

Entre renouveau urbain et enjeux sociaux

2020 / 2021

PRÉPARÉ PAR

HMOUNE YOUSSRA ET HATTÉ MARINE

Introduction

Depuis les années 2010, à la suite de la loi Grenelle 2 portant sur la ville durable (2009), les projets d'écoquartiers voient le jour en France. Ce projet vise à transformer divers aspects non pas encore à l'échelle des villes mais plutôt des quartiers en faisant de ces derniers des espaces réétudiés et réaménagés socialement parlant tout comme du point de vue environnemental. Un écoquartier achevé répond aux 20 engagements présents dans le Référentiel EcoQuartier, ce dernier correspondant à un outil faisant office de socle (évolutif) permettant de guider l'action des porteurs de projet. En 2019, on comptait 380 projets au stade 1, c'est-à-dire en projet avec la signature d'une charte, 200 en étapes 2 disposant d'un chantier engagé, 51 cas où les travaux sont terminés et que des expertises sont commandées pour vérifier l'alignement à la charte initiale (étape 3) et pour finir 61 projets entièrement labellisés (étape qui intervient uniquement après 3 ans de suivi d'étape 3).



OURQUOI LE SUJET

Le sujet des éco-quartiers nous est apparu dès le début comme intéressant puisque ce dernier liait urbanisme et environnement, comme nous avons pu le voir dans divers cours, et c'est au fil de nos divers lectures que nous avons pu remarquer l'importance des transports en commun dans ce type de projet et notamment le tram concernant la ville de Bordeaux dans laquelle nous étudions en ce moment même. Quotidien direct ou indirect de chaque citadins, les transports en commun apparaissent systématiquement dans les projets d'écoquartier, démontrant que cette réhabilitation urbaine passe forcément par une mobilité plus responsable et disponible. Nous réalisons alors la place des transports dans la ville de demain. Pour vérifier ce rôle et surtout

son ampleur, nous avons réunis divers articles qui viennent appuyer ou limiter notre hypothèse selon laquelle un quartier durable se doit de prendre en compte les problématiques de mobilité de ses habitants et de son territoire.

Le tramway: un véritable outil d'action urbaine

La communauté de Bordeaux a opté en 1996 pour le tramway, un mode de transport plus adapté aux besoins de sa population et aux moyens financiers de la ville au regard de son échelle. Le directeur de stratégies territoriales chez bordeaux métropole: Jean Baptiste Rigaudy fait part des nouvelles extensions du réseau ainsi que de la programmation du tramway avec comme défi d'offrir aux périphéries urbaines, qui rappelons le, sont très dépendantes de la voiture, un vrai choix de mobilité durable et de nouvelle urbanité. De ce fait, il sera donc réduit l'exploitation du système en le rendant plus accessible ce qui permettra d'attirer une nouvelle clientèle y compris à l'extérieur de la communauté urbaine.

Le tramway: un véritable outil d'action urbaine

Malgré le manque d'ambition qui retardait le projet du tramway, ce dernier comporte tout de même plusieurs aspects positifs dont le premier est le moyen financier dont disposait la ville de bordeaux en économisant sur plus de 10 ans afin de donner jour à ce projet. Puis la relance du projet a été initiée par une nouvelle équipe politique à la tête de la communauté urbaine ce qui a donc permis de réaliser le projet de mise en place de tramway rapidement. Cependant, à travers le projet de tramway il est constaté qu'un affaiblissement du processus du centre de la ville est pénalisé par 30 années d'étalement urbain en devenant de plus en plus coûteux et donc de moins en moins rentable du fait de leur éloignement et de la diminution du nombre de bordelais à desservir. On note également, l'absence d'une hiérarchie des pôles de services à Bordeaux qui empêche d'établir des priorités dans les secteurs à desservir les uns par rapport aux autres. En effet, desservir les quartiers les plus démunis de la ville a été le critère important et déterminant pour un trouver un compromis aux vues de la densité importante de la population précaire dans le centre-ville de Bordeaux.



