

CaMBo

n°1 | juin 2012
10 €

cahiers de la
MÉTROPOLE
BoRDELAISE

Bordeaux, ville cosmopolite

débats

bruits de la ville

acteurs

décryptages

le festin

Bordeaux, ville cosmopolite



débats

bruits de la ville

acteurs

décryptages

**CaMBo**

est une publication semestrielle
de l'a-urba
Hangar G2 - Bassin à flot n° 1
quai Armand Lalande
BP 71
33 041 Bordeaux cedex

**Directeur de la publication
et de la rédaction**

Jean-Marc Offner

Équipe éditoriale

Élodie Maury, responsable d'édition
Sandra Rinjonneau, secrétaire
de rédaction

Comité de rédaction

Agnès Berland-Berthon, José Branco,
Agnès Charousset, Bob Clément,
Stella Manning, Thierry Oblet,
Guillaume Pouyanne,
Françoise Taliano-des-Garets,
Sandrine Vaucelle

**Coordination graphique**

Olivier Chaput

Conception maquette

Catherine Cassou-Mounat,
Olivier Chaput, Olivier Michard

Iconographie

Hélène Dumora,
sauf mention contraire

Illustrations

Olivier Chaput, Bob Clément,
Pierre Layère, Olivier Michard,
Sylvain Tastet

**Commercialisation et diffusion**

Le festin
Revue & éditions d'art en Aquitaine
Bât. G2 / Quai Armand-Lalande
33 300 Bordeaux
T. 05 56 69 72 46
Fax. 05 56 11 01 29
e-mail. contact@mail.lefestin.net
site. www.lefestin.net

Directrice commerciale

Maider Lassus Olasagasti
05 56 69 72 46
maider.lassusolasagasti@mail.lefestin.net

Chargée de diffusion

Célia Bascou
05 56 69 72 46
celia.bascou@mail.lefestin.net

**Chargée des abonnements
et relations publiques**

Julie Brochard
05 57 10 58 60
julie.brochard@mail.lefestin.net

**Impression**

Imprimerie Laplante (Mérignac)

Dépôt légal : juin 2012
ISBN : 978-2-36062-059-3
ISSN : en cours



10-31-2222 / Certifié PEFC / Ce produit est issu de forêts gérées durablement et de sources contrôlées. / pefc-france.org

CaMBo | juin 2012

CaMBo

cahiers de la MÉTROPOLE BORDELAISE

Les territoires que nous fréquentons ou que nous arpentons, entre lieux et liens, nous rappellent chaque jour notre statut d'homo urbanus. Nos manières d'habiter l'espace marquent nos emplois du temps, nos comportements, nos rencontres, notre rapport au monde.

Et pourtant, cette condition urbaine demeure impensée, ici comme ailleurs. Certes, la presse régionale occupe une bonne part de ses colonnes avec des problèmes de transport, d'aménagement, d'environnement, de logement, de service public local... Certes, nous faisons chaque jour l'expérience d'émerveillements renouvelés et d'énervements inédits, face à l'inépuisable diversité des paysages qui nous entourent. Mais les tenants et aboutissants de la « petite fabrique urbaine » restent des interrogations peu partagées.

Bordeaux est aujourd'hui l'une des agglomérations françaises dont les mutations sont les plus passionnantes à penser et à vivre. Le projet urbain a embelli la ville, rapproché les rives de la Garonne et renforcé l'agglomération, avec le centre ancien, les quais, le tramway. Le projet métropolitain veut accompagner un élargissement des échelles et des ambitions, avec la métropole des cinq sens : solidaire, stimulante, sensible, sobre et singulière. Entre mer, forêts et vignes, le territoire girondin réinvente les rapports entre campagne, nature et ville.

Cette dynamique métropolitaine mérite bien une revue ! Car les questions urbaines sont trop importantes, trop transversales, pour être confiées aux seuls urbanistes... Il n'y a plus de monopole de l'expertise. Encore faut-il qu'existent les informations et les analyses aptes à nourrir les intelligences collectives. Encore faut-il que les mots disent les choses, pour les comprendre, pour en discuter.

Ces Cahiers de la métropole bordelaise poursuivent un triple objectif. D'abord, donner les clés d'intelligibilité de la ville contemporaine, entre statistiques à déchiffrer, cartes à décrypter, lexiques à définir, controverses à décoder ; oublier les jargons pour tenter de parler simplement d'affaires parfois complexes. Ensuite, partager des ambiances, au détour d'un paysage, au croisement d'un regard, au rebond d'une voix, dans une appropriation sensible de l'urbanité. Enfin, rassembler les pièces des dossiers qui font l'avenir de la métropole bordelaise et de ses habitants, des sujets les plus rebattus impliquant remise à plat jusqu'aux moins médiatisés, à porter sur la place publique.

Au fil des dossiers à venir, CaMBo parlera de la marche, de l'étalement urbain, des quatre saisons de la ville, des relations entre Bordeaux et Toulouse... Pour cette première livraison, il est question de cosmopolitisme. La ville n'a-t-elle pas été inventée pour que les hommes échangent et coopèrent ? La métropole est d'abord affaire d'interdépendance et d'ouverture au monde.

Être pédagogue, sans arrogance ; rigoureux, sans pédanterie ; curieux, sans snobisme ; débateur, sans dogmatisme ; voici notre credo, pour participer à notre façon au développement d'une citoyenneté critique et responsable.



Jean-Marc Offner
Directeur général de l'a-urba,
agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

ÉDITORIAL

GRAND ENTRETIEN	THIERRY PAQUOT, PHILOSOPHE DE L'URBAIN	P. 4	Françoise Taliano-des-Garets
CONTROVERSE	DÉSIR DE TRAMWAY	P. 7	Guillaume Pouyanne
IMPERTINENCE	MERCI LES JEUNES, MAIS COMMENT VOUS LE DIRE ?	P. 10	Thierry Oblet

débats

décryptages

REPRÉSENTATION	UNE RIVE ET L'AUTRE	P. 62	Romain Deux
RECHERCHE	LE SYSTÈME URBAIN DE BORDEAUX	P. 64	Nadine Cattan
MÉTHODE	MESURER LA NATURE ?	P. 66	H. Bucheli J.-C. Chadanson
CHIFFRAGE	11 % LA PART MODALE DES TRANSPORTS EN COMMUN SUR LA CUB	P. 68	Pierre Chignac
LEXIQUE	LE FACTEUR 4	P. 69	Stella Manning
ACTUALITÉ DU DROIT	LE PRÉFET AU RENDEZ-VOUS DES SCot GRENELLE, UN RETOUR À LA CENTRALISATION ?	P. 70	Michaël David
ÉVÈNEMENT	33 ^E RENCONTRE NATIONALE DES AGENCES D'URBANISME	P. 71	Jean-Marc Offner

kiosque

LA MÉTROPOLE, BENJAMIN ET SIMMEL, ANTONIO RAFELE	P. 72	Emmanuelle Goïty
L'AVANTAGE MÉTROPOLITAIN, LUDOVIC HALBERT	P. 73	Antonio Gonzalez-Alvarez
L'ÉCONOMIE DE LA CONNAISSANCE ET SES TERRITOIRES, THOMAS PARIS ET PIERRE VELTZ	P. 74	Emmanuelle Gaillard
LA VILLE ÉMIETTÉE : ESSAI SUR LA CLUBBISATION DE LA VIE URBAINE, ÉRIC CHARMES	P. 75	Cécile Rasselet
SUR LA MÉTROPOLE BORDELAISE	P. 76	
ÉTUDES DE L'A-URBA	P. 78	

bruits de la ville

ÉPHÉMÈRE	PHOTOGRAPHIE	 P. 11 	Hélène Dumora
SENS DE L'ÉVÈNEMENT	OSER LES COOPÉRATIONS MÉTROPOLITAINES	 P. 12 	Jean-Marc Offner
ZOOM	LE PROJET AÉROPARC	 P. 14 	Julien Alibert José Branco
VOISINAGE	LA MARQUE TERRITORIALE PAYS BASQUE	 P. 16 	Antonio Gonzalez-Alvarez
INNOVATION	L'ÉNERGIE EST DANS LA VILLE	 P. 18 	Bob Clément

acteurs

IDENTITÉS MÉTROPOLITAINES	PHOTOGRAPHIE	 P. 19 	Hélène Dumora
MÉMOIRE	GRAND BORDEAUX DE DEMAIN... OU D'HIER ?	 P. 20 	Agnès Berland-Berthon
TRANCHE DE VIE	PORTRAIT D'UN MÉTROPOLITAIN AUTONOME	 P. 22 	Marie-Christine Bernard-Hohm
FABRIQUE URBAINE	UNE AVENTURE HUMAINE ET URBAINE : LA CITÉ DES CASTORS À PESSAC	 P. 24 	Maud Gourvellec
ESPACES DE VILLE	ENTRÉES DE VILLE ET GRANDE DISTRIBUTION	 P. 26 	Agnès Charousset

Bordeaux, ville cosmopolite

BORDEAUX, VILLE COSMOPOLITE	 P. 27 	Françoise Taliano-des-Garets
PROMENADE IMPRESSIONNISTE DANS LE BORDEAUX COSMOPOLITE	 P. 35 	Hoël Lecorre Laora Climent Élodie Maury Stella Manning
RENCONTRE AVEC RICHARD COCONNIER	 P. 43 	Hoël Lecorre Laora Climent
DES COLONIES HISPANIQUES SUCCESSIVES	 P. 45 	Jean-Pierre Poussou
ÊTRE D'ICI ET D'AILLEURS : L'IMMIGRATION TURQUE A BORDEAUX	 P. 49 	Gokce Selen Sercen
LE BORDEAUX DES AFRICAINS	 P. 53 	Mar Fall
L'ACCUEIL DES ÉTRANGERS À BORDEAUX	 P. 55 	Hélène Filleux
TOULOUSE, LA COSMOPOLITE	 P. 57 	Laure Teulière
PHOTOGRAPHIE	 P. 61 	Hélène Dumora

Thierry Paquot

philosophe de l'urbain

Vous êtes « philosophe de l'urbain », comment travaillez-vous avec les urbanistes ?

