

Quel avenir pour les échoppes bordelaises ?

Rémy CAMBAU, cadreville.com

La maison correspond aux attentes des habitants aujourd'hui. Elle inspire les constructeurs de logement collectif. On a entendu, les jours précédents, des promoteurs qui ont accepté le jeu de se faire interpellé, et Dieu sait si leur production est souvent contestée, en tout cas parfois, et Dieu sait si elle s'améliore. On a entendu des constructeurs nous parler de la façon dont les attentes des Français, qui s'expriment autour de la maison individuelle, sont reprises dans le logement collectif et même comment certains architectes exploitent certaines innovations techniques du système constructif dans la réalisation des bureaux, des locaux d'activités, des lieux de travail.

Ce matin, je vous invite à replacer ce débat dans cette réflexion sur la place de la maison dans la ville, sur la place de l'habitat dans la ville et notamment, de la maison.

Bordeaux et les maisons

Hier après-midi, avec Hugues MARTIN, le maire de Bordeaux, nous nous posons la question : est ce que la maison est vraiment l'ennemie de la ville, comme on le dit tellement souvent dans certaines sphères un peu éloignées de la réalité du terrain ? On dénonce l'extension urbaine, les gens qui vont s'installer dans les maisons à la campagne. Alors la maison est-elle l'ennemie de la ville ? Quand on pose la question à Bordeaux, cela paraît stupide puisque Bordeaux est constituée en partie de maisons. Bordeaux est une ville de maisons au moins pour 30% de son territoire. Ce sont ces fameux quartiers d'échoppes dont nous vous proposons de parler de l'évolution, aujourd'hui, et notamment, en intégrant le résultat de l'Appel à idées que Gaz de Bordeaux a lancé auprès des architectes et qui pose les questions :

- Comment ces quartiers peuvent-ils évoluer ?
- Est-ce que l'on peut y trouver demain des logements collectifs intégrés à des ensembles d'habitations individuelles ?
- Est-ce que l'on peut passer d'un rez-de-chaussée à un étage, voir à deux ?
- Est-ce qu'on peut s'étendre sur l'aire du jardin ?

Évidemment, vous me direz que cela pose aussi des questions règlementaires, mais les questions règlementaires ne sont pas tranchées. Nous le rappellerons aussi dans le débat, puisque l'étude est en cours - par les services de la mairie - sur la réalité de ce patrimoine et la façon dont on peut accompagner son évolution. Pour terminer, avant de passer la parole à mon camarade Laurent LATASTE de France 3 pour ce débat, je voudrais juste que nous réfléchissions, je dirais, sereinement à ces questions qui ne sont pas exclusivement bordelaises.

Les maisons étrangères

Des quartiers de maisons en rez-de-chaussée de cette sorte, on en trouve dans le monde entier et je me souviens d'un voyage à Pékin, où les maisons traditionnelles pékinoises, en plein

centre de Pékin, sont des petites maisons en rez-de-chaussée regroupées par quatre en carré autour d'un jardin : les quartiers de Hutong... Et la municipalité de Pékin est en train de les détruire... est en train de les détruire pour construire des tours gigantesques, ce qu'ils s'imaginent être aujourd'hui la modernité. Une des vraies questions qui se pose là-bas, comme ici, est de savoir ce qu'on en fait. Est-ce qu'on les fait évoluer ? Est-ce qu'on en conserve quelques-unes seulement comme un souvenir du passé qu'on mettrait sous bulle ou sous verre ou est-ce qu'on essaye de les faire évoluer ? Beaucoup de Français sont allés aider les chinois à mettre en place des réglementations pour permettre ces évolutions. Donc, vous voyez, je ne veux pas faire de l'anthropologie sauvage, ni vous traiter comme des tribus étrangères, mais ce sont des questions qui se posent, à la base, sur l'habitat humain et son évolution. Vous êtes directement concernés, architectes, habitants, dans la salle. Place au débat maintenant. Rentrons dans le concret, celui des échoppes à Bordeaux. Laurent, à toi.

Laurent LATASTE, journaliste à France 3

Bonjour à tous. Avant de commencer ce débat, je vais tout d'abord vous présenter les différents participants. Nous allons commencer avec Myrto VITART qui est architecte, installée à Paris depuis 1989. Vous êtes associée à Jean-Marc IBOS et, on vous doit notamment la transformation du Palais des Beaux Arts de Lille et la maison de Solène à l'hôpital Cochin, entre autres, bien entendu. Marc BARANI, vous êtes le Président du jury de l'Appel à idées sur les échoppes. Vous êtes également architecte. On vous doit le pont de l'île Seguin à Boulogne-Billancourt. Patrick BAGGIO est le Président de l'Ordre Régional des Architectes et Michel BRODOVITCH architecte urbaniste en chef de l'État. Enfin, à côté de moi, on attend Michel DUCHENE. Je ne sais pas s'il est là. Michel DUCHENE est Adjoint au Maire à l'urbanisme. A priori, il va arriver. Il est là, le voilà. Donc Michel DUCHENE est Adjoint au Maire chargé de l'urbanisme et Vice-Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux. On va commencer ce débat avec Anne-Laure MONIOT qui est à côté de moi. Anne-Laure MONIOT est chargée de recenser tout le patrimoine architectural de la ville de Bordeaux et va nous faire une petite analyse de ce concours de l'Appel à idée à échoppes.

Anne-Laure MOLLIOT, architecte chargée du recensement à la ville de Bordeaux

Bonjour, je vais d'abord raconter en quelques mots quels ont été, pour la Ville, les objectifs de cet Appel à idées et ensuite décrire les propositions de projets qui ont été retenues par le jury, de manière à donner au public les clés pour écouter le débat qui va suivre.

Objectif : favoriser le développement urbain

Bordeaux à la chance d'avoir, au-delà de la magnifique façade des quais, un patrimoine bâti, peut-être moins connu mais tout aussi remarquable. C'est ce qu'on appelle désormais la Ville de pierre. Elle est constituée d'ensembles d'architectures qui jouent de la lumière naturelle sur le relief de la pierre. Donc, le projet urbain de la ville dans ces quartiers, qui représentent 1 400 hectares à peu près, consiste à favoriser un développement urbain qui s'appuie et qui poursuit les qualités de ce patrimoine existant. Une mission de recensement exhaustif – que je ne fais pas moi-même toute seule bien sûr mais avec une équipe de cinq architectes - est en cours et aboutira à un règlement d'urbanisme qui permettra de faire évoluer ces quartiers dans le respect de leurs qualités. Car, pour préserver ce patrimoine, il faut prendre en compte sa nécessaire adaptation à nos propres modes de vie. La ville a donc souhaité, par le biais de cet Appel à idées échoppes, associer les architectes à sa réflexion sur les possibilités d'évolution

du bâti et elle a aussi voulu leur permettre de faire connaître leurs travaux, de se rapprocher des habitants et de les rencontrer. Nous avons choisi les échoppes, bien que la ville de pierre soit aussi faite d'ensemble de maisons de ville et d'immeubles en R+1, R+2, R+3, car cette petite unité d'habitations est apparue comme la plus fragile. Ce sont des maisons individuelles avec jardin et elles ont souvent la taille d'un appartement. Elles répondent aux désirs des familles d'habiter en centre ville, mais elles sont souvent trop petites, mal agencées par rapport à l'évolution de nos modes de vie. Les propositions retenues par le jury, que je vais vous présenter tout de suite montrent quelques idées d'agrandissement et d'adaptation de ces échoppes. Ce sont des esquisses, des idées, des principes, des pistes plus que des recettes. Faire appel à un architecte permet à chaque habitant de trouver des solutions chaque fois adaptées à sa situation et à ses besoins.

Les lauréats de l'Appel à idées

- On va tout de suite voir le premier projet lauréat : c'est le projet de Carola VANNINI, architecte à Rome. Elle a travaillé sur le cas d'une échoppe simple située entre deux maisons de ville. Une échoppe simple fait à peu près 60 m² environ... Donc on va tout de suite voir le projet. Elle propose une version très simple de la surélévation d'un étage entre les deux bâtiments existants. De grandes baies vitrées lui permettent de proposer des espaces très fluides et très contemporains.
- Projet suivant : le cas numéro deux est un projet de réaménagement d'une échoppe en rez-de-jardin, le projet de Manuel CALABRO, architecte à Paris. Cette échoppe est située dans une séquence de gabarits très réguliers... c'est une échoppe en rez-de-jardin. C'est une échoppe qui présente un seul niveau en élévation sur la rue mais deux niveaux de planchers habitables. Ce projet propose une extension à l'arrière en conservant complètement le volume bâti et c'est un projet qui peut être évolutif, très léger, réversible. On en voit la coupe là et donc, par exemple, une des solutions permet d'avoir une cuisine, une chambre supplémentaire, des terrasses, tout cela, sur le fond de parcelle, tout en préservant une partie de jardin. Voilà quelques images de ce que cela peut donner pour nos modes de vie.
- Projet suivant : le projet lauréat suivant concerne le même cas d'étude. c'est le projet de Dominique LESBEGUERIS, architecte à Guiche mais bien connu à Bordeaux. Je remets à chaque fois l'image du contexte parce qu'il ne s'agit pas de faire évoluer seulement l'objet mais chaque intervention a un impact sur le paysage de la rue et c'est très important. Le projet de Dominique LESBEGUERIS a pris le parti de montrer, aussi, comment une intervention sur un bâtiment, et un principe d'intervention, ont un impact sur l'évolution du quartier. Le principe est d'adapter les murs mitoyens pour qu'ils puissent recevoir une poutraison qui permettra de rajouter des pièces soit couvertes avec des tuiles, soit avec des verrières, soit laissées libres. C'est donc un dispositif très flexible qui permet d'étendre l'arrière de l'habitation tout en préservant le volume selon les besoins des habitants. Voilà la coupe et le plan. On remarque qu'il y a beaucoup d'espaces à vivre : séjour, salon, introduction d'un bureau, d'un salon d'été, des patios, etc.
- Ensuite, le projet suivant est le projet de DC architectures. Ce sont des Parisiens qui ont travaillé sur l'échoppe d'angle. L'échoppe d'angle est une variation de l'échoppe simple ou double. Celle-ci est située dans une séquence en R+1 et le projet propose de jouer justement sur cette typologie d'échoppes, qui sont simples ou doubles et, remplace une des travées de l'échoppe double par une architecture contemporaine. On voit, sur ces schémas, qu'on transforme l'échoppe double en échoppe simple. On garde l'angle qui est

géré par le bâtiment existant. Il y a donc mais également l'idée de préservation l'idée d'insertion d'architecture contemporaine qui permet de développer des espaces tout à fait adaptés aux modes de vie. La voiture trouve aussi sa place dans ce projet.

- Le projet suivant concerne une échoppe double, située sur les boulevards. C'est le projet de Mélanie STEGER et Christophe RISS, étudiants à Strasbourg. L'échoppe double concernée est celle-ci. Leur intervention est très minimale. En fait, ce projet montre que l'adaptation de l'échoppe au mode de vie actuel peut se traduire par un simple réaménagement du volume intérieur et des distributions. Ils amènent la lumière naturelle par le percement du toit, ce qui leur permet de réutiliser l'espace de la cave, de l'intégrer dans l'habitation - image suivante - en produisant un plan très fonctionnel.

Maintenant je vais passer à la présentation des mentionnés. Tous les projets mentionnés concernent l'échoppe simple.

