isabelle Kraiser** • **Marc Pichelin**, **Yannick Lavigne**, **Vincent Monthiers**

Le concours d'urbanisme de Bordeaux Saint-Jean – Belcier a constitué l'un des premiers temps forts de Bordeaux Euratlantique, qui entre désormais dans sa phase opérationnelle à l'issue d'un important travail préparatoire conduit par l'Établissement public d'aménagement (EPA) en partenariat avec les élus et les services de la Ville de Bordeaux, de la CUB et de l'État.

Ce projet urbain a été conçu en veillant à concilier au mieux les enjeux de ce territoire avec les attentes de ses acteurs d'aujourd'hui et de demain : promoteurs et investisseurs, maîtres d'ouvrage publics tels que SNCF dont gares et connexions, RFF Région Aquitaine et MIN, associations et habitants avec lesquels la concertation a déjà été engagée. D'autres facteurs clés de l'insertion territoriale du projet ont aussi été étudiés : dynamiques locales de développement économique, culturel et créatif, mobilité, architecture et patrimoine.

La programmation équilibrée de l'opération témoigne de notre volonté de ne pas dissocier, ni dans la conception, ni plus tard dans la réalisation, le futur centre d'affaires du projet de ville dans lequel il s'inscrira. J'ai tenu à confronter les équipes candidates à des orientations stratégiques complexes : face à un tel site, le travail de l'urbaniste ne peut en effet partir d'une simple « page blanche », mais doit au contraire respecter et mettre en cohérence la richesse de l'existant, puis concevoir une vision urbaine ambitieuse et évolutive, y compris bien au-delà des premiers rendus de ce concours.

Le projet de l'équipe Reichen et Robert & Associés est apparu au jury comme étant « le plus à même de porter ces objectifs au travers d'une approche sensible, « aimable », proportionnée aux enjeux d'une ville européenne dotée d'une histoire urbaine à prendre en considération ». Il sera affiné et mis en œuvre dans le cadre d'un contrat d'une durée de 9 ans, garant de la continuité du couple maître d'ouvrage/maître d'œuvre dans les temps courts et longs de l'aménagement urbain durable.

Nous sommes reconnaissants envers arc en rêve, dont je salue l'engagement constant en faveur de la qualité architecturale et urbaine, d'avoir bien voulu accueillir et coproduire cette exposition.

**Philippe Courtois**  
directeur général de l'Établissement public d'aménagement  
de Bordeaux Euratlantique

Aquitanis • Clairsienne • Domofrance •  
Fondation d'entreprise Bouygues Immobilier •  
Fradin • Ingerop • Mésolia • Texaa •  
Tollens Materis Peintures •  
Vinci Construction France •  
soutiement l'action d'arc en rêve centre d'architecture

merci à  
**Château Chasse-Spleen**  
**Crus Bourgeois du Médoc**

© Vincent Monthiers

graphisme : arc en rêve centre d'architecture - dessin : Luc Guinguet / impression : impression Moolenaar

## bordeaux euratlantique concours d'urbanisme pour Saint-Jean Belcier

présentation publique entrée libre

# Reichen et Robert & Associés

# Rogers Stirk Harbour + Partners

exposition du vendredi 1<sup>er</sup> avril au dimanche 29 mai 2011

arc en rêve centre d'architecture | bordeaux

architecture  
ville  
design

Entrepôt  
7 rue Ferrère - F-33000 Bordeaux  
arcenreve.com

T +33 5 56 52 78 36  
F +33 5 56 48 45 20  
info@arcenreve.com

arc en rêve centre d'architecture | bordeaux + bordeaux euratlantique



bordeaux euratlantique

VILLE DE BÈGLES  
VILLE DE BORDEAUX  
VILLE DE FLOIRAC

COMMUNAUTÉ URBAINE DE BORDEAUX  
RÉGION AQUITAINE

SNCF



**KCAP** architectes urbanistes, Rotterdam  
avec **Mutabilis** paysagistes / **Antea, Ingerop, OASIS, STC SNEF**, bureaux d'études / **CBRE**, conseil en immobilier