Le « philosophe de l'urbain » questionne philosophiquement l'urbanisation, dans toutes ses formes, c'est dire s'il confronte ce qu'il observe aux notions et concepts que la philosophie occidentale née, faut-il le rappeler, en ville, à Athènes, lui propose. Mais la philosophie ne consiste pas seulement à rendre intelligible une situation, un sentiment, un comportement, un problème, c'est également un « art de vivre ». Aussi, le « philosophe de l'urbain » se doit de tenir ces deux dimensions : théoriser d'un côté et de l'autre, inventer une manière d'être... Je suis rarement associé à une équipe qui conçoit une opération urbaine ou élabore un projet d'urbanisme, contrairement à d'autres collègues philosophes (comme Chris Younès, par exemple, qui répond à des concours en compagnie d'architectes et d'urbanistes), mais je participe à des jurys (concours d'architecture, marchés de définition, diplômes d'architecte). J'assure depuis plus de dix ans à l'Institut d'urbanisme de Paris un enseignement de « Philosophie de l'urbain » dans lequel je questionne la citadinité, l'aménité, l'urbanité et bien d'autres notions philosophiques qui ont à voir avec le « fait urbain », et surtout j'invite les étudiants à comprendre ce qu'habiter signifie et à le distinguer de l'habiter. Habiter relève de l'existentialité alors que l'habiter fait appel aux conditions socio-culturelles du fait de résider quelque part plutôt qu'ailleurs,

parfois même dans de l'inhabitable... Avant, j'enseignais dans une école d'architecture et dans des écoles d'ingénieurs (les Ponts et Centrale). J'ai ainsi touché pas mal d'étudiants, certains me tiennent au courant de leur trajet et m'expliquent en quoi ils se servent de la philosophie. À dire vrai, la philosophie recherche l'unité de quelque chose, or les praticiens sont contraints à n'étudier qu'une question à la fois ou à ne traiter que d'un aspect d'un problème. Avec la philosophie, c'est un peu la « transe-disciplinarité » qui arrive dans un métier très cloisonné. J'écris « transe » comme les anthropologues qui étudient les rites de dépossession, car il s'agit de se déposséder de son savoir au contact d'autres savoirs avant d'y revenir, donc de se mettre en transe ! Avec mes ouvrages, j'espère intéresser les professionnels et ainsi les amener à la philosophie. Quand je me lance dans la rédaction d'un nouveau livre, c'est pour penser les conséquences existentielles importantes d'un thème apparemment banal, comme avec *Le Toit, seuil du cosmos* qui veut compren-

dre à quoi correspond la symbolique du toit à l'heure de la mondialisation des matériaux et des structures porteuses (le toit-terrasse et la tôle ondulée, si vous préférez, pour aller vite), ou avec *La folie des hauteurs*, dans lequel je dénonce le gaspillage énergétique qui préside à l'érection d'une tour (aciers spéciaux, vitrages sophistiqués, ascenseur coûteux...) et prône des habitats compacts et jardinés, à « haute qualité existentielle » (HQE).

Nous sommes passés de la ville à l'urbain, quelles en sont les raisons ?

Les transformations de l'agriculture (mécanisation, remembrement, mono-production, internationalisation des filières de l'agro-alimentaire, usage intensif de la chimie...) tout au long du 20^e siècle ont stimulé l'exode rural, entraînant une urbanisation (avec et sans villes) et ce à l'échelle planétaire. De nouveaux regroupements humains inédits se sont manifestés (*gated communities, urban sprawl, edge city, boom-burbs...*) qui ne privilégient pas « la ville » (à l'européenne, c'est-à-dire de



taille raisonnable, pédestre, accessible et gratuite à chacun...) ou qui en modifient la forme et l'esprit, comme la mégapolisation ou la métropolisation. À l'échelle planétaire, nous dénombrons en ce début du 21^e siècle plus de 500 agglomérations de plus d'un million d'habitants, certaines – les « mégacités » – dépassant les dix millions. Cela pose autrement les questions des transports, du traitement des déchets, de l'approvisionnement en eau et en énergie et en biens alimentaires, en équipements collectifs, du « vivre-ensemble », de la démocratie locale, etc. L'urbain généralisé enveloppe ces différentes formes urbaines que sont la ville à l'ancienne (avec un centre bien marqué, des faubourgs et des périphéries), les lotissements pavillonnaires sans urbanisme, les villages-dortoirs, les enclaves résidentielles sécurisées, etc. Les citadins vivent dorénavant dans un milieu urbain poly-centralisé où s'entremêlent, de façon désordonnée, nature, bâti et virtuel. L'urbaniste doit tenir compte de ces paradoxes et non pas se contenter d'imposer des normes et des règlements inadaptés...

S'agit-il d'un processus inéluctable d'homogénéisation de la planète ou des différences peuvent-elles persister ?

Ce qui me paraît irréversible est la disparition de l'opposition ville/campagne (ce que représente chacun de ces termes n'existe plus), mais malgré la globalisation et son cortège de situations standardisées (l'architecture

des gares, des aéroports, des hôtels, des musées, des *waterfronts*, des *gated communities*, des autoroutes, des centres commerciaux...), je remarque des rejets, des résistances, des alternatives, tant dans les formes que dans les usages et les principes. Par ailleurs, le « pic pétrolier », le réchauffement climatique et plus généralement la pré-occupation environnementale vont générer des reconfigurations territoriales entraînant ici la décroissance d'une mégapole, là une réorganisation des mobilités. Nos lieux de vie deviendront au mieux des ensembles paysagers et au pire des îlots ségrégués...

Vous êtes favorable à un « urbanisme chronotopique », de quoi s'agit-il ?

Notre société minuitée – et bien souvent chronophage – qui vise à aller toujours plus vite se désynchronise de la chronobiologie, propre au monde vivant (et donc aux humains), qui a ses rythmes et provoque ainsi des pathologies (tensions, retards, attentes, stress...) qui se révèlent contraires au mieux-être et sont énergivores. La chronotopie est une des possibilités, parmi d'autres (la sieste, le congé sabbatique, la retraite à la carte, le temps de travail choisi, les maisons des Temps...), pour contrer l'extension du domaine de la vitesse et redonner du sens au temps vécu. Il s'agit, comme son nom le laisse entendre, d'associer toute intervention sur un lieu (*topos*) à partir de ses temporalités (*chronos*).

Concrètement, comment faudrait-il procéder ?

Partir d'une minutieuse observation temporelle, par exemple d'une place. Est-elle fréquentée pareillement le jour et la nuit, le dimanche et le mardi, le matin et le soir ou de façon continue, sur une partie de son périmètre ou l'ensemble, etc. ? Une cartographie de ses usages temporalisés permettra aux urbanistes de proposer plusieurs ménagements possibles, avec des revêtements, des plantations, un mobilier urbain, des éclairages, etc., à chaque fois spécialement conçus pour des horaires particuliers. Je dis « ménagements », et non pas « aménagements », du verbe « ménager », qui signifie « prendre soin », mais de qui ? Des gens, des lieux, et des choses... Qu'ont-ils en commun ? Un temps à partager. D'où la chronotopie.

Comment créer des milieux urbains sensoriels ?

En valorisant le déjà-là, c'est-à-dire les plantations, les courbes de niveau, les discontinuités bâties, les vides, les mouvements qui s'y déroulent, etc., et en y favorisant les marqueurs sensoriels que sont certains coloris, des sons particuliers, des senteurs locales, des luminosités spécifiques à telle saison, des textures de matériaux... Bien sûr, l'habitant pointe d'abord les désagréments (la pollution sonore est la nuisance numéro un, tant dans un appartement qu'au niveau d'un quartier) avant de repérer les richesses sensorielles d'un lieu, comme l'har-

► monisation des plantations entre celles de la municipalité et celles des jardins voisins. Notre regard est heureux dans la diversité des hauteurs et la palette colorée des crépis, or bien souvent la mode (mais qui la promeut ?) impose l'uniformité...

L'urbanisme participatif est-il pour demain ?

Comment la cyberdémocratie pourrait-elle s'organiser ?