Les projets « mentionnés » d'Appel à idée

- Ce projet propose de surélever sur la rue en attique - c'est-à-dire une très faible hauteur - et d'investir également la cave et d'aménager sur l'ensemble de la parcelle un projet qui s'articule autour de patios et de terrasses... avec de vastes espaces : salon, espace repas, cuisine...
- Le projet suivant est le projet de Rémi DESALBRES et Véronique VILLANEAU, architectes à Bordeaux, qui concerne aussi l'échoppe simple. Voilà la situation existante, de départ. C'est un projet de surélévation d'un étage complet qui a pris le parti de l'imitation, dont voilà la coupe très simple, et des réaménagements des espaces intérieurs en rez-de-chaussée par des cloisonnements et un plan à l'étage tout à fait fonctionnel, qui propose quatre chambres supplémentaires.
- Le projet suivant est le projet d'Olivier NICOLAS et Guillaume ZILIO, architectes à Strasbourg, toujours sur le cas de l'échoppe simple. Leur parti pris a été une extension à l'arrière et le réinvestissement du sous-sol : extension à l'arrière en véranda qui permet d'éclairer et de récupérer le niveau bas, tout en préservant un jardin, suffisamment grand.
- Le projet suivant est un projet d'une équipe d'architectes bordelais associés à des étudiants bordelais qui concerne aussi l'échoppe simple et ils proposent d'investir l'ensemble de la parcelle, en construisant en fond de parcelle un R+1. On conserve la hauteur sur rue de la façade existante, et on pratique une extension sur l'arrière : on peut créer deux niveaux et une construction sur deux niveaux en fond de parcelle. Dans ce projet, s'est posé la question – et cela sera, je pense, un des éléments du débat - de la circulation semi privée en cœur d'îlot et du devenir de ces intérieurs d'îlot.

Le quartier d'échoppes : unité résidentielle

Laurent LATASTE, FR3

Merci... Je voudrais poser une question à Marc BARANI : quelle lecture peut-on faire de l'unité urbaine que constituent ces quartiers d'échoppes ?

Marc BARANI, architecte, Président du jury de l'Appel à idée échoppe

a. La complexité des quartiers d'échoppes

C'est vrai que je suis bien placé pour pouvoir vous donner un point de vue, dans la mesure où, en tant que président du jury, je ne connaissais pas bien les échoppes. J'en avais entendu parler, mais je n'avais pas perçu l'extraordinaire complexité et évidence de l'échoppe. C'est-à-dire que c'est un système urbain dense. On parle beaucoup de densité en ville puisque effectivement, on se rend bien compte que les villes qui s'étendent posent un problème de transport et que cela cause tout un tas de nuisances. On a une maison en ville qui est à dix minutes du centre ville, qui présente une série d'avantages énormes. Comment les faire évoluer ? Très vite, avec 175 projets à choisir, on s'est immédiatement rendu compte avec l'ensemble du jury que cela n'était pas uniquement une question, ni de matériaux, ni de style, et qu'on ne pouvait pas choisir sur des critères du type : faut il de la pierre ? Faut il surélever d'un mètre, deux mètres, trois mètres ? Comment peut-on étendre ? On s'est rendu compte qu'en fait, en réalité, il s'agissait comme d'habitude, en ville, d'une question portant sur les nouvelles manières d'habiter.

b. L'origine de l'échoppe

Pour pouvoir penser cette nouvelle manière d'habiter, il fallait repartir de l'origine de l'échoppe. L'origine de l'échoppe, c'est un système urbain très intelligent qui permet de faire de la ville tout en permettant aux gens au 19^{ème} siècle de vivre en ville avec les avantages de la campagne, puisque ce qui fait la particularité de l'échoppe aujourd'hui c'est la maison, assez basse, et le jardin. Le jardin étant un jardin potager à l'époque. Il était essentiel que ce jardin existe puisqu'il devait permettre à la famille de subsister. Et à l'avant, c'est ce qu'on appelle une unité résidentielle. Rémi CAMBAU parlait de la Chine et de ses systèmes traditionnels. J'ai étudié le même type de système au Népal. C'est à peu près la même organisation : la rue, qui aujourd'hui est occupée par la voiture était à l'époque essentielle. Vous avez encore des traces de cette utilisation de la rue avec les rideaux qui sont devant les échoppes qui permettaient de ventiler les échoppes, de laisser ouvert les passages. C'était un prolongement naturel de l'espace privé où les enfants pouvaient jouer dans la rue, les gens pouvaient s'asseoir. Et donc on avait une entité qui était constituée de la rue, de la maison elle-même et du jardin. C'est bien cette entité-là qu'il faut prendre en compte si on veut, à Bordeaux, penser les échoppes, les faire évoluer et être capable d'engendrer cette mutation qui finalement est assez simple. Les problèmes c'est : où est ce qu'on met la voiture ? On veut plus d'espace et plus de lumière.

Laurent LATASTE

Et comment faut-il accompagner ces mutations justement ?

Marc BARANI

Il y a plusieurs niveaux et plusieurs outils. La ville est en train de travailler avec un recensement très précis puisque le deuxième point qui nous est apparu absolument évident, c'est qu'il ne pouvait pas y avoir une réponse type. On ne peut pas avoir une recette qui permettrait de régler l'ensemble du problème des échoppes. Donc vous êtes en train de faire un recensement précis et de regarder selon la profondeur des parcelles, des jardins, ce qu'il est possible d'y faire, comment on peut vivre en communauté dans ce lieu-là sans se gêner

puisque'il faut garder le côté privé tout en ayant quand même des espaces communs de liberté, de vie en commun.

Politique urbaine

Laurent LATASTE

Donc là, on a le point de vue de l'architecte... Le point de vue de l' élu maintenant... Michel DUCHENE, comment voyez-vous ces quartiers d'échoppes, vous qui êtes adjoint à l'urbanisme ? Comment les voyez-vous évoluer ?

Michel DUCHENE, Adjoint au maire de Bordeaux chargé de l'urbanisme

Tout d'abord ce sont des quartiers où les habitants ont l'air d'être très heureux. L'échoppe est très recherchée. Le prix de l'échoppe a très nettement évolué depuis quelques années. Donc ce sont des quartiers où généralement on se trouve bien, où il y a un véritable équilibre de vie, mais ce sont aussi des quartiers où l'on se gare très difficilement...

a. Le recensement pour l'évolution

Un certain nombre de propriétaires d'échoppe veulent faire évoluer le volume de cette échoppe. Nous avons un véritable problème, un problème réglementaire et puis tout simplement un problème architectural et patrimonial. L'échoppe est très spécifique à Bordeaux. C'est une architecture très appréciée dont on n'a vu que quelques photos, mais on pourrait en passer quelques-unes de bel alignement d'échoppes.

La question pour la ville était de savoir ce qu'il fallait mettre en place pour préserver ces quartiers d'échoppes. Première décision du maire de Bordeaux : la mission recensement dont on vient de parler, c'est-à-dire cinq jeunes architectes se déplacent dans l'ensemble de la ville et dressent une sorte de portrait de la Ville de pierre, mais pas un portrait seulement par quartier, mais maison par maison. Chaque maison est photographiée. On dresse l'identité de chaque espace. Ce qui nous permettra, ce qui nous permet déjà, d'une certaine manière, de délivrer des permis de construire qui soient à l'image du bâti. Je pense que pendant de nombreuses années, la ville a été perturbée par des constructions, des sortes de chandelles au milieu des quartiers d'échoppes qui ont, non seulement perturbé la qualité architecturale, ces beaux alignements, mais aussi le cadre de vie des habitants.

b. Respect du cadre de vie et réglementation

Donc, la volonté du Maire... Il le rappelait tout à l'heure, c'est déjà d'éviter que le cadre de vie ne soit perturbé, de façon à préserver ces espaces très particuliers à Bordeaux. Donc il faut se donner un règlement qui soit très précis. Les règlements du POS ou du PLU, on l'a souvent reproché, sont des règlements peut-être pas assez précis, qui travaillent au niveau de l'îlot et pas seulement au niveau de la maison.

Le recensement va nous permettre, et Anne Laure MONIOT l'évoquait tout à l'heure, de délivrer des permis de construire qui tiennent compte d'une réalité de terrain et qui nous permettent de savoir si le bâtiment proposé va bien s'inscrire dans l'espace, s'il ne va pas perturber les bâtiments existants. Donc ce recensement nous permet d'aller plus loin que la réglementation et nous permet de délivrer des permis beaucoup plus précis. On peut peut-être

aussi envisager que les quartiers d'échoppes fassent partie, au bout du compte, de notre patrimoine et que quelque part, comme dans le secteur sauvegardé, nous nous donnions les moyens de les préserver. C'est là que nous avons, d'une certaine manière, un conflit avec un certain nombre de propriétaires. Car la volonté du Maire, Hugues MARTIN, et il le rappelle souvent, est de permettre aux familles, un retour de la périphérie vers le centre ville. On évoquait la rue, avec les enfants qui jouent dans la rue, et bien leur permettre d'habiter en ville dans de bonnes conditions. Le problème, c'est que lorsque c'est un groupe, lorsque c'est un couple avec un enfant, l'échoppe reste agréable. Lorsque la famille évolue nettement, il faut que l'échoppe évolue aussi et là on nous fait des propositions. Il suffit de se promener dans Bordeaux pour se rendre compte que ces propositions ne sont pas toujours d'une très grande qualité architecturale. Que faut-il faire alors ? Les propositions sont assez intéressantes et elles dressent des pistes :

- Faut-il surélever l'échoppe ?
- Faut-il faire évoluer son volume en souterrain ?
- Derrière ?

Seuls les architectes peuvent répondre. Et, pour ne pas être très long puisqu'il y a de nombreuses personnes ici et sûrement des personnes qui habitent dans des échoppes et qui veulent les voir évoluer... Il faut travailler avec des professionnels.

c. Le rôle des architectes

Je suis très surpris, en tant qu'adjoint à l'urbanisme, de voir des projets qui sont parfois dessinés sur un coin de table par un maçon, par un métreur... Agora, c'est aussi évoquer l'architecture et l'urbanisme mais mettre en avant les architectes. Nous avons de très, très bons architectes à Bordeaux qui sont connus parfois au niveau national, international, mais aussi de jeunes architectes. On les a vus travailler sur ces projets-là qui peuvent tenir compte de cette identité propre à l'échoppe et proposer des aménagements, des évolutions du volume de très grande qualité. Souvent lorsque je dis: « faites travailler un architecte », on me répond "oui mais c'est cher". Non, il faut discuter, négocier avec l'architecte... Discuter du prix. Et l'on peut très bien aujourd'hui travailler avec un architecte à un prix tout à fait correct. Par contre, lorsqu'on ne travaille pas avec un architecte, avec un professionnel, on peut se retrouver confronté à des délais très longs et très compliqués qui font qu'au bout du compte, on perd de l'argent.

L'échoppe a une identité très spécifique, il ne faut pas la perturber, et si on ne veut pas la perturber, si on veut la voir évoluer dans de bonnes conditions en tenant compte de ce magnifique patrimoine, il faut travailler avec des professionnels qui trouveront les réponses. Pour ce concours qui est à peu près unique en France, on a obtenu des réponses que nous n'attendions pas et en très grand nombre, avec des architectes, comme vous avez pu le voir, qui viennent d'autres pays. Ce concours nous permet de dresser toutes une série de pistes de réflexions, de pistes de travail, qui permettront aux architectes, aux porteurs de projets - dont certains sont peut être dans la salle - de déposer des permis de construire qui seront sûrement de qualité. Le Maire l'a rappelé tout à l'heure, me l'a rappelé dans le creux de l'oreille : il faut rappeler que ces propositions certaines ne sont pas réglementaires. Donc c'est une réflexion, ce sont des pistes de travail, mais il ne faut pas s'appuyer strictement sur ces propositions. Je ne sais pas si j'ai répondu à la question par contre...

