

MICHEL DUCHÈNE

---

La grande  
métamorphose  
de Bordeaux



 *l'aube*





# LA GRANDE MÉTAMORPHOSE DE BORDEAUX

La collection *Bibliothèque des territoires*  
est dirigée par Jean Viard

© Éditions de l'Aube, 2018  
[www.editionsdelaube.com](http://www.editionsdelaube.com)

ISBN 978-2-8159-3181-6

Michel Duchène

**La grande métamorphose de Bordeaux**

*éditions de l'aube*



*À Louis.*



« On ne peut pas changer tout ce qu'on affronte.  
Mais rien ne peut changer tant que l'on ne  
l'affronte pas. »

JAMES BALDWIN

« Il y a des portes secrètes dans toutes les villes,  
et un code pour frapper. »

GRAIG DAVIDSON, *Cataract City*

« Si le peuple t'applaudit, interroge-toi : qu'ai-je  
mal fait ? »

ARNO SCHMIDT, *Brand's Haide*



## Introduction

Je cherche ici à partager une histoire, celle d'une mutation urbaine. Entamée en 1995, elle est devenue – pour l'essentiel – réalité en 2008. À partir d'un centre-ville dégradé, d'une ville qui se dépeuplait, d'un fleuve ignoré, cette mutation a modelé la métropole que nous voyons aujourd'hui. C'est l'histoire d'une vision politique qui s'applique et se réalise en prenant des formes concrètes. Celle d'un élu local porteur du projet urbain bordelais, du tram aux écoquartiers, élu aux convictions écologistes. Au fil de mes délégations, j'ai eu la chance d'être en charge de la démocratie locale, des quartiers, de la réglementation, de la mobilité, de l'urbanisme, des permis de construire, de la police municipale... Dans tous ces domaines, décisions et actions se sont fondées sur les nécessités de l'évolution culturelle destinée à revitaliser la ville. L'objectif était de la recentrer sur elle-même, de l'apaiser et de lui permettre de devenir plus attractive, plus agréable à vivre.

Il s'agit ici de transmettre, non pas une méthode ou des recettes, mais le récit-action d'un espace urbain qui se transforme, retrouve sa fierté, prépare son avenir et le rend désirable. Pour aborder cet ouvrage, nul besoin d'être spécialiste de la ville ou expert en matière d'urbanisme, de transport... Il est destiné à toutes et à tous, à d'autres élus ou candidats, aux habitants comme aux visiteurs de Bordeaux, à ceux qui n'y mettront jamais les pieds mais s'intéressent à la qualité de vie, à ceux qui s'interrogent sur la ville ou plus largement sur la cité et ses évolutions. Aux nouveaux habitants qui croient parfois que la ville où ils emménagent commence avec eux...

Je vous rapporte des éléments qui éclairent les difficultés de toute transition, de toute mutation culturelle, citoyenne, écologique... Si les réussites et les échecs vécus à Bordeaux qui jalonnent mon récit peuvent permettre à d'autres d'éviter les mêmes écueils et de remporter des victoires, le but sera atteint. En effet, il n'est pas question ici de donner des leçons, mais bien de partager un témoignage.

Ce travail s'attache également à retracer les années de basculement culturel entre la ville des Trente Glorieuses<sup>1</sup> et la Métropole durable<sup>2</sup>. En relatant cette période où les habitants et les usagers de la ville ont accepté de modifier leur comportement, je cherche simplement à montrer que c'est réalisable. S'il m'arrive d'y faire part des travers de certaines catégories socio-professionnelles, et de leur résistance au changement, je tiens tout autant, voire plus, à faire savoir que le bien public doit beaucoup dans notre projet urbain à la population, aux associations et à l'administration. Je me suis beaucoup appuyé sur cette dernière au cours de ces années. De plus, les services publics territoriaux ont à présent effectué, pour leur majorité, une très sensible évolution culturelle dans leurs méthodes et leurs comportements. Cette évolution va dans le bon sens, celui de la transition écologique. Ensemble, nous avons trouvé des solutions et nous avons mis en place des conditions favorables – des possibles –, pour partie reproductibles. L'émergence du Bordeaux actuel, son attractivité

---

1. Les Trente Glorieuses : cette expression désigne les années qui vont de la fin de la Seconde Guerre mondiale au premier choc pétrolier (1973) en Europe et sont marquées par la croissance économique, démographique, le plein emploi et le passage à la société de consommation, soutenus par des énergies fossiles à bas coût. Dès 1972, le Club de Rome critique dans son premier rapport cette volonté de croissance sans limites dans un monde limité, et met en garde contre l'épuisement des ressources naturelles et la dégradation de l'environnement que cette croissance génère.