L'idée de mosaïque urbaine résume le regard que l'équipe porte sur l'existant, présenté comme la juxtaposition vivante de quartiers contrastés. À partir de cette image qui guide également le parti urbain et paysager, l'équipe KCAP se glisse sans heurt dans les périmètres d'intervention. Le projet déploie une trame d'îlots ouverts, dont les formes et les typologies s'adaptent à chaque situation urbaine, en front de Garonne ou au contact des voies ferrées, tout en maintenant un vocabulaire architectural commun. Pragmatique, contextuelle et peu démonstrative dans son expression, la proposition de KCAP se révèle extrêmement attentive à la qualité ordinaire des lieux, au dimensionnement des espaces publics et à leurs usages potentiels. En appuyant la dimension culturelle et participative du projet urbain, elle s'accompagne d'une volonté d'associer des lieux d'initiative et d'échanges citoyens, éphémères ou durables, à la réhabilitation du patrimoine industriel.

«Le projet Saint-Jean – Belcier donne l'occasion de travailler finement avec l'existant pour fabriquer et favoriser des mutations douces là où les choses sont bien en place, et stimuler plus fortement la transformation là où un changement en profondeur est possible et nécessaire : soucieuse d'engager des interventions mesurées et sensible à la genèse historique du paysage urbain, l'équipe propose une ossature de projet qui ne dissocie ni les flux – par un maillage continu – ni les fonctions. En réponse au plan-guide attendu, le « framework » désigne un cadre flexible et dynamique ayant la capacité d'intégrer des évolutions d'usages et des adaptations futures du plan d'aménagement. La mixité des usages est réalisée à l'échelle de chaque îlot et à l'intérieur de chacune des quatre séquences urbaines qui composeront le futur quartier : le « bord d'eau », le quartier Amédée-Saint-Germain, Armagnac et Brienne-Gattebourse. Ce parti implique un travail sur les typologies architecturales et la possibilité d'y imbriquer différents programmes, au cas par cas, avec une attention fine au contexte et à l'environnement proche. Les principes de développement durable reposent alors sur des économies de moyens, des modes de conception évitant les rénovations lourdes du futur, des architectures transformables et évolutives, autorisant des changements d'usage aisés. C'est justement en arrière-plan d'une certaine uniformité de représentation que se glissent l'originalité et toute la difficulté d'une telle proposition : la non-séparation des fonctions (l'habitat, les activités, les commerces) comme règle d'urbanisation au profit d'une mixité réalisée à toutes les échelles. Enfin, l'ouverture aux bordels de plusieurs halles patrimoniales (Amédée, Débat-Ponsan, Gattebourse, Armagnac) a vocation à marquer les transformations du site au fur et à mesure de l'avancée de l'opération. Le projet prévoit ainsi des « lieux de fabrique » accueillant des activités éphémères ou durables en lieu et en place des activités passées. Composante dynamique et culturelle du « framework », ces espaces d'information et d'échanges, de vie sociale et culturelle, de rencontres et de débats, forment un dispositif d'ouverture à la population inscrit dans le temps du projet.

**OMA** architectes urbanistes, Rotterdam  
avec **DBW**, architectes urbanistes / **COLOCO**, paysagistes / **EGIS, ELIOTH**, bureaux d'études / **CBRE**, conseil en immobilier

Entre la ville historique et un tissu composite fractionné par les infrastructures, le projet d'OMA s'inspire des contrastes d'un territoire cahoté dans son histoire fluviale, industrielle et ferroviaire. Sans souscrire aux bienfaits supposés de la continuité et de la transition, il déploie une scénographie contextuelle, rationnelle et efficace. Prise à bras-le-corps, la complexité du futur quartier métropolitain se construit autour de polarités programmatiques fortes, affirmant la densité des activités en autant de lieux d'intensité. Les effets de contraste entre des masses construites (le cœur économique de l'opération), la réintroduction d'une densité végétale (la forêt habitée) et des espaces libres de grande dimension en bord de Garonne, participent de la mise en scène d'un paysage exceptionnel. Emblématique et saisissante, une proposition architecturale sur l'axe ferroviaire vient surplomber la Garonne en contrepoint de la gare Saint-Jean, réhabiliter la passerelle Eiffel en ligne de force entre les deux rives, et marquer une nouvelle porte ferroviaire capable de porter l'image d'une métropole européenne.