Laurent LATASTE

À peu près.

Michel DUCHENE

À peu près ?

Typologie de quartier...

Laurent LATASTE

À peu près. Michel BRODOVITCH, je rappelle que vous êtes urbaniste en chef de l'État. Pour terminer de poser les jalons de ce débat, concrètement qu'est-ce qui caractérise l'échoppe bordelaise ? Est-ce que vous pouvez nous dresser une petite typologie comme ça ?

Michel BRODOVITCH, architecte des Bâtiments de France, Urbaniste en Chef de l'État

Il faudrait demander à Monsieur TRIBALAT qui est le savant là-dessus...

Laurent LATASTE

Vous pouvez le faire aussi, j'imagine...

Michel BRODOVITCH

Non, je crois que la question que vous avez dans les échoppes est une typologie de quartier. C'est une espèce de lotissement où vous avez ces maisons en rez-de-chaussée avec le rapport avec le jardin ; une espèce de lotissement, en même temps fermé sur lui-même et ouvert sur la ville, ce qui permet de faire tout un quartier. Ce sont un peu les questions que l'on se pose aujourd'hui quand on veut faire un quartier. Donc je ne rentrerai pas dans les détails.

Un problème de patrimonialisation

Michel BRODOVITCH

Au départ il s'agit de quartiers populaires et ce qui est intéressant aujourd'hui, je trouve, c'est la manière dont les gens vont se les réapproprier avec un usage un petit peu différent. Donc se pose aujourd'hui la question, avec cette manière de se les approprier, de la patrimonialisation de ces échoppes. Il y a, à la fois une valeur d'usage, il y a à la fois une valeur patrimoniale au sens culturel du terme, c'est-à-dire qu'on trouve cela joli et l'on a envie, presque, de les protéger. Mais il y a aussi une valeur patrimoniale au sens de patrimoine des gens. C'est un patrimoine, d'où la valeur du foncier qui évolue. A mon avis, la question qui se pose à la ville en ce moment, c'est cette double question, ou alors on joue sur les mots un petit peu sur cette notion de patrimoine.

C'est à la fois un problème économique, patrimonial, et un problème culturel. Ce qui est très intéressant, c'est l'étude que fait la ville pour sortir un petit peu de ce débat. Si on le prend au niveau individuel, on n'arrivera pas à trouver une solution, puisque vous parliez tout à l'heure des familles qui s'agrandissent, ce qui fait que les gens veulent doubler leur surface parce que la famille est plus grande. Du point de vue individuel, cela peut être une réponse valable. Du point de vue collectif, cela ne l'est pas. Vous n'allez pas à toutes les générations doubler la surface d'une parcelle.

Laurent LATASTE

Mais y a-t-il un état idéal à conserver dans l'échoppe bordelaise selon vous ?

Michel BRODOVITCH

Il y a peut-être dans certain cas, et c'est là où l'étude va peut-être donner la solution, une qualité individuelle architecturale de chaque échoppe qui mérite d'être protégée, et une qualité d'ensemble.

a. Vers la sauvegarde des échoppes ?

Vous avez certaines échoppes où vous avez une série de vingt maisons par exemple qui ont un décor extraordinaire, un état de conservation formidable, y compris le sol des rues qui est resté ce qu'il était. Ils ont donc une valeur mémoriale qu'on a envie de conserver et c'est cet ensemble, cette unité qu'on va vouloir conserver. Dans des cas comme ceux-là, pourquoi ne pas se poser la question de les protéger en tant que tel, ce qui peut vouloir dire ne pas pouvoir augmenter les étages. Dans d'autres cas, vous n'avez pas du tout cette valeur d'unité. C'est là que l'étude d'ensemble permet de savoir ce qu'on va faire. C'est un peu ce que vous avez eu dans le secteur sauvegardé. Le secteur sauvegardé, qu'a-t-il fait ? Il a mis très longtemps à se faire. Il a dit quels sont les immeubles intéressants et dit aussi en quoi ils sont intéressants par rapport à un ensemble et plus personne ne se pose la question dans le secteur sauvegardé de savoir si on doit pouvoir doubler la surface d'un appartement. Quand vous êtes dans un immeuble protégé dans le secteur sauvegardé de Bordeaux, plus personne ne dit : "j'ai envie de trois étages de plus". Il est admis maintenant que cela ne bougera plus. Sur les échoppes, vous avez ce processus de patrimonialisation qui est en train de se faire. Alors vous avez un peu toutes les attitudes qui s'expriment en même temps.

b. Pour et contre

Vous avez une partie des gens qui voient l'aspect confort et l'aspect économique, qui disent, par exemple : « On veut les surélever... » Du point de vue patrimonial, cela a un intérêt ou pas, parfois cela peut être complètement valable. Le risque que vous prenez si vous surélevez tout, c'est que toute la qualité de vie du quartier va disparaître. Dans certains endroits par exemple, il y a tellement de « bagnoles » qu'on ne sait plus comment rentrer chez soi. Vous avez une petite rue d'échoppes qui est extraordinaire, mais vous ne la voyez pas parce qu'il y a beaucoup de voitures devant. Donc cela montre un système qui a atteint sa limite. C'est un petit peu entre ces paramètres que vous allez travailler, je crois. À savoir, à certains endroits, c'est quelque chose qui est tellement extraordinaire, qu'il faut le garder et à d'autres endroits, vous avez un épannelage qui fait que de temps en temps vous avez deux niveaux. Vous l'avez, vous savez, dans les projets lauréats.

Laurent LATASTE

Tout à fait.

Michel BRODOVITCH

Vous voyez, par exemple, un projet qui est en tout vitré, très intéressant pour des maisons qui sont plus hautes. Donc dans ce cas-là, la solution paraît appropriée puisque cela ne détruit pas l'ensemble et vous voyez que c'est une solution individuelle. Cela ne veut pas dire que toute la rue va pouvoir augmenter, d'où l'intérêt du travail que vous faites. Les gens en parlent pour être bien au courant de ces différents paramètres.

Laurent LATASTE

D'accord. Je vais donner la parole maintenant à Patrick BAGGIO. Je vous rappelle qu'en fin de débat, vous pourrez poser autant de questions que vous voudrez à tous les intervenants de ce débat. Patrick BAGGIO, que pensez-vous, vous qui êtes le Président Régional de l'Ordre des Architectes, de toutes ces réponses qui ont été apportées à cette Appel à idée ?

Concours : un Appel entendu

Patrick BAGGIO, Président Régional de l'Ordre des Architectes

Tout d'abord j'étais agréablement surpris de la quantité.

Laurent LATASTE

Il en y a eu 178 réponses, je crois, exactement.

Patrick BAGGIO

Oui, et deux jours pour les analyser. Donc cela a suscité un certain nombre de débats entre nous, d'ailleurs très riches mais assez forts aussi, parce que les réponses sont évidentes : ce n'est pas simple. Je pense qu'il n'y a pas de réponses qui nous ont réellement surpris. Il y a beaucoup de choses qui ont déjà été expérimentées sur le tissu. Moi, je crois qu'il y avait une des réponses que j'aimais bien, parce qu'elle était assez polémique : la personne qui avait remonté un petit peu l'échoppe, en montrant que la modernité aussi était la possibilité d'entasser les différentes solutions. C'est l'aspect d'entassement, d'empilement. La ville est fabriquée comme cela et je crois que c'est justement cette notion d'empilement qu'il ne faut surtout pas arrêter. Donc on peut se poser la question et je crois que cela a été posé tout à l'heure comme étant une réflexion sur le patrimoine. Mais la patrimonialisation, en tant que telle, il ne faut pas que cela soit un arrêt sur image.

Laurent LATASTE

C'est-à-dire qu'en rajoutant un étage sur l'échoppe, l'échoppe ne perd pas pour autant son identité ? Est-ce cela que vous voulez dire ?

a. L'identité de l'échoppe

Patrick BAGGIO

De toute façon je pense que l'identité de l'échoppe, quand elle était occupée par les ouvriers, était la véritable identité. Quand elle a commencé à muter dans son organisation et dans son peuplement, elle n'est pratiquement plus devenue échoppe. On la nomme comme cela, mais elle devient beaucoup plus maison de ville. Je crois que, dans sa mutation, il faut qu'elle passe au statut de maison de ville mais dans un quartier organisé. On parlait des problèmes de stationnement. Il y a un gros problème de stationnement. Il y a un gros problème et il va falloir repenser aussi la vie des quartiers autour de ces échoppes, parce que cela va finir par se scléroser complètement. Et je crois que là, nous aussi, par rapport aux réponses qu'on a pu voir, il faut qu'on ait des règles du jeu claires et je crois que là, il faut un petit peu dédramatiser, décrisper la situation qui est tendue à l'heure actuelle.

b. Des règles du jeu claires pour une nécessaire mutation

Je sais que Michel DUCHENE le dit. Il faut que les architectes interviennent sur ce tissu et de cela, je l'en remercie parce que c'est vraiment, pour les jeunes une possibilité d'arriver à accéder à une certaine commande. Il faut aussi qu'ils aient les conditions de travail et actuellement c'est compliqué, parce que les règles du jeu ne sont pas claires. Les architectes travaillent, ils peuvent être souvent sur un certain nombre de réunions. Ils vont voir la mairie, ils vont voir différents services et je crois que là, il y a un réel travail à faire autour de la table parce que nous allons arriver à un phénomène de blocage. On ne pourra pas attendre la totalité du travail qui est énorme et qui doit être fait sur le recensement. Mais je crois qu'il faut actuellement décrisper cette situation et donner des règles du jeu claires qu'on sache où l'on va et où l'on va dessiner. Faut-il démolir ? Faut-il ne pas démolir ? Avons-nous le droit de rajouter ? Faut-il conserver cette rue ? Mais on ne sait pas très bien, à l'heure actuelle, où l'on va et on le voit très bien dans le rendu des échoppes. Donc là, allons-y autrement. On va finir par ne faire que du pastiche partout et l'on va retrouver des pavillons Gabriel multipliés ou d'autres opérations sur lesquelles je me suis déjà exprimé.

Laurent LATASTE

Myrto VITART, vous avez fait partie du jury ? Qu'est-ce qui vous a passionné dans les débats qui ont dû avoir lieu, dans ces réponses qui ont été apportées à ces débats ?

