



La fonction commerciale dans les politiques de renouvellement des fronts d'eau urbains à Bordeaux et Saint-Nazaire : une résilience limitée ?

Arnaud Gasnier

La fonction commerciale est ici appréhendée comme un moteur du renouvellement urbain de plus en plus intégré aux actions de requalification spatiale, d'une part dans des opérations d'urbanisme projetées initialement dans les centres anciens des agglomérations (Bonneville, 2004), et gagnant aujourd'hui tous les espaces de la ville, *waterfronts*, grands ensembles, corridors, zones d'activités économiques (Soumagne *et al.*, 2010) d'autre part. Face au glissement des projets de régénération du centre traditionnel vers le péricentre des agglomérations, plus qu'ailleurs, les fronts d'eau symbolisent des formes de renouvellement urbain fortement fondées sur des activités commerciales et de services dont on attend qu'elles redynamisent ou recréent des centralités devenues obsolètes au fil du temps (Charlot-Valdieu, Outrequin, 2006). Ces anciens territoires industrialo-portuaires, transformés peu à peu en espaces de consommation (Gravari-Barbas, 1998), porteraient ainsi la marque d'une fabrique urbaine originale qui les différencieraient d'autres opérations de renouvellement urbain, dans les grands ensembles par exemple, où de nombreux rapports¹ mettent en avant l'absence de mixité fonctionnelle et les très faibles actions commerciales menées au regard d'autres volets (concernant principalement l'habitat) de la rénovation urbaine.

À partir de deux opérations emblématiques de requalification de front d'eau estuarien (Bordeaux) et maritime (Saint-Nazaire), il s'agit de réfléchir aux pratiques économiques du renouvellement urbain, dont commerces et services marchands représentent des enjeux urbanistiques multiples et les outils essentiels d'une résilience en marche, mais demeurant souvent imparfaite (Gasnier, Guillemot, 2011). Tout d'abord, cette problématique d'une redynamisation économique résiliente à caractère commercial permet de réfléchir aux cadres systémiques, temporels et

politiques mêmes de l'interaction entre fonctions et processus de valorisation – dévalorisation spatiale. Ensuite, l'étude des principales démarches de la régénération économique adoptées à l'échelle des sites renouvelés permet d'approcher et de comprendre les conditions d'un fonctionnement résilient ou non d'une opération d'aménagement, à travers l'impact de ces modes d'action-réaction sur la fabrique de la ville. C'est pourquoi l'objectif premier de

Méthodologie

À partir du programme européen Urban net Replacis (Retail Planning for cities sustainability) financé en 2009 et 2010 par le Puca pour la partie française, cette étude s'appuie sur une approche comparative de plusieurs opérations situées sur des fronts d'eau estuariens et maritimes péri-centraux (la Ville-Port à Saint-Nazaire, les jardins des quais à Bordeaux). Cet échantillon de sites en renouvellement a été sélectionné en fonction de leur localisation excentrée et des éléments économiques de régénération choisis pour conjurer les crises urbaines, sociales et économiques de ces quartiers.

Afin d'évaluer ces choix politiques et leurs conséquences (dynamiques, réactions, rétroactions), une grille d'entretien a été utilisée auprès des acteurs urbains pour les rencontres avec d'une part les techniciens en aménagement et études (chambres consulaires, agences d'urbanisme, services d'aménagement et économique des collectivités), et auprès d'élus locaux ou encore de chefs d'entreprises commerciales ou du secteur de l'immobilier commercial d'autre part.

La grille est orientée dans son contenu vers l'évaluation des politiques urbaines au travers de quatre thématiques principales : les mises en rapport entre planification urbaine et politiques de gestion commerciale ; les dynamiques commerciales ; les formes commerciales de la requalification ; les processus de valorisation, dévalorisation, revalorisation économiques et urbains.

1. Tel le Comité d'évaluation et de suivi (Ces) de l'Anru.

l'approche comparative menée est de dégager les facteurs de réussite, mais surtout d'échec des démarches engagées pour mieux interpréter les raisons de l'apparition ou de la persistance de dysfonctionnements tant économiques qu'urbanistiques.

Le commerce peut-il constituer le moteur d'un renouvellement urbain résilient ?

Actuellement, les opérations importantes de restructuration du tissu urbain sont plutôt localisées dans des secteurs péri-centraux industriels du XIX^e et du début du XX^e siècle (le Carré de Soie à Lyon Confluence, les docks Vauban au Havre, les docks 76 à Rouen,...), la plupart du temps pour des raisons de désindustrialisation (Chaline, 1999 ; Chasseriau 2008) et d'opportunité foncière. Ces espaces se transforment en pôles de centralité commerciale devant répondre aux principaux enjeux de la ville renouvelée. Pour autant, au regard des formes d'articulation observées entre projet urbain et activités commerciales et des modes d'intégration des équipements commerciaux aux autres fonctions urbaines, ces secteurs redynamisés sont-ils capables de devenir des pôles de centralité urbaine à part entière ? Ne participent-ils pas, au contraire, à créer ou consolider des centralités insulaires mal connectées à la ville et à ses quartiers centraux, voire à renforcer des formes de dysfonctionnement et de déclin qui devaient initialement disparaître ?

L'application du concept de résilience, qui provient de l'anthropologie médicale, aux faits urbains de société peut permettre de répondre à ces questions, de mieux dégager et comprendre les processus de blocage ou de maintien d'une dévalorisation économique, sociale ou urbaine. Rappelons qu'au départ l'analyse a été conduite par des psychiatres observant la faculté des individus à recouvrer un équilibre après un choc (Tisseron, 2009). Si cette démarche est élargie aux sciences sociales, c'est bien la capacité d'un groupe à réagir à un événement traumatique ou à une tendance lourde affectant son fonctionnement qui est en jeu. Dans le domaine urbain, toute opération lourde d'équipement, d'aménagement, d'urbanisme peut, *a priori*, être perçue comme représentant une mutation traumatique. Mais aux changements physiques localisés s'ajoutent les phénomènes de déshérence d'un espace urbanisé par sous-entretien, déchéance physique, déstabilisation humaine, changement social. Enfin, l'émergence de nouveaux « morceaux de villes » modifie les équilibres et se répercute en chaîne sur les quartiers existants (Soumagne *et al.*, 2010). Les formes et les conséquences d'un déclin sont donc nombreuses, sans pour autant que des actions contribuant à un renversement de tendance puissent fonctionner. Alors, l'hypothèse d'une résilience urbaine déterminée par la fonction commerciale peut-elle être envisagée ?

Commerce et système urbain

La redynamisation commerciale s'inscrit de manière intrinsèque dans la revitalisation urbaine, parce que l'activité marchande touche de près à l'économique, au social au sens large, en même temps qu'au cadre matériel, bâti, paysager du tissu urbanisé. Ce mouvement de redynamisation n'est ni automatique, ni synchronisé, ni présent systématiquement. Il met en œuvre des acteurs sociaux, politiques et économiques, dans des processus destinés à combattre des dysfonctionnements fondamentaux de la ville. Le commerce représente alors un indicateur de résilience, dans la mesure où il est au cœur des mécanismes aménagistes censés la produire en tant que moteur d'urbanisation, marque d'urbanité et objet d'une nouvelle gouvernance. Il ne s'agit pas ici de savoir si le commerce est résilient, mais en quoi il participe de la résilience urbaine et d'une renaissance des fronts d'eau.