Selon OMA, la logique du territoire s'appréhende à partir du fleuve et de la gare. Car ce sont les activités portuaires et ferroviaires qui ont orienté le développement urbain et déterminent la cohérence d'un site dont on ne saurait effacer l'hétérogénéité. En réalisant la « rencontre des fragments urbains », le projet veut « dépasser des contradictions entre l'existant et le nouveau, les lieux exceptionnels et le tissu courant, les modes de vie métropolitains et la vie de quartier, la grande vitesse et le pas de l'homme, le réfléchi et le spontané ». Trois grandes entités paysagères guident la conception de cet ensemble métropolitain : une vallée ferroviaire aux rives végétalisées, un large quai signant l'ouverture au fleuve prolongée par six jetées, une forêt habitée pour recouder les tissus distendus de Carle-Vernet, Gattebourse et Brienne. Chaque grand fragment marque singulièrement le paysage urbain, de la même manière que l'existant exprime une identité et une histoire qui lui est propre : la gare et sa halle, les échoppes du quartier Belcier, les sheds du site Amédée. Ce schéma à grandes mailles définit plusieurs entités perméables et traversables. Autour d'un nouveau parc d'Armagnac, un ensemble de bureaux aux allures de quartier d'affaires forme une pièce urbaine à part entière : la compacité architecturale traduit l'ambition immobilière, contrebalanée par des traversées piétonnes convergeant vers une pelouse centrale. De grands mails piétons viennent souligner et conforter les axes existants : le long de la rue Carle-Vernet, le mail du ruisseau d'Ars en ponton dissimule du stationnement; le long de la rue Amédée-Saint-Germain, un mail bordé de commerces se fait belvédère sur le quartier du Sacré-Cœur. Le réaménagement du site Amédée exploite le patrimoine industriel alors qu'une trame bâtie contemporaine se superpose et accueille de nouvelles fonctions. Si le projet défend une approche fragmentaire, qu'il privilégie la mise en scène de la discontinuité et des contrastes, il n'en néglige pas pour autant les interconnexions : élément central de la proposition, le « pont Euratlantique », nouveau franchissement ferroviaire, permet de réaliser une boucle de desserte depuis le centre historique.

**Reichen et Robert & Associés** architectes urbanistes, Paris  
avec **Base**, paysagistes / **Ribi & Associés, Setec, Voxoa**, bureaux d'études / **Ad Valorem**, conseil en immobilier

Alliant des réflexions sur le patrimoine et les paysages, la forme urbaine et les déplacements, Reichen et Robert & Associés proposent un schéma de composition urbaine organisé autour d'un système d'espaces publics ouverts, lui-même articulé aux réseaux de transports publics. Des principes d'éco-aménagement déclinés en une multitude d'interventions concourent à domestiquer la nature autant que l'urbain : réduction de la place de l'automobile au profit des autres modes, restitution d'une structure végétale et de milieux aquatiques, reconquête du paysage fluvial et des quais de Garonne. La ville dense cultive la ville verte. L'intensité des échanges ne limite pas les lieux de calme. La grande vitesse se combine aux déplacements lents. C'est au prisme de la qualité des espaces publics que le projet recherche les équilibres d'un urbanisme subtil, de l'échelle du piéton à celle du territoire métropolitain. En retenant cette équipe, Bordeaux Euratlantique a fait le choix d'un esprit et d'une méthode alliant étroitement le souci de l'environnement au développement d'une vie de quartier.

«Plus de mobilité sans trafic supplémentaire.» L'objectif est clairement exprimé : réduire d'un tiers les déplacements motorisés et doubler l'utilisation des transports en commun et modes doux. Cette réduction drastique s'envisage par un processus progressif qui implique des offres de services innovantes, une gestion du stationnement par mutualisation et la réalisation d'une nouvelle génération de parkings. Il s'agit également de prévoir la localisation des activités génératrices de déplacements au plus proche des lieux d'échanges : c'est ainsi que les programmes de bureaux se développent sur le site Amédée, à proximité de la gare. Penser un urbanisme des déplacements implique également de concevoir un système de mobilité complet combinant l'accessibilité métropolitaine – le TGV et ses 20 millions de voyageurs par an à l'horizon 2020 – et la mobilité des courtes distances. Long de quelques kilomètres, un anneau VIP (Vélos, Intermodalité, Piétons) réunit ainsi les neuf domaines définis par le projet et relie les principaux équipements et lieux de vie du futur quartier. Ce « ring » qu'un piéton parcourt en une demi-heure permettrait de doubler le territoire accessible à 30 minutes. Sa fonction ne se résout pas aux déplacements : conçu comme un parc linéaire, il structure le projet paysager et constitue en lui-même un système écologique : recueille des eaux pluviales et jardins filtrants, boucle de chaleur et d'eau tempérée, lieux d'aménité et de biodiversité. À ce travail fin sur les écosystèmes s'ajoutent des perméabilités visuelles vers le fleuve et, in fine, la réalisation d'un parc des berges en guide d'invitation à la reconquête. Quant aux formes urbaines et architecturales, elles répondent au souci d'une densité justement calibrée pour accueillir différentes strates de fonctions et d'usages. Générique, spécifique ou alternative, l'architecture doit produire un tissu mixte et diversifié, instaurant un dialogue entre constructions neuves et réemploi du patrimoine bâti. Les règles d'architecture appliquées à ce plan-guide valorisent le sol autant que le ciel, l'ensoleillement des rez-de-chaussée et le traitement d'émergences dans la silhouette urbaine comme autant de points de repère.