Au cœur de l'échoppe

Myrto VITART, architecte

Moi, je dirais un petit peu comme Marc BARANI, que j'arrive ici en novice. Je découvre un territoire des échoppes beaucoup plus vaste que ce que j'avais pu imaginer. Ceci pose le problème tout à fait différemment et puis j'ai la chance par rapport à vous autres, d'avoir une

totale liberté d'action dans ma façon de réagir puisque je ne connais pas, je ne veux pas connaître, les crispations qu'il y a autour de ces échoppes, étant ici en invitée. Et donc, cette liberté que cela me donne m'amène à dire plusieurs choses.

a. Les quartiers d'échoppes : un site émouvant

Premièrement, j'ai trouvé ces quartiers d'échoppes absolument magnifiques, vraiment très, très beau. Si l'on regarde les maisons une à une, ce n'est pas tellement leurs qualités propres qui m'attirent, parce qu'elles sont finalement relativement banales. Mais ce qui est extrêmement beau dans ces ensembles, c'est le fait qu'on sent derrière ces maisons une population de gens qui ont décidé, à une époque de vivre ensemble, de mettre en commun certaines valeurs, et de les exprimer comme des valeurs communes. C'est-à-dire que tout le monde s'est plié à un certain schéma, que ce soit la volumétrie de la maison, avec généralement un seul niveau, une toiture, que ce soit le jardin en fond de parcelle, que ce soit la façade exprimée de manière très cohérente et que ce soit même très étrangement, un accord commun sur une organisation interne de la maison. C'est-à-dire que dans l'échoppe simple, la porte est située à tel endroit. Ensuite vous avez la pièce éclairée, la pièce sombre, la pièce éclairée, la véranda et même les toilettes qui généralement sont tous au même endroit. C'est très, très étonnant : il y a cette notion d'appartenance à un groupe social et en même temps une légère variation, généralement sur la façade, qui fait dire à une personne : « Moi, j'affirme le fait que je suis un petit peu plus haut ou mieux ou moins bien placé que toi et on l'accepte. » Il y a comme cela une sorte de différenciation très belle et moi, ce qui m'a énormément ému dans ce site-là, c'est de comprendre, voir vivre les gens à l'intérieur, de les imaginer.

b. Évoluer sans « légiférer sur le beau »

Alors bon, maintenant quelques dizaines et dizaines de générations plus tard, évidemment, on se demande comment faire en sorte que nous, à notre tour, nous puissions, vis-à-vis des générations qui vont venir, laisser le bonheur d'imaginer comment nous nous vivions. Il est bien évident que si on décide de figer tout cela, il y a une perte de sens énorme. Donc on ne peut pas figer les choses. Il faut trouver une solution d'évolution et par rapport à cela, je voulais quand même dire que les projets que nous avons choisis, d'une façon générale, tous les projets que nous avons vus, ont pêché, un petit peu, dans un sens... En cela, ils répondaient peut-être à la façon dont le problème leur avait été posé, sans vraiment se poser la question de quelle façon ces choses-là pourraient être d'une façon extrapolée et généralisable. Ce sont vraiment des cas précis et c'est pour cette raison que le jury a décidé de choisir des cas différents. Dans chacune des catégories que vous avez vues, il y avait des tas de projets intéressants. Simplement il fallait bien s'arrêter à une sélection. On a choisi les plus représentatifs, je dirais, de chaque catégorie, pour bien exprimer le souhait qu'on avait de ne pas figer une solution, de montrer que tout un tas de choses était possibles. Et de ce point de vue-là, je voudrais quand même dire, qu'il me semble que la réglementation doit se mettre en place, parce que forcément il y aura une réglementation. Il faut qu'il y en ait une pour cadrer un peu les choses, ne serait-ce que pour que les intérêts des uns ne portent pas tort aux intérêts des autres. Il faut un minimum cadrer. Mais je ne suis pas certaine que la réglementation doive être trop précise en termes de solution. Il faut que la réglementation arrive à donner des principes, des sortes de processus qui peuvent être différents. On a vu qu'il y a plusieurs possibilités. Mais je ne pense pas qu'il faille légiférer sur le beau.

Laurent LATASTE

Michel DCUEHENE, partager-vous l'avis de Myrto VITART ?

Michel DUCHENE

Légiférer sur le beau, vous avez tout à fait raison. Légiférer sur la forme et sur le volume : oui. Par exemple, vous avez une proposition d'un architecte que j'apprécie beaucoup, qui travaille à Bordeaux et au Pays Basque. Je crois qu'il est là. C'est Monsieur LESBEGUERIS. C'est une proposition très intéressante qui permet de faire évoluer l'échoppe en profondeur. Le seul problème est qu'avec ce type de proposition, vous vous retrouvez dans le jardin du voisin... Et si vous avez des vis-à-vis qui sont créés, cela pose un certain nombre de problèmes et il faut penser quand même au recul des quatre mètres. Si votre propriété n'est pas très large, votre avancée ne sera pas très confortable. Donc ne surtout pas légiférer sur le beau.

Je crois qu'Alain JUPPE et Hugues MARTIN ont eu une volonté, en prenant un architecte-conseil qui est Bruno FORTIER, de permettre aux professionnels architectes, urbanistes de travailler avec d'autres professionnels. Ce n'est pas aux élus de décider sur le beau. Par contre, juste, par rapport aux architectes, je vous rappelle que c'est l'élus chargé des permis de construire et le maire au bout du compte, qui se trouvent au bout de la décision. Lorsqu'on prend un certain nombre de décisions concernant la qualité architecturale ou la législation, on se retrouve confronté au porteur du projet, à l'habitant, aux familles... Et lorsqu'on prend la décision, par exemple, de protéger un bel alignement d'échoppes et que nous nous retrouvons confronté à une famille qui évolue... Et lorsque nous refusons certaines de leurs propositions, généralement la famille nous dit : « Oui, mais vous nous obligez à partir en périphérie alors que vous voulez que les familles restent dans le centre ville. » Donc il faudra se donner les moyens quand même réglementaires pour permettre une évolution de l'échoppe de telle manière que les familles puissent vivre dans le centre ville et de telle manière que cette évolution ne pose pas problème aux riverains qui se trouvent au plus près de l'échoppe. Donc l'évolution de l'échoppe doit se faire de manière très équilibrée.

c. Le stationnement, frein du monde idéal

Vous avez - et je me permets de l'évoquer - abordé le problème du stationnement. La question est très difficile parce qu'on était encore, il n'y a pas si longtemps, dans le cadre d'une voiture par ménage. Aujourd'hui on passe à deux, trois, quatre voitures. Je prends cet exemple. J'étais dans un quartier avec le Maire il n'y a pas très longtemps, et il y avait une famille de personnes âgées qui partait en maison de retraites et avait une voiture. Cette voiture était dans le garage de l'échoppe. Il y a rarement de garage dans les échoppes mais là, c'était le cas. Ils étaient remplacés - c'était une échoppe double - par une famille de quatre personnes avec deux enfants, avec chacun une voiture. Là où vous aviez une voiture dans le garage, vous avez toujours une voiture dans le garage mais vous avez aussi trois voitures dans la rue. Donc le problème qui se pose aussi par rapport aux échoppes est de savoir comment on va pouvoir gérer ce stationnement. Alors bien sûr, on peut créer des parkings de proximité. On peut creuser des parkings en silo. Mais cela coûte extrêmement cher.

La Communauté urbaine a évolué et n'y est pas très favorable aujourd'hui. Nous aussi, nous rêvons des rues dont vous parliez, des cours urbaines. Nous rêvons de ces cours urbaines qu'on trouve dans les pays nordiques, où, par exemple, dans une rue d'échoppes, on aurait

toutes les voitures en souterrain ou en aériens dans des parkings en silo et la rue serait complètement dégagée. Ce sont ces fameuses cours urbaines avec un arbre, un banc et où l'on verrait des enfants jouer dans les rues. C'est peut-être cela aussi l'enjeu des échoppes, avoir des rues plus agréables, plus douces à vivre. Mais pour en revenir à la question, il ne faut pas que la réglementation soit trop tatillonne bien sûr. Il faut que la réglementation permette de préserver l'équilibre social des échoppes.

Laurent LATASTE

Très bien. Pour terminer ce petit tour de table je voudrais laisser la parole à l'un des lauréats Dominique LESBEGUERIS. Quel est votre avis sur tout ce qui vient d'être dit ? Vous êtes d'accord ?

Dominique LESBEGUERIS

Moi, je rejoins un peu Myrto VITART sur le fait qu'effectivement, il faut encadrer le développement des tissus d'échoppes et leur transformation. C'est quelque chose de difficile effectivement. On le voit à travers toutes les réponses. Mais effectivement la mairie a besoin d'un outil comme celui-là pour justement encadrer ce renouvellement. Ensuite, est-ce qu'il faut encadrer vraiment l'évolution de l'échoppe, de l'unité d'habitation d'échoppe ou est-ce qu'il faut réfléchir plus en amont sur le tissu lui-même ? Vous parliez de la voiture, effectivement il y a peut-être des solutions à trouver au niveau du quartier d'échoppes. Je ne pense pas que l'on puisse régler le problème échoppe par échoppe en fait.

Laurent LATASTE

C'est un problème qui doit se régler par quartier ? Par îlot ? Comment peut-on le régler ?

Les problèmes d'évolution

Myrto VITART

Vous parlez du problème de la voiture n'est-ce pas ?

Laurent LATASTE

Entre autres.

Myrto VITART

C'est un problème qui est apparemment un gros, gros souci. Moi je pense qu'il y a aussi une sensibilisation à faire auprès des gens qui habitent dans ces quartiers. Ils ont beaucoup d'avantages. Il faut quand même qu'ils arrivent à comprendre qu'il y a des inconvénients. Quand vous habitez à Bréhat, vous prenez le bateau pour y aller, et à Bréhat vous prenez votre bicyclette. Il n'y a pas de voiture. Donc je ne dis pas de faire des quartiers piétons de ces quartiers-là, mais simplement la largeur d'une échoppe de base correspond à peu près à la largeur d'une voiture. Une voiture, c'est déjà pas mal. S'il y a une deuxième ou une troisième

voiture, il y a peut-être des solutions plus lointaines et plus compliquées. Mais quand même il ne faut exagérer. Je pense que chacun n'a pas forcément, quand on habite au cœur de Bordeaux, la nécessité d'avoir trois voitures.

Laurent LATASTE

Êtes-vous d'accord avec cela, Michel BRODOVITCH ?

Michel BRODOVITCH, architecte des Bâtiments de France

Oui. Mais je crois qu'il n'y a pas beaucoup d'autres solutions. C'est ce que disait Myrto tout à l'heure. Dans ces quartiers, ce qui est intéressant, ce sont ces valeurs communes que les gens partageaient en les faisant. Ces règles communes passaient par un mode de vie à l'époque. Il n'y avait pas besoin de règle pour leur dire d'être un petit peu poli avec leur voisin, parce qu'en fait c'est des gens qui vivaient les uns sur les autres, puisqu'ils s'entendaient. Ce qu'on nous a raconté sur la vie des quartiers d'échoppes, c'est qu'il y avait même une convivialité, à la fois une intimité et une convivialité. Le problème que vous avez aujourd'hui, avec de nouveaux habitants, est de retrouver cette convivialité, cette manière de discuter avec les autres. Donc le problème, c'est que la manière de dire cela, maintenant, cela s'appelle des « règles » dans les documents d'urbanisme. Alors il faut trouver cette manière de régler la vie entre les gens.

Après, vous avez un deuxième problème, qui est la question architecturale, mais qui est d'un ordre différent. On voit très bien, dans les propositions, qu'on peut très bien réaménager ces bâtiments de manière très diverse tout en gardant leur esprit. Ce qui est, d'ailleurs, assez étonnant du point de vue architectural, c'est qu'aucune des propositions faites ne met en l'air la façade. Ce qui est intéressant dans le projet de Monsieur LESBEGUERIS, c'est que lui propose presque une solution urbaine, avec une densification. Donc il se pose sur ce plan-là. C'est à la ville, à la collectivité de définir le niveau de densification. C'est tout.

Laurent LATASTE

Dominique LESBEGUERIS, vous vouliez réagir ?