Depuis 1789, la démocratie représentative domine avec ses partis politiques et ses politiciens à vie. Aussi, développer la démocratie participative exige de modifier nos habitudes, par exemple en rendant le vote obligatoire et ainsi comptabiliser le vote « blanc », attribuer aux immigrés présents dans une ville depuis cinq ans le droit de vote, baisser l'âge des électeurs à 12 ans pour les élections municipales... Les lois récentes (Chevènement, Voynet, Solidarité et Renouvellement urbains) comportent un volet sur la participation ou la concertation. Ce qui fait défaut est une culture de la démocratie participative et des expérimentations locales (par exemple, élire le maire de sa commune de banlieue et le maire de Paris ou de l'intercommunalité). Il faut enseigner la politique dès l'école primaire, organiser des « classes de ville », au cours desquelles l'écolier découvre la citoyenneté, consacrer du temps à la vie associative, etc. La presse écrite et radio-télévisuelle doit investir davantage l'urbanisme, nous en sommes au degré zéro ! C'est là que la cyberdémocratie

joue un grand rôle de formation et de confrontation, pour cela il faut mettre en ligne, en temps réel, tous les débats et tous les documents officiels.

Le « fait urbain » est-il suffisamment reconnu en France ?

Oui et trop caricaturé : d'un côté les « vraies » villes et de l'autre l'affreux « périurbain » ! La situation est plus contrastée (un grand ensemble ne ressemble pas à un autre, de même une commune de banlieue n'est pas identique à une autre, etc.) et à dire vrai, aucun citoyen ne vit dans un seul territoire aux limites précises, mais dans plusieurs, qu'il ne perçoit pas de la même manière, d'autant que sa géographie affective est de plus en plus « réseautée » aux quatre coins du monde ! La diversité des situations urbaines rend caduque la « démocratie du sommeil » (je vote là où je dors) et appelle à une inventivité en matière de gouvernmentalité avec un habitant/électeur davantage sollicité.

Vous êtes éditeur de la revue *Urbanisme*. Quels étaient vos objectifs initiaux en vous engageant dans cette voie ? Ont-ils été atteints ?

En juillet 1994, je deviens rédacteur en chef de cette publication. J'étais alors convaincu que la politique de la ville concernait toute la France urbanisée et pas seulement les « quartiers en difficulté » et que le ministère de la Ville se devait d'imaginer une écologie urbaine, et que pour cela il fallait provoquer un énorme remue-ménin-

ges donc transformer le mensuel *Urbanisme*, réalisé par des journalistes, en une revue bimestrielle de culture générale sur la ville et l'urbain, avec des praticiens, des chercheurs, des élus, des militants de la cause urbaine, etc. J'ai réussi à faire se rencontrer des paysagistes, des architectes, des urbanistes, des concepteurs-lumières, des élus, représentants de l'administration centrale comme des collectivités territoriales, des intellectuels, des étudiants (il y a régulièrement un article d'un étudiant en master), des artistes (dont des photographes) tout en évitant de réaliser une revue franco-française en traduisant des articles et en invitant des collègues étrangers à y publier. Des regrets ? Plutôt, une déception, celle de ne pas être, en tant que revue généraliste, davantage lue !

Que peuvent apporter les Cahiers de la métropole bordelaise ?

De quoi alimenter le débat public ! Toute divulgation d'information, toute possibilité de se forger une opinion, toute écoute et tout échange sont de bonnes nouvelles pour la démocratie. Or, la ville et l'urbain ont à se doter d'un droit qui ne peut se déployer qu'à partir de connaissances partagées. Après, c'est à la liberté de chacun de se manifester, sachant que la liberté n'est pas un droit mais un devoir, comme disait Bernard Charbonneau !

////////

Désir de tramway

Le financement des transports en commun en question

Face aux problèmes des grandes agglomérations pour financer leur réseau de Transport en commun en site propre (TCSP), l'État leur propose une nouvelle source de revenus : la taxation des plus-values foncières et immobilières.

La situation explosive du financement des transports publics urbains en France

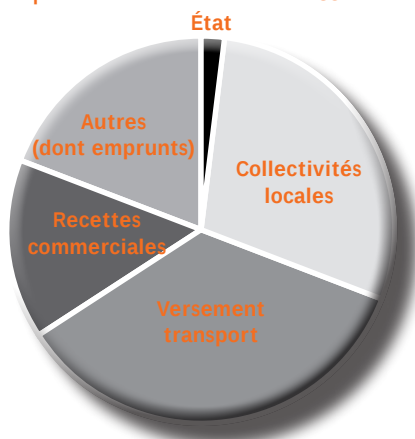
Le tramway est à la mode. Voici un mode écologique, rapide, confortable et moderne, qui redynamise les centres-villes. Toute grande ville qui se respecte se doit aujourd'hui d'avoir son tramway. L'État accompagne la tendance, et souhaite faire passer le réseau français de TCSP de 329 km à 1 800 km d'ici 2025.

Mais le tram coûte cher... À Bordeaux, sa construction a mobilisé 33,5 millions d'euros au kilomètre, soit au total plus d'un milliard et demi d'euros pour les deux premières phases... Ajoutons à cela que son fonctionnement est largement déficitaire, puisque les recettes commerciales (tickets et abonnements) ne couvrent qu'à peine 20 % des 250 millions d'euros annuels nécessaires pour faire rouler le tramway bordelais¹.

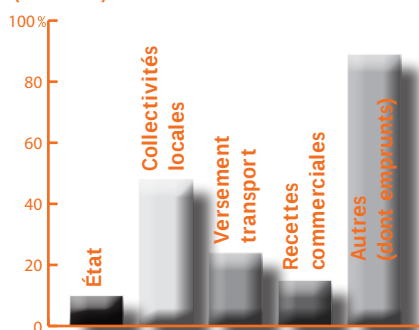
Or, la marge de manœuvre des AOTU² pour augmenter leurs recettes est très réduite. Elles sont bien souvent obligées de puiser sur leurs ressources ou d'avoir recours à l'emprunt pour financer les déficits d'exploitation (cf. graphique ci-contre), une situation qui pourrait se révéler « difficilement supportable à long terme. » (Faivre d'Arcier, 2009, p. 374)³.

Il s'agit donc, pour éviter d'augmenter la pression fiscale sur les habitants, de trouver des sources de financement originales. L'État permet depuis peu aux collectivités locales de mettre en

Répartition du financement des TCU en 2007



Évolution du financement sur 5 ans (2002-2007)



place une nouvelle taxe, assise sur les plus-values immobilières créées par la construction d'une infrastructure de TCSP. Quels sont les enjeux liés au choix de cette solution ?

La récupération des plus-values d'aménagement

Une nouvelle infrastructure de transport urbain accroît le prix des terrains et des immeubles situés sur le tracé. Car si le tram est coûteux, il procure aussi des bénéfices : amélioration de l'accessibilité, fréquentation accrue pour les commerces... Ces bénéfices sont capitalisés dans les prix des biens fonciers et immobiliers de part et d'autre de la nouvelle ligne, à l'intérieur d'un « corridor de capitalisation » large d'environ 1 km (500 m de chaque côté). On parle à ce sujet de « plus-values d'aménagement ».

Or, si les TCSP sont financés par l'ensemble des habitants, les plus-values foncières et immobilières qui en résultent ne profitent qu'à quelques-uns : ces propriétaires chanceux localisés à l'intérieur du corridor de capitalisation. Le financement public de l'infrastructure profite à quelques agents privés. Cela pose un problème d'équité, et cer-

- 1 | Les 80 % restant sont financés par les grandes entreprises à travers une taxe spéciale, le Versement Transport (50 %), et par une subvention de la Cub (25 %).
Source : Budget Annexe des Transports de la Cub, 2010.
- 2 | Autorité organisatrice des Transports urbains. À Bordeaux, c'est la Cub qui possède cette compétence.
- 3 | C'est d'ailleurs dans une perspective de soutenabilité financière à long terme que la Cub a prévu une pause dans les investissements (en 2008 et 2009), et de réduire les coûts de construction de la « 3^e phase ».



tains économistes parlent à ce sujet de « hold-up ».

D'où la tentation, de la part des AOTU, de « récupérer » ces plus-values indûment captées par les propriétaires. Cela suppose de concevoir un mécanisme grâce auquel le financeur de l'infrastructure s'approprie une partie du bénéfice financier obtenu par les propriétaires de biens immobiliers et fonciers à l'occasion de la construction de cette infrastructure.

Le gouvernement français a tranché en faveur de la taxation. L'article 22 ter de la loi dite « Grenelle 2 » du 11 mai 2010 prévoit de taxer entre 4 % et 12 % sur 80 % de la plus-value réalisée (la différence entre le prix d'achat et le prix de cession du bien), sachant que la taxe ne doit pas représenter plus de 5 % de la valeur du bien. Le périmètre de taxation est fixé arbitrairement, à 800 m autour d'une station de TC, et 1500 m autour d'une gare ferroviaire. Le produit de la taxe sera affecté à l'AOTU, et destiné exclusivement à l'investissement ou au fonctionnement de l'infrastructure en question.

La solution choisie par la France n'est qu'une parmi d'autres. Elle a ses avantages et ses inconvénients.

Les autres options

Le couplage

Le couplage est la solution la plus simple pour récupérer les plus-values d'aménagement. C'est le même organisme qui crée et qui récupère la plus-

value, en couplant une opération peu rentable (la construction d'une ligne de transport en commun) et une opération rentable (la construction de logements et de bureaux le long de la ligne et autour des stations). Ainsi, la création de la plus-value et sa récupération sont opérées par la même entité. C'est une solution très populaire à Hong Kong, Singapour, et surtout au Japon, où 30 % à 75 % des recettes des compagnies ferroviaires proviennent de leur activité immobilière (quartiers résidentiels le long des lignes, centres commerciaux autour des gares, hôtels, parcs d'attraction, etc.).