**PROJET LAURÉAT**

**Rogers Stirk Harbour + Partners** architectes urbanistes, Londres  
avec **Flint**, architectes urbanistes / **Gehl** architectes urbanistes / **Signes** paysagistes / **Ingerop**, bureau d'études / **Tourny Meyer**, conseil en immobilier

Le projet défend les principes d'un urbanisme compact, homogène et continu, jusqu'à solidariser les deux rives ferroviaires. Le franchissement apparaît comme un impératif : à partir de ce postulat, le futur quartier de la gare Saint-Jean englobe les voies ferrées et les recouvre, formant une pièce urbaine sur le rail, siège du quartier d'affaires construit autour d'un vaste jardin linéaire. Le parti affiché d'une « ville dense à l'échelle humaine » s'affirme en grands axes d'interconnexions. L'armature des espaces publics, composée de places, rues et avenues, génère des perspectives aux lignes de fuite lointaines. La continuité du bâti et des façades relie les ensembles aujourd'hui désarticulés. Ambitieux par ses objectifs, précis dans la programmation et rigoureux dans le phasage, le projet interroge plus largement l'économie globale de l'opération, faisant le pari de la densité des programmes et des investissements, autour d'une gare ouverte sur ses trois faces.

Il ne s'agit pas seulement d'aménager un nouveau quartier mais bien de concevoir une extension continue du centre historique, telle que la vue aérienne donne à la voir. Le schéma proposé prolonge ainsi le vocabulaire des espaces publics de la ville ancienne et remodèle les caractéristiques de l'îlot bordels. Par un jeu de collage et d'assemblages, le projet décompose, rassemble et ordonne les morceaux. Aux typologies à la fois denses et ouvertes du bâti répondent des liaisons ponctuées de lieux publics plus importants : pas moins de quinze places, parcs et jardins, s'ouvrent à l'intersection d'avenues urbaines et de larges séquences naturelles. Ces transformations majeures sont rendues possibles par un travail sur la topographie naturelle et artificielle du site. Il vise à rétablir les continuités urbaines en médiant aux ruptures de niveau. Le quartier Armagnac est ainsi construit sur un vaste plan incliné, proposition habile pour assurer la continuité du sol urbain en couverture des voies ferrées. Si les alignements du plan traduisent une composition rigoureuse, celle-ci réserve en certains lieux une plus grande liberté de formes et d'usages : un parc aquatique autour du ruisseau d'Ars, un jardin des expérimentations sur Gattebourse, ménagent quelques grands espaces de respiration et offrent une réinterprétation ludique et généreuse du passé ferroviaire. Stratégique et anticipateur, le projet repositionne la gare Saint-Jean au cœur du futur quartier. Révélant une proximité presque oubliée, il envisage de rapprocher physiquement ville et fleuve, gare et Garonne. En sous-face de la passerelle Eiffel, un vaste « parvis des deux rives » vient prolonger celui de la gare. Des trois faces de la grande halle Saint-Jean, celle qui pourrait s'ouvrir sur le fleuve est peut-être la plus importante : au-delà d'un « pont en U » transformé en jardin, la salle des pas perdus pourrait à se prolonger jusqu'au fleuve. Tout comme le desserrement de la gare, la reconquête des berges implique une intervention volontaire sur le réseau routier : avec la déviation du boulevard des Frères-Moga, le quai de Garonne aujourd'hui confisqué par la voirie revient à la ville.