Dominique LESBEGUERIS, architecte

Oui, effectivement, c'est sur ce plan qu'il faut se poser. Je reviens à la voiture. C'est vrai que c'est une grande préoccupation à Bordeaux. On fait le tramway, etc. Le territoire est vaste. Donc effectivement il faut pouvoir circuler et la voiture est très, très présente, aujourd'hui encore, à Bordeaux. Je crois que c'est une réflexion qui a été en partie menée dans le cadre du développement du tramway. On a des parkings localisés à des points stratégiques, etc. Je pense que pour le quartier d'échoppes, ces choses-là peuvent être jouées également. Je pense qu'il y a un vrai travail de réflexion à mener sur, justement, la manière de pénétrer ces quartiers d'échoppes. Comment y habiter ? Comment en sortir sans se retrouver effectivement avec une saturation d'automobile comme on le trouve aujourd'hui ?

Laurent LATASTE

C'est un problème d'urbanisme bien connu à Bordeaux d'ailleurs...

Michel DUCHENE, adjoint au Maire de Bordeaux chargé de l'urbanisme

Oui, je crois que Bordeaux fait référence aujourd'hui, au niveau national et européen, pour son projet urbain ; fait référence aussi pour la manière dont elle a traité la problématique des déplacements. Il suffit de se déplacer en ce moment dans la ville pour voir le nombre de vélos. Entre 1999 et 2003, il y a eu une augmentation de près de 75% de l'usage du vélo. Donc Bordeaux est une ville qui se rapproche de Strasbourg et peut-être un jour, d'Amsterdam plutôt que d'autres villes françaises qui sont très en retard par rapport à la place du vélo.

Il suffit de voir le nombre de couloirs de bus, le développement du tramway. On est en deuxième phase, les travaux du tramway se déroulent juste en face de ce hangar... Je pense que sur la problématique des transports, il reste à faire mais nous avons déjà fait beaucoup.

Le problème, c'est la voiture des résidents. Aujourd'hui, on mène une politique sur les pendulaires, un mot un peu barbare pour désigner ceux qui viennent travailler le matin dans la ville et qui repartent le soir. Si ces personnes peuvent effectivement se garer dans des parkings de périphérie gratuits, emprunter le tramway et venir dans le centre ville, ce serait bien. Mais nous avons un véritable problème par rapport aux résidents... Les opérations neuves, le POS et de même le PLU obligent de toute façon à réaliser un certain nombre de places de parking, généralement souterraines, sous-bâti. C'est une première réponse.

Installer des parkings dans les quartiers de ce qu'on appelle la ville de pierre, les quartiers d'échoppes ou de maisons bourgeoises pose une vraie difficulté. Parfois nous trouvons une friche commerciale ou industrielle. On peut parler de la rue de Caudéran, du Cours Marc Nouhau ou de la rue Croix de Seguey. On réalise des petits parkings de proximité, soit disponibles pour le grand public, soit réservés aux résidents. Et ce qui nous pose problème, ce sont ces quartiers où nous trouvons peu de friches, évidemment industrielles, et peu de friches commerciales, qui nous permettraient de réaliser ces parkings.

Donc on a très souvent des demandes - c'est extrêmement difficile pour un élu - de particuliers, propriétaires d'une échoppe qui nous demandent de plus en plus souvent, d'une certaine manière, de protéger leur voiture des dégradations, de réaliser, par exemple, une place de parking dans l'échoppe. Là, nous avons un véritable problème. D'abord on perturbe généralement la façade et la qualité de l'échoppe et en plus, on ne crée qu'une place de parking qui en supprime dans la rue puisqu'il faut bien rentrer dans son garage. C'est difficile de faire comprendre cela aux porteurs de projet qui déposent ce type de permis de construire. Il y a donc déjà une réponse négative en disant « Non, vous ne pouvez pas mettre votre voiture dans l'échoppe... » La deuxième chose, c'est : « Je ne peux pas mettre ma voiture, mais je voudrais surélever mon échoppe » et là, nous avons vu d'assez belles photos d'alignements d'échoppes qui, à l'évidence, ne méritent pas de surélévation. Deuxième réponse négative, et ainsi de suite. Donc le problème sur les échoppes est de savoir comment trouver le juste équilibre entre la préservation de ce patrimoine et l'évolution nécessaire et inévitable de l'échoppe.

Je pense qu'on ne pourra pas travailler seulement sur des bases réglementaires. C'est impossible. Aucun règlement ne pourra nous permettre de traiter ces questions, bâtiment par

bâtiment, et c'est pourquoi l'équipe d'Anne Laure MONIOT nous permettra de répondre. Cette équipe-là se déplace d'un îlot à l'autre, d'une maison à l'autre, pour dresser un portrait des maisons et nous dire, au bout du compte, ce qu'il est possible de faire dans le règlement et peut-être, quelque part, au-delà du règlement, de tenir compte des spécificités des bâtiments sur lesquels nous travaillons.

Laurent LATASTE

Très bien. Nous allons passer à vos questions si vous en avez, comme je l'imagine, dans le public. Les lauréats également peuvent s'exprimer. J'en vois quelques-uns ici au premier rang.

Rémi CAMBAU

Il y a beaucoup de monde, mais on va essayer de vous faire passer le micro quand même.

Rémi CAMBAU

Est-ce que vous pouvez vous approcher un petit peu quand vous voulez poser une question. Ce sera plus simple. Merci. N'oubliez pas de vous présenter. La « mémoire » de Bordeaux enregistre le débat.

Monsieur DE ROUGIS

Je suis Monsieur DE ROUGIS, maître d'œuvre. J'aurais voulu savoir si vous vous étiez intéressé à la composition des familles au moment de la construction des échoppes.

Laurent LATASTE

Marc BARANI.

Marc BARANI

J'imaginai des familles avec beaucoup d'enfants. D'ailleurs, on en a discuté. En réalité, c'est à peu près la même composition que celle qu'on a aujourd'hui. C'est la même famille avec un ou deux enfants. Je parle sous votre contrôle. Donc peut-être pouvez-vous prendre un micro ? Il y a eu un recensement précis à ce sujet ?

De la salle

Il y avait combien d'enfants ?

Laurent LATASTE

Présentez-vous et restez debout Monsieur pour qu'on vous voie. Présentez-vous, allez-y.

Jacques TRIBALAT

De quelle époque parlez-vous ?

De la salle

De la construction des échoppes. Elle doit s'étaler de la fin du 19^{ème} siècle jusqu'en 1930 si on veut aller par-là.

Jacques TRIBALAT

À cette époque-là, les échoppes étaient habitées par des ouvriers qui avaient effectivement un certain nombre d'enfants : deux, trois, quatre enfants. Certaines familles habitaient une échoppe double. C'est-à-dire que l'échoppe double était divisée en deux appartements et je cite le cas puisqu'il est connu de la rue de Galard où une dame âgée habitait cette échoppe double. Elle habitait avec ses enfants et son mari dans la demi-échoppe à l'époque et elle avait trois enfants. Donc ils étaient cinq personnes dans trois pièces.

De la salle

Est-ce notre manière de vivre actuellement ?

Jacques TRIBALAT

Ce n'est pas notre manière de vivre actuellement. C'est bien pour cela qu'il faut que l'échoppe évolue et comment évolue t-elle ? Toute la problématique actuellement...

Myrto VITART

Je pense que personne ici n'a contesté le fait qu'il faille que les choses bougent. Je pense qu'on a été au contraire invité à discuter de cela. Je ne comprends pas tellement le sens de votre question. Tout le monde est d'accord. Tout le monde dit qu'il faut que l'échoppe évolue.

De la salle

La faire évoluer. Mais comment faire puisqu'il faut créer des chambres. ? C'est simple.

Laurent LATASTE

Monsieur BRODOVITCH ?

Michel BRODOVITCH

Quand on dit : « Il ne faut pas de porte de parking, parce que cela prend une place et que c'est complètement contradictoire avec l'échoppe », là, on se met d'accord et l'on dit non. La question de l'extension est plus complexe. Au début de la vie un couple peut vivre dans un

studio. Quand ils ont des enfants, ils déménagent et vont dans un autre endroit. Donc il ne faut pas du tout considérer qu'à partir du moment où vous êtes propriétaire d'un endroit, vous y resterez toute votre vie, dans une organisation familiale différente. Sinon ce n'est pas soluble.

Laurent LATASTE

Marc BARANI, est-ce que les échoppes sont faites pour les familles nombreuses ou pas ?

Marc BARANI

Cela peut l'être... Enfin, cela dépend. Ce que je voudrais dire c'est que la réponse que vous posez a été apportée par quelques-uns des lauréats. Ensuite vous avez une exposition, qui est à la maison de l'architecture, de l'ensemble des projets. Donc vous pourrez voir l'ensemble de ces évolutions possibles. Ce que je voudrais dire aujourd'hui est que le problème de l'extension de l'échoppe est un problème culturel uniquement parce que la structure de l'échoppe est absolument extraordinaire. C'est-à-dire que, pour parler un peu technique, la parcelle fait à peu près six mètres de large. C'est-à-dire que ce sont des portées que l'on peut construire très facilement et il n'y a pas de murs porteurs dedans. La limite de la parcelle de l'échoppe est la limite de la propriété et à partir de là, tout est possible. Vous pouvez raser absolument toutes les cloisons sans aucun problème techniques, remonter les toitures. C'est d'ailleurs, en creux, ce qui peut poser problème puisque c'est une structure extrêmement flexible. Quand vous avez des bâtiments avec des murs très épais, il est très difficile et très coûteux de tout changer. Ici, en réalité, nous pouvons décroquer l'intérieur, agrandir et faire à peu près ce qu'on veut parce qu'on a une structure de la parcelle qui correspond à la structure du bâtiment, ce qui est rarissime. L'Appel à idée a démontré comment cela pouvait évoluer et aujourd'hui il n'y a pas de limite technique à l'évolution de l'échoppe. Les questions que l'on se pose portent sur les limites d'habitabilité, les limites culturelles. Jusqu'où doit-on garder le patrimoine ? Jusqu'où peut-on vivre avec les autres, etc. ?

De la salle

Je suis tout à fait d'accord avec vous. Mais nous allons reprendre l'exemple type que vous-même à la mairie aviez choisi pour le concours, où vous avez une échoppe simple... enfin, plutôt semi simple puisqu'elle a des petits sanitaires au départ sur le côté. Quand il a fallu l'agrandir, qu'ont fait les propriétaires à l'époque ? Ils ont créé une espèce de rajout dans le jardin et ils ont baptisé cela « chambre » et c'est votre propre exemple.

Myrto VITART

Je voudrais dire juste une chose. À partir du moment où on se permet à l'intérieur d'une échoppe de bouger les cloisons et de refaire un volume complètement différent, je ne vois pas pourquoi et sous quel prétexte on ne bougerait pas également le jardin et la façade. Je pense que c'est, comment dire, intellectuellement possible. Après, je sais que là, je commence à aborder un terrain très, très sensible. J'en suis consciente. Mais néanmoins, je n'aimerais pas non plus que vous pensiez que nous vous encourageons à faire du façadisme. Ce n'est pas du tout le propos. Donc ce que je veux dire simplement, c'est qu'à la fois nous trouvons ces échoppes très belles. Nous l'avons suffisamment dit. Nous les aimons et en même temps, nous pensons que nous méritons aussi de pouvoir nous exprimer en tant qu'hommes et femmes de

notre temps et il faut pouvoir le faire. Alors maintenant, évidemment, une fois que nous avons dit cela, nous n'avons pas réglé le problème et je sais bien qu'il reste des tas de choses à régler. C'est facile de dire des choses comme cela. Mais fondamentalement, c'est ma pensée. Il faut pouvoir le faire.

