

# Club Projet Urbain

FNAU

## Editorial

Le Club Projet Urbain a fait l'objet en 2000-2001 d'un renouvellement de ses membres, de ses animateurs et de ses approches. À travers 25 représentants d'agence, un réseau d'interlocuteurs s'est monté comme une « banque vivante » de réflexions urbaines.

Les retombées en réflexions nouvelles ont été importantes tant sur le plan méthodologique que sur celui des idées. Le Club avec en appui les directeurs de Marseille et Strasbourg a – allié, in situ – les débats sur le projet de la Case centrale de Tours puis également élaboré, un atelier sur trois jours à Bayonne, une proposition de projet urbain pour cette agglomération dont les résultats ont permis à la ville de confier une nouvelle mission d'étude à l'agence Adour-Pyrénées.

## Bilan des activités

**Jan 2000**

Remise en route du Club, programme des activités pour l'année et discussions sur le rôle des agences dans le projet urbain

**Février 2000**

Case Strasbourg-Kehl par Yves Gendron, « Un exemple de coopération transfrontalière »

**Mars 2000**

Intervention sur site : Le projet Gare de Tours et plate-forme multimodale par Pierre Lascault

**Mai 2000**

Organisation et préparation de l'atelier de Bayonne par Bernard Lesbats

**Juin 2000**

Atelier projet urbain à Bayonne (3 jours) sous la direction de Bernard Lesbats

Les animateurs remercient les membres pour leur assiduité, la qualité de leur prestation à Tours et au cours de l'atelier de Bayonne et l'excellente ambiance qui a régné, y compris lorsqu'il a fallu travailler en chaise, avec forcément d'inévitables frustrations au sein de l'équipe.

# Strasbourg

Seule extension majeure du centre, les friches portuaires de Strasbourg ont fait l'objet depuis les années 70 de multiples projets urbains. L'axe Strasbourg - Kehl englobe un territoire de projet de 250 ha sur 5 km, le long d'une RN-4 qui traverse le Rhin et joint la France à l'Allemagne.

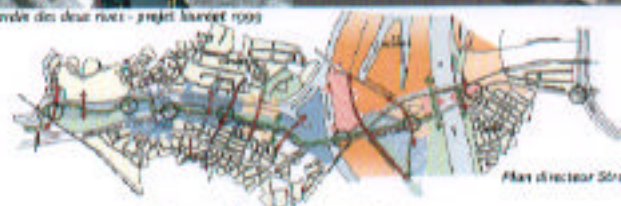
## L'axe Strasbourg-Kehl



Le Jardin des deux rives - projet lancé 1999



Les fronts de Meudorf



Plan directeur Strasbourg - Kehl 1998

### Quelques éléments de contexte :

Une quasi maîtrise foncière de la collectivité, un territoire de projets lié à la transformation de la RN en boulevard urbain, des activités portuaires encore présentes dont 12 000 emplois, la présence de nombreuses parcelles à dépolluer, une viabilisation des terrains exposant une densification importante du site avec une silhouette envisagée de 20 m de hauteur et une densité de 2.

Les intentions d'aménagement ont été traduites, par les collectivités et les partenaires, dans un plan directeur de statut non juridique. Un comité de pilotage du projet, représentant les maîtrises d'ouvrages diverses, assure l'intégration des besoins et des stratégies des acteurs. Les orientations liées au parti d'aménagement sont élaborées en concertation avec les différents acteurs.

### Rôle de l'agence

L'agence d'urbanisme, assistante à la maîtrise d'ouvrage, était garante de la vision prospective, de la pérennité et de la stabilité des options retenues (cohérence des études techniques, ordonnancement des actions et traductions conceptuelles et réglementaires des propositions négociées).

### Les projets phares :

Les fronts de Meudorf (27 ha), habitat et tertiaire et le Jardin des deux rives (150 ha), espace vert de 50 ha en 2004.

### Les enseignements :

-Le plan directeur doit être utilisé uniquement comme un guide « arresté » du suivi du projet urbain. Son bon fonctionnement a nécessité une présence continue de l'agence en assistance à la maîtrise d'ouvrage et en maîtrise d'œuvre.

-Les travaux urbanistiques et techniques en œuvre ne doivent pas être délaissés par l'agence car elle doit aussi fournir aux élus les éléments nécessaires pour évaluer la capacité de développement des territoires.