Le Ruban Bleu à Saint-Nazaire et le Quai des Marques à Bordeaux sont deux centres commerciaux récents conduits par des opérateurs différents – Apsys pour le premier, Commerce et Distribution pour le second –, sur le principe d'une réhabilitation de docks dans le cadre d'opérations de reconversion d'équipements portuaires, et plus largement, de renouvellement urbain (Gasnier, 2010b ; Prelorenzo, 2010). Il s'agit dans les deux cas d'opérations qui se développent sur les marges du centre-ville, dans un contexte de requalification de quartiers délaissés. Depuis le début des années 2000, les mégacentres commerciaux laissent peu à peu la place à de nouveaux équipements péri-centraux censés procurer détente et services personnalisés en transformant l'environnement commercial en « centres style de vie » (*Life style Centers*). Ces espaces comprennent des bâtiments anciens et recyclés ou bien neufs, mais dotés d'une attention architecturale particulière, abritant, autour d'une artère piétonne, magasins et grandes surfaces, bureaux, centres de divertissement (cinéma, salle de spectacle, expositions artistiques et culturelles,...), mail multimodal, place centrale où se restaurer, stationnement, espaces publics,... Localisé en péri-centre, dans un pôle de vie déjà existant, le centre commercial est davantage mobilisé ici comme pierre angulaire d'un projet plus large de redynamisation d'un quartier et/ou de reconversion urbaine capable de contrebalancer les effets du développement périphérique et mal maîtrisé de l'offre commerciale². En fait, les *waterfronts* sont venus tardivement apporter une réponse au manque de terrain dans les centres anciens. Héritiers des centres commerciaux intégrés aux centres-villes (ouverts à partir de 1975 avec La Part Dieu), qui étaient déjà pour la

2. Deprez S., (2013), *Centres commerciaux et rénovation urbaine : le renouveau de la ville en mode dis-continu, Portraits croisés de Rouen et Le Havre*, Artois Presses Université, pp. 255-266.



A. Gasmier, 2010

plupart péricentraux, ces nouveaux pôles de chalandise, implantés *ex nihilo*, représentent alors une composante essentielle de la politique de renouvellement urbain menée dans des contextes géographiques très différents : le Ruban Bleu nazairien devient le trait d'union entre un centre-ville peu attractif à proximité immédiate et un secteur portuaire à redynamiser ; l'ensemble de l'opération Ville-Port devait freiner l'évasion commerciale vers Nantes et La Baule, puis aider le cœur d'agglomération (25 % de l'offre commerciale totale en 2010) à lutter contre la vive concurrence des pôles commerciaux périphériques, Savine et Océanis pour les plus importants. Les Hangars des Quais, puis plus tard le Quai des Marques, transformant quant à eux un site industrialo-portuaire essoufflé en pôle de consommation marchand (Law, 2000), dans une dynamique politique forte de réappropriation des berges de la Garonne par des espaces (jardins, promenades piétonnes, piste cyclables, skate-park, guinguettes,...) et équipements publics, à plus d'un kilomètre du centre-ville bordelais, en aval du fleuve.

Ainsi, à partir de ces éléments de redynamisation urbaine et économique, l'exploration de la relation commerce et ville doit traduire la prise en compte des conséquences de la crise ou de la déprise dans le système

urbain, et sa remédiation par la mise en place d'actions pouvant être diversifiées (établissements économiques, équipements et aménagements de l'espace public, politique touristique, etc.), et permettant d'urbaniser un *no man's land* d'espaces d'activités ou, à l'inverse, de renforcer la fragilité de territoires en mutation par une forme de revalorisation inadaptée.

Commerce et temporalités

Parce qu'elle permet d'approcher les cycles urbains de valorisation, dévalorisation et revalorisation sur des échelles de temps long (décennies, siècles) et court (année, mois), l'activité commerciale devient un moyen pertinent d'approcher des cycles de fonctionnement d'une résilience spatiale effective, inexistante ou encore renouvelée. Cette fonction économique apparaît très cyclique tant sur le long terme (vitalité du port fluvial bordelais jusqu'au milieu du XX^e siècle, crise portuaire et *hiatus* morphologique entre le centre ville et le fleuve dès les années 1970-1980, renouvellement urbain des berges) que sur le court terme (valorisation, dévalorisation, revalorisation économiques du centre commercial des Hangars de quais en moins de quatre ans). En fait, la



A. Gasnier, 2011

résilience potentielle d'un quartier urbain peut se mesurer sur trois échelles de temps.

Tout d'abord, sur le temps long du déclin, le renouvellement urbain opéré dans le centre de Saint-Nazaire intègre l'enjeu de la régénération économique, et montre avant tout une volonté des collectivités locales de se réappropriier les espaces en déshérence depuis les destructions massives de la Seconde Guerre mondiale. Les images de dégradation du paysage urbain et de traumatisme pouvant être liées à des événements douloureux (la base sous-marine a cristallisé pendant longtemps la mémoire de la Seconde Guerre mondiale), illustrent les causes principales du réaménagement volontariste.

Les processus d'évolution et les modes de reconquête des ports estuariens sont sensiblement les mêmes. À Bordeaux, en 1784, près de 3 000 navires s'amarrèrent dans le premier port de France. Les berges de la Garonne représentaient alors les portes de la cité, assurant la prospérité économique des quartiers portuaires jusqu'aux années 1970. La période suivante, jusqu'au milieu des années 1990, voit les friches industrialo-portuaires s'installer et les quartiers populaires se dégrader. Depuis vingt ans environ, Bordeaux est entrée dans une phase de reconquête des quais de la Garonne à

travers un projet de ville ambitieux (quais rive gauche), qui circonscrit un territoire de requalification urbaine et de régénération économique de 4,5 kilomètres de longueur sur 80 mètres de largeur.

Ensuite, sur un temps plus court, des actions de régénération peuvent entraîner l'apparition rapide de nouvelles formes de déclin ou de fragilité, notamment sur le plan commercial. À partir de 2009, au bout d'une année d'exercice, le Ruban Bleu inquiète les commerçants nazairiens de ce centre commercial : quelques locaux n'ayant pas trouvé acheteur, les chiffres d'affaires peinent à décoller, et de ce fait le pôle de restauration manque d'attractivité, malgré la proximité du cinéma multiplexe et du pôle récréatif et culturel grandissant de la base sous-marine, dont l'architecture est par ailleurs jugée froide et austère. L'association des commerçants du centre-ville montre également son inquiétude, et déplore la concurrence exercée sur les parties nord et sud de l'avenue de la République, secteurs où, à côté de fonds de commerce vieillissants, s'installent des friches d'activité.