Laurent LATASTE

Jacques TRIBALAT, vous voulez intervenir, je crois ?

Myrto VITART

Et ce ne sera plus une échoppe, ce sera autre chose.

Jacques TRIBALAT

Oui et non. Il y a eu, à une certaine époque, 10 937 échoppes à Bordeaux et environ 16 000 si j'ajoute les communes avoisinantes. Donc à la limite, il y a 10 937 cas à résoudre aussi. Quand on parle de modifications de façades ou d'extensions sur du volume ou sur l'arrière ou de surélévation, cela ne concerne pas forcément les 10 937 échoppes. Il y a des quartiers d'échoppes effectivement, je pense, qui doivent être nécessairement préservés et où il devrait y avoir un périmètre de sauvegarde en zone ZPPUP ou secteur sauvegardé. Je sais qu'avec Monsieur BAGGIO, nous ne sommes pas d'accord là-dessus.

Patrick BAGGIO

Vous voulez faire du musée. Allez-y, nous sommes là. Nous parlons de vie, nous parlons de gens qui vont vivre dans la ville et nous ne parlons pas d'esthétisme passéiste. J'en ai ras le bol !

Jacques TRIBALAT

Laissez-moi parler jusqu'au bout. Cela concerne effectivement quelques centaines d'échoppes. Dans certaines rues, certaines séquences de rue, il faudrait peut-être les classer et ailleurs, aller peut-être un peu plus loin. Je ne parle pas de les muséifier. Mais je ne vois pas pourquoi en secteur sauvegardé, un immeuble et vous le savez bien, ne peut pas bouger.

Laurent LATASTE

Patrick BAGGIO ?

Patrick BAGGIO

Ceci est un gros problème puisqu'on va modifier le règlement du secteur surveillé qui a beaucoup de mal à s'adapter au mode de vie actuel et au mode commercial et qui va finir par

transformer le centre en parcs d'attractions du dimanche pour permettre aux gens d'aller se balader. Je crois que les ambitions de la ville ne sont pas là non plus.

Jacques TRIBALAT

Non plus. Donc en dehors de ces quelques centaines d'échoppes qui pourraient avoir un sort, privilégié, il demeure tout le reste de ces quartiers d'échoppes où certaines échoppes ne présentent aucun caractère architectural. Elles peuvent être complètement démolies si l'on veut.

Myrto VITART

Là, vous parlez purement de façade en fait ? Pour moi, l'échoppe est intéressante par sa masse. Je comprends très bien ce que vous voulez dire mais je peux aussi dire le contraire et vous avez raison et j'aurai raison.

Jacques TRIBALAT

Je dis le contraire de tout. C'est-à-dire que la réponse dans les échoppes ne peut pas être unifiée. Il y a plusieurs échoppes : le tout et son contraire.

Laurent LATASTE

Merci Monsieur TRIBALAT. Y a-t-il une autre question dans le public ? Pouvez-vous vous présenter, Monsieur ?

Marcel FELICE

Oui, bonjour, je suis Marcel FELICE. Je suis propriétaire d'une échoppe double. Ici, nous sommes encouragés à prendre un architecte. Alors je voudrais juste poser une question tout à fait pratique : combien cela coûte pour rénover une échoppe simple ou une échoppe double ? Une échelle de prix ? Car réellement je ne sais pas combien coûte un architecte.

Une deuxième question, par rapport à la réflexion de Monsieur DUCHENE, sur la difficulté de faire une réglementation, pour suivre l'évolution et la vie des échoppes : ne serait-il pas possible d'imaginer îlot par îlot, une concertation des propriétaires ? Car il y avait vraiment des propositions très intéressantes, notamment plus globales, sur cet îlot où l'on créerait une venelle... Je pense qu'au niveau des propriétaires dont je fais partie, individuellement, nous aurions beaucoup de mal à accepter qu'un voisin fasse un débord et évolue à sa façon, sans nous respecter ou qu'il ait une vue sur notre jardin... Mais je pense que s'il y a une concertation de tous les propriétaires sur un îlot, il y aurait du donnant-donnant et je pense que les choses évolueraient peut-être plus rapidement et de façon moins conflictuelle vis-à-vis de la Mairie. Je pense que ce problème de réglementation pourrait se résoudre de façon quasiment chirurgicale, îlot par îlot, sachant que d'un îlot à un autre, il n'est pas possible de faire la même chose.

Laurent LATASTE

Patrick BAGGIO, pour rénover une échoppe, combien cela coûte-t-il ?

Patrick BAGGIO

Pas cher, Monsieur. C'est-à-dire pas cher selon ce que vous voulez. Évidemment nous l'avons vu, il y a des interventions qui peuvent être extrêmement légères et très organisées par rapport au budget donné. Je crois que c'est important. L'échelle économique de la transformation d'une échoppe, dont nous n'avons pas du tout parlé et vous avez raison de poser le problème, est aussi un des moyens de chasser un certain nombre de populations hors de ces quartiers. Le coût est un coût de rénovation dit classique qui doit se situer, nous disons en franc, à peu près à 3 500 Francs du m². On doit être à peu près à 400, 500, 550 euros du mètre carré. Mais cela peut aussi être 100 euros du mètre carré si vous voulez faire quelque chose de très simple. Le coût d'un architecte est ses honoraires qui sont libres donc négociables. Il ne faut pas non plus les étripier, parce qu'autrement ils ne vous feront pas le travail. Vous avez aussi des missions fractionnées. Vous pouvez avoir une mission de conseil ou d'étude préalable. Vous pouvez avoir une mission complète avec une surveillance de chantier, ce que je vous conseille puisque ce n'est quand même pas simple de suivre un chantier. Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de le faire mais c'est quand même très compliqué de jouer les chefs d'orchestre avec les artisans. Donc la plus value de l'architecte là-dessus est qu'il va vous soulager et peut-être, même sûrement, vous faire gagner pas mal d'argent, en plus avec une solution qui vous sera complètement adaptée. Je crois que c'est pour cela qu'on n'a pas voulu, non plus, faire une espèce de règle systématique. Je crois qu'il faut adapter la solution à votre problème. Je suis ravi que vous abordiez le problème de la notion de l'îlot et de l'ensemble parce que cela rejoint exactement le mode de vie initial de ces échoppes. Pourquoi n'y reviendrait-on pas ? Le but à l'heure actuelle est de pouvoir vivre chez moi ou chez soi au milieu des autres. C'est cela la ville. Autrement, on part ailleurs. Je crois que c'est important et l'échoppe est pour nous, et pour d'autres régions, pour d'autres solutions, une vision et un terrain d'étude. C'est pour cela qu'il ne faut surtout pas trouver le moyen de le figer. Je trouve que la solution de venir travailler à l'îlot est, à mon avis, une bonne solution.

Laurent LATASTE

Michel DUCHENE, pensez-vous également que cette solution de travailler îlot par îlot soit bonne ?

Michel DUCHENE

Oui tout à fait. Je tiens à féliciter Monsieur de sa proposition. Elle est essentielle car la réglementation, je le rappelle, ne permettra pas de régler véritablement le problème. Le travail, îlot par îlot, permet justement de s'appuyer sur l'ensemble des propriétaires ou copropriétaires et de définir, par exemple, l'évolution du cœur d'îlot. On évoquait tout à l'heure les constructions dans ces fonds de parcelle. Elles existent aujourd'hui, mais tout dépend de la profondeur de la parcelle. Si la parcelle n'est pas très profonde, il vaut peut-être mieux éviter de construire et préserver les cœurs d'îlot. L'enjeu aussi de cette réglementation et du travail que nous menons est de préserver les cœurs d'îlots qui sont aussi très spécifiques à Bordeaux. C'est extraordinaire, surtout au printemps ou en été lorsque l'on se promène dans certaines rues de Bordeaux. Quand les gens laissent leur porte ouverte, nous sommes dans des

rues qui sont assez minérales et nous nous rendons compte qu'au bout du couloir, il y a ces magnifiques espaces de végétation. Donc l'enjeu est aussi d'éviter des constructions hétéroclites, en fond de parcelle, qui perturbent ces cœurs d'îlots.

La volonté aujourd'hui est plutôt de retrouver les cœurs d'îlots, de retrouver la végétation dans ces cœurs d'îlots. Dans certains cas, quand la parcelle est assez profonde, il s'agit de permettre des constructions. Il y a un effet pervers à la construction en fond de parcelle. Pour l'avoir vécu, c'est que généralement cela devient une petite maison autonome très appréciée par les adolescents qui, après, ne veulent plus quitter la maison. Donc ils passent sans arrêt et ce n'est pas très vivable au bout du compte.

Pour ce qui concerne les architectes, pardon, je ne veux pas répondre à leur place mais en tant qu'adjoint à l'urbanisme, je constate une chose. C'est que quand les projets sont portés par les architectes, les choses se déroulent bien mieux. Peut-être que des personnes dans la salle me diront oui mais pas avec moi. C'est vrai que c'est parfois difficile, surtout en ce moment, car les architectes doivent respecter le POS et l'esprit du PLU. Si tout se passe bien à la communauté urbaine, au mois de juin, le PLU sera voté et l'on aura un seul et unique règlement. Par contre, ce qui est très intéressant avec l'architecte, c'est que d'abord il prévoiera un projet réglementaire, il travaillera en amont avec les services de la Ville et de la communauté urbaine. Il portera le dossier administratif qui est, disons le, en général pour un permis de construire, assez lourd même si tout dépend du volume des travaux. Surtout, au bout du compte, je pense que vous gagnerez de l'argent. Pour l'avoir vécu, là aussi douloureusement, il est assez difficile de travailler avec un certain nombre d'entreprises. Or les architectes ont généralement des entreprises avec lesquelles ils travaillent en direct. Au fil du temps, ils ont un panel d'entreprises de qualité. Je pense qu'au niveau du coup de la rénovation, de la restructuration de l'échoppe, l'architecte vous permettra au bout du compte, de gagner de l'argent.

De la salle

J'habite dans un quartier où il n'y a que trois échoppes. Pourquoi ? J'habite près de la base sous marine. Le problème de la ZAC est qu'on veut démolir toutes ces échoppes et c'est mon seul patrimoine. Que pouvez-vous répondre ?

Laurent LATASTE

Michel DUCHENE ?

Michel DUCHENE

La ZAC des Bassins à flot n'est pas encore votée. Elle le sera, j'espère très rapidement. Ça traîne un peu à la communauté urbaine. Nous avons besoin que cette ZAC sorte. Ce sera une des plus belles ZAC, zone d'aménagement concertée. C'est l'aménagement d'un espace qui se trouve tout autour des Bassins à flot et qui permettra de restructurer cet espace portuaire qui est aujourd'hui à l'abandon. Il n'y aura pas d'expropriation d'habitants dans ce secteur. Il y aura des préemptions de bâtiments qui seront vendus pour éviter la spéculation. Par contre, il y aura quelques soucis pour un certain nombre de maisons qui se trouvent le long de la voie Lucien Faure qui doit permettre de relier la place de LATULLE à la rive droite en passant par le pont Bacalan Bastide. Donc la rue Lucien Faure doit être élargie et deux ou trois échoppes

sont touchées. Les services de la CUB fonctionneront comme ils fonctionnent généralement sur l'îlot Bonnac, sur la place de la Bastide, par la négociation, par la concertation. L'expropriation se fait évidemment au prix des domaines. Si le prix des domaines ne semble pas convenir aux personnes concernées, il y a un recours administratif. Dans certains cas, le prix a nettement évolué. Le tribunal a tranché en faveur des habitants et leur bien a été payé pour une somme beaucoup plus importante. Très peu de maisons sont concernées dans ce secteur. Je ne voudrais pas dire de bêtise. Je pense que c'est trois ou quatre maisons. Concernant la base sous-marine, dans tout ce secteur-là, aucune maison individuelle n'est concernée.