-Le système de fonctionnement en plan directeur a permis de faire une donnée au développement du secteur en 1994, soit d'environ 10 à 15 ans. Cet horizon a été réduit à 5-10 ans en 1998 grâce à un partage du plan avec les partenaires du projet et une mise à connaissance des enjeux et attentes des différents partenaires.



Cette rencontre a permis d'aborder un ensemble de questions autour d'un débat ouvert associant élus et partenaires locaux. Cette expertise offre de nouvelles orientations aux réflexions déjà engagées, à travers le regard extérieur des membres du club. L'intérêt partagé par l'ensemble des participants réside de la plus-value apportée par l'appartenance au réseau national de la FNAU dans le cadre d'un échange de compétences et d'informations.

# Tours

## Projet Gare

La pose habitée



Le projet gare - photographie



Plan masse d'intention



### Les axes stratégiques

- Réduire la coupure urbaine et faciliter les échanges entre les quartiers situés de part et d'autre des emprises S.N.C.F.
- Poursuivre la régénération urbaine du quartier
- Offrir une réserve de développement urbain
- Développer l'intermodalité de la gare : train/bus/T.C.S.P.
- Ouvrir davantage la gare sur la ville
- Faire du Saritas un quartier de centre-ville

### Les propositions

- Multiplier les franchissements Est/Ouest pour les piétons, à roues et véhicules particuliers par :
  - l'aménagement d'un passage inférieur pour véhicules légers recroisant les rues du Docteur Fournier et J.M. Rougé ;
  - la construction d'un « pont habité » pour piétons et à roues reliant la cité administrative et le quartier Saritas ;
  - la réalisation d'une passerelle piétonne pour désenclaver le quartier de la Rotonde.
- Renforcer les principales fonctions urbaines de centralité liées aux déplacements urbains, à l'implantation de services, d'activités tertiaires

et de production favorisant la mixité.

- Prolonger les aménagements récents à l'échelle de la ville et de l'agglomération par :
  - l'extension du pôle tertiaire de la gare ;
  - le renforcement de la plate-forme intermodale liée à la présence du T.G.V.
- Assurer la desserte de la gare par le futur T.C.S.P. et localiser les arrêts à proximité des trains.
- Repositionner la gare dans la ville en vue du doublement du trafic S.N.C.F. par :
  - l'ouverture de la gare sur trois façades, au lieu d'une seule aujourd'hui ;
  - le prolongement de l'espace public autour de la gare et l'intégration de l'intermodalité ;
  - le recul des bords des quais d'une dizaine de mètres afin d'assurer les échanges Est/Ouest ;
  - l'extension du hall de la gare destiné à l'accueil des trains régionaux.
- Favoriser la mixité urbaine au cœur du Saritas en :
  - réalisant le pôle universitaire ;
  - créant un pôle d'activités P.M.E-P.M.I. le long des voies S.N.C.F. ;
  - assurant la desserte du quartier par le futur T.C.S.P.

...Une opportunité pour remobiliser la collectivité Bayonnaise sur une démarche de projet urbain.

# Bayonne

## Projet Urbain à Bayonne



Les rives de l'Adour



Le centre de Bayonne

### Une forte mobilisation des agences d'Urbanisme

Ce sont 10 agences qui ont montré leur intérêt à une participation à ces journées de réflexion du Club Projet Urbain, aux côtés de l'Agence Adour Pyrénées :

**Brest,**  
Anne-Marie Argouach,  
**Grenoble,**  
Jan Kaczorowski,  
**Marseille,**  
Frédéric Roustan,  
**Metz,**  
André Marand,  
**Orléans Val de Loire,**  
Delphine Marielle,  
**Paris**  
Jean-Louis Pages,  
**Rennes,**  
Nadine Blot  
**Strasbourg,**  
Yves Gendron,  
**Tours,**  
Mathilde Delahaye,  
**Toulouse,**  
Pierre Lascabettes

### Le contexte de cette candidature ...

• Bayonne, est une ville portuaire qui a avec patience, « tissé » sa trame historique dans la continuité de la confluence de ses deux fleuves, la Nive et l'Adour.

• Sa centralité évolue vers l'amont de l'Adour, sur des rives « abandonnées » et parfaitement déstructurées par le développement d'un tissu économique et industriel issu de la première partie du XX<sup>ème</sup> siècle.

• Ces dernières décennies, l'économie tertaire qui la remplace au coup par coup, sans aucun esprit de reconquête de son fleuve, s'est également affranchie des principes urbanistiques et architecturaux qui ont prévalu à la constitution de la ville en amont.