Enfin, des processus de résilience urbaine et économique peuvent fonctionner sur des temps très courts, depuis l'apparition de nouvelles formes de déclin ou de fragilités

commerciales produites par une action de valorisation mal adaptée à celle de nouvelles dynamiques de revalorisation d'un espace ou d'un équipement. En effet, dans le secteur le plus septentrional de l'opération, Bordeaux reconquiert cette partie des bords de Garonne avec l'opération commerciale nommée initialement Les Hangars des Quais, pour lesquels le groupe Eiffage, premier promoteur de l'opération, bénéficie d'une autorisation d'occupation temporaire de 70 ans signée en 1999 avec le Port Autonome de Bordeaux. Après de longues années de gestation et de travaux, un vaste ensemble tertiaire composé de 17 000 m² de commerces et 5 000 m² de bureaux, aménagés dans cinq anciens hangars portuaires (les seuls à avoir échappé à la démolition qui a suivi le déménagement de l'activité portuaire), ouvre ses portes en 2004. Pour autant, Les Hangars des Quais deviennent rapidement un échec commercial, car après seulement deux années d'exercice, les commerçants sont contraints de fermer définitivement leurs portes en 2006. Suite au rachat des hangars en friche par la société immobilière Affine, des travaux de réhabilitation lourde commencent, afin de découper des cellules commerciales jugées trop vastes et accueillir davantage d'enseignes sous le nom Quai des Marques, géré par la société gestionnaire Concept et Distribution à partir de 2008, et le concept des centres de marque (Lamy, 2009).

L'interventionnisme politique devient alors incontournable localement afin de réguler ces diachronies et ces dérives dans les temps de l'aménagement et de la requalification. Alors, la recontextualisation actuelle des politiques publiques devient-elle une condition *sine qua non* de modes de fabrique urbaine plus résilients ?

Commerce et recontextualisation des politiques publiques

Trois grands principes politiques convergents se dégagent de ces deux opérations de renouvellement urbain. En premier lieu, une forte territorialisation politique et un interventionnisme très sectorisé. Ce principe va de pair avec un volontarisme soutenu des décideurs politiques, une transversalité des approches retenues, notamment fonctionnelles, un temps long de la planification et des périmètres d'intervention de plus en plus larges. Enfin, avec le poids grandissant des acteurs privés dans la production de la ville renouvelée, la politique de la collectivité locale se mue peu à peu en véritable management de projet.

Cette territorialisation politique transparait clairement dans les Zac centrales et péricentrales, là où les collectivités privilégient des opérations dont elles gardent la maîtrise. Dans la plupart des cas, la procédure de Zac se fait soit sous maîtrise publique, soit en encadrant fortement les aménagements émanant d'opérateurs privés (Emelianoff, 2008). Ainsi, à Saint-Nazaire, il a fallu toute la force de persuasion de l'agence d'urbanisme (ADDRN) pour convaincre le groupe APSYS de renoncer à son projet initial de *retail park*

en périphérie de la ville, et l'inciter à financer l'un des principaux moteurs de l'opération Ville-Port, le centre commercial Ruban Bleu. Le principal tournant opéré consiste à intégrer la démarche économique à une démarche d'aménagement multifonctionnel et de rénovation urbaine plus large et englobante. Par conséquent, le renouvellement et le « couturage » urbains deviennent des principes d'urbanisation de plus en plus affirmés, selon des modes d'action qui s'inscrivent à la fois sur des projets spatialement larges et sur des temporalités longues. En effet, la maîtrise à long terme des temps de planification opérationnelle est une modalité d'action de plus en plus partagée ; le programme de modernisation du centre-ville de Saint-Nazaire a commencé en 1983 et demeure en cours de réalisation encore aujourd'hui à travers le projet Ville-Port depuis 1995, et Ville-Gare plus récemment. Ces opérations de qualification ou de requalification urbaine se présentent sous la forme de Zac souvent larges et subdivisées en tranches bien circonscrites, permettant à la fois d'échelonner les dépenses publiques sur plusieurs décennies, et d'assurer une continuité progressive de l'investissement comme de la recherche d'investisseurs, lesquels sont parfois peu convaincus du bien fondé de l'opération au départ.

Toutefois, cette maîtrise d'ouvrage publique, de plus en plus volontariste, se redéfinit peu à peu en passant d'une culture du portage politique à celle de management de projet. Devant la complexité croissante des projets urbains, devant la transversalité et la globalité des actions à entreprendre, des équipes de management assurent de plus en plus souvent le pilotage technique des opérations, le suivi des études et la coordination des programmes et des acteurs. De plus, le partenariat public-privé est plus que jamais indispensable aujourd'hui pour mener à bien certains projets, qui nécessitent des négociations longues avec les propriétaires, la consultation d'aménageurs ou de développeurs privés.

En définitive, les développeurs immobiliers et fonciers sont de plus en plus associés à la maîtrise d'œuvre urbaine et interviennent très en amont dans la conception ou reconception de morceaux de ville (Gasnier, 2010b). Leur association, au tout début d'un projet, permet à la puissance publique d'être plus vigilante quant aux coûts de construction générés et de bénéficier des compétences de plus en plus fines de ces opérateurs privés à l'heure où les projets de Zac se multiplient³. Cette gestion de projet ne se fait donc plus au coup par coup, mais selon une vision-conception souple et partagée entre la puissance publique et les investisseurs privés, à l'aune du projet.

Ainsi, l'opération Rive Gauche à Bordeaux caractérise trois types de maîtrise d'ouvrage : publique pour l'aménagement des quais jardinés, privée pour le réaménagement

3. Source : dossier Île de Nantes, une ville se construit sous nos yeux, *Place publique*, la revue urbaine de Nantes, Saint-Nazaire, n° 4, juillet-août 2007. [En ligne], disponible sur : <http://revue-publique.fr>.

commercial des hangars, et parapublique (association) pour Cap Sciences, le centre de culture scientifique, technique et industriel. Au total, l'investissement public pour les quatre premières séquences d'aménagement de la rive gauche de la Garonne atteint environ cent millions d'euros ; l'investissement privé se monte, quant à lui, à vingt-huit millions d'euros (partie de la séquence 5 du quai de Bacalan).

Le renouvellement urbain est une politique publique où le pilotage est indispensable pour porter des projets forts et globaux. L'État, mais aussi les collectivités locales ont d'ailleurs amorcé une nette inflexion de leur politique en faveur des territoires en difficulté dans les quartiers dégénérés proches des centres urbains traditionnels. Mais la volonté politique ne suffit pas à renouveler durablement la cité. L'existence d'un dispositif de conduite technique et/ou d'un comité de pilotage efficace capable de permettre aux acteurs privés d'aider à rendre à nouveau attractifs ces territoires essouffés est une condition incontournable de réussite des projets de renouvellement urbain. Pour planifier et gérer l'opération Rive Gauche à Bordeaux, deux structures ont été créées, l'une politique (comité de pilotage assurant la maîtrise d'ouvrage et regroupant des élus proches du maire, des techniciens de la Ville, de la Cub et de l'agence d'urbanisme), et l'autre technico-économique, baptisée « Mission quais Rive Gauche ». Cette dernière, composée de techniciens issus des mêmes instances politiques précitées, assume la direction des opérations. Elle incarne trois fonctions principales : aide à la décision, pilotage – qu'elle coordonne avec l'équipe de maîtrise d'œuvre lauréate du concours d'architecture –, information et communication auprès des usagers, commerçants et riverains des quais.

Ces trois formes de rapport à l'offre commerciale montrent que le concept de résilience doit être appréhendé comme une interface systémique, entre moteur d'urbanisation et remède, entre fabrique urbaine et fabrique d'urbanité, sur des échelles de temps long et court, puis dans le cadre d'une gouvernance redéfinie. C'est dans cette approche que les démarches opérationnelles de régénération économique sont susceptibles de produire ou non de la résilience.

