

Etude de cas LXB

Situation existante

La ville LXB est une ville européenne fondée au moyen-âge. Une de ses richesses était la dentelle, célèbre dans le monde entier. Elle est située en bord d'un large fleuve navigable. Des infrastructures portuaires se sont développées à proximité immédiate du centre-ville.

Au 19^{ème} siècle, la ville a connu une expansion importante, notamment en direction de la gare centrale. Les quartiers situés entre les anciennes fortifications (transformées en boulevards) et la gare se sont rapidement urbanisés, accueillant à cette époque une classe bourgeoise dans de nouveaux immeubles de rapport. L'ancienne chaussée du Nord a été élargie et rectifiée en direction de la Gare. Elle constitue le principal axe commerçant de la ville.

Au cours du 20^{ème} siècle, le rôle de métropole de LXB s'est affirmé. En tant que capitale régionale, elle a développé des infrastructures importantes : une université, un palais de justice, un quartier d'affaires, etc. Le réseau viaire a localement été transformé en routes rapides à 2 X 3 bandes, notamment les boulevards périphériques et la rue de la Justice (qui mène au Palais de justice).

La ville a eu la chance d'être relativement épargnée par la guerre et les principales destructions des quartiers anciens sont surtout le fait de grands projets urbanistiques dans les années 60. Cependant, le centre-ville a été préservé et présente un beau potentiel de développement touristique.

A partir des années '70, la classe moyenne et une partie importante de la bourgeoisie s'est délocalisée en zone périurbaine. Le centre-ville (hors zone touristique et CBD) est depuis lors occupé par une population aux revenus moyens, voire faibles, en partie issue de l'immigration (essentiellement de l'est).

Les activités portuaires et industrielles sont en contraction ou en délocalisation vers l'aval ou vers les nœuds autoroutiers. La grande gare de triage du port est désaffectée, les friches sont nombreuses. Néanmoins, il reste des activités et de l'entreposage, notamment une centrale à béton et des tankers de pétrole et gaz. Autour de ces derniers, un périmètre Seveso a été tracé.

Depuis les années '90, en raison notamment de la crise économique, LXB a développé un politique urbaine de type entrepreneuriale, cherchant les partenariats avec le privé et focalisant ses interventions sur de grands projets porteurs de symbolique forte, dont la municipalité espère qu'ils auront un effet multiplicateur sur le reste de l'économie. Parmi les projets phares : un grand musée iconique de la dentelle en bord de fleuve réalisé par le célèbre architecte Pierre Lemaire.

En 2000, en raison de sa vétusté, l'ancien Palais de Justice fut désaffecté et les services judiciaires furent relocalisés dans le CBD. Depuis lors, le bâtiment est en déshérence et est squatté par des groupes militants revendiquant le droit au logement et la réquisition des espaces inoccupés pour y développer des ateliers de création artistique.

La ville connaît de graves problèmes de congestion qui participent à dégrader la qualité de vie en ville et sont un frein à son développement économique et touristique. En 2009, après un voyage à Bordeaux, le maire a émis l'idée d'implanter un réseau de tramway. La première ligne structurante devrait relier le centre historique à la gare en passant par la chaussée du Nord. Les études sont en cours.

Situation socio-économique des quartiers :

	Nombre d'habitants	Part des jeunes (0-17 ans)	Part des couples avec enfants	Part des 65 ans et plus	Taux de chômage	Revenu moyen/habitant/mois	Part de la surface plancher non affectée au logement	Nombre de commerces locaux pour 1000 habitants
Quartier Bon secours	8767	29%	28%	14%	37%	525€	51%	4
Quartier du Panier	13.611	17%	15%	8%	26%	880€	26%	5
Quartier de la Gare	120	28%	27%	14%	32%	563€	97%	32
Quartier de l'Université	10.808	12%	11%	11%	18%	1037€	33%	6
Quartier de la Bourse	1854	16%	10%	8%	17%	1121€	86%	27
Quartier des Armateurs	307	20%	19%	7%	36%	540€	98%	0
Quartier du Centre Historique	8712	33%	23,39%	16%	41%	506€	41%	5
LXB	1.120.000	21,98	20%	14%	21%	1050€	39%	4

Découpage administratif

	NOMS	RESPONSABLES POLITIQUES
VILLE	LXB	Président
COMMUNES	Guerin	Bourgmestre
	Aricia	Bourgmestre
QUARTIERS	Bon Secours	
	Le Panier	
	La Gare	
	L'Université	
	La Bourse	
	Les Armateurs	
	Le Centre Historique	