Le couplage immobilier semble difficile à acclimater en France, où le partage des compétences entre promoteurs et entrepreneurs de transport est fortement marqué ; il paraît peu judicieux d'exposer les firmes françaises à une concurrence internationale à laquelle elles ne sont pas préparées.

La version « foncière » du couplage, utilisée par le baron Haussmann pour aménager Paris sous le Second Empire, consiste à financer l'infrastructure de transport par la vente des terrains qui la bordent. Les municipalités, par voie d'expropriation, transfèrent les terrains situés le long de l'infrastructure prévue à un organisme qui contracte un emprunt en offrant les terrains en garantie, puis, une fois l'infrastructure terminée, revend les terrains avec plus-values. Mais le mécanisme de l'expropriation est très encadré juridiquement,

et surtout politiquement impopulaire. S'il convenait bien à la période de « l'Empire autoritaire » (1851-1860), il serait délicat à mettre en place dans le système actuel.

La mise à contribution des promoteurs

La mise à contribution des promoteurs consiste à prélever « à la source » les plus-values d'aménagement attendues. Les promoteurs appelés à opérer dans le secteur à plus-values participent à la construction de l'infrastructure⁴. Lors du développement d'un important quartier d'affaires à Canary Wharf, à Londres, le promoteur Olympia et York, première firme de développement immobilier du monde à l'époque, promet une participation de 400 millions de livres pour prolonger la ligne de métro. Mais avant même le début des travaux, Olympia et York fait faillite... La contribution des promoteurs à l'extension de la *Jubilee Line* ne dépassera finalement pas 5 % du coût total. C'est depuis cette malheureuse affaire que la mise à contribution des promoteurs est vue avec méfiance. Restait alors une dernière solution, la taxe foncière.

La taxe foncière

La troisième solution est la taxation des plus-values. Les pouvoirs publics utilisent l'outil fiscal pour récupérer tout ou partie de la plus-value qu'ils ont contri-

4 | Soit par la fourniture gratuite des terrains nécessaires à la construction de l'infrastructure, soit par une contribution monétaire, soit par la participation du promoteur, avec son savoir-faire et ses compétences, à la construction de l'infrastructure.



bué à créer. Trois variantes sont possibles (Raynard, 2009).

■ La taxation des plus-values latentes : Il s'agit ici de ne pas attendre que la plus-value se réalise (que le bien soit vendu) pour la récupérer. Aux États-Unis, un pays qui n'est pourtant pas réputé pour sa fiscalité écrasante, lors de la construction de la *Red Line* à Los Angeles, des « districts d'évaluation spéciaux » ont été créés, dans un rayon de 500 m à 750 m autour des stations. L'assiette de la taxe est la superficie occupée par les entreprises (30 cts/pied carré). Elle n'est pas désincitative, car la nouvelle ligne leur profite, *via* un double effet de revenu (augmentation de la fréquentation, donc du chiffre d'affaires) et de patrimoine (augmentation de la valeur des terrains et des bâtiments). Les autorités n'ont d'ailleurs enregistré aucun départ anormal d'entreprises hors des districts d'évaluation spéciaux.

Cependant, plusieurs obstacles ont fait rejeter cette solution : d'abord, la déconnection entre une taxation assise sur la superficie et l'objectif de récupération des plus-values ; ensuite, la question de la référence temporelle à adopter (les prix augmentent parfois avant même la publication du tracé, compte tenu des anticipations des propriétaires). Enfin, la trop grande proximité à une infrastructure de transport est source de nuisances (bruit), donc potentiellement de moins-values... Il semble donc plus judicieux, et plus équitable, de privilégier la taxation sur les plus-values réelles.

■ La taxation à la valeur vénale : La taxation à la valeur vénale reprend le principe de notre bonne vieille taxe foncière. On sait cependant que ces valeurs vénales, établies en 1970 et jamais révisées depuis, n'ont plus qu'un rapport lointain avec la valeur réelle des biens. Le risque est celui du « syndrome de l'Île de Ré » : l'augmentation des valeurs foncières accroît considérablement le patrimoine, mais sans effet de richesse associé s'il n'y a pas vente : les « pauvres » cultivateurs de pommes de terre de l'Île de Ré sont devenus en quelques années millionnaires – mais sur le papier seulement – et taxés en conséquence...

■ La taxation à la plus-value réalisée passée au crible : La solution choisie par le gouvernement français porte le nom de « taxation à la plus-value réalisée », puisqu'elle est assise sur la plus-value réellement perçue par le propriétaire lors de la vente de son bien. Elle permet de répondre à la critique portant sur de possibles moins-values, qui dans ce cas ne seraient pas taxées (la logique voudrait même que, dans ce cas, les propriétaires soient dédommagés). On ne peut que se féliciter que le gouvernement se soit enfin attaqué à la récupération des plus-values d'aménagement, un problème lancinant chez les économistes fonciers depuis plus de 40 ans. La solution retenue n'est pourtant pas exempte de critiques.

D'abord, il existe un risque de rétention des biens : la taxe ne prenant effet qu'à l'occasion d'une cession, le propriétaire

peut choisir de ne pas vendre afin de ne pas avoir à acquitter la taxe. Cela contribue à « figer le marché immobilier à proximité de l'infrastructure » (Raynard, 2009), ce qui aurait des effets inverses à ceux escomptés. En effet, le mot d'ordre est aujourd'hui à la densification urbaine le long des axes et autour des stations de TCSP. C'est d'ailleurs l'objectif de la démarche « 50 000 logements autour des axes de transport collectif » portée par la Cub.

Ensuite, le montant de la taxe doit être très précisément calibré. En toute logique, son montant sera répercuté sur le prix de vente du bien, contribuant à l'inflation immobilière. Si elle est trop élevée – et notamment si elle dépasse les bénéfices fournis par le tram –, la localisation le long du tracé pourrait bien être boudée tant par les habitants que par les entreprises.

Enfin, le produit de la taxe sur les plus-values serait négligeable en comparaison des coûts démentiels de la construction de l'infrastructure : pour le Grand Paris, elle devrait couvrir à peine 3 % des 35 milliards d'investissement prévus (Rapport Carrez). Un caillou pour combler le gouffre financier des infrastructures de TCSP...



Merci les jeunes, mais comment vous le dire ?



Les enquêtes convergent : lors des opérations de démolition des tours, les ménages relogés, à défaut d'être toujours heureux, manifestent en forte majorité une préférence pour leur nouvel habitat comparé à l'ancien.

C'est le cas à Bordeaux. Certes, la satisfaction d'avoir déménagé s'effrite parfois devant la difficulté à faire face à l'augmentation de charges souvent individualisées. La prudence commande d'attendre l'évolution de la situation des familles relogées pour se prononcer sur cette politique. Toutefois, les premières études menées à moyen terme, trois ans après le relogement, confirment la tendance. L'ANRU (Agence nationale de la rénovation urbaine) peut s'en féliciter.

En fait, il y a un truc. Entretenez-vous longuement avec des ménages relogés, faites affleurer les souvenirs liés à leur ancien logis, et vous découvrirez combien cette population a vécu sous la terreur de ces jeunes qui campaient en bas des tours. Il n'est jamais fait mention d'agressions directes, juste de l'accumulation de ces petites choses qui durcissent la vie : le bruit jusqu'à cinq heures du matin qui vous prive de sommeil ; la crainte des parents et amis qui renoncent à vous rendre visite ; l'obligation de se taire ou de baisser les yeux ; la peur pour ses enfants... Certains de ces ménages relogés redoutent aujourd'hui que le développement de leur nouveau quartier attire ces jeunes à leurs portes. Tentez l'expérience, promenez-vous l'après-midi au pied des

tours Vercors ou Libération, essayez de prendre en photo l'une d'elles, pour en conserver un souvenir avant démolition : trois ou quatre « jeunes » encore là vous l'interdiront et vous aurez une petite idée de la vie dans un territoire contrôlé. Vous verrez également que ces jeunes sont plus proches de la trentaine que de la puberté. Ils ne sont guère représentatifs de la jeunesse qui habite en HLM ; ils ne sont souvent ni habitants des tours, ni ayants droit au relogement, ce qui pose la question de savoir ce qu'ils deviennent lorsque les tours ont disparu.

Toutefois, en sus des efforts déployés par les bailleurs sociaux et les pouvoirs publics dans l'accompagnement des ménages relogés, ces jeunes apparaissent bien comme les principaux artisans du bilan plutôt positif de ces opérations. S'extirper de leur voisinage vaut déjà satisfecit. Les autorités croient aujourd'hui les remercier en leur proposant de vivre en permanence sous l'œil des caméras ; il faudra un jour réfléchir aux malentendus créés par le succès de la télé-réalité. Il est vrai que les jeunes ne savent jamais s'arrêter. Alliés de la réussite des opérations de relogement, ils compromettent la requalification des quartiers bénéficiaires de la rénovation urbaine en persistant à stationner devant les bâtiments neufs. Cela gêne l'arrivée de nouveaux habitants ; cela provoque surtout le retrait d'investisseurs. Les bailleurs et les élus s'en énervent, car il est prématuré de penser à de nouvelles démolitions.