## l'à-venir métropolitain de Saint-Jean Belcier

### quatre invitations au projet

Un projet d'urbanisme est d'abord une démarche et une projection dans l'avenir. Il définit un cadre pour un ensemble d'actions et d'acteurs qui interagissent sur un territoire en transformation. Loin d'achever le projet ou de figer un dessin de la ville, le plan-guide souhaité par Bordeaux Euratlantique à l'issue de cette consultation est le début d'un processus. Il est appelé à évoluer dans le temps : celui de l'aménagement, des mutations et des reconversions, mais également celui de multiples dialogues et ajustements avec les acteurs du projet : élus, techniciens, citoyens, investisseurs publics et privés, usagers et habitants.

Chaque plan de cette exposition est une expression des possibles. Chaque vue porte une image de projet et un imaginaire métropolitain. Ces quatre représentations du futur réinterrogent la contemporanéité du paysage, du rapport au fleuve et de la mémoire du site. En retenant l'équipe Reichen et Robert & Associés, Bordeaux Euratlantique a fait le choix d'un parti d'aménagement en prise avec les qualités intrinsèques du site : le réemploi sensible du patrimoine, la réhabilitation d'un rapport à l'eau et à la nature, et l'organisation des mobilités quotidiennes. Ces grands principes donneront l'esprit et la méthode pour coordonner la réalisation de ce nouveau quartier, et accompagner dans la durée la consolidation d'une métropole de rayonnement européen autour d'une gare qui change de format. Mais le concours aura d'autres vertus. Avec la confrontation des regards et des propositions architecturales s'initie la mise en débat des transformations urbaines, dans leur implications économiques, sociales, architecturales et environnementales.

Le cahier des charges de la consultation se présente comme un puzzle programmatique, première base d'orientations et d'hypothèses issues des ambitions portées par Bordeaux Euratlantique. Il est à l'image d'un ensemble urbain composite, fruit de rencontres décalées entre la terre, le fleuve et le fer, charnière spatiale et urbaine construite sur d'anciens marais, un site encore sensible à ce jour aux marées et partiellement inondable. Aux portes de la « ville de pierre », ce sont autant de traces au sol et de bâtiments témoins d'une vie portuaire, industrielle et ferroviaire, qui composent le patrimoine ordinaire d'un lieu métropolitain pourtant exceptionnel par son potentiel de reconstitution. Aussi le projet ne s'inscrit-il pas sur une page blanche : il doit composer avec des sites nouvellement libérés, des infrastructures en mutation, des amores de quartier et des lieux déjà habités : les abords de la gare Saint-Jean abritent une vie étudiante et culturelle connectée à Sainte-Croix; la mutation du site Amédée-Saint-Germain offre des opportunités de reconquête architecturale; le quartier Belcier retrouve son animation avec des habitants engagés dans une démarche participative originale; le secteur du quai de Paludate rassemble des milliers de visiteurs en week-end, avec quelques hauts lieux de nuit, tel le Port de la Lune pour les fans de jazz; mastodonte logistique, le Marché d'intérêt national alimente pas moins de cinq millions d'habitants dans le Grand Sud-Ouest; et en arrière-plan de la gare, les quartiers parfois isolés le long des rues Carle-Vernet, Jean-Jacques-Bosc et Gattebourse, ne laissent deviner la présence d'un tissu associatif pourtant riche et actif.