Par ailleurs, le tramway a plusieurs effets néfastes notamment la plus-value (comprise entre 5 et 20%) des prix immobiliers lorsque l'on habite dans un logement à proximité du tramway autrement dit accessible à pied. De plus, la croissance importante du nombre de nouveaux logements à proximité des stations de tramway entre 2002 et 2007 ne fait qu'augmenter leurs prix. En revanche, ce mode de transport comporte des effets sur la géographie sociale. Effectivement, l'objectif premier de ce projet urbain est de faire revenir les familles dans le centre-ville de Bordeaux, qui aujourd'hui est à moitié atteint mais dont les jeunes et étudiants restent majoritairement présents dans le centre-ville). Quant aux quartiers de la rive droite, ils sont de plus en plus prisés de par la création de nouveaux équilibres entre la rive gauche bourgeoise et la rive droite dite « branché » avec des habitants proches de la nature. Cette idée s'illustre avec la création d'écoquartiers situés à Niel Bastide. D'ailleurs, ce groupe d'habitants dans ces éco quartiers est très diversifié : on retrouve des personnes de tout âge et de CSP différentes. Cette mixité sociale est due au tramway et à la politique de rénovation urbaine et d'opportunité qui représentent les territoires de Bordeaux.

Enfin, cette enquête sociologique démontre l'apport réel du tram dans les pratiques quotidiennes. De même pour la représentation territoriale qui démontre que le tram est considéré comme un outil nécessaire pour les autres et non pas pour les populations des quartiers concernés.

Projet Marne Soleil et extension du tramway A

L'article publié le 25 janvier 2021 par France Bleu évoque l'avenir de l'aéroport de Bordeaux qui sera relié par le Tram A depuis la place de Pey-Berland. Cette extension offrira de nouvelles stations et parcs relais à proximité directe de l'aéroport. Par ailleurs, des aménagements cyclables sont prévus sur l'ensemble de la ligne et également le sur pont enjambant la rocade. Cet article est en lien avec notre sujet portant sur les enjeux des transports en communs comme enjeux clés dans les projets d'éco-quartiers.



Effectivement, par cette extension du tramway un nouveau projet urbain voit le jour qui est celui de Marne Soleil. La construction de l'extension de la ligne A du tramway va permettre la transformation d'un îlot de chaleur autrement dit d'une zone commerciale artificialisée à 80% en un îlot de fraîcheur. De ce fait, cette métamorphose se fera par l'aménagement d'éco-quartiers dans le secteur de Mérignac Marne Soleil. En outre, ce projet urbain comporte plusieurs objectifs dont les principaux sont de mettre en relation les différents pavillons avoisinants le cœur de zone commerciale Mérignac Marne Soleil pour en faire un éco-quartier, de mettre en œuvre un équilibre ville-nature avec de nouveaux espaces vert au cœur du quartier et enfin d'offrir une alternative au tout automobile à l'échelle du quartier en aménageant de nouvelles circulations piétons/vélos sécurisées et en proposant une offre de transport en commun performante en direction de l'aéroport. En somme, la requalification profonde du site s'imposait dans la dynamique impulsée par le prolongement de la ligne A du tramway.

En revanche, Bordeaux Métropole a mis en place un dispositif d'indemnisation pour les professionnels et commerçants riverains des chantiers du tramway. En effet, il demeure possible que ces chantiers installent une gêne et durable auprès de ces professionnels malgré la volonté de limiter un maximum les nuisances sonores..

L'importance de la mobilité dans le niveau de vie

Publié le 14 décembre 2017 par l'Observatoire des inégalités, l'article Inégaux face à la mobilité dont Jean-Pierre Orfeuil est l'auteur, nous est apparu totalement en rapport avec notre sujet. En effet, si ce dernier n'est pas centré uniquement sur un type de transport, notamment celui qui nous intéresse principalement dans notre revue de presse, à savoir les transports en commun, il y figure tout de même l'importance de ces derniers, notamment dans certaines zones et certains contextes sociaux. Dans un premier temps, il est question de rappeler l'importance de la mobilité dans la vie des individus, peu importe l'âge de la vie à laquelle ils se trouvent. Qu'il s'agisse de la jeunesse pour les déplacements scolaires ou extra-scolaires, pour les adultes pour l'accès aux premières expériences de travail, aux études, ou pour répondre aux besoins du quotidien du ménage, ou des personnes âgées ne serait-ce que pour avoir accès aux soins, on se rend rapidement compte qu'être mobile impact directement le niveau de vie de la population.Les transports, qu'ils soient individuels et privés ou collectifs et communs, jouent un rôle capital et sont nécessaires, aujourd'hui plus que jamais et certaines personnes se trouvent démunies face à leur accès réduit à la mobilité. Parmi ces personnes, on peut notamment compter d'après Jean-Pierre Orfeuil une partie des populations de quartiers défavorisés, de zones éloignées des centresville ainsi que des espaces périurbains qui sont les territoires les plus amenés à être confrontés à ces problématiques de mobilité en 2017. Le revenu étant la variable la plus impactante sur l'accès à la mobilité.