Dans ces circonstances, le développement de la vidéosurveillance dans les nouvelles résidences HLM traduit moins l'obsession sécuritaire des pouvoirs publics et des bailleurs que leur désarroi. Peuvent-ils aujourd'hui ignorer la faiblesse attestée de la vidéo-protection en matière de dissuasion et d'élucidation ? La difficulté est que la clarté du diagnostic qui préside à cette situation n'indique guère de préconisations précises. Le problème a été identifié par les sciences humaines et sociales : n'ayant pas été *a priori* respectés, ces jeunes sont devenus aujourd'hui impossibles à mater. La voie vers le respect revient à bâtir de la ville, au moins des quartiers qui ne soient plus des zones (le quartier par défaut) ou des ghettos (le quartier par excès). On parle régulièrement de la fin de la Politique de la Ville, des coupes budgétaires portées à sa dimension développement social. Les conditions de sa raison d'être sont pourtant plus que jamais d'actualité.

////////



Oser les coopérations métropolitaines

1^{er} sommet économique du Grand Sud



Ce 3 novembre 2011 au petit matin, le TER 871848 Bordeaux-Toulouse se donne des airs de TGV. Dans les rames affrêtées pour l'occasion, les plus matinaux des « décideurs » technico-économico-politiques bordelais partent à l'aventure : le 1^{er} sommet économique du Grand Sud.

Concoctée par trois magazines économiques du groupe France Économie Régions, cette manifestation s'était donnée de sérieuses ambitions : « Participer au développement des relations économiques entre les acteurs de ces trois régions, inciter au renforcement d'une coopération interrégionale, permettre au Grand Sud de se positionner sur la scène européenne et mondiale comme un acteur à part entière ».

Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon. Les maires et les présidents des intercommunalités, les présidents de régions, les préfets, les présidents d'universités et de chambres de commerce, des chercheurs, des entrepreneurs, des aménageurs... Un beau casting et une belle audience : plus de 800 participants. Tout le monde est là, ou presque. Des esprits chagrins remarqueraient que le monde économique est plus représenté par des acteurs publics que par des chefs d'entreprise... mais les trois revues organisatrices – Objectif Aquitaine, Objectif News Midi-Pyrénées, Objectif Languedoc-Roussillon – peuvent se congratuler : « coup d'essai, coup de maî-

tre ». Quand on connaît les difficultés à fixer la moindre date de réunion, la venue à Toulouse d'autant de « leaders du monde économique et politique » incite à penser, au-delà des vraies compétences relationnelles de nos journalistes, que cette thématique « Grand Sud » titille les neurones.

Certes, la journée s'émailla de propos forcément lénifiants sur les nécessaires coopérations entre métropoles et entre régions. Mais des petites musiques plus réalistes surent se faire entendre : obstacles au dépassement des logiques de concurrence entre universités, relativité de l'atout économique des infrastructures ferroviaires, faible pertinence de la comparaison entre les trois régions et la Silicon Valley, difficultés d'organisation des pôles de compétitivité interrégionaux... et incapacité de bien des orateurs à sortir de la défense et illustration de leur « terroir » ; un peu à la manière du sympathique déjeuner mobilisant les compétences de trois traiteurs : un Bordelais pour l'entrée, un Toulousain pour le plat principal, un Montpelliérain pour le dessert. De la coexistence, oui, de la collaboration, pas encore !

Pourtant, les projets des uns et des autres abondent, qui devraient donner envie aux voisins de mieux se connaître pour mieux coopérer. Dans quelques années, les gares bordelaise et toulousaine seront à une heure de TGV. Et le grand Sud-Ouest, plus qu'un grand Sud à l'œcuménisme un

peu forcé, partage déjà bien des centres d'intérêts. À l'heure des pôles métropolitains, les agglomérations de Toulouse et Bordeaux souffrent l'une et l'autre d'un arrière-pays sans armature urbaine forte, quand les autres métropoles françaises profitent d'un réseau de villes plus dense. À l'aune des dynamiques géopolitiques contemporaines, le « quant à soi » n'est plus de mise ! Bordeaux peut s'essayer à devenir la porte océane de Toulouse... qui peut accompagner Bordeaux dans l'intensification des relations avec la péninsule ibérique. Les synergies à développer ne manquent pas.

Parce que ce premier sommet a su mettre sur l'agenda des décideurs un vrai sujet de prospective territoriale, ce fut un vrai événement. Et la prochaine fois, à Bordeaux (les 29 et 30 novembre 2012), l'on passera peut-être à la cuisine « fusion »...

////////



Le projet Aéroparc

Exemple d'une tentative de réconciliation entre l'industrie et la ville



Repenser l'intégration urbaine du tissu industriel

Au cours de l'histoire moderne, les rapports entre la ville et le monde industriel ont progressivement conduit à repousser les lieux de production de biens aux limites périphériques des agglomérations. Marqués par les maux de la révolution industrielle, usines et ateliers ont été, jusqu'à une période récente, réduits à de simples enveloppes dédiées à l'assemblage et à la transformation de produits manufacturiers, localisées au sein de non-lieux monofonctionnels. Dans une économie des services et de la connaissance grandissante, la perception des dynamiques économiques territoriales pose de nouveaux enjeux, où l'industrie aéronautique est perçue comme un terrain d'expérimentation de savoir-faire, alliant tradition des métiers hautement qualifiés et innovation technologique. L'interdépendance et les dissonances entre les milieux de la recherche, les forces entrepreneuriales et le territoire d'accueil marquent ici l'intérêt et la difficulté de rapprocher le monde de l'industrie avec la pratique de l'urbanisme.

Offrir une assise spatiale de qualité à une filière historique

Situé au cœur de l'un des premiers bassins d'emplois de l'agglomération bordelaise, le projet Aéroparc, lancé en 2007, illustre une démarche de coopération innovante entre les acteurs institutionnels et les grands groupes industriels implantés aux abords de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Ici se joue l'avenir d'une filière économique

de premier plan pour l'agglomération bordelaise, l'aéronautique (environ 10 000 emplois directs), qui peut être considérée comme faisant partie intégrante du patrimoine régional, l'histoire de l'aviation à Bordeaux ayant débuté il y a 100 ans.

Comment dès lors soutenir le développement d'une filière Aéronautique, Spatial, Défense (ASD) soumise à une conjoncture macroéconomique incertaine et indépendante des contextes locaux ? Comment promouvoir et faire émerger le site de projet Aéroparc, si l'on considère que la concurrence entre les grands sites aéronautiques se joue au niveau mondial ? L'enjeu est donc de se distinguer par la qualité de l'offre aux entreprises et aux employés par la valorisation des atouts de la métropole : choix résidentiels et cadre de vie, dynamisme des milieux universitaires, espaces naturels et qualité des équipements, climat et proximité de l'océan, autant de facteurs propices à un épanouissement personnel...

Sur ses aspects économiques, ce projet, labellisé par le pôle de compétitivité Aerospace Valley, cible avant tout la synergie entre les acteurs institutionnels et privés de la filière. En termes d'emplois potentiels, il s'agit d'accueillir de 5 000 à 8 000 actifs dans les dix ou quinze prochaines années, dans un cadre environnemental de qualité.

Sur le plan urbanistique, implanté au sein d'une vaste zone boisée, le projet d'aménagement, développé sur plus

de 450 hectares, renouvelle fondamentalement la conception traditionnelle des espaces économiques et du rapport entre l'entreprise et son environnement physique.

Afin de préparer le territoire à cette dynamique, la collectivité a souhaité développer une démarche de concertation et de collaboration entre les acteurs industriels et institutionnels, pour la mise en œuvre d'un plan guide pour l'aménagement futur du site.

Réintroduire l'urbanité et la nature

La particularité du plan guide Aéroparc, validé par le conseil de la Cub en juillet 2008, réside dans le croisement des enjeux d'ordre environnemental, économique et urbain.

L'idée initiale était de réintroduire dans le contexte industriel la diversité des usages et valeurs propres à la ville vécue (sociabilité, dimension représentative et culturelle, temporalités dans les pratiques...). Il convenait dès lors de défendre une réelle ambition pour la conception des espaces publics et l'implantation des fonctions urbaines qui impulseraient un changement en profondeur des pratiques.

Le plan guide fixe donc, sur le long terme, la grande ossature du projet, dans une optique de développement durable et d'intégration urbaine, en exploitant au mieux les ressources naturelles et paysagères du site. Le réseau hydrographique est valorisé à travers un réseau de chemine-

La marque territoriale Pays basque : une identité en construction !



L'idée de départ est simple : protéger les producteurs locaux « en identifiant ce qui vient véritablement d'ici »¹.