• Aujourd'hui, un territoire édaté et investi au gré des opportunités (études particulières menées séparément par 5 maîtrises d'ouvrage différentes).

• **Demain**, un secteur de renouvellement urbain stratégique, tant du point de vue de la commune que de l'agglomération.

• Dès sa création, l'Agence d'Urbanisme, dans le cadre de sa mission de maîtrise d'œuvre de la révision du POS, a tenté de sensibiliser la collectivité bayonnaise sur l'importance et le caractère stratégique de ce grand secteur de renouvellement urbain et sur l'urgence à refonder toutes les réflexions préalables dans le cadre d'un grand projet urbain des berges de l'Adour.

• C'est dans ce cadre, que l'Agence d'Urbanisme Adour Pyrénées a souhaité la contribution du Club projet urbain de la FNAU et proposé cette candidature à Monsieur Jean Gueset, Maire de Bayonne, qui l'a très favorablement accueillie.

### Trois journées de travail intense...

Trois journées pour comprendre, échanger, coproduire et communiquer une réflexion d'ensemble...

**Le 30 mai 2005,**

Immersion des différents participants dans le contexte.

Une matinée pour visiter le site, entendre les acteurs locaux présenter les objectifs du projet de ville et la vision communale sur l'aménagement de ce secteur.

Une après-midi pour approfondir, échanger sur la perception de chacun sur la situation urbaine de ce site.

**Le 31 mai 2005,**

Travaux en ateliers.

Partage de l'équipe en deux ateliers. Ces ateliers, chacun à son échelle d'intervention, ont :

- défini des éléments fondamentaux à prendre en compte dans un éventuel projet urbain,

- mis en évidence des relations et les continuités à organiser,

- déterminé les enjeux sur les différents espaces dans une relation élargie aux territoires environnants,

- évalué la pertinence des options en cours de validation.

- esquissé quelques principes urbanistiques à approfondir.

**Le 01 juin 2005,**

Matinée : mise en forme des travaux, préparation du compte-rendu.

Après-midi : présentation des travaux du Club au Maire de Bayonne, à Monsieur Jean Gueset et à ses adjoints, en présence des responsables des services techniques et du développement urbain.



## Bayonne

### Le fond de la réflexion

#### Une expertise sans concession

- Des discontinuités fonctionnelles importantes entre les berges et les quartiers riverains.
- Des ruptures visuelles entre les berges rive droite et rive gauche.
- L'Adour, une succession de barrières à lever pour redonner la berge aux piétons, entre le centre historique et le port Grenet.
- Des espaces publics totalement ignorés, le canal et ses berges...
- Des projections à reconsidérer dans leurs orientations actuelles. Le port, sa nécessaire contribution au projet : des orientations à revoir, une nouvelle traversée pour le tram-train est-elle indispensable ?
- Un réseau viaire à réorganiser pour libérer la rive droite et la rive gauche du transit automobile.

### Un projet repositionné dans son échelle de temps et d'espace

Le tram-train, un projet à l'échelle régionale, qui redonne au centre de Bayonne une nouvelle dimension de capitale régionale.

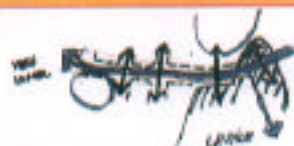
Deux questions fondamentales se posent :

- 1/ La position de la gare
- 2/ La traversée du tram-train par le port Grenet

Un enjeu de composition urbaine à l'échelle du centre-ville «large».

Mieux utiliser les atouts exceptionnels :

- les rives de l'Adour et de la Nive, et le nouvel enjeu des rives en particulier rive droite entre la zone, le Port Grenet, le nouveau port, rive gauche entre le centre historique et le nouveau port (promenades, esplanades, etc...).
- le tour de ville en continuité
- La citadelle



Urban - H. Costantini



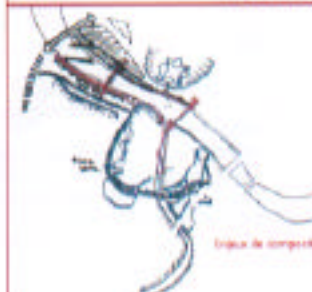
superposition d'orientations urbaines et d'axes de transit



rive gauche en premier plan, car le passage des éléments urbains est le plus direct, se regardent vers la gauche



Le tram-train Bayonne-Sébastien de cap de la capitale indépendante vers la gauche - passage à l'ouest le plus direct et l'aplanissement de la situation du Sud / développement du Nord