Laurent LATASTE

Une autre question dans le public ?

Laurent LATASTE

Pouvez-vous vous présenter et poser votre question ?

Pierre LAJUS

Je suis Pierre LAJUS. Ma question s'adresse à Michel DUCHENE qui a évoqué tout à l'heure, tout à fait justement, le cas de plus en plus fréquent de familles avec des enfants et des adolescents, des étudiants qui ont deux, trois et même quatre voitures. Vous avez parlé de ce qu'avez fait la ville, de ses quelques tentatives de récupérer des friches urbaines, industrielles pour créer des espaces de stationnement. Mais je souhaite savoir si l'étude que vous avez confiée à Anne Laure MONIOT qui a pour objectif le recensement des qualités physiques, des qualités architecturales des maisons, des échoppes prises individuellement ne pourrait pas être orientée aussi vers une dimension urbaine ; c'est-à-dire de regarder îlot par îlot quelles seraient les capacités, non seulement pour créer des espaces verts centraux, mais peut-être pour créer des stationnements centraux également par des récupérations de surfaces qui sont plus ou moins bien utilisées. Est-ce que cette étude pourrait prendre cette direction ?

Michel DUCHENE

Cette étude prend déjà cette direction et Anne Laure MONIOT et son équipe nous donnent des informations régulièrement sur toutes les friches ou bâtiments que l'on pourrait transformer en parking. C'est extrêmement difficile. Partout où nous avons pu le faire, nous l'avons fait. Regardez la Barrière du Médoc, l'ancien cinéma Rex : un parking de surface, Cours Marc Nouhau, les anciens établissements porte-enseigne entre le cours Marc Nouhau et la rue de Caudéran : 68 places de stationnements, rue Croix de Seguey, les anciens établissements Renault : une quarantaine de places de stationnements. Donc nous savons faire et dès que nous pouvons acheter une friche, nous la transformons en parking de surface.

Il faut maintenant que nous passions à une deuxième étape qui, là, devient plus difficile. Car on peut effectivement travailler dans les secteurs d'échoppes mais il nous faut, à ce moment, acheter ou récupérer un espace et réaliser un parking qui ne peut généralement pas être un parking à rampe, car les rampes d'accès et de sortie prennent trop de place. Donc ce sont des parkings automatisés comme il en existe dans certaines villes d'Italie où vous laissez votre

voiture dans une sorte de garage et la voiture part automatiquement en sous-sol ou en aérien. Cela peut être un parking en silo enterré ou en surface. Le problème est que cela coûte relativement cher à la collectivité, et qu'en plus, les résidents du secteur ne veulent pas payer très cher. Car d'une certaine manière, si on marche un peu, on arrive toujours à trouver plus ou moins une place de stationnement. Donc BMA, et Pascal GERASIMO, qui est là, travaillent sur cette problématique de construction de parking en silo dans les quartiers d'échoppes. C'est ce que nous essayons de faire - et cela ne fonctionne pas trop mal même - même si nous n'avons pas créé des centaines de places de stationnement.

Rue Pelleport, avec la Caisse primaire d'assurance maladie, nous avons marié le fonctionnaire avec le riverain. C'est-à-dire que nous récupérons le parking, le soir et le week-end pour le riverain. Si le riverain n'est pas parti le matin, il risque la fourrière. Cela n'est jamais arrivé encore jusqu'à aujourd'hui. Mais c'est une manière radicale de dire que chacun avait sa juste place, que nous marions ces personnes-là mais qu'elles devaient vivre en bonne entente, et pour l'instant personne n'a divorcé. La Caisse primaire du secteur, par exemple, derrière l'Hôtel de police, crée du foisonnement, le bâtiment de la CFDT dans le quartier Saint Genès aussi.

Maintenant nous essayons de travailler avec des organismes privés qui nous autoriseraient à utiliser leurs parkings le soir et le week-end. Par exemple, mais c'est public, nous travaillons en ce moment avec la cité administrative pour que les parkings autour de la Cité administrative, sur les Boulevards, puissent servir aux résidents du secteur, quitte, dans certains cas, à ce que ce soit payant, à un prix modique peut être, mais que ce soit payant. Je vais vous dire très honnêtement et très directement les choses. Je crois que ces solutions ne permettront pas de régler véritablement le problème. Il y a une telle explosion du nombre de voiture dans la ville qu'il faudra bien comprendre quelque chose. C'est qu'habiter en ville, si on veut avoir une, deux ou trois maisons par famille, oblige obligatoirement à trouver un parking et à payer un parking.

Du stationnement gratuit pour autant de voitures, c'est pratiquement impossible à trouver. Regardez ce que nous avons fait dans la ville. Nous avons construit des parkings souterrains. Nous avons construit des parkings aériens. Nous avons fait tout ce qu'il est possible de faire : la place de la Bourse, les allées Tourny, la place Jean Jaurès, le cours du Chapeau Rouge, le secteur Salinières. Vous trouvez des centaines de places de parkings et pourtant la pression automobile est toujours là. Il faut quand même envisager, dans les grandes métropoles européennes, de repenser la place de la voiture. Généralement on nous dit : « Vous êtes contre la voiture, vous êtes contre les familles dans le centre de Bordeaux... » Non. Cela ne veut pas dire qu'il faut interdire la voiture. Cela veut dire qu'il est nécessaire de réduire la place de la voiture et de donner la place à d'autres modes de déplacement que la voiture.

Je crois que le projet urbain qui a été pensé par Alain JUPPE et est porté par Hugues MARTIN est en train de donner une nouvelle image de la ville de Bordeaux. Il y a les grands espaces emblématiques : la place de la Victoire, la place Pey-Berland, le cours de l'Intendance, le cours du Chapeau Rouge... On peut penser ce que l'on veut de l'aménagement en tant que tel. Mais il faut reconnaître que peu de villes en Europe – dans les pays nordiques sûrement, donc à part un certain nombre de ces pays - ont eu la volonté de remettre en cause la voiture et de dégager des espaces majeurs pour les piétons, pour les déplacements doux. J'en veux pour preuve la place Pey-Berland. Rappelez-vous cette place. C'était un véritable rond-point où circulaient autour de la cathédrale des milliers et des milliers de voitures. Il était pratiquement impossible d'aller, par exemple, de la rue Vital Carles à la cathédrale sans risquer de se faire écraser. Aujourd'hui c'est un immense espace

piéton qui donne une autre image de la ville, qui a repositionné, d'ailleurs, symboliquement le pouvoir municipal puisqu'on se rend compte que la mairie a toute sa place aujourd'hui, ainsi que la cathédrale. C'est un bel espace de convivialité, un espace plutôt doux, apaisant et, d'ailleurs, un espace de reconnaissance puisque la plupart des manifestations partent et reviennent place Pey-Berland. Pourquoi cela ? Parce que d'une certaine manière, être sur cette place est une forme de reconnaissance. Pardon d'être un peu long. Mais la réponse n'est pas de trouver du stationnement. Nous allons trouver du stationnement pour les résidents. C'est prioritaire. Mais est-ce qu'il ne faut pas s'interroger sur ces modes de déplacements et est-ce qu'il ne faut pas parfois penser à d'autres choses qu'à la voiture.

La politique sur le vélo est une réussite à Bordeaux, le tramway aussi. Personne n'imaginait que le tramway aurait autant de passagers et cela a profité au réseau de bus parce que lui aussi a trouvé une nouvelle clientèle. Donc peut-être faut-il penser une nouvelle ville où chacun aurait sa juste place et où la voiture ne serait pas hégémonique ? Est-ce que nous ne sommes pas de la génération qui verra quand même très nettement la place de la voiture se réduire dans les centres villes ?

Rémi CAMBAU

Laurent, j'ai deux interventions demandées par ici. Je passe la parole d'abord à Madame.

Laurent LATASTE

Oui, Madame, vous vous présentez ?

Marcelle CANET

Je m'appelle Marcelle CANET. Je voulais vous soumettre une idée. Pourquoi n'utiliserions-nous pas ici à Bordeaux, le principe qui est utilisé au Japon ? Pour le stationnement des véhicules, les Japonais utilisent des espèces de plateformes qui tournent, avec un principe de crémaillère. Cela ressemble un petit peu au grand huit si l'on peut dire. Ceci permet en fait ou permettrait tout au moins d'éviter de creuser un immeuble, enfin un souterrain et d'utiliser des rampes comme on fait dans les parkings. C'est-à-dire, par exemple, que la ville pourrait acheter un immeuble d'un ou deux étages, garder la façade, ce qui ne dépareillerait pas le quartier, et dans ce volume mettre un principe d'une ou deux crémaillères dans lesquelles rentreraient quinze à vingt voitures.

Laurent LATASTE

Qui veut répondre à cette question ? Est-ce encore Michel DUCHENE qui va devoir répondre ?

Marc BARANI

Il y a une question de coût aussi, Michel DUCHENE l'a très bien dit. C'est très onéreux et moi, je crois qu'il est très important de garder une mixité dans les quartiers des échoppes, qui

représentent 30% de la ville et ne peuvent pas être réservés à une élite qui peut se payer ce type de parking, car cela va coûter très cher. Le premier point est celui-là.

Le deuxième point est que je partage beaucoup l'idée que la ville puisse résister, à un moment donné, à des lubies. La lubie de l'auto date des années 50. Chaque maire voulait que l'autoroute arrive jusqu'à la mairie. C'est le cas de Marseille où ils ont tracé une autoroute qui est presque arrivée à la mairie. Maintenant tous les dix ans, ils coupent dix mètres de l'autoroute pour donner un espace piéton à la ville. Les quartiers d'échoppes ne sont pas faits pour recevoir des voitures. On peut optimiser en utilisant un certain nombre d'outils et Monsieur DUCHENE les a donnés. Je pense qu'à un moment donné, on peut accepter de vivre un peu autrement, on peut accepter cette vie-là et l'optimiser. On peut peut-être trouver ponctuellement les solutions dont vous parlez. Je me demande, à partir de la réflexion de Monsieur, si on ne peut pas aller plus loin dans la question d'habiter ensemble et, par exemple, se poser la question de la transformation d'une parcelle en crèche ou en équipement puisqu'on a un quartier très vaste.

C'est un quartier très beau, mais où l'on se perd. Avec Myrto, nous avons l'œil du néophyte puisque nous ne connaissions pas bien le quartier. Mais si on nous lâche au milieu des échoppes, puisque ce sont des quartiers homogènes, nous pourrions nous repérer assez difficilement. A partir du moment où il y a une densité qui augmente et que ces quartiers sont en mutation, est-ce qu'on ne peut pas imaginer, point par point, de redynamiser ces derniers en fonction des populations qui peuvent venir avec des équipements publics choisis, ponctuels et retisser un nouveau tissu urbain en relation avec le nouveau mode d'habiter ?

Nous avons beaucoup parlé de la voiture. Nous sentons bien que c'est le problème majeur. Mais je ne pense pas qu'il y a de solution idéale ou en tout les cas, de solution à la hauteur des besoins que nous aurions pour une famille de quatre personnes ou trois personnes. Avoir des dispositions pour trois voitures est absolument impossible, sauf à des coûts faramineux. La réponse se trouve plutôt dans les transports en commun.

