

Bordeaux Euratlantique, succès ou échec ?

par Marta Vilaplana

La ville de Bordeaux possède des caractéristiques très particulières qui en font une ville particulièrement attractive. En effet, sa grande extension mais faible densité, les nombreux espaces naturels et la rivière lui confèrent un visage spécial. Isolée dans le sud-est de la France, les LGV relient efficacement la ville de Bordeaux avec le reste du territoire français : les lignes de Bordeaux – Toulouse, Bordeaux – Paris et Bordeaux – Bilbao sont un des atouts qui rendent la ville attirante. Ainsi est née la nécessité d'un projet métropolitain qui aide à accueillir les migrations positives de population.

Le projet.

Le besoin d'avoir un projet métropolitain commun est géré par l'agence d'urbanisme de Bordeaux (A'Urba) qui joue un rôle partenarial avec l'État, la communauté urbaine, l'université, le privé et en particulier avec le Syndicat qui s'occupe de mener le projet de Bordeaux Euratlantique. C'est un grand projet de réaménagement d'une zone de la ville, actuellement déclinée, qui naît de l'ambition de convertir Bordeaux en une métropole européenne ; le levier : réunir les 3 LGV dans une même gare : la gare Bordeaux St-Jean. Le projet consiste à utiliser des anciens terrains appartenant à la SNCF et quelques autres terrains industriels et les requalifier en terrains pour logement.

Un aménagement innovateur

Une nouvelle méthode d'aménagement de l'espace est mise en place :

- 16 000 à 18 000 logements
- 200 000 m² d'équipements publics structurants et de proximité
- 40 000 à 60 000 m² de commerces
- 450 000 à 500 000 m² de bureaux
- 150 000 m² de locaux d'activités
- 1200 à 1500 chambres d'hôtellerie

Financement du projet

L'objectif est de financer l'urbanisation du territoire moyennant l'augmentation du prix foncier après la requalification urbanistique. En effet, les chiffres confirment cette intention : étant donné que les dépenses vont probablement atteindre les 624 millions d'euros et les recettes issues de cette requalification urbanistique sont de 527 millions d'euros, l'aide publique n'atteindra que 97 millions d'euros.

Succès ou échec ?

Sommes-nous sûrs que ce mode de financement fonctionne ? Sachant que lorsque les projets commencent à se faire à une échelle plus petite, le coût total augmente de 25 à 30% alors que les recettes provenant de l'augmentation du prix foncier n'augmentent pas, il faut se demander si un projet comme celui de Euratlantique ne pourrait pas être un échec total.

Pour mieux approfondir cette question nous pouvons procéder à l'analyse d'autres cas similaires en Espagne. Concrètement nous analyserons deux cas : celui de Madrid et celui de Valladolid. Dans les deux cas a eu lieu une expulsion du train de la ville, c'est-à-dire que le train qui passait par le milieu de la ville a été ou bien enterré au sous-sol (Madrid) ou bien dévié par dehors la ville en moyennant un by-pass (Valladolid).

À Madrid, le projet du « pasillo verde ferroviario » concevait la substitution des voies ferrées qui étaient tombées en désuétude par un grand boulevard boisé. De même il prévoyait la requalification en terrains pour logement des espaces des stations de *Peñuelas* et *Imperial* qui étaient depuis quelques années hors service. Les recettes ressortant de la vente de ces nouveaux terrains pour logement furent destinées au financement du projet. Ainsi, compte tenu du prix très élevé des terrains à Madrid, les recettes servirent pour payer presque tous les coûts du projet. Nous sommes dans le cas de l'autofinancement.

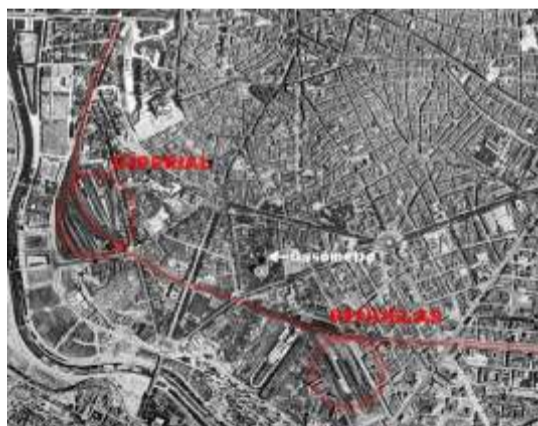


Figure 2 : Anciennes stations de *Imperial* et *Peñuelas*, actuellement disparues.



Figure 3 : Station de Valladolid, actuellement en travaux

Cependant, le projet qui est en cours à Valladolid en ce moment commence déjà à échouer : l'inversion prévue par le gouvernement était de 400 millions d'euros, alors qu'il sera nécessaire d'investir 600 millions d'euros. Tout cela sans compter que tous les terrains libérés sont destinés à des terrains pour logement ce qui est un grand problème en temps de crise en Espagne, puisque la demande de logement a fortement baissé.

En résumé, à Valladolid, les coûts sont plus élevés que ce qu'on s'attendait, et les recettes dérivées de la vente des biens fonciers vont fortement diminuer étant donné que la demande est faible, voir nulle. À Bordeaux, la crise semble ne pas avoir touché au marché immobilier, mais d'autre part, Bordeaux n'est pas Madrid, Bordeaux n'est pas la capitale de la France. À quel cas ressemblera le plus le cas de Bordeaux ? Échec comme Valladolid ou succès comme Madrid ?