Démarches et dysfonctionnements du renouvellement urbain sur front d'eau

Les formes urbaines de la requalification commerciale présentent des démarches multidimensionnelles qu'il est vain de limiter à la seule boutique ou au seul aspect de l'immobilier commercial. Il convient alors de distinguer la requalification commerciale *stricto sensu* de la requalification urbaine, dont la fonction commerciale devient une composante essentielle (échelles du quartier et du secteur urbain réaménagé) de projets globaux de renouvellement urbain de faubourgs anciennement industriels, dont les formes de redynamisation opérées s'avèrent parfois imparfaitement résilients.

Commerce et démarches de renouvellement urbain

Aussi bien à Bordeaux qu'à Saint-Nazaire, la démarche commerciale suivie est à la fois commune et singulière : commune au regard des stratégies d'implantation d'un équipement économique considéré par les décideurs politiques et économiques comme un élément de régénération capable de réactiver une centralité obsolète ou de créer une nouvelle centralité essentiellement commerciale ; singulière sur les plans de la mixité fonctionnelle (Gasnier, Guillemot, 2011), et des principes appliqués de couture urbaine.

À Saint-Nazaire, le Ruban Bleu doit jouer deux rôles complémentaires : contribuer à étendre et redynamiser l'espace central par l'implantation de nouvelles offres d'établissements marchands à proximité, d'une part, et intégrer et rendre accessible un secteur péricentral en cours de renouvellement autour de la base sous-marine recyclée en pôle ludique et culturel, d'autre part. En effet, la première phase de l'opération Ville-Port de Saint-Nazaire, jusqu'à la fin des années 1980, fonde les principaux éléments de la requalification urbaine sur la densification commerciale du centre-ville par l'implantation d'un nouveau centre commercial (centre République, nommé « le Paquebot »), conçu en 1988 par Claude Vasconi, puis sur le réaménagement de l'espace public (couloirs de bus et piétonisation d'une partie de l'avenue de la République). Il s'agit de renforcer la dynamique d'un espace central déplacé et reconstruit après la Seconde Guerre mondiale à plus de 400 mètres du port initial (Desse, 1996). Durant les années 1990, la deuxième phase du programme consiste à régénérer 15 hectares de terrains délaissés, situés à proximité des chantiers navals, par la greffe de nouveaux équipements publics et privés à caractère culturel et touristique (Pivin, 2009) : cinéma multiplexe, écomusée, visite du sous-marin Espadon, escale atlantique, restructuration de la base sous-marine par des activités culturelles et festives (VIP, scène des musiques actuelles et LIFE, Lieu international des formes émergentes), hôtel, aménagement d'une terrasse panoramique qui domine les chantiers navals dont la visite est proposée dans les nouveaux programmes touristiques... Ce fort interventionnisme public demeure une constante dans l'opération Ville-Port de Saint-Nazaire encore aujourd'hui. Le Ruban Bleu correspond à la troisième phase d'action de l'opération de renouvellement urbain, dont l'objectif politique de « couture » est d'assurer le lien entre le port en cours de requalification et le centre-ville. Il s'agit d'une opération privée à caractère commercial et résidentiel en copropriété, associant un développeur immobilier pour les commerces et les logements en accession à la propriété, un bailleur social pour les logements sociaux, la municipalité pour le maintien de la maison du peuple réhabilitée, de nouveaux espaces (venelles piétonnes, restructuration des placettes et des cœurs d'îlots) et équipements publics (théâtre dans l'ancienne gare maritime). Ces opérations seront prochainement complétées (phase 4) par des projets de renouvellement urbain dans le



A. Gasmier, 2003

quartier de la gare, sur le bord de mer et, enfin, sur l'avenue de la République (réhabilitation du centre commercial de 1988, plan de protection des activités commerciales face au développement des services, réaménagement de l'espace public,...).

Le remodelage de la centralité est ici morphologiquement continu depuis l'espace central vers les quartiers péricentraux est de la ville, recomposés et densifiés par de nouveaux bâtiments aux fonctions résidentielles, économiques et culturelles. À l'inverse, le Quai des Marques à Bordeaux renforce le polycentrisme commercial du cœur d'agglomération et limite essentiellement l'approche multifonctionnelle aux activités économiques de Bordeaux.

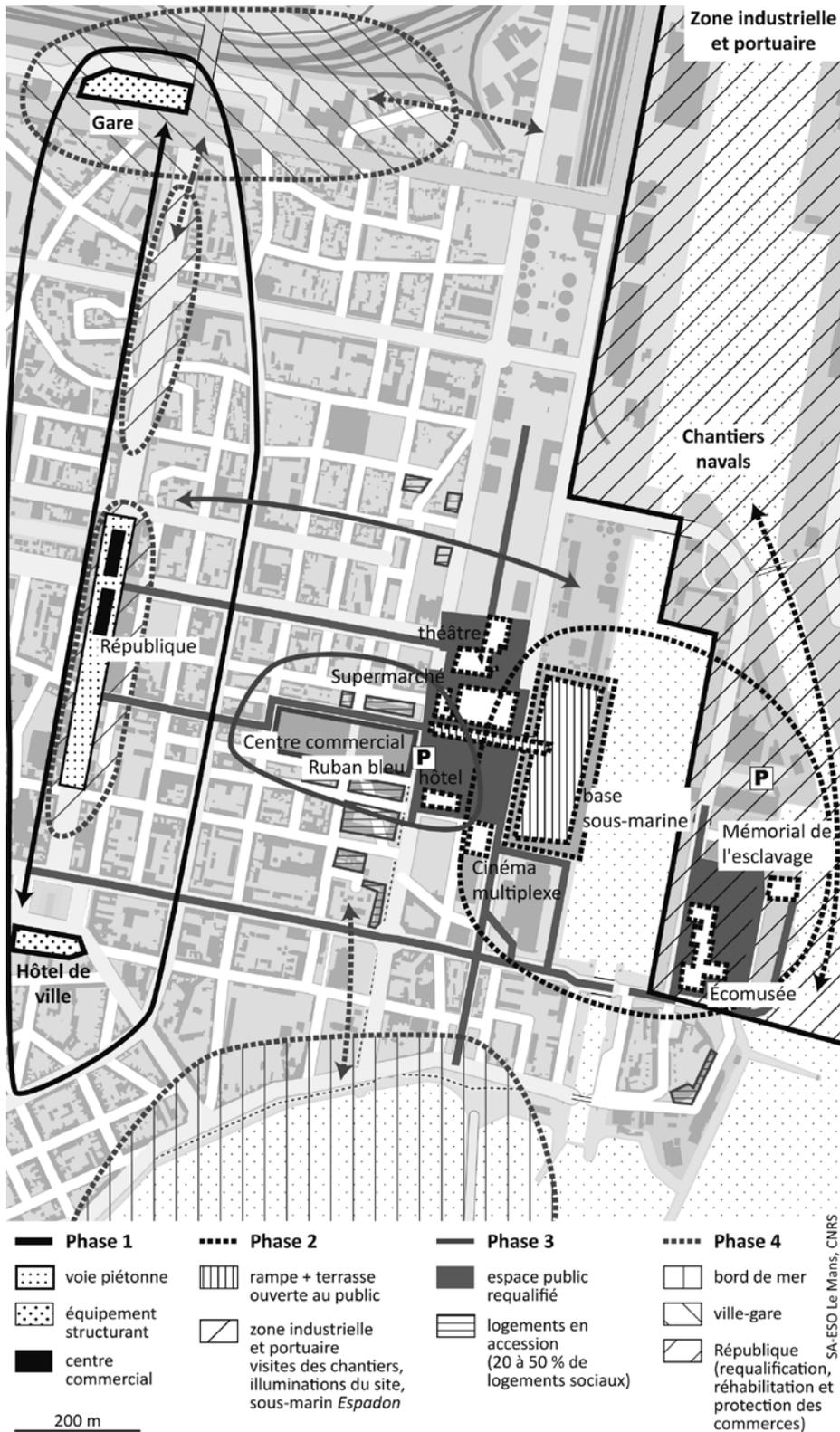
L'objectif principal de l'opération bordelaise Rive Gauche n'était pas d'étendre la centralité du cœur de ville, mais de réapproprier les berges de la Garonne concédées par le Port Autonome, à la fois en réaménageant l'espace public (boulevard multimodal, lignes de tramway, espaces d'accueil de manifestations temporaires, skate park, etc.), en le végétalisant (jardins des quais de Michel Corajoud), symbole d'une nature urbaine réinventée, et en y intégrant de nouveaux équipements collectifs implantés dans cinq anciens hangars reconvertis en centre commercial, salle de spectacle, centre culturel et scientifique (Cap Sciences) et parkings. Ce pôle de centralité commerciale