2. Ou du moins qui tend à l'être dans sa démarche d'ensemble. Le mot « durable » restant insatisfaisant pour caractériser une ville apaisée et soucieuse d'écologie.

## LA GRANDE MÉTAMORPHOSE DE BORDEAUX

et sa qualité de vie se sont construits dans l'enthousiasme et les conflits, avec des freins et des accélérateurs, mais surtout grâce à une forte volonté politique, essentielle à la réussite du projet urbain.

Ce récit ancré à Bordeaux est résolument subjectif. Pour le rédiger, je n'ai pas mené d'enquête, mais ordonné mon expérience. Il ne rend pas compte des dérives politiciennes de la vie politique locale au fil des années, des empoignades du conseil municipal, ni des luttes intestines pour le pouvoir. En revanche, sans brandir de concepts idéologiques ou idéalistes, il essaie de montrer les processus qui ont accompagné l'évolution de la ville, de ses habitants et de ses usagers. Modeste, il se place au cœur d'un mouvement qui nous a tous dépassés.



## Notre révolution urbaine

### L'impulsion de 1995

L'année 1995 a marqué le début d'une révolution urbaine, initiée et mise en œuvre par Alain Juppé, qui a eu pour effet de métamorphoser le visage de Bordeaux. Certes, à l'époque, nous étions peu nombreux parmi les élus à porter son projet. L'administration municipale y était peu favorable et l'administration communautaire se montrait assez frileuse. Chabaniste, pétrie de la culture des Trente Glorieuses, l'administration a vécu le changement de cap avec réticence. Ses cadres, dotés d'une culture du silence comme règle de fonctionnement avec les administrés, ont eu beaucoup de difficulté à se saisir de la concertation nécessaire aux nouveaux projets. En revanche, l'agence d'urbanisme A'urba<sup>1</sup> et son nouveau directeur, Francis Cuillier<sup>2</sup>, arrivé de Strasbourg, ont porté le projet urbain avec compétence et conviction. Quant aux Bordelaises et aux Bordelais, leur opposition au métro n'en faisait pas pour autant des partisans du

---

1. L'agence d'urbanisme A'urba, créée en 1969, élabore études, analyses, cartes, recherches, prospectives, de planification urbaine pour la métropole.

2. Grand prix de l'urbanisme 2006. Directeur de l'agence d'urbanisme de l'agglomération de Strasbourg de 1990 à 1995. Son bilan de l'installation du tramway strasbourgeois explique sa nomination à Bordeaux pour y conduire une démarche similaire.

tramway et du nouveau projet urbain de leur maire ; leur positionnement tenait pour beaucoup de l'expectative et du conservatisme. Il est donc essentiel de souligner qu'Alain Juppé a choisi de mener une politique qui, en la matière, allait à l'encontre de l'opinion d'une partie des élus de sa majorité, de son électorat et des administrations concernées.

L'impulsion donnée en 1995 est également le signal du lancement d'une véritable révolution culturelle. En effet, pour imaginer, concevoir cette ville – devenue aujourd'hui réalité –, le maire de Bordeaux s'est fondé sur des principes auxquels peu de maires en France se référaient alors. Bien sûr, à l'instar de Bordeaux, d'autres cités se sont transformées. À Nantes ou Grenoble, ou ailleurs dans le monde, des maires ont fait évoluer leur ville. Mais peu de requalifications ont été appliquées d'une manière aussi globale, avec autant d'ampleur et en suivant des logiques de développement durable, d'écologie urbaine.