Premier enjeu et première entrée en projet, la conception d'un plan-guide questionne les contrastes et les déliaisons du site. À un existant patchwork, OMA répond par la mise en scène des discontinuités, par les effets de masse et de rupture d'échelle, par l'alternance entre espaces ouverts de grande dimension en bord de Garonne et constructions rassemblées en un ensemble compact pour le quartier d'affaires. La réalisation d'un centre de congrès perché sur l'axe ferroviaire répond à la puissance du fleuve et dialogue avec la monumentalité de la gare. Cet objet urbain marque le paysage bien au-delà des limites de la rive ouest et ancre le projet Euratlantique à l'aplomb même de la berge, signant une architecture emblématique en tête du pont Eiffel, point d'orgue d'une scénographie territoriale assumant une écriture contemporaine. Ce parti se différencie des trois autres propositions pour lesquelles la continuité urbaine apparaît comme un précepte du renouvellement urbain. Avec Reichen et Robert & Associés, elle implique également une responsabilité environnementale intégrée à de multiples niveaux et sollicitant l'adhésion de l'ensemble des acteurs engagés. Le projet prend le parti du piéton et des modes doux, de l'utilisation du matériau végétal et des techniques écologiques, du réemploi du patrimoine existant. Une certaine modestie architecturale laisse la place à un travail sur le grand paysage et la qualité des lieux, la gestion de l'eau et des ressources naturelles, les espaces publics. Supports aux mobilités et aux sociabilités, ceux-ci assurent les mises en relation nécessaires au projet. C'est une même recherche de cohérence et de cohésion qui guide le projet remis par KCAP : à ceci près que cette équipe compose un framework à partir de la trame urbaine, du dimensionnement des îlots, d'un principe de répartition des fonctions et des programmes. Cela relève davantage d'une approche de type urban design, attention portée à l'équilibre des formes urbaines, au rapport entre les pleins et les vides, à la construction de perspectives et de vues. On lira dans ce projet la finesse du travail à l'échelle de l'îlot et une pensée des usages qui valorise les échelles de proximité, notamment autour des équipements à vocation culturelle que l'équipe imagine en « lieux de fabrique ». Tandis que Rogers Stirk Harbour + Partners affirment davantage un urbanisme associant l'axe et l'îlot, autour d'une composition géométrique, tant dans la définition des formes bâties que dans le dessin des espaces publics, reprenant un vocabulaire de rues et de places urbaines. Le projet se singularise par une intervention conséquente : le franchissement et la couverture partielle des voies ferrées ont déjà été expérimentés pour la réalisation de quartiers d'affaires autour des gares, à l'image d'Euraille ou de l'opération Paris Rive Gauche. Ce parti, légitimé par l'équipe en termes d'urbanisme au titre d'une connexion entre les deux rives ferroviaires, implique une justification économique.

C'est ainsi que les quatre projets méritent une lecture attentive parce qu'ils questionnent et mettent en jeu non seulement des modèles urbains différents, mais également des lectures complémentaires du territoire. Reichen et Robert & Associés assoient au premier rang de leurs préoccupations l'idée d'un « bien commun » associant le patrimoine, la nature et la sociabilité. Ils rétablissent des continuités au travers d'espaces en friche, reconvertis pour de nouveaux usages d'échelle piétonne. À l'inverse, OMA repère des fragments et des contradictions, disposant des « agrafes » entre des lieux singuliers, chargés de marquer les différences et de constituer des repères dans le grand paysage. Rogers Stirk Harbour + Partners relie, connectent, franchissent et rapprochent, tirent des lignes structurantes, resserrent et densifient les lieux extérieurs pour mieux organiser les proximités d'une ville plus compacte et plus intense. KCAP, enfin, use d'une formule fort à propos à l'appui de leur proposition en mosaïque : « Il ne s'agit pas d'imposer des fragments venus d'ailleurs, mais de faire comprendre pourquoi des projets différents sont possibles. » D'où une démarche qui veut faire de la simplicité et de la flexibilité un outil de partage, ouvert aux initiatives citoyennes.

Ce sont quatre visions qui mobilisent des forces et des actions de différentes natures. Elles rappellent qu'au-delà des plans et des dessins se profile un travail collectif d'élaboration du projet dans la durée. Une métropole ne se construit pas seulement par de grands actes d'urbanisme à forte capacité d'entraînement. Ville mère au sens étymologique, la materpolis contient l'idée de sa propre maturation, et celle d'un à-venir métropolitain impliquant tous et chacun.

Emmanuel Redoutey, urbaniste

### Bordeaux Euratlantique en 4 mots-clés

- OIN**
  - Une Opération d'Intérêt National décrétée par l'État pour une période de 15 ans (2010-2024).
- EPA**
  - Un pilotage par l'Établissement Public d'Aménagement Bordeaux Euratlantique, créé le 22 mars 2010.
- périmètre**
  - 738 hectares répartis sur 3 communes :
    - Bordeaux
    - Bègles
    - Floirac
- concours d'urbanisme**
  - Les 4 territoires de projets feront l'objet de consultations distinctes :
    - Saint-Jean – Belcier
    - Garonne Eiffel
    - Bègles Sud
    - Bègles Garonne

arc en rêve centre d'architecture bordeaux