En effet, depuis une dizaine d'années, plusieurs acteurs du Pays basque font le constat que des produits, sans lien avec leur territoire, affichent abusivement des motifs culturels de la région (*ikurrina*, croix basque, danseur, etc.) pour mieux se vendre. Un certificat d'origine des produits aurait pu suffire, mais les acteurs concernés (représentants des chambres consulaires, de l'ensemble des organisations patronales et syndicales et des acteurs culturels entre autres), rassemblés au sein du Conseil de développement du Pays basque (CDPB) voient plus large. Ainsi, une étude d'opportunité et de faisabilité d'une « marque territoriale Pays basque » est lancée en 2008 et adoptée en juin 2010. En quoi consiste cette « marque territoriale » ? Quelles valeurs véhicule-t-elle ? Bien au-delà de la protection et de la promotion d'un terroir, la démarche soulève des questions complexes et délicates de construction d'identités et de gouvernance.

Une « marque territoriale » : pourquoi et comment ?

L'objectif est triple : protéger la filière agroalimentaire locale face à la concurrence, stimuler le tourisme à destination du Pays basque et diffuser la culture locale au-delà d'une certaine image folklorique, en valorisant notamment la langue basque. Le projet propose donc une réflexion multi-sectorielle où ce qui compte, avant tout,

c'est le territoire : « La logique de la marque territoriale Pays basque pourrait être celle d'une marque qui parle davantage du territoire dans lequel le produit a été élaboré, que du produit en lui-même [...] elle affirmera ainsi l'identité du Pays basque », explique le CDPB.

On le voit, comme dans toute démarche de marketing, il est d'abord question d'identité. Il s'agit de relever les spécificités du territoire et de mettre en avant ses différences. L'objectif semble honorable car, mise à part la protection de l'économie locale, n'est-il pas louable de vouloir préserver un patrimoine culturel singulier, face à une mondialisation homogénéisatrice ? Ainsi, le CDPB propose quatre conditions nécessaires pour qu'un acteur puisse adhérer à la marque. Tout d'abord, justifier que l'activité de production de biens ou de services a lieu sur le territoire Pays

basque. Le périmètre de ce territoire est précisé sur le site Internet du CDPB et correspond à la région où on parlait traditionnellement le basque, à cheval entre la France et l'Espagne (en France, ce territoire fait partie du département des Pyrénées-Atlantiques). Ensuite, s'inscrire dans une démarche collective (autrement dit, participer à une filière, cluster, syndicat, fédération, etc.) ce qui contribuera à la structuration des acteurs économiques par secteur. Troisièmement, s'engager sur la qualité des produits et des services. Enfin, exprimer un engagement envers « les valeurs portées par la marque ». Mais quelles sont ces valeurs ? Cela soulève plus largement la problématique de la construction de l'identité.

Quelle identité basque pour quel territoire ?

En fait, le CDPB a mandaté un cabinet privé pour mener une « analyse identitaire » permettant de faire émerger « les valeurs profondes collectivement partagées ». Des ateliers ont été constitués avec un panel de 70 personnes représentatives de l'ensemble de la société basque. Quelques tendances en ont émergé : « un rapport très particulier des Basques au temps et à l'espace, hors de toutes échelles, qui induit un rapport au présent de l'ordre du vital » ; « une tension entre un besoin fort d'ancrage (figure symbolique du berger) et une capacité de projection et d'univer-



¹ | Jean-Baptiste Etcheto, président du Conseil de développement du Pays basque, *L'Express*, 6 novembre 2010.

salité (figure symbolique du marin) » ; « une capacité particulière des Basques à mentaliser leur territoire et à pouvoir le transporter (le faire vivre) en tous lieux »².

Face à ces résultats quelque peu abstraits, comment remplir la dernière condition ? À quelles valeurs faut-il adhérer pour intégrer la marque territoriale ? Le document reste relativement flou, à l'exception d'un point précis qui en ressort : la langue basque. Il faut que les acteurs l'utilisent, en interne et en externe, et elle doit véhiculer « la gouvernance de la marque territoriale ». L'adhésion à la langue basque devient donc la principale valeur fédératrice de la marque territoriale, car c'est le seul élément vraiment spécifique à ce territoire au-delà des archétypes folkloriques qui véhiculent le mythe d'une culture figée dans le temps, fidèle à une tradition ancestrale. Au contraire, si on admet avec Jean-François Dortier que « toute culture est par essence une composition inachevée, changeante et mêlée, irriguée par plusieurs sources », réfléchir à une identité commune suppose alors d'imaginer des scénarios d'évolution entre lesquels il est difficile de choisir. C'est donc autour de l'unité linguistique que se constituerait l'identité basque.

Plusieurs limites peuvent alors être soulevées. Tout d'abord, le fait que dans le Pays basque français, les bascophones sont minoritaires (30 % de la population de 18 ans ou plus d'après l'Insee). Peut-on réellement fédérer autour d'une langue que la plupart des habitants ne parle pas ? Ensuite, compte tenu de la remarque précédente, est-il vraiment « commercial » de faire du marketing territorial en basque ? Et enfin, en admettant que les frontières tracées par l'usage potentiel de la langue basque sont pertinentes, est-il possible de construire un projet territorial sans institution politique adaptée à ces frontières ? Certes, un conseil des élus du Pays basque existe (structure associative réunissant des représentants d'établissements publics de coopération intercommunale, les conseillers généraux, les conseillers régionaux du Pays basque, et des parlementaires nationaux et européens), qui, en duo avec le CDPB, constitue un instrument de débat et de concertation novateur, mais ses compétences opérationnelles restent limitées.

La démarche de marque territoriale basque semble ainsi révéler une identité en construction pour une communauté imaginée.

////////

Pour en savoir plus :

■ Anderson (Benedict), *L'imaginaire national : Réflexions sur l'origine et l'essor du nationalisme*, Paris, La Découverte, 2006.

■ Dortier (Jean-François), « Vers une uniformisation culturelle ? », in Halpern C. (coord.), *Identité(s). L'individu, le groupe, la société*, Auxerre, Sciences Humaines Éditions, 2009, p. 326-331. D'après l'auteur, la mondialisation n'efface pas forcément la diversité culturelle qui se verrait même renforcée sous certains aspects.

2 | Conseil de Développement du Pays basque, 2010, Opportunité de faisabilité d'une marque territoriale Pays basque, avis adopté par le Conseil de direction du 10 juin 2010, p.14.

L'énergie est dans la ville



Alors qu'en Europe, en Amérique du Nord et en Amérique latine, la population est urbaine pour ses trois-quarts environ, les villes apparaissent comme un énorme réservoir d'énergies.

De fait, bon nombre d'activités humaines s'accompagnent d'importants rejets de chaleur, qui sont autant de calories « perdues ». Citons en particulier les activités industrielles, la climatisation des bureaux et des centres commerciaux, les calories contenues dans l'eau des réseaux d'assainissement... Autant de gisements potentiels pour le chauffage des habitations ou de serres d'agriculture de proximité. Ainsi, les employés de l'hôtel de la communauté urbaine de Bordeaux sont désormais chauffés par les calories perdues dans les canalisations collectant les eaux usées des riverains alentour. Un peu plus loin de nous, à Toulouse, ce sont les piétons qui pendant deux semaines au printemps dernier ont produit, *via* un « trottoir magique » récupérant leur énergie cinétique, la ressource nécessaire à son éclairage, autre mode de « recyclage énergétique ».

Une nouvelle intelligence énergétique commence à se dessiner dans nos villes du 21^e siècle, où le vieil adage de la chimie « rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme » pourrait bien devenir aussi celui de l'énergie.

Au-delà de cette approche en termes de gisements, « l'énergie de la ville », c'est aussi un ensemble d'énergies créatives qu'il convient de porter et de

féderer afin de valoriser l'intensité des interactions propre aux métropoles.

À ce titre, la démarche « Amsterdam Smart City » initiée par Liander, opérateur énergétique hollandais, et l'Amsterdamse Innovatie Motor, structure de développement économique local, sont exemplaires en termes de démarche collaborative. Il s'agit d'une plate-forme visant à mettre en relation des acteurs publics et privés autour de petits projets de réduction des consommations d'énergie et de production d'énergies renouvelables dans la région d'Amsterdam. D'abord expérimentés à petite échelle, ces projets peuvent ensuite être développés à plus grande échelle afin de contribuer à l'objectif ambitieux que s'est fixé la ville d'Amsterdam en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (baisse de 40 % entre 1990 et 2025). Les champs d'intervention visés sont le logement, l'immobilier d'entreprise, la mobilité et les espaces publics.

Sur ce dernier point, le projet « Climate street » développé sur l'une des principales artères commerçantes d'Amsterdam, l'Utrechtsestraat, se veut particulièrement innovant. Il consiste à créer une référence en matière de « rue commerçante durable » par des actions sur les consommations énergétiques de chaque commerce, le mobilier urbain (éclairage public et arrêts de tram fonctionnant à l'énergie solaire, corbeilles avec compactage

intégré pour minimiser le nombre de collectes...) et la logistique urbaine (ramassage des déchets, livraison des commerces). S'il s'avère concluant, ce projet pourra être développé à l'échelle des Pays-Bas. À travers cet exemple et bien d'autres, « Amsterdam Smart City » fait bel et bien la démonstration que la métropole est en passe de devenir l'un des grands lieux de l'innovation.

////////

Plus d'informations :

www.amsterdamsmartcity.com



Grand Bordeaux de demain... ou d'hier ?

Le président de la chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Bordeaux a décidé de prendre en main le destin économique de la cité fluviale et de ses affluents communaux.