Enjeu de composition urbaine

# Bayonne

## Projet Urbain à Bayonne

### Un concept affirmé et argumenté

Les enjeux des rives de l'Adour

#### Rive gauche

- Une centralité en cours, des opportunités foncières (bâties ou non bâties) à saisir ;
- Affirmer des vocations entre la voie sur berge (avenue de l'Adour) et le BAB ;
- Mieux ouvrir la ville vers son fleuve ;
- La tête de pont Grenet ;
- Esplanade de la Mairie : rapport avec les berges et ses vis-à-vis en face ;
- Reconquête et réhabilitation de la promenade du mûsseau, du tissu éminent ;
- Continuité de promenade et d'aménagement des berges.

#### Rive droite

- La gare - localisation
- Si délocalisation, réutilisations, y compris des espaces urbains
- L'Îlot Saint Ursule, le programme et le traitement des berges en vis-à-vis de la ville historique ;
- La tête de pont Grenet ;
- L'insertion du grand équipement (face à l'Adour et en vis-à-vis de la ville historique) et de ses accès ;
- Nécessité de réaliser un cahier des charges des enjeux de l'urbanisme (berges, insertion de parkings, etc.) ;
- Frontière entre le Port et la centralité ;
- Devenir du quartier Armade ;
- Continuité de promenade et d'aménagement des berges (entre voie sur berges et voies intimes).

### Une somme de propositions et de pistes investiguées

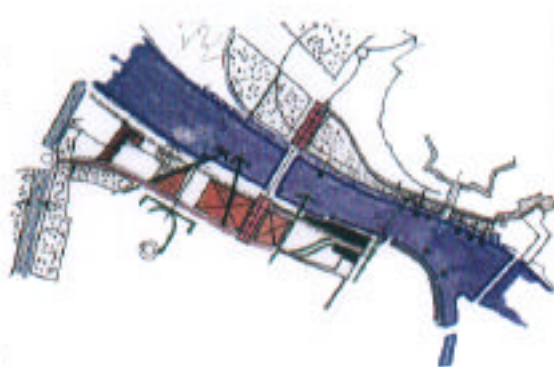
Les enjeux des espaces publics

#### Rive gauche

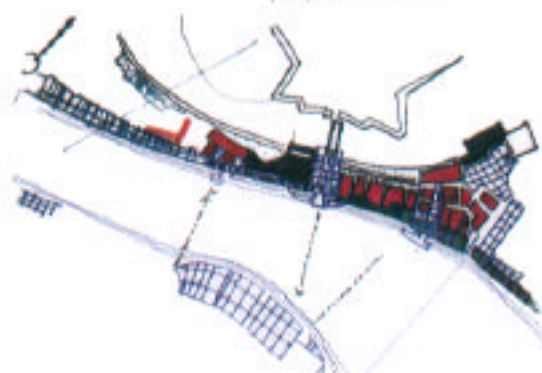
- L'esplanade de la Mairie ;
- Les Allées Marins.

#### Rive droite

- La place de la Gare ;
- Le parvis du Port Saint-Espirit ;
- Les berges, quai de Lesseps et Sainte Ursule ;
- Place et perspective vers la citadelle, vues sur la rive gauche
- Esplanade du nouveau théâtre (avec pour référence, celle de la Mairie).



Une section possible  
sur le pont Grenet  
avec le tram-train



# Conclusion

## DES RENCONTRES POSITIVES ET FRUCTUEUSES

«La présentation que vous venez de nous faire est très intéressante et de grande qualité. Elle vous confère dans certains orientations et orientations nos interrogations sur des projets que nous allons lancer. Mais de votre travail, et ce type de prestations devrait pouvoir être renouvelé.»

Jean Genet,  
Maire de Bayonne

«La prestation du Club projet urbain a été pour l'Agence une excellente opportunité pour renouveler le dialogue avec le Collectivité sur le terrain du projet urbain. Elle s'est vue couronner depuis une mission d'élude préalable sur le secteur.»