Les écoquartiers, rarement dans les centres villes, comme on peut le voir pour Ginko, Marne Soleil ou encore Brazza, hébergent ou ont pour projet d'héberger par la suite une part de population à faibles revenus (35% de logements sociaux). Ils sont entre donc dans les zones où la mobilité est problématique. De ce fait, la question des transports en commun est au centre des projets de réaménagement urbain de ces zones, dans un souci environnemental certes mais également social. A travers cet article, il nous ai fait part de la difficulté des populations disposant de revenus faibles, d'une part passer le permis coûteux (demande des compétences), et d'autre part d'acheter et d'entretenir une voiture, notamment dans les zones les éloignées du centre, souvent plus propices à des dégradations. Cependant, dans de nombreuses familles, la voiture devient

indispensable en vue du manque de de transports en commun, ne permettant pas d'acheminer l'ensemble des quotidiens du foyer. Dans le cas des écoquartiers bordelais, la solution semble souvent être l'extension du tram vers la zone concernée. Comme c'est le cas du quartier Marne Soleil, qui entame sa transformation urbaine, les premières initiatives prises ont été l'extension de la ligne de tram A ainsi que la reconversion de logement vers un modèle éco-concu, signifiant bien le rôle significatif des transports en commun dans les projets de ce genre.

En plus de permettre à la zone d'être plus attractive par sa facilité d'accès, la présence d'un transport doux tel que le tram donne à sa population habitante plus d'accès à l'emploi, à la formation et donc à un meilleur niveau de vie.

Synthèse

Le projet de tramway réussit à conjuguer les nombreuses et diverses échelles qui composent la ville de Bordeaux et à la capacité à requalifier les sites où l'urbanité est à reconstruire ou tout simplement à construire. Cependant, les résultats de ce projet modèrent l'engouement qu'accordent les élus à ce mode de transport. Par ailleurs, le bordelais joue un rôle important dans la requalification urbanistique des tramways, son point de vue ne doit donc pas être négligé. Il est donc nécessaire de valoriser le parcours du tramway à son égard afin que celuici puisse mieux appréhender ces nouvelles échelles urbaines construites et traversées par le tram.

En effet, l'article de presse de France Bleu faisant part du projet d'extension de la ligne de tram A rejoint la revue sur les transports urbains. Tous deux évoquent l'importance qu'apporte ce projet de tramway dans la ville de Bordeaux qui est de desservir les quartiers les plus démunis de la ville aux vues de la population précaire qui s'y trouve. De plus, développer le réseau de tramway en le faisant passer par des zones où se trouvent principalement des entreprises amènent les habitants à se rendre à leur travail en prenant les transports doux dont le tram et donc de délaisser leurs véhicules. De ce projet d'extension de transport jusqu'à l'aéroport amènera la création d'éco-quartiers mettant en relation les différents logements afin d'établir un équilibre entre la ville et la nature mais aussi en proposant un tramway qui traverse une zone commerciale pour se rendre à l'aéroport permettra d'offrir une alternative au tout automobile en aménageant de nouvelles circulations et en proposant une offre de transport en commun performante.

Cependant, les propos tenus dans l'article de presse et l'article sociologique des transports urbains diffèrent sur le projet de tramway qui connaît des limites d'ordre social, environnemental et économique.

Assurément, une première limite que pose le transport est celui de la plus-value des prix immobiliers qui ne cessent d'augmenter dès lors que les habitants sont proches des stations de tramway. De ce fait, s'il s'agit d'une avancée pour les populations les plus défavorisées, l'extension du tram les conduit rapidement à ne plus pouvoir accéder à l'immobilier de la zone en vue des prix de ce dernier.

Synthèse

On peut aussi évoquer une certaine rupture avec les enjeux de protection environnementaux du projet en vue de l'étalement urbain dont peut-être à l'origine l'arrivée d'un tram dans une nouvelle zone, lorsque le principe premier des écoquartiers est de réhabiliter et non pas de bétonner davantage les sols urbains.

Enfin d'ordre social évoqué dans l'article où Jean pierre Orfeuil fait part du grand nombre de personnes manquant de moyens et par conséquent sont démunis face au manque d'accessibilité aux transports. C'est, par ailleurs, pour cette raison que les éco-quartiers sont rarement construits dans les centres villes, c'est le cas de Ginko ou encore de Brazza car contient ou ont pour projet de contenir 35% des logements sociaux. D'autant plus que de nombreuses difficultés de transports sont émises. En effet, aux vues du manque de transports en commun qui desservent ces quartiers et ne permettant pas d'acheminer l'ensemble des trajets quotidiens du foyers où dans ces dernières il est impossible, par fautes de moyens financiers, d'acheter une voiture.