Sa position est claire : si l'on veut inscrire durablement Bordeaux dans le club des grandes villes d'Europe et impulser son développement économique, il est urgent de donner une cohérence administrative à l'agglomération dont elle est le cœur. La solution ? Sortir des incantations, rassembler les forces vives d'une agglomération de 700 000 habitants et créer un Grand Bordeaux gouverné, avec une ville centre de 400 000 à 500 000 habitants.

Le taux de chômage en Aquitaine est de 11,2 %, légèrement supérieur à la moyenne nationale, et de 12,8 % en Gironde. Les cours du vin sont en berne et le pôle aéronautique et spatial en souffrance. L'industrie du bois n'est guère plus brillante, Motorola et IBM quittent la région, quant à Ford et ses 4 000 emplois... Un millier d'emplois ont déjà été détruits dans les PME girondines, 5 000 sont menacés. Il est grand temps pour les responsables économiques de réagir !

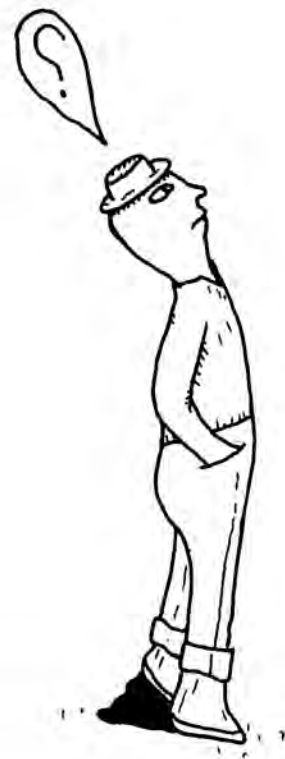
Une association du Grand Bordeaux pour changer une Cub obsolète

Le diagnostic présidentiel est sévère et volontairement provoquant : la communauté urbaine de Bordeaux est un frein au développement économique de la métropole. Sa structure politique et administrative est d'une autre époque,

le combat des maires qui la composent est plus communal que communautaire. La concurrence qui en résulte et le défaut de leadership politique entravent, voire empêchent, les grands projets communs. Sans parler de la fiscalité qui déséquilibre les finances communautaires en attirant les activités industrielles et commerciales hors Cub et laisse la ville centre supporter le poids du financement des infrastructures culturelles et de loisirs.

Seul un véritable pouvoir d'agglomération parlant d'une voix forte et unique peut hisser Bordeaux, ses entreprises et ses habitants, au statut de métropole européenne. La création d'une association du Grand Bordeaux est le moyen choisi par le nouveau président de la CCI comme accélérateur de particules d'un processus de combustion bien trop lent à son goût. Et les « particules » sont au rendez-vous : cinq mois à peine après sa création, l'association compte 750 adhérents, dont la plupart sont des acteurs socio-économiques majeurs (84 % viennent de la Cub et 60 % sont âgés de 35 à 55 ans), ils sont 1 000 quatre mois plus tard. Il va désormais falloir compter avec eux !

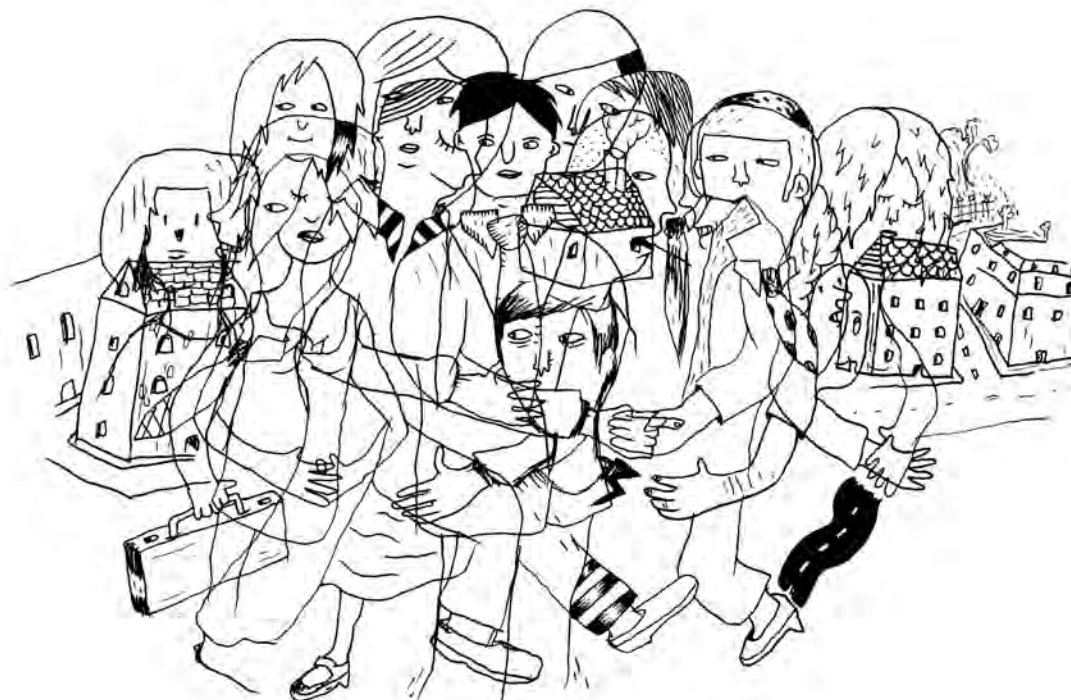
Les conditions d'un débat public sont réunies et les élus locaux ne sont pas en reste. Cette opportune provocation de la sphère économique leur permet d'entrer dans l'arène et d'exprimer leurs attentes, mais aussi leurs doutes et leurs craintes.



Statu quo, réforme de la Cub ou fusion des communes ?

L'idée que l'administration du territoire est en France une question éminemment politique sort renforcée du débat ouvert par l'association du Grand Bordeaux. Alors que les acteurs socio-économiques soulignent la nécessité de mettre en place une politique de développement économique dont l'espace efficace serait *a minima* celui du « BAL » (Bordeaux, Arcachon, Libourne) et de la Gironde, les élus locaux se préoccupent des conditions d'exercice d'un pouvoir territorial respectueux de chacun. Et le moins que l'on puisse dire est que l'unité de pensée n'est pas la règle !

Premier sujet de controverse, le périmètre. Pour le maire de Bruges, les communes d'un même niveau d'importance devraient constituer une entité commune. Les autres, à évolution plus lente et plus diversifiée, formeraient la ceinture du nouveau Bordeaux qui se verrait ainsi augmenté des communes du Bouscat, de Mérignac, Pessac,



Talence, Bègles et Cenon. Pour un autre, Bordeaux, c'est l'intra-rocade. Pour le maire du Bouscat, c'est l'agglomération entière. Le maire de Cenon, *a contrario*, préférerait reprendre La Bastide... Mais de quoi parlent-ils ? De cette ville centre de 400 000 habitants posée par le président de la CCI comme la condition d'existence d'une eurométropole bordelaise visible depuis l'autre bout du monde. Et d'une forme avancée de coopération intercommunale supposant des fusions de communes, la loi l'autorise. Y a-t-il des volontaires ?

Cette question, politiquement incorrecte, constitue le second sujet de débat. Voire de polémique, bien plus virulente que la précédente. Trois camps se dessinent : celui des tenants de l'innovation institutionnelle par la fusion des communes, celui d'un toilettage en profondeur du fonctionnement de la communauté urbaine et, enfin, celui des énervés du Grand Bordeaux.

Le premier camp, auquel appartiennent le maire de Bordeaux et le président de la CCI, envisage le passage de « l'union communautaire à l'unité », une vision partagée par les maires de Bègles et de Mérignac : la création d'un Grand Bordeaux passerait par l'élection au suffrage universel de son président, les 27 communes devenant des arrondissements et leurs 27 maires... des maires d'arrondissements. Le maire de Bruges va plus loin en estimant que la disparition des départements et la fusion des communes permettrait une clari-

fication des compétences et une filière État-région-commune. Une solution qui, pour les uns, favoriserait un traitement moins technocratique et plus démocratique des questions d'intérêt collectif et, pour les autres, garantirait une plus grande efficacité de l'action économique.

Le second camp fonde son opposition à la fusion des communes en inversant l'analyse : la fusion est dangereuse pour la démocratie et la vie sociale, la structure communale est la plus ancienne, la plus démocratique d'Europe, et elle favorise le dynamisme et l'identité locale. Toutes les communes peuvent faire entendre leurs voix dans une communauté urbaine, les maires du Bouscat, de Pessac, de Villenave-d'Ornon s'accordent sur ce point.

Quant aux lourdeurs de fonctionnement, elles relèvent plus d'un défaut de gestion que de la conception même de l'institution communautaire. Cette position est celle du troisième camp, très critique à l'égard de la démarche initiée par la CCI, qualifiée par le maire de Pessac de « Der Gross Bordeaux ». Sa position est partagée par le président du Conseil général : il s'agit d'une tentative de la commune de Bordeaux de reporter les faiblesses de sa gestion dispendieuse sur les autres communes, alors que c'est la taxe professionnelle des communes périphériques qui permet à Bordeaux son rayonnement. Qu'elle densifie, accueille de nouveaux habitants, des jeunes ! Et quel dossier industriel la CCI a-t-elle porté, que fait-

elle concrètement en matière de développement économique ?