Les opérations réalisées à Bordeaux comportent d'autres points remarquables, à commencer par la réalisation rapide des travaux. On peut aussi retenir la cohérence du processus, axé sur l'équilibre entre deux impératifs : les services offerts aux habitants et un développement écoresponsable. Ailleurs, certaines municipalités ont agi sur le logement, d'autres, sur les transports ou les aménagements urbains – mais pratiquement aucune ville ne s'est transformée de manière aussi intégrale, aussi structurée. La seule qui pourrait se targuer, à la même période, mais avant Bordeaux, d'une action aussi radicale est Portland, aux États-Unis. En 1992, j'avais d'ailleurs rédigé pour le CAUE<sup>1</sup> un article évoquant la requalification de Portland et projetant Bordeaux dans un futur similaire. En le relisant, il y a peu, j'ai eu l'impression que l'esprit du projet urbain développé à Bordeaux quatre ans plus tard soufflait dans ce texte<sup>2</sup>.

---

1. CAUE : Conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement. Organisme départemental investi d'une mission publique sur ces thématiques.

2. Voir le texte « Portland-sur-Garonne », en annexe, p. 221.

Le projet urbain est, sans conteste, né de la volonté d'Alain Juppé. Certes, Jacques Chaban-Delmas avait transformé la ville, mais sa vision de l'avenir de Bordeaux s'inscrivait dans les logiques urbaines de l'après-guerre et, par exemple, ne remettait pas en cause la place de la voiture dans la ville. Loin de là, voire l'inverse. Ni les espaces urbains ni le centre-ville n'avaient été véritablement requalifiés. Jacques Chaban-Delmas n'avait pas un projet urbain, mais des projets pour la ville. Il ne s'appuyait pas sur un concept aussi globalement élaboré que celui d'Alain Juppé. Sa vision était autre.

Recentrer le centre-ville, tel était le fer de lance du projet. Doter ainsi la cité d'une nouvelle dynamique, en faire la locomotive du développement urbain et économique de la région. Il s'agissait également de réduire la vacance des logements, qui ne trouvaient ni locataires ni acquéreurs, de freiner l'hémorragie démographique puisque, à partir des années 1970, Bordeaux se vidait de ses habitants et de ses commerces, installés les uns comme les autres en périphérie. La volonté d'Alain Juppé a été de les ramener au centre-ville, de requalifier les quartiers anciens, les quartiers oubliés, les trois B, Bacalan, Bastide, Belcier. Quartiers ouvriers qui n'accordaient majoritairement pas leur vote à Chaban – « Ils votent mal », disait-on à la mairie...

Aujourd'hui, en circulant dans Bordeaux, il est intéressant de comparer la réalité citadine actuelle au projet urbain de 1995 et de se rendre compte qu'il n'y a pas eu d'erreur majeure. On peut déplorer quelques échecs ponctuels, mais, dans l'ensemble, la réussite est au rendez-vous. Peu de maires sur la planète peuvent se targuer d'avoir entrepris une politique de cette envergure et d'avoir mené à bien une sorte de révolution culturelle concrétisée par une véritable révolution urbaine.

### **Une rupture et une révolution culturelles**

La politique menée à Bordeaux depuis 1995 a marqué une rupture incontestable. En revanche, il faut bien retenir que cette rupture a été plus culturelle que politique. Nous avons eu pour

maires et présidents de communauté urbaine à Bordeaux deux hommes, Jacques Chaban-Delmas et Alain Juppé, de dimension nationale et internationale, d'une stature de chefs d'État, ayant chacun mené des politiques urbaines qui, pour être très différentes, n'en ont pas moins entraîné des changements majeurs dans la ville. Ces deux hommes de la même sensibilité politique, gaulliste, vont mener des politiques urbaines qui se sont voulues audacieuses et ambitieuses, mais radicalement différentes.

Sous l'égide de Chaban, les années de l'après-guerre ont vu la création du quartier sur dalle de Mériadeck qui remplaçait le bâti insalubre antérieur, après sa démolition. Pour répondre aux besoins de logements des années 1970, le quartier des Aubiers a été réalisé. On peut aussi citer l'acquisition de réserves foncières extrêmement importantes, la création du bois et du lac de Bordeaux, gagnés sur des zones marécageuses. Toutes ces réalisations s'inscrivaient dans une dynamique urbaine correspondant à la modernité d'alors. L'arrivée d'Alain Juppé à la mairie sonne l'heure d'une rupture culturelle, pas politique. On reste en effet dans la continuité du gaullisme, mais aussi des méthodes habituelles des partis classiques quant à la prise et au partage du pouvoir. En revanche, sa culture urbaine reposait sur des critères bien différents de ceux qui avaient gouverné l'action de Jacques Chaban-Delmas.