Si le tram est aujourd'hui un élément clé du renouveau urbain bordelais, notamment dans les divers écoquartiers de la ville, ce dernier comporte aussi des effets non désirés venant compromettre l'engagement des divers principes des projets, notamment en vue du confort de vie qu'apporte la présence d'un tel dispositif. Si dans un premier temps il apparaît donc entièrement bénéfique pour une zone urbaine, il nous apparaît grâce à ces articles, que le tram comporte lui aussi des nuances et des phénomènes négatifs inattendus mais non négligeables dans la prise de décisions sur des projets de tel ampleur.

Si nous devions poursuivre notre enquête sur le sujet, il serait intéressant d'interroger,

à travers des entretiens, les porteurs de divers projets bordelais pour parvenir à comprendre ce qui a fait pencher la balance en faveur de l'extension du tram. Dans le même objectif, il serait intéressant d'aller constater par nous même les divers effets (négatifs comme positifs) sur des projets labellisés à l'étape 4. Grâce à ce terrain, nous pourrions confirmer ou invalider nos hypothèses et approfondir les connaissances sur les variables (urbaines, sociales, économiques, de politiques publiques, ...) qui interviennent sur l'impact néfaste du tram dans les zones urbaines.

BIBLIOGRAPHIE



<u>Helfter, Caroline. « Contrepoint - Éco-quartiers : un monde plus urbain ? », Informations sociales, vol. 155, no. 5, 2009, pp. 99-99.</u>

<u>Rigaudy, Jean-Baptiste.</u> « Le tramway de la communauté urbaine de Bordeaux, cinq ans après sa mise en service : entre métamorphose urbaine et construction du projet métropolitain », Transports urbains, vol. 115, no. 1, 2009, pp. 16-21.

<u>Wallez, Paul. « Développement durable et logement social, une tension dialectique autour de la qualité », Pensée plurielle, vol. no 12, no. 2, 2006, pp. 35-43.</u>

SITOGRAPHIE



 $\underline{https://www.francebleu.fr/infos/transports/malgre-la-crise-bordeaux-metropole-lance-l-extension-dutam-a-jusqu-a-l-aeroport-1611159894}$

https://www.inegalites.fr/Inegaux-face-a-la-mobilite?id_theme=25

 $\underline{http://eco-quartiers.fr/\#!/fr/espace-infos/etudes-de-cas/eco-quartier-ginko-3/etud$

https://cercle-promodul.inef4.org/publication/ecoquartier-retours-experiences/

 $\frac{https://participation.bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/amenagement-de-brazza-bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/amenagement-de-brazza-bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/amenagement-de-brazza-bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/amenagement-de-brazza-bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/amenagement-de-brazza-bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/amenagement-de-brazza-bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/amenagement-de-brazza-bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/amenagement-de-brazza-bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/amenagement-de-brazza-bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/amenagement-de-brazza-bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/amenagement-de-brazza-bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/amenagement-de-brazza-bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/amenagement-de-brazza-bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/amenagement-de-brazza-bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/amenagement-de-brazza-bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/amenagement-de-brazza-bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/amenagement-de-brazza-bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/amenagement-de-brazza-bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/amenagement-de-brazza-bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/amenagement-de-brazza-bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/amenagement-de-brazza-bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/amenagement-de-brazza-bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/amenagement-de-brazza-bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/amenagement-de-brazza-bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/amenagement-de-brazza-bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/amenagement-de-brazza-bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/amenagement-de-brazza-bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/amenagement-de-brazza-bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/amenagement-de-brazza-bordeaux-metropole.fr/participation/urbanisme/am$

hhttps://www.cohesion-territoires.gouv.fr/demarche-

<u>ecoquartiers#:~:text=La%20d%C3%A9marche%20%C3%89coQuartier%20%C3%A9t%C3%A9%20lanc%C3%A9</u> <u>e,valorisant%20les%20porteurs%20de%20projets</u>

 $\underline{https://www.bordeaux-metropole.fr/Actualites/Tramway-point-d-etape-sur-l-extension-de-la-ligne-A-vers-l-aeroport}$

http://www.merignac.com/actualites/en-2021-le-tram-desservira-laeroport-de-merignac

https://marne-soleil.fr/