Les enjeux

1. **Le Palais de justice** est un bâtiment iconique et monumental bâti en 1875 et qui fait partie du patrimoine classé de la ville. Le bâtiment se trouve dans un état vétuste et il n'est plus conforme aux exigences pour servir comme palais de justice. Un manque de financement public pour sa rénovation et réaffectation a incité différents acteurs à réfléchir à une nouvelle affectation pour le bâtiment.
 - La ville veut surtout valoriser ce patrimoine architectural comme pôle touristique en ville, mais n'a pas les moyens financiers pour la rénovation.
 - Le gouvernement, propriétaire du bâtiment, veut surtout préserver la fonction publique dans une partie du bâtiment.
 - Des investisseurs privés y voient un potentiel pour un centre commercial de haut standing, un projet qui va financer la rénovation du bâtiment.
2. **La chaussée du Nord** est un axe structurant entre la gare centrale et le centre historique. Vieille chaussée du moyen-âge (déjà commerçante et artisanale), elle servit également à partir du 19^{ème} siècle d'axe structurant entre la ville historique et la gare. Le long de la chaussée s'est développé un liseré commercial continu mais dont la typologie varie sensiblement d'un tronçon à l'autre : les commerces touristiques au centre-ville, les grands magasins franchisés de vêtements du centre historique au CBD, et des commerces plutôt de horeca vers la gare centrale.
 - La ville veut implanter une ligne de tram structurante sur la chaussée, entre la gare et les quais. Ceci implique la suppression de parkings en voirie et la déviation d'une partie de la circulation de transit.
 - Les habitants proposent d'aménager une partie de la chaussée en piétonnier.
 - Les commerçants veulent surtout préserver l'accessibilité de leurs commerces par voiture. Ils s'opposent contre le projet de tram et le piétonnier car ils craignent une perte de clients s'ils ne peuvent plus venir en voiture. Ils demandent surtout plus de parkings dans la chaussée.
 - Par ailleurs se pose la question des espaces vides au-dessus des commerces.
3. **Les environs de la gare** sont fortement défavorisés, malgré la transformation de la gare en noyaux central sur le réseau TGV international. Le bâti et l'espace public sont dégradés, et il y a des problèmes de congestion et d'insalubrité.
En lien avec le cadre international de cette gare TGV :
 - Des grands promoteurs d'immobilier ainsi que la société des chemins de fer voient un grand potentiel pour le développement d'un nouveau CBD dans ces quartiers.
 - Les communes, par contre, veulent créer du logement pour familles à revenu moyen et moyen-élevé. Un grand nombre de logement sociaux est également nécessaire mais les finances communales ne permettent pas de répondre à la demande.
 - Les habitants demandent l'aménagement en espace vert d'une friche dans le quartier, déjà occupée en partie par leurs potagers, au lieu de reconstruire l'îlot avec du logement ou des bureaux. Cette friche appartient à une Société de développement de type parapublique de la ville LXB.
4. **Les bords de quai** étaient majoritairement occupés par des activités portuaires. La plupart de ses activités ont disparu. Subsiste encore aujourd'hui quelques grands hangars, quelques entreprises, des tankers de pétrole et une entreprise de béton. Sur

une friche, une entreprise se propose de créer un vaste espace logistique 100% camion. L'entreprise emploierait 150 personnes, de l'emploi peu qualifié. Plusieurs projets ont été proposés :

- Les habitants et comités de quartier souhaitent réapproprier les bords des quais pour les transformer en espace public
- Un promoteur privé veut réaliser un projet de logements de luxe type marina sur le bord de quai.
- Un autre promoteur veut construire trois tours de logement de 140m d'hauteur ainsi qu'un nombre des blocs de bureaux
- L'administration du port veut renforcer les activités économiques le long du fleuve, même si les entreprises n'ont aucun lien avec le transport par l'eau.

5. **Les barres « Rempart de l'Abbaye »** se trouvent en plein centre-ville à l'emplacement d'une ancienne abbaye du Moyen-âge, transformée en hôpital public pendant la Révolution française puis rasé. Les bâtiments qui datent des années 60 sont en mauvais état et les rues avoisinantes commencent elles aussi à se dégrader.