Celui-ci est un homme de la reconstruction de la France d'après-guerre. Développement de la consommation, de la croissance et de la technologie, élévation du niveau de vie, plein emploi et arrivée massive de main-d'œuvre immigrée, essor des énergies fossiles, gaz, pétrole, considérées comme des ressources foisonnantes et illimitées, développement du nucléaire. Les rares philosophes, tels Jacques Ellul et Bernard Charbonneau, qui s'élevaient alors en critiques de cette modernité pour énoncer la dangerosité de ces choix, n'étaient guère audibles<sup>1</sup>. Dans

---

1. Je me limite ici volontairement aux philosophes qui ont des attaches bordelaises, mais d'autres, tel Ivan Illich, par exemple, tirèrent la même sonnette d'alarme. Hors du champ philosophique

la logique dominante de progrès économique et social alors en vigueur, Chaban prône la modernisation de la ville, l'hégémonie de la voiture, la suppression du tramway. À la fin des années 1980, l'application de cette logique conduit à une proposition de métro pour passer en souterrain, parce que les transports en commun sont englués dans la circulation, les embouteillages.

Avec Alain Juppé, l'action se fonde sur une orientation tout à fait différente. Tout d'abord, elle est guidée par la volonté de recentrer le centre-ville alors qu'une partie des habitants et des commerces partaient en périphérie, de requalifier ce cœur de ville qui s'était dégradé et paupérisé. Simultanément, l'objectif est de créer un mode de transport collectif de surface qui va radicalement réduire la place de la voiture dans la ville.

Le fait à retenir qui s'avère particulièrement singulier et inédit, c'est qu'en 1995, une véritable rupture s'est produite – non pas politique, car l'ancrage gaulliste perdure, mais culturelle. Deux hommes partageant la même idéologie mettent pourtant en place des projets opposés. L'un a rêvé et réalisé une ville des Trente Glorieuses, et l'autre a imaginé une ville habitable, durable, que l'on qualifierait à présent d'inclusive, de résiliente, une ville en capacité de s'adapter au changement climatique. Une ville qui allierait qualité de vie, inclusion, biodiversité, une ville qui applique les critères et les méthodes du développement durable dans ses pratiques... Le terme de « ville durable » reste cependant insatisfaisant pour englober l'objectif d'ensemble et les différentes facettes du projet urbain qui s'est décliné à Bordeaux.

### **Le socle bordelais préexistant**

Le projet urbain de 1995 s'est aussi construit sur un socle déjà préexistant de réflexion autour de l'avenir de la ville. À titre d'exemple et pour illustrer ces prémices, il faut citer le

---

strict, le mouvement écologiste naissant en France dans les années 1970, le premier rapport du Club de Rome en 1972, ont tenu ce rôle d'alerte.

concours d'idées international organisé par le centre d'architecture Arc en rêve<sup>1</sup> en 1989, avec l'assentiment du maire. Ce concours d'idées, et non de projets, pour le futur aménagement des quais ne comptait ni gagnants ni perdants et, dans l'esprit de ses concepteurs, se voulait « un jeu urbain et prospectif ». Une exposition à la galerie des Beaux-Arts sur l'avenir des quais, rive gauche, en avait constitué le point d'orgue, proposant au public une manifestation de haute teneur, intelligente et dynamique. Elle a de fait suscité une prise de conscience collective des Bordelais, leur désignant les quais tel un territoire à reconquérir. Des architectes de renommée internationale y ont participé, tels que William Alsop et John Lyall, Santiago Calatrava, Philippe Chaix et Jean-Paul Morel, Rem Koolhaas, Jean Nouvel, Christian de Portzamparc, Zaha Hadid. Par la suite, la plupart d'entre eux ont réalisé des ouvrages à Bordeaux ou sur la Métropole<sup>2</sup>. Ils avaient défini des intentions, une méthodologie d'évolution urbaine et proposé des aménagements inédits, voire provocants, de l'ensemble des docks. Les quais, espaces si longtemps oubliés et négligés, sont devenus un enjeu urbain majeur. Lorsque la requalification de ce secteur

---

1. Outre l'action pédagogique menée par Arc en rêve sur l'architecture, l'urbanisme, le design, je tiens à souligner sa dimension prospective et son rôle de conseil : ses responsables sensibilisent élus, décideurs et habitants de tous âges à un objectif de ville désirable et durable. L'engagement de Francine Fort, directrice, et de son équipe a facilité et accompagné la mutation urbaine de Bordeaux.