l'Agence de Bayonne

Liste des participants  
au club projet urbain

Angers : Isabelle LEULIER  
Bayonne : Bernard LESBATS  
Bordeaux : Jean-Benoît BRANCO  
Boulogne sur mer : Isabelle HACHEL  
Brest : Anne-Françoise ARCOURARD  
Clermont-Ferrand : Raphaël SANDER  
Dunkerque : Franck de MESSIE  
Grenoble : Jean-Marc DUBOIS  
Île de France : Jean-Louis PAGES  
Le Havre : Anne LOUON  
Lille : Clément FORT  
Langwy polonois : Valérie LANG  
Marseille : Frédéric ROUSTAN  
Morbihan : Nicolas BELMOUTELLE  
Metz : André MIGNARD  
Nancy : Pierre BICKER  
Nîmes : Armand BOULET  
Oise la Vallée : Delphine MARTELLE  
Orléans : Pierre SUIYOT  
Roya de Mordaniand : Emmanuel BOUQUET  
Rennes : Aurélie GUILLEPI  
Rennes : Nadine BLOU  
Saint-Etienne : Catherine SUJANT  
Strasbourg : Yves GENDRON  
Val d'Aisne : Marie-Christine  
Toulouse : Pascal COURCIER  
Tours : Pierre LASCARRETTES

« Reprendre, sans transition, le club projet urbain, n'était pas une tâche facile et lorsque la FNAU m'a proposé cette mission, je l'ai accepté sous réserve d'être secondé. Ce qui fut fait. Ainsi, avec Jean-Louis Pages, sans un souffle au seul d'une longue traversée, nous avons commencé à échauffer la première réunion, le premier thème, la suite des rencontres du club... Déjà un an et demi de temps parcouru en compagnie d'une vingtaine de permanents fidèles et toujours prêts à apporter leur contribution. Strasbourg-Kehl, Tours puis Bayonne nous ont fait visiter l'urbanisme, comprendre les approches au travers de territoires, de cultures diverses, rencontrer des élus aux logiques sectorielles sensibles et différentes. Mais la réussite du club projet urbain, au-delà de la bonne fréquentation a été la convivialité, la courtoisie, le respect des uns des autres, mais aussi la force de conviction de chacun par rapport aux problématiques auxquelles avaient à faire face, dans leur démarche, les agences et leurs élus. Jean-Louis Pages se joint à moi pour remercier l'ensemble des membres sans oublier les directeurs et les collègues des agences de Strasbourg, Tours et Adour Pyrénées pour leur intervention, et plus particulièrement Bernard Lesbats pour son accueil et l'organisation de l'atelier de Bayonne qui fut une réussite. Jean-Louis Pages me charge de vous souhaiter, ainsi qu'au club projet urbain réussites et avenir prospère.

Enfin, Quand à moi, je tiens à saluer son implication active, amicale et de tous les moments et c'est à regret que nous le voyons partir vers des horizons orientaux. Le marin que je suis lui souhaite "bon vent" et à très bientôt assurément. Bienvenue à Yves Gendron qui depuis le 31 novembre a repris à mes côtés le flambeau de la co-animation. Encore merci à tous et à très bientôt pour de nouvelles aventures 2000.

Frédéric Roustan - AGAM

«L'expérience de Tours fut très enrichissante en échanges et en réflexions entre les urbanistes et les élus. Cette formule, à mon avis, ne peut qu'enrichir la démarche du projet Gare de Tours. Un point important a d'ailleurs été abordé concernant la question de la décentralisation de l'inter-modalité.»

José Fabret - Directeur ADEUS

«J'ai pu découvrir, au travers de notre rencontre à Tours, la richesse des échanges et des réflexions que pouvait mener le club projet urbain et très sincèrement je pense que ce "mélting-pot" de savoir-faire et d'expériences est à encourager - qu'il soit à la FNAU, in situ ou au atelier. Objectivité et neutralité ont conduit à une réflexion tout à fait intéressante sur la notion de centralité ferroviaire et de transport collectif dans un contexte de projet urbain.»

Pierre Mazzella - Directrice des études AGAM

«Les travaux du Club se sont déroulés dans le cadre d'une réflexion menée en amont - étude préalable et de faisabilité - par l'Agence avec un large partenariat d'acteurs concernés par les suites éventuelles. Les réflexions et suggestions proposées par le groupe ont intéressé les partenaires et notamment les deux élus qui pilotent nos travaux et souhaitent un projet ambitieux. Il y avait à Tours, l'essentiel des conditions nécessaires pour l'intérêt partagé à l'exercice, une agence fortement impliquée, un partenariat pertinent, des élus disponibles et à l'écoute, ainsi qu'une large marge de manœuvre, d'évolution et de dialogue. Merci à tous.»

Giuseppe Bonacorni - Directeur Agence Agglomération de Tours