insulaire fonctionne dans des temporalités différentes de celles du centre-ville. Ouvert le dimanche, il réalise plus de la moitié de son chiffre d'affaires le week-end et durant la saison estivale, captant depuis quelques années les croisiéristes en escale sur le port fluvial.

La surface de vente globale de 21 500 m² du Quai des Marques se répartit différemment de la version initiale : 7 500 m² de commerces (au lieu de 10 000 en 2004), 4 000 m² de restaurants (contre 7 000) et 10 000 m² de bureaux (au lieu des 5 000 à l'origine). En décembre 2010, 32 enseignes essentiellement franchisées et onze cafés-restaurants sont ouverts. Il reste encore, deux années après l'ouverture du centre, quinze lots vacants à commercialiser. Le sous-dimensionnement commercial atteste d'un repositionnement économique fondé désormais davantage sur les services et la restauration pour des actifs en semaine, pour des consommateurs flâneurs le week-end, avides de découvrir des produits soldés de grandes marques issus d'une offre commerciale complémentaire à celles existantes à Bordeaux.

Si la démarche économique adoptée entre les deux opérations de renouvellement urbain est globalement semblable, la finalité politique, les outils de la requalification et les équilibres fonctionnels s'avèrent très différents. En effet, l'opération Ville-Port vise à souder deux quartiers centraux et péricentraux qui se tournaient le dos au sein

La requalification du port de Saint-Nazaire



Phase 1 : axe nord/sud des années 1980 ;

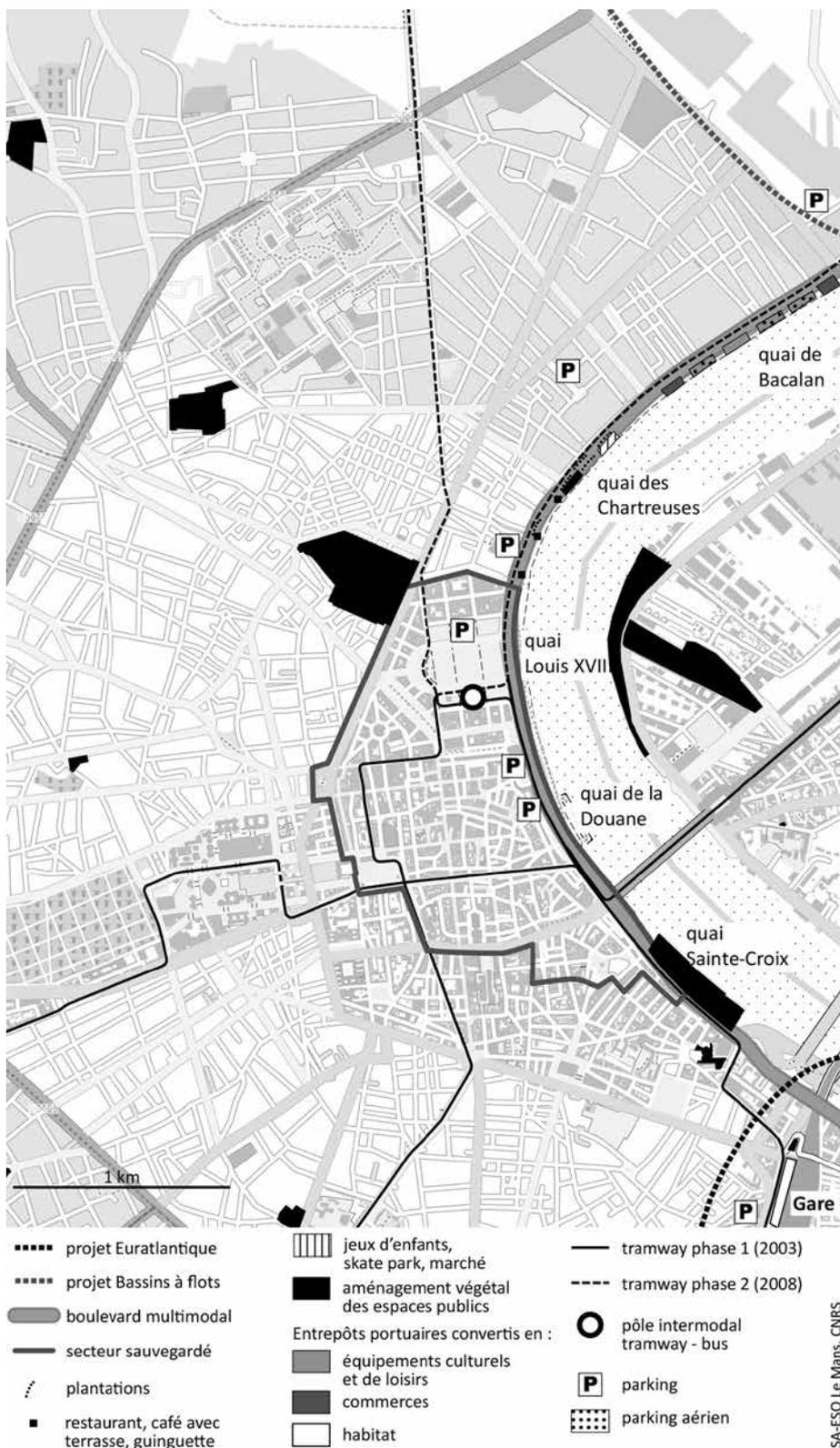
Phase 2 : la base sous-marine au cœur de la reconquête de 15 ha de friches (1994-2001) ;

Phase 3 : axe est/ouest des années 2000 – Le Ruban Bleu comme élément de couture intra-urbaine ;

Phase 4 : projets 2010-2015.

Source : A. Gasnier, 2012.

La requalification des quais de la Garonne à Bordeaux



Source : A. Gasnier, 2012.

d'une nouvelle centralité construite (et encore aujourd'hui en construction) sur une continuité d'espaces et d'équipements publics et privés dessinant un nouveau lieu de consommation commerciale, touristique et ludique, sans négliger la marque d'une urbanité de quartier, à maintenir par la densification en logements aussi bien sociaux qu'en accession à la propriété.