- Soit on démolit les barres et on relocalise les habitants dans de nouveaux logements sociaux à construire dans la périphérie. A l'emplacement des barres, on réalise un nouveau quartier qui respecte mieux la typologie morphologique ancienne. De grands architectes postmodernes pourraient être approchés. Le projet est porté par la municipalité ;
- Soit on maintient les barres au centre-ville, en les rénovant d'un point de vue énergétique, en améliorant la configuration des logements et en raccrochant les barres aux rues par de petits équipements. Les architectes Blondel et Lacaton & Vassal ont été consultés par des comités de défense des habitants.

- voir Scénario 1

6. **Rue de la Justice** est un ancien boulevard bourgeois, transformé en autoroute urbaine dans les années 60 qui mène directement au centre historique de la ville. Il y a un projet de transformation de cet axe en boulevard urbain, ce qui implique une réduction du nombre de bandes de circulation en faveur du transport en commun, des piétons et cyclistes, des espaces plantés et une réduction de la vitesse maximale. Le département de mobilité propose en plus un péage urbain afin de diminuer le nombre de déplacement en voiture en ville.

- Les fédérations d'automobilistes craignent que ce réaménagement cause plus d'embouteillages et propose de maintenir l'aménagement actuel et de remplacer les ronds-points par des tunnels afin de fluidifier le trafic. Les fédérations trouvent que les automobilistes sont culpabilisés pour les problèmes de mobilité en ville.
- Les habitants ne sont pas contre le boulevard urbain, mais ne sont pas d'accord avec le péage urbain. Ils craignent que leurs déplacements quotidiens deviennent plus longs et plus compliqués. Ils veulent surtout qu'on crée un système de stationnement en voirie réservé aux habitants.
- Le conseil communal, qui était pourtant favorable au péage urbain, change d'avis et s'oppose au péage proposé.
- Les associations de cyclistes après une visite de Rennes, proposent un geste fort : un parc urbain 100% piétonnier au lieu d'un boulevard urbain.

7. **Le CBD monofonctionnel** est un quartier complètement déserté après 18h et en weekend. Plusieurs propositions ont étées faites pour améliorer et animer le quartier :
 - Permettre la construction en hauteur afin de pouvoir libérer de l'espace pour servitudes publiques sur sol privé
 - Construction d'un nouveau CBD autour de la gare afin de libérer des immeubles dans le CBD existant pour les transformer en appartements ;
 - Maintenir la situation existante car la concentration de bureaux dans un seul CBD et avec une offre de m² limitée permet aux propriétaires de maintenir des loyers élevés.
 - Les habitants des quartiers voisins sont contre le maintien de la situation existante, et contre la construction des tours.
 - Voir Scénario 2
8. **Le quartier de l'université** est très vivant et agréable pour les jeunes de 20 à 40 ans. Mais on constate que quand les couples ont des enfants, ils quittent le quartier (voire la ville, ce qui constitue une perte fiscale importante). Logements inadaptés aux familles et cohabitation difficile avec les étudiants sont la cause principale de ce départ. Par ailleurs, il y a un manque de kots pour étudiants.
 - Un promoteur propose un projet de 300 kots sur un îlot résidentiel situé entre la voie de chemin de fer et la rue de l'Université.
 - Les habitants s'opposent au projet car ils craignent des nuisances de la part des étudiants (autre rythme de vie jour/nuit)...
 - La Région est partagée car elle mise sur les retombées que peut apporter un vrai quartier universitaire, mais elle est bien consciente de la réticence des deux communes car les étudiants ne sont ni contributeurs fiscaux ni électeurs, puisque ils ne sont pas domiciliés dans ces communes.
9. **La gare de triage du port** est désaffectée depuis une dizaine d'années. Sa réaffectation est difficile à cause des multiple potentiels de développement opposés, économiques ainsi qu'urbains, grâce à ses dimensions et sa localisation à proximité de l'eau et du centre historique de la ville. La pollution du sol pose un problème supplémentaire. Entre temps une partie du site a été réapproprié par des habitants qui y ont construits de petits potagers. Parmi les propositions :
 - Un grand parc urbain, style Park Spoor Noord ou Central Park, avec maintien des potagers
 - Préservation du site pour y développer, à terme, une nouvelle gare internationale
 - Un dépôt de tram pour le nouveau réseau de transports en commun.
 - Un centre logistique de distribution urbaine 100% camion
 - Un nouveau stade de foot avec une capacité de 100.000 places, un centre commercial et un centre de congrès
 - Un quartier résidentiel/mixte avec logements abordables