Jusqu'où pourrions-nous continuer à penser à la transformation des échoppes dans un ensemble de services donnés à la ville ?

Rémy CAMBAU

L'heure tourne mais nous pouvons encore prendre quelques questions. J'en ai une ici. Monsieur ?

Régis GUINET

Bonjour, je suis Régis GUINET. Je voudrais aborder une question qui fâche, celle de la spéculation foncière. J'habite aujourd'hui une échoppe en qualité de locataire, un bâtiment qui a été divisé en quatre logements et qui échappe totalement à la question de la réglementation architecturale puisque nous y avons mis quelques cloisons et quelques portes. Donc cela ne se voit pas du tout de l'extérieur. Cette maison, au départ, abritait une famille et pouvait générer deux, voire potentiellement, trois stationnements, en génère aujourd'hui cinq et potentiellement peut en générer jusqu'à huit. Ceci pose un réel problème de stationnement et plus généralement à la collectivité. Ceci est une première chose.

Il me semble, quand même, que la question de la spéculation foncière est un réel problème sous-jacent. Il s'agit quand même d'une volonté politique de la permettre ou pas. Pour revenir à la question de la qualité architecturale, ce qui fait tout de même la qualité de la ville, à mon sens, c'est aussi cette diversité, sa mixité, une mixité dans la forme et dans les couleurs et c'est valable à l'échelle d'une ville, à l'échelle d'un quartier et aussi à l'échelle d'un îlot. Il me semble tout de même que ces jolies nuances, qui font la qualité de la ville et des quartiers, peuvent aussi être associées à des matériaux plus contemporains et des couleurs autres que la couleur de la pierre systématique.

Myrto VITART

Est-ce que vous pensez que c'est le matériau qui est contemporain ou la façon dont on l'utilise ? Que signifie un matériau contemporain ? Cela m'énerve toujours ce genre de réaction parce qu'un matériau n'est pas contemporain, ce n'est qu'un matériau.

Régis GUINET

Vous avez raison et je retire ce que j'ai dit. Par contre, ce qui fait tout de même la richesse de la ville c'est aussi cette variété de formes de couleurs et de styles. Si nous allons plus loin, est-ce que nous pourrions imaginer de démolir certaines échoppes pour les remplacer par des choses beaucoup plus actuelles ?

Laurent LATASTE

Michel DUCHENE, y a-t-il une volonté politique à propos de la spéculation ?

Michel DUCHENE

Généralement quand nous parlons de spéculation, nous parlons d'élus. Je ne vois pas pourquoi je ne pourrais pas parler de l'architecture.

Sur la spéculation, Monsieur a tout à fait raison et je lui réponds très clairement. C'est vrai, pendant un certain nombre d'années, à Bordeaux, des propriétaires ont transformé l'intérieur des immeubles sans autorisation, sans permis de construire, de manière un peu sauvage, de manière non seulement, non réglementaire, mais pas très confortable dans la mesure où ils ont employé effectivement du placoplâtre sur des murs plutôt humides et nous voyons ce que cela donne ensuite. Il y a des effets pervers : pas de local à poubelle, pas de local vélo et beaucoup plus de stationnement dans la rue. Cela a été fait consciemment, bien évidemment, par ces personnes-là dans la mesure où si elles avaient demandé un permis de construire, elles auraient dû réaliser du stationnement. Si ce stationnement ne pouvait pas être réalisé, elles payaient la taxe.

Depuis quelques années et en particulier depuis que j'ai cette délégation, le Maire m'a donné un objectif précis : surveiller plus particulièrement ces rénovations sauvages. Nous avons toute une équipe d'agents voyers et, non pas d'agents voyeurs comme disent certaines personnes. Ce sont des agents voyers qui circulent dans la ville et surveillent attentivement toute rénovation et tous travaux. Ces personnes sont parfois un peu perverses parce qu'elles travaillent souvent le week-end, discrètement à l'intérieur des immeubles. Quand vous passez

tout au long de la semaine, vous ne remarquez rien. Et tout d'un coup, quelques mois après, les volets s'ouvrent, et là où vous aviez deux appartements et deux familles, vous vous retrouvez avec cinq ou six studios. Nous avons quand même vu des studios de 17 m². Cela ne nous convient pas et nous ne sommes pas favorables à ce type de réalisations. Donc nous les surveillons attentivement. Nous dressons des procès-verbaux. Vous allez me dire : « Oui, mais cela se fait quand même. »... Parfois le Parquet classe ce type de plaintes et nous avons un véritable problème aujourd'hui. Mais pour ne pas aller jusque-là, dès que nous sommes confrontés à ce type de travaux, nous faisons parfois intervenir la police municipale, voir la police nationale pour arrêter les travaux. Nous demandons au propriétaire de déposer un permis de construire et généralement, les choses se passent à peu près bien. Il gagne un peu moins d'argent. Il y a peut-être un peu moins de studios, mais la réalisation se fait dans un cadre réglementaire. Par contre, au niveau du stationnement, je vous le dis tout de suite, ce n'est pas obligatoirement la solution car si le stationnement ne peut pas se réaliser dans l'îlot ou sous le bâtiment, à ce moment-là généralement, la personne paye une taxe et des voitures arrivent dans la rue.

Concernant la qualité architecturale et les matériaux, nous n'avons jamais dit que nous voulions muséifier la ville. Nous n'avons jamais dit – cela s'est dit dans la presse - que la mairie était favorable au pastiche. Je ne sais pas qui a mandaté la personne pour dire cela. Nous défendons les bâtiments contemporains. Il suffit de se promener dans cette rue, d'être dans ce bâtiment et de tourner la tête pour voir qu'évidemment nous défendons les pratiques contemporaines, qu'elles soient artistiques ou architecturales. Par contre, nous pouvons aussi effectivement avoir une intervention liée au pastiche. Pourquoi pas ?

Mais concernant les quartiers d'échoppes, si un propriétaire, par exemple, désire détruire un bâtiment, c'est le rôle d'Anne-Laure MONIOT et de son équipe de réaliser les choses. Il faut voir si ce bâtiment a une certaine qualité. S'il n'a pas de qualité, on peut le détruire pour avoir une intervention contemporaine avec des matériaux peut-être un peu spécifiques à Bordeaux. Pourquoi ne pas retravailler la pierre dans une vision contemporaine ou d'autres matériaux ? En tout cas, ce n'est pas aux élus de décider ce genre de choses. Il y a aujourd'hui un architecte-conseil, qui a reçu quand même le Grand Prix de l'Urbanisme, qui travaille avec des collègues. Les choses ne se passent pas toujours facilement. C'est parfois conflictuel. C'est parfois très dur, parfois violent mais en tout cas, ce que je constate, depuis que je signe ces permis de construire, c'est que les choses s'améliorent nettement et que la qualité architecturale est tirée vers le haut.

Si les architectes, parfois, se plaignent de l'architecte-conseil, il faut qu'ils comprennent une chose. Je sais qu'il y a un certain nombre de promoteurs qui ne vont peut-être pas apprécier ce que je vais dire. Mais l'architecte-conseil permet à l'architecte d'avoir des moyens supplémentaires, lui permet aussi d'obtenir parfois une mission complète et d'éviter que le projet ne soit déshabillé, et qu'au fil des permis modificatifs, on ne se retrouve pas avec un permis qui n'a rien à voir avec un permis initial. L'architecte-conseil permet à l'architecte de se confronter aux promoteurs et d'obtenir, au bout du compte, plus qu'il n'aurait peut-être pu espérer dans certains cas.

Laurent LATASTE

Une autre question ?

Myrto VITART

Elle vient de moi, si c'est possible. Je voudrais quand même réitérer mon doute sur la façon de légiférer trop précisément, par exemple, quant aux matériaux. Je pense que l'on peut faire le meilleur et le pire dans les deux cas de figure. C'est-à-dire que la loi ne garantit absolument pas une qualité architecturale. C'est malheureux à dire, mais elle n'est pas faite pour cela en plus. La loi est faite pour faire respecter un certain nombre de choses, les unes par rapport aux autres, c'est-à-dire qu'elle est faite pour le bien public. Mais pour tout le reste, j'ai tendance à vouloir plutôt faire confiance à l'initiative individuelle qui peut être bonne ou mauvaise. Mais je pense que l'initiative réglementée peut également être ou bonne ou mauvaise. Je ne pense pas que ce soit un critère de qualité dans certains cas. Je pense que la réglementation est absolument indispensable jusqu'à un certain niveau mais qu'ensuite, il y a également une liberté d'appropriation indispensable et je pense qu'il faudrait la défendre.

Laurent LATASTE

Merci, Myrto Vitart. Il est maintenant l'heure de clôturer ce débat. J'ai envie de laisser la parole au président du jury, Marc BARANI, en mettant les pieds dans le plat puisque l'intitulé du débat est : « Quel devenir pour les échoppes bordelaises ? » Quel devenir ? Faut-il un avenir pour les échoppes bordelaises ? Est-ce que ces maisonnettes du 19^{ème} siècle doivent être sauvegardées ? Est-ce qu'il faut les transformer ? Est-ce qu'il faut les détruire pour reconstruire ? Est-ce qu'il faut de l'habitat collectif ? Comment cela se passe selon vous ?

Marc BARANI

Vous me mettez dans une position délicate.

Laurent LATASTE

Oui, je sais.

Marc BARANI

Ce que je peux faire est peut-être de vous dire ce que j'ai compris du débat, parce qu'il a été intéressant et fructueux. Je retiendrai plusieurs niveaux. D'abord, pour enchaîner directement sur ce qu'a dit Myrto, il s'agit de trouver un cadre réglementaire suffisamment souple qui permette à l'initiative privée d'exister sur la base d'une puissance publique. Je souhaite faire une petite parenthèse. C'est vrai que nous avons tendance à inverser les rôles. Quand vous êtes dans une ville, vous avez des POS et avec des réglementations très précises, vous ne pouvez pas peindre vos volets de la couleur que vous voulez mais en revanche, il n'y a aucune visibilité sur la puissance publique et ce qu'elle va faire dans les dix ans à venir. Or, dans un monde idéal, nous aimerions que la puissance publique se positionne clairement, qu'elle établisse ce qu'elle va faire. C'est ce que font certains nombres d'outils comme le PLU, etc. Qu'elle donne des directions de pérennité sur plusieurs années et que les gens soient libres de faire ce qu'ils veulent, dans un équilibre entre voisins par exemple ! Nous sentons que la direction qui pourrait être prise est celle d'un cadre assez souple et négociable, avec des outils de contrat architecte-conseil, architectes et d'initiative privée. Nous devons pouvoir reposer la question de l'échoppe dans un système urbain, dans un mode d'habitat, dans un mode de ville

plutôt que dans une maison, avec une ouverture vers la concertation, îlot par îlot, avec les gens, pour voir comment on peut habiter ensemble. Au-delà de cela, il n'y a pas de règles. Mais il y a quand même pas mal d'outils qui nous laissent espérer qu'il y a un effectivement un avenir pour les échoppes à Bordeaux.

Laurent LATASTE

Merci beaucoup. Avant de se quitter, je tiens à vous préciser que les coordonnées des différents architectes lauréats sont disponibles sur la table Appel à idée qui est dans le hangar 14. Vous avez des carnets pour laisser vos propres coordonnées. L'exposition de ces différents projets est visible au 308 avenue Thiers à la Maison de l'architecture. Elle sera visible à partir du 13 mars à Gaz de Bordeaux et au Projet de Bordeaux. C'est cet espace qui se trouve à la place Jean Jaurès. Merci.