À ces formes de densification et de couture urbaines observées à Saint-Nazaire, dans une relative proximité de l'espace central, s'opposent celles de l'aération des quais bordelais après le transfert des activités portuaires vers l'estuaire du fleuve, d'une discontinuité commerciale prononcée entre l'hypercentre et le Quai des Marques (renforçant la polycentralité interne de l'agglomération), puis d'une accessibilité multipolaire et multimodale performante à l'échelle de la ville et au-delà, grâce notamment aux réseaux de transport collectifs (dont 4 lignes de tramway) de plus en plus complets⁴.

Malgré ces facteurs favorables à une meilleure articulation entre ville et commerce, on constate cependant une capacité inégale des éléments de régénération économique à rendre la ville résiliente, l'effet de rebond de l'activité commerciale dans ces quartiers péricentraux ne se faisant pas toujours sentir.

Les blocages d'une fabrique résiliente des fronts d'eau urbains

Les mécanismes produisant les conditions d'une absence totale ou partielle de résilience sont présentés ici dans trois types ambivalents de rapport aux actions de valorisation spatiale réalisées.

Le premier rapport montre qu'une politique de régénération peut produire du déclin au sein même de l'opération projetée. À Bordeaux, des Hangars des Quais (ouverts en 2004, fermés en 2007) au Quai des Marques (ouvert en 2008), les dysfonctionnements observés sont étroitement liés à plusieurs problèmes majeurs. La faible différenciation commerciale de l'opération avec Bordeaux Lac, situé un peu plus au nord, ou avec le centre-ville est ici manifeste. À ce constat s'ajoute ensuite celui d'une discontinuité commerciale importante sur les quais de Bordeaux, puis entre le centre commercial et le centre-ville. Malgré les dynamiques fonctionnelles complémentaires de réaménagement du site, ces bords de Garonne semblent attirer davantage les Bordelais par la requalification de l'espace public et la réappropriation du fleuve que par le développement de nouvelles activités marchandes dans un secteur de faible densité commerciale qui reste assez éloigné (à pied) du centre-ville. À cet égard, cette

implantation commerciale excentrée est indubitablement le résultat de logiques plus économiques qu'urbaines : en effet, le fait que ce centre de marques, au mode de gestion autonome, cherche à attirer une clientèle de l'ensemble de la région, participe pleinement de cette déconnexion avec le centre-ville⁵. Une partie de la clientèle y accède sans nécessairement transiter par l'hypercentre bordelais. La logique commerciale ne chevauche pas alors complètement celle de l'animation de la ville, même si les restaurants et les cafés du Quai des Marques font le lien entre les deux, captant là une clientèle qui n'est pas forcément attirée par les commerces. Si le tollé des commerçants du centre-ville à l'annonce de l'ouverture du Quai des Marques s'est aujourd'hui estompé, le démarrage de l'activité du centre de marques, de petite taille (une trentaine de boutiques), aux espaces de stationnement limités, peu aisés (parkings aériens) et payants, a été lent et difficile.

De plus, ces opérations de renouvellement urbain coûteuses résultent parfois de montages financiers privés difficiles et risqués. Les bâtiments réhabilités à partir des anciens hangars bordelais sauvegardés continuent à faire partie du domaine public maritime de l'État, qui en a confié la responsabilité au Port Autonome. N'ayant pu de ce fait être vendus, les hangars, très dégradés après les longues années de désaffectation qui ont précédé le début des travaux, ont dû faire l'objet d'une autorisation d'occupation temporaire (AOT) de 70 ans, ce qui n'a pas facilité le montage financier⁶. Même si les loyers des locaux commerciaux y sont relativement faibles⁷, les commerçants doivent toutefois y ajouter une redevance calculée sur leur chiffre d'affaires et reversée au Port Autonome. Bien que bénéficiant d'une subvention du Feder, le groupe Eiffage n'a pas pu réaliser les extensions voulues en raison de l'inscription du site et des normes de protection architecturales contraignantes.

Enfin, dans de nombreux cas, l'implantation d'un nouveau centre commercial risque d'amenuiser encore davantage des secteurs commerçants centraux déjà fragiles. Si à Saint-Nazaire, le Ruban Bleu apporte les enseignes nationales et internationales qui manquaient à la ville, cette offre complémentaire apparaît cependant risquée dans un bassin de chalandise qui demeure étroit puisque les friches commerciales⁸ se développent dans les

4. En vérité, une étude du Certu de 2011 place Bordeaux en 15^e position des villes françaises avec des tramways qui fonctionnent bien, mais un réseau de bus de plus en plus délaissé par les usagers.

5. L'accessibilité en voiture est facilitée par l'existence de parkings sur les toits des hangars et accentue la déconnexion avec le centre-ville qui n'est aisément accessible qu'en tramway.

6. Ce blocage des CCI et des Ports Autonomes représente le grand facteur explicatif du retard des fronts d'eau français en matière de renouvellement urbain : 50 ans après les États-Unis, 20 ans après le Royaume-Uni, l'Italie, la Scandinavie ou encore la Catalogne.

7. L'opérateur a fait quelques efforts dans ce domaine, car de nombreuses marques ne sont pas enclines voire opposées à l'idée d'implanter une boutique de déstockage à proximité du centre-ville.

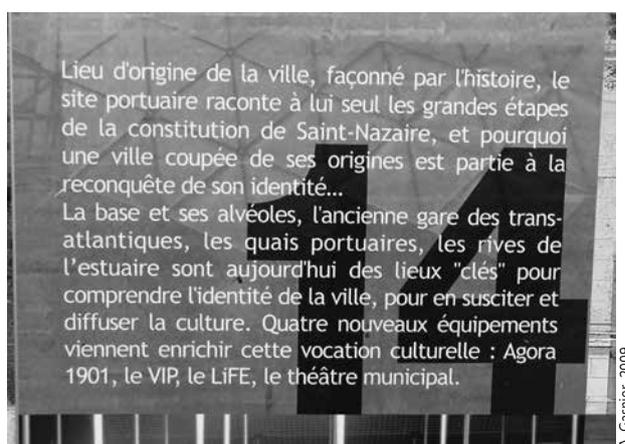
8. Estimées à plus de 40 en 2010 sur un total de 670 établissements commerciaux et de services implantés en centre-ville (CCI).

parties nord (gare) et sud (hôtel de ville) du centre-ville, dans les secteurs commerçants les plus éloignés du nouvel équipement commercial et du Paquebot. Dès lors, les interventions réglementaires sur le Plu, afin de préserver des linéaires commerciaux en déliquescence, ont ainsi fait l'objet d'une concertation. Il s'agit de protéger et conserver la continuité commerciale de l'axe Halles-Paquebot-République, et de limiter fortement l'invasion des services face à la discontinuité commerciale progressive de ces secteurs. *A contrario*, la densité commerciale augmente vers les quartiers portuaires à l'ouest, en raison d'une concentration récente de commerces dans la rue de la Paix, axe situé à l'interface entre l'avenue de la République et le Ruban Bleu. Étirer l'activité commerciale du centre-ville vers l'ouest contribue donc à accentuer la rétraction spatiale du centre commerçant.