2. Rem Koolhaas, la maison Lemoine à Floirac et le futur pont Simone-Veil. Jean Nouvel, des logements sociaux, avec sa consœur, Mia Hägg, dans l'îlot d'Armagnac, près de la gare Saint-Jean, Christian de Portzamparc, un immeuble de logements allées Serr, à La Bastide, un autre aux Bassins à flot, dont on ne peut pas dire que ce soit une grande réussite. Santiago Calatrava n'eut pas de chance avec Bordeaux : en 1990, il avait gagné un concours lancé par Jacques Chaban-Delmas pour un pont tournant à haubans qui ne se réalisa pas. Chaix et Morel ont réalisé des bureaux sur l'îlot d'Armagnac, Elizabeth de Portzamparc, l'élégant et très bien dessiné mobilier des stations de tramway...

## LA GRANDE MÉTAMORPHOSE DE BORDEAUX

a été entreprise, nous avons donc partagé et prolongé cette volonté politique de repenser les deux rives qui animait déjà les projets du maire précédent.

En matière de transports publics, Jacques Chaban-Delmas, engagé dans le choix du métro VAL<sup>1</sup>, entendait ainsi faire preuve de modernité. Sans doute n'avait-il pas assez mesuré le pouvoir de transformation inhérent au choix du tramway. Ou, au contraire, peut-être ne souhaitait-il pas d'aussi grands bouleversements ? En effet, en faisant passer un transport collectif en souterrain, on ne touche pas à la surface de la ville et à ses espaces publics. L'option de ce métro VAL a d'ailleurs été retenue par la rivale de Bordeaux, Toulouse, dont la physionomie urbaine<sup>2</sup> laisse son hégémonie à la voiture en raison de ce choix du souterrain. La décision de ne pas réaliser le métro, mais le tramway a donc été particulièrement cruciale. Au-delà du projet de strict transport public, la résolution de réaliser des travaux tout autour du tramway – ce que nous appelons les travaux concomitants – a entraîné la requalification des espaces urbains de surface, des espaces publics majeurs et emblématiques de la ville. Le visage et l'usage de la cité en ont été bouleversés.

---

1. VAL : Véhicule automatique léger sans conducteur, de Matra, mis en place à Lille, Rennes et Orly.

2. Les espaces publics toulousains reflètent ce choix et n'ont pas bénéficié de requalification urbaine d'ensemble, prenant de fait un aspect rétrograde.



## Le projet urbain Recentrer le centre-ville

### Un défi : habiter le centre-ville

Le centre-ville de Bordeaux s'était dégradé au fil du temps. Jacques Chaban-Delmas avait tourné l'essentiel de son action vers de grandes opérations immobilières, destinées notamment à résorber le logement insalubre, des travaux d'assainissement, de lutte contre les inondations, et, par ailleurs, la création d'importantes infrastructures routières et de franchissement de la Garonne. Ainsi, Bordeaux doit à Jacques Chaban-Delmas la rocade, les ponts d'Aquitaine, d'Arcins et Saint-Jean, le « métro à eau » qui régule les inondations ou l'assèchement des marais avec la création du bois et du lac de Bordeaux. Cependant, il n'avait pas vraiment de projet de revitalisation d'ensemble concernant ce centre urbain. À l'époque, il y avait une indéniable nécessité à faire édifier des milliers de logements sociaux au Grand Parc ou à construire Mériadeck et les Aubiers, même si ces réalisations ont posé ultérieurement des problèmes. La volonté de Chaban de requalifier la ville, de la rendre salubre, était incontestable.

En revanche, le secteur sauvegardé ne constituait pas pour lui un projet prioritaire. Or, ce centre-ville, dont l'architecture patrimoniale de haute facture permet de parcourir le temps du Moyen Âge au XVIII<sup>e</sup> siècle, s'était délabré et paupérisé. Par exemple, le départ ou la disparition des commerçants concurrencés par les grandes surfaces, en particulier ceux qui exerçaient dans le