Le second rapport à la valorisation spatiale, quant à lui, tend à renforcer une situation de crise déjà latente par des formes d'inadaptation économique et sociale de l'offre nouvellement implantée ou aménagée. Quatre raisons principales peuvent expliquer l'attractivité lente et difficile du Ruban Bleu. La première tient d'abord à des problèmes d'articulation de l'offre à la clientèle : une offre en vêtements trop ciblée vers les très jeunes (15-25 ans) qui ne sont pas les classes d'âge les plus représentées dans l'agglomération nazairienne ; un marketing peu ancré dans la sphère locale⁹ ; l'absence de cafés et de lieux de convivialité ; la cherté des enseignes pour une partie de la clientèle locale, ... Ce problème d'ancrage territorial concerne également le Quai des Marques, qui se situe dans un secteur intermédiaire entre le centre-ville et Bordeaux Nord, mêlant des résidents aux revenus élevés mais essentiellement attirés par l'offre commerciale de centre-ville d'une part, ceux aux revenus très modestes des quartiers à proximité qui n'y trouvent pas leur compte d'autre part. Cette déconnection entre bassins de chalandise régionaux et locaux (échelle du quartier d'implantation) explique pour une grande part l'ambivalence économique et urbaine de cet équipement commercial.

Aussi, la fragilisation économique émane de temporalités d'actions de requalification qui se gênent : coincés entre les travaux du tramway bordelais et de l'aménagement des quais, les Hangars des Quais souffrent dès leur ouverture d'un manque de fréquentation, et les chiffres d'affaires restent en deçà des prévisions les plus pessimistes. La transversalité et la complémentarité des aménagements n'est pas synchronique et entraîne des dysfonctionnements par ces décalages entre mise en projet et investissements. Dans le même ordre d'idée mais à une autre échelle, la requalification ludo-marchande de la partie ouest des bassins portuaires nazairiens a un effet direct les entreprises concernées

9. « Pâte à crêpes » souffre de la concurrence des petites crêperies familiales de Saint-Nazaire et manque ici d'une réelle stratégie de différenciation interne au centre-ville.



du fait de la modification du zonage. Elle touche aussi l'ensemble du site industrialo-portuaire, dont on craint petit à petit l'isolement par l'accroissement des conflits d'usage (nuisances liées aux bruits, odeurs, circulation automobile, ...) liés à une densification urbaine forte, puis à des flux de chalands, touristes ou néo-résidents de plus en plus élevés à proximité immédiate du site industriel, pôle d'emploi majeur de la région. Tout en faisant la promotion du renouvellement urbain et de l'économie d'espace, les chambres consulaires souhaitent que la vocation économique, y compris du secteur secondaire, soit maintenue, notamment sur des sites privilégiés qu'il serait impossible de recréer ailleurs, hors des bassins portuaires qui ne constituent aucunement aujourd'hui des espaces en friche. Il est intéressant de constater que les chambres de commerces et des métiers sont perdantes dans cette discussion et que les collectivités locales dominant largement les débats.

Enfin, des problèmes d'interaction entre l'équipement ou l'aménagement créé et le tissu économique existant représentent le troisième type observé de blocage d'une résilience sociale potentielle. Permettre l'appropriation de quartiers régénérés jusqu'ici dégradés et répulsifs peut s'avérer long et difficile. À Saint-Nazaire, il est laborieux d'attirer des chalands dans le nouveau site portuaire requalifié et de renverser des décennies d'habitudes de parcours éloignés de la base sous-marine. La reconstruction de la ville après la Seconde Guerre mondiale et la production d'un nouveau centre commerçant déplacé de 400 mètres vers l'est du site portuaire initial, auxquelles il convient d'ajouter les méfaits d'un zonage puissant, sont autant de freins à la fréquentation rapide et immédiate du secteur renouvelé. Il est toujours ardu de renverser les habitudes et les représentations. La valorisation sociale du lieu est donc diachronique à celle de sa valorisation matérielle. D'ailleurs, ce déficit général de fréquentation a conduit la direction du Ruban Bleu à instaurer la gratuité du parking souterrain.

Pour finir, l'absence de résilience (ou sa lente cristallisation) peut résulter d'une non prise en compte de la demande de chalandise de proximité du quartier, le Quai

des Marques étant pensé comme une bulle aseptisée et anomalisée, sans lien avec les offres de proximité environnantes, alors qu'aux Chartrons, quartier péricentral populaire et étudiant situé en amont du centre commercial, 50 à 60 % des dépenses d'alimentation de la population du quartier sont effectuées sur place. De même, l'imbrication entre le quartier de Bacalan et l'opération commerciale, entre une population encore marginalisée sur certains îlots et le luxe du Quai des Marques demeure inexistante. En revanche, dans un avenir plus ou moins proche, on peut imaginer de nouveaux liens avec les populations qui s'installent quai des Chartrons et sur le front pionnier de la « boboisation » à proximité du Quai des Marques.

Par ailleurs, aujourd'hui, les valeurs foncières élevées autour du Ruban Bleu à Saint-Nazaire démontrent que de nombreux commerçants indépendants ont vendu au bon moment leurs boutiques à de nouvelles enseignes de franchisage recherchant la proximité du nouveau centre commercial et l'accroche de nouveaux flux piétonniers dans le sens est-ouest. Ce processus d'anomalisation par la recherche de plus values foncières et immobilières transforme assez radicalement le paysage commercial de la rue de la Paix, trait d'union entre l'avenue de la République et le nouvel équipement de shopping branché.

Conclusion

À l'exemple des opérations d'aménagement de Bordeaux et de Saint-Nazaire évoquées, les pratiques économiques du renouvellement urbain des fronts d'eau peinent à produire de la résilience, bien que trois conditions incontournables soient réunies : des projets urbains globaux, établis sur la durée, qui répondent à l'essentiel des attentes des entreprises (espaces publics valorisés, programmes immobiliers, accessibilité, marché local et/ou régional, etc.) ; des engagements politiques clairs et pérennes soutenus par un comité de pilotage public (interlocuteur unique, comme l'ADDRN pour l'opération Ville-Port à Saint-Nazaire) associant développeurs et distributeurs privés concertés en amont de la phase de conception des projets¹⁰ ; le développement de concepts commerciaux nouveaux d'enseignes non présentes jusqu'ici dans le centre-ville commerçant.

Ainsi, interroger la résilience des fronts d'eau consiste à intégrer les jeux d'acteurs, les conséquences sociales et économiques des actions de requalification à différentes échelles d'espace et de temps, puis la transversalité-globalité des processus de renouvellement urbain à l'œuvre.

Même si les deux études de cas présentées révèlent

un fort volontarisme politique, une nouvelle culture de projet, les nouveaux concepts d'aménagement de centres commerciaux semblent de plus en plus standardisés d'une ville à une autre, et entraînent de cette façon une nouvelle banalisation du paysage urbain. Aussi, le poids des acteurs privés devient de plus en plus prépondérant, mais contribue à renforcer la privatisation de l'espace public et la publicisation d'espaces privés (normalisation et contrôle social) au sein d'équipements neufs qui dysfonctionnent par un manque d'ancrage territorial (centralité marchande créée *ex nihilo*) et une discontinuité-déconnection avec les quartiers plus ou moins proches, ou bien déclenchent des dysfonctionnements dans d'autres secteurs de la ville. Cela suppose de réfléchir préalablement aux emboîtements d'échelles d'actions et de réactions en approchant et respectant les principes de mixités fonctionnelle et sociale, puisque l'interaction majeure entre l'opération de renouvellement urbain et les mécanismes d'appropriation – réappropriation des lieux par les usagers est au cœur du système urbain résilient. En même temps, le poids des usagers au sein d'une démarche associative de concertation ou d'aide à la décision demeure léger voire nul. La finalité de ces opérations de restructuration des fronts d'eau n'apparaît pas très sociale, au sens où le *Top down*¹¹ domine encore largement la philosophie et l'orientation politique de ces projets. La gouvernance en marche laisse massivement de côté les pans associatifs, d'usagers, de résidents, d'actifs, pourtant incontournables dans l'appréhension d'une approche systémique et résiliente de l'aménagement.

Enfin, la résilience urbaine souffre d'une faible globalisation et transversalité des actions mises en place. Actions de couturage intra-urbain, greffe d'équipements divers et politique de réanimation commerciale ne peuvent fonctionner que dans une démarche transversale et systémique conduisant à une réelle articulation multifonctionnelle avec les activités existantes, et à une mise en complémentarité économique (forte différenciation commerciale ou touristique par rapport aux équipements existant dans la commune) et sociale (mixité d'offres banales et anormales générant une mixité des temps de fréquentation, une mixité des gammes de prix, une mixité des cibles de consommateurs).

Finalement, recycler et transformer la matérialité des lieux ne suffit pas à les rendre résilients. La résilience doit se penser dans le rapport à l'urbanité (prise en compte de l'articulation sociale des lieux, y compris de chalandise), dans celui des temps de fonctionnements de ces mécanismes sociaux et économiques, dans la complémentarité multiscale des fonctions urbaines, puis dans l'accessibilité – accès du site requalifié pour le plus grand nombre d'individus, mêlant ainsi les politiques économiques, notamment commerciales, touristiques, du logement, ... et de l'espace public.

10. Le cas de Saint-Nazaire montre que les investisseurs privés n'acceptent d'investir que si les collectivités s'impliquent fortement sur les plans financiers et fonciers d'une part, si la maîtrise d'œuvre permet d'allier marketing et projet urbain d'autre part.

11. Anglicisme traduisant l'impulsion active des décideurs politiques.

Références bibliographiques

Bonneville M., (2004), « Les ambiguïtés du renouvellement urbain en France : effets d'annonce, continuité ou rupture ? », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 97, pp. 7-16.

Chaline C., (1999), *La régénération urbaine*, Paris, Presses universitaires de France.

Charlot-Valdieu C., Outrequin P., (2006), *Développement durable et renouvellement urbain : des outils opérationnels pour améliorer la qualité de vie dans nos quartiers*. L'Harmattan, coll. Villes et entreprises, 300 p.

Chassériau A., (2008), « Au cœur du renouvellement urbain nantais : la Loire en projet », *Norois*, 192 | 2004/3. Disponible sur : <http://norois.revues.org/899>.

Desfor G., Laidley J. (ed.), (2011), « Reshaping Toronto's waterfront », University of Toronto Press, Scholarly Publishing Division, 392 p.

Desse R.-P., Fournié A., Gasnier A. et al., (2008), *Dictionnaire du commerce et de l'aménagement*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. Espaces et territoires, 360 p.

Desse R.-P., (1996), « Les villes littorales reconstruites en quête d'une image maritime valorisante », in Péron F., Rieucou J. (dir.), *La maritimité aujourd'hui*, L'Harmattan, pp. 165-180.

Dumont M., Hellier E. (dir.), (2010), *Les nouvelles périphéries urbaines, formes, logiques et modèles de la ville contemporaine*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. Espaces et Société, 218 p.

Emelianoff C., (2008). « L'émergence d'une nouvelle culture urbanistique, entretien », *Diagonal, revue des équipes d'urbanisme*, n° 178, novembre, pp. 39-40.

Emelianoff C., (2005), « La ville durable en quête de transversalité », in Mathieu N., Guermond Y. (dir.), *La ville durable, du politique au scientifique*, Éd. Cemagref/Inra, pp. 129-142.

Gasnier A., Guillemot L., (2011), "Crisis and resilience of traditional city centres in France", in Barata-Salgueiro T., Cachinho H. (dir.), *Retail planning for the resilient city, consumption and urban regeneration*, Centro de Estudos Geográficos ed., Universidade de Lisboa, pp. 63-80, 332 p.

Gasnier A. (dir.), (2010a), *Commerce et ville ou commerce sans la ville ? Entre logiques entrepreneuriales et politiques territoriales*

de développement durable, Presses universitaires de Rennes, coll. Espace et territoires, 298 p.

Gasnier A., (2010b), « Recompositions commerciales et paysages urbains. La laideur et l'artefact sont-ils durables ? », in Dugot P., Pouzenc M. (dir.), *Territoires du commerce et développement durable*, Paris, L'Harmattan, coll. Itinéraires géographiques, pp. 81-129.

Gasnier, A., (2006), « Entre privatisation des lieux publics et publicisation des lieux privés », *Urbanisme*, n° 346, pp. 70-73.

Gravari-Barbas M., (1998), « La Festival Market Place ou le tourisme sur le front d'eau. Un modèle urbain américain à exporter? », in Gravari-Barbas M. et Violier P. (dir.), *Norois : villes et tourisme : images, espaces, acteurs*, n° 178, avril-juin, pp. 261-278.

Lamy C., (2009), « Les magasins d'usine et villages de marques : temples du shopping touristique. Panorama de l'évolution des centres de magasins d'usine et villages de marques en Europe », *Espaces, tourisme et loisirs : numéro spécial « Tourisme et shopping »*, n° 269, pp. 30-38.

Law C., (2000), « Regenerating the city through leisure and tourism », *Built Environment*, n° 26, pp. 117-129.

Lestrade S., (2002), « Les centres commerciaux dans la recomposition économique et culturelle des territoires urbains », *Flux*, 4/2002, n° 50, pp. 59-62.

Pivin J-L., (2009), « Le waterfront, un quartier de loisirs où se rencontrent tous les publics », *Espaces, tourisme et loisirs*, n° 266, pp. 23-25.

Prelorenzo C., (2010), « Le retour de la ville portuaire », *Cahiers de la Méditerranée* [en ligne], disponible sur : <http://cdlm.revues.org/index5239.html>.

Soumagne J., Desse R-P, Gasnier A. et al., (2010), *Retail planning for cities sustainability/ Aménagement commercial pour des villes durables, programme européen de recherche Urban Net, rapport final 2^e année au MEDDTL* (ministère de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement), décembre, 454 p.

Tisseron S., (2009), *Comprendre, résister, se reconstruire : la résilience*, Paris, Puf, coll. Que sais-je ?, 128 p.

Biographie

ARNAUD GASNIER est maître de conférences en géographie et aménagement à l'université du Maine, Le Mans. Au sein de l'UMR ESO (Espaces et sociétés) CNRS 6590, ses travaux de recherche portent sur la caractérisation des politiques de renouvellement urbain en France à travers le prisme des activités commerciales, de l'espace public et de la gouvernance. Il travaille actuellement sur un contrat européen Urban net Chronotope-Time and space planning for a resilient city. Ses dernières publications ont trait à l'étude interactionnelle du commerce et de la ville dans les perspectives de développement durable urbain.

arnaud.gasnier@univ-lemans.fr