Épilogue

Ce débat s'est déroulé il y a 18 ans...

En 1992, Paul Glotin, président de l'entreprise Marie Brizard, était élu à la tête de la CCI, et l'état de santé de Jacques Chaban-Delmas, maire de Bordeaux depuis 1947, ne lui permettait pas de se porter candidat aux municipales de 1995. L'association du Grand Bordeaux a été créée au début de l'année 1993 par ce grand patron. Il croyait en l'absolue nécessité d'un leadership fort à la tête d'une ville centre et d'une agglomération dotée d'une structure politique adaptée pour assurer un développement économique à la hauteur de ses ambitions et de ses besoins. Elle s'éteindra en 1995 avec l'élection d'Alain Juppé à la mairie de Bordeaux et à la présidence de la communauté urbaine.

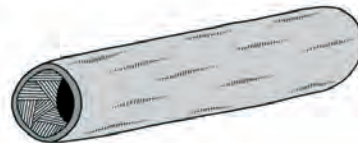
Les élections municipales de mars 2014 verront pour la première fois des délégués communautaires élus au suffrage universel direct, à la suite de la loi de réforme des collectivités territoriales du 16 février 2010. La démocratie représentative aurait-elle enfin atteint l'âge de raison ?



Cet article a été conçu en s'appuyant sur une revue de presse locale (journal *Sud-Ouest* de mars 1993 à janvier 1995 et revue *Objectif Aquitaine* d'avril 1992).

Portrait d'un métropolitain autonome

BIENVENUE!



J'ai 33 ans et suis né en Haute-Savoie. J'y ai vécu pendant dix ans jusqu'à ce que les médecins me disent : « Soit tu restes ici, mais on te coupe les pieds, soit tu vas dans une région avec un climat plus doux, et là on te les préserve ! »

Je suis donc parti en Loire-Atlantique où j'ai fait mon collège, mais il n'y avait pas de centre adapté pour m'accompagner dans mes études secondaires. Je suis donc allé au lycée à Toulouse et y suis resté 4 ans. Après le bac, même problème, il y avait bien une fac mais pas de centre adapté. En 1998, je suis arrivé à Bordeaux et y ai débuté mes études, en passant par l'IEM (institut d'éducation motrice) de Talence.

L'institut d'éducation motrice de Talence m'a permis de suivre un apprentissage à la vie autonome dans mon propre logement. Cet établissement dispose d'appartements où des jeunes peuvent faire des essais avec un accompagnement médical à proximité. Puis, j'ai pu m'installer dans un appartement HLM que l'IEM sous-loue pendant un an ou deux. Ce n'est qu'après, en 2002, que j'ai décidé de prendre un appartement à Bègles.

J'ai deux auxiliaires de vie pour tous les actes de la vie quotidienne, une le matin et une le soir. Je fais appel à deux associations qui ont des services d'auxiliaires de vie, parce que si une a un problème, l'autre sera disponible. Quand on vit seul handicapé à 80 % dans son propre logement, il faut prévoir l'impossible ! J'ai une porte d'entrée motorisée, des interrupteurs à

hauteur de fauteuil entre 77 et 80 cm, des volets automatiques, ma salle de bain a été élargie pour pouvoir faire passer les personnes et me positionner. Les portes font 93 cm de large au lieu de 80 cm pour laisser passer mon fauteuil roulant électrique (FRE). C'est maintenant une norme qui est connue, surtout depuis la loi de 2005.

Mes parents vivent à moins d'une heure de Bordeaux. On est rare à avoir nos parents près de nous, les parents



« J'ai terminé mon deuil à 27 ans, quand j'ai eu mon premier boulot »

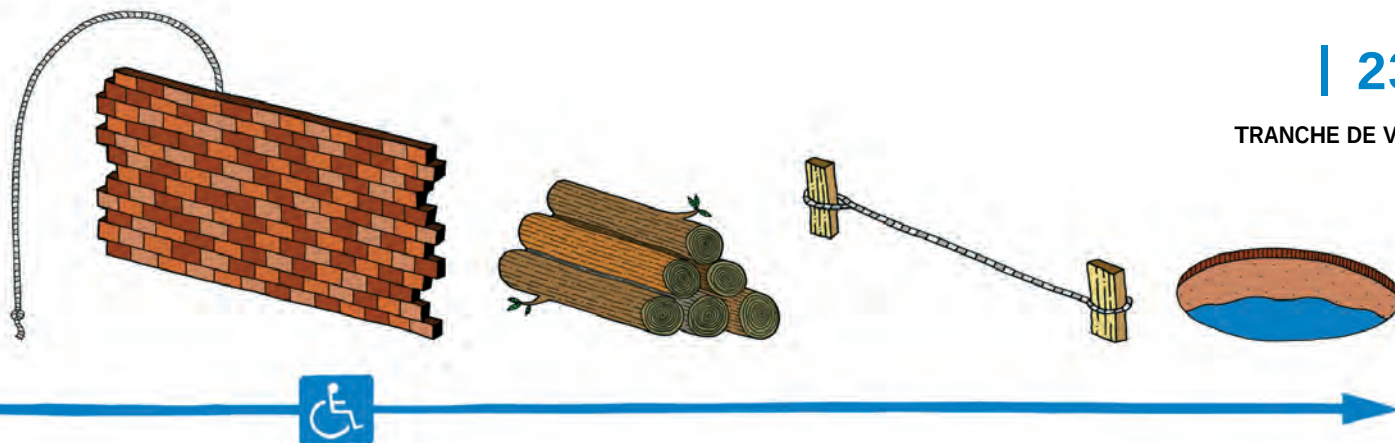
abandonnent leurs enfants handicapés. Beaucoup de familles ne le supportent pas. Soit le mari s'en va avant que le bébé naisse, c'est 80 % des cas ; soit le couple reste les premières années, mais au bout d'un moment, c'est trop lourd, et ils disent avoir besoin de respirer et le mettent dans un centre. Moi, j'étais intellectuellement capable de continuer mes études et toute la famille m'a encouragé. Étant handicapé de naissance, je n'ai jamais connu la validité et n'en ai jamais voulu à la terre entière, j'ai toujours vécu avec ce peu de capacité motrice. N'empêche que j'ai mis 27 ans à faire mon deuil par rapport à mon handicap. La société nous renvoie quand même une image... Le deuil, tous les handicapés le font. Mes parents ont percuté quand j'avais trois ans, moi quand j'avais six ans ! J'ai terminé mon deuil à 27 ans, quand j'ai eu mon premier boulot. J'ai mis 21 ans pour m'ac-

cepter comme je suis.

J'ai le bac et une maîtrise en administration et gestion territoriale, mais je ne trouve pas de boulot. On me dit : « Monsieur, vous êtes compétent mais on ne vous prend pas car vous feriez peur à vos collègues », ou alors « vous êtes trop handicapé et trop diplômé ». En 2004, j'ai trouvé un travail très original, j'ai été responsable pendant deux ans d'un programme de formation professionnelle qui se nommait Forma Diff®, formation à la différence par des personnes différentes. On a travaillé avec des groupes comme Areva,

Alstom, la mairie de Bègles, celle d'Agen... et aussi avec le schéma régional d'information pour les personnes handicapées d'Aquitaine. J'ai travaillé avec divers ministères. À travers ce programme, on a sensibilisé plusieurs experts, j'ai eu des rendez-vous multiples à Paris, au Sénat, etc. On est parti du principe que le handicap ne devait pas être un prétexte au bénévolat, donc on a facturé, mais ces factures venaient en déduction des cotisations AGEFIPH (que paient les entreprises privées qui n'emploient pas 6 % de personnel handicapé). Dès qu'on travaille, on nous arrête nos allocations alors on perd de l'argent, finalement je n'étais pas payé, mais je commençais à naviguer dans les hautes sphères et ce rôle social compensait au centuple une paye !

Maintenant, je travaille pour l'association les Droits du Piéton qui cher-



« Trouver un appartement, ça peut être plus long qu'une grossesse »

che à garantir le confort, la sécurité et la continuité des itinéraires piétons et cyclistes dans une ville de proximité. Quand on est handicapé, trouver un appartement, ça peut être plus long qu'une grossesse ! J'ai d'ailleurs attendu 9 mois ! Ce logement était un ancien local social. Voyant que les résidents ne s'en servaient plus, Domofrance a décidé de le transformer en logement adapté, car ce bailleur social avait beaucoup moins d'appartements adaptés que maintenant.

Ce qui m'a décidé, ce n'est pas tellement l'aménagement des espaces extérieurs mais plutôt les commodités autour, à portée de distance d'un FRE. Attention, par rapport aux personnes âgées qui sont en voiture et qui disent : « On a une grande surface commerciale à 5 km, on a tout ce qu'il faut »... nous, on n'a pas la même échelle pour les déplacements. J'ai cherché un endroit où il y avait un aménagement de rue suffisamment convenable pour rouler en sécurité en FRE et Bègles a fait pas mal d'aménagements. Mais c'est vrai que le premier facteur de choix a été l'appartement, qu'il soit assez grand à l'intérieur pour tourner et se déplacer en FRE. Ici, c'est un T3 de 73 m². Bègles est très dispersée, la commune n'est pas large mais tout en longueur. C'est quasiment une île, la topographie fait que tout est éloigné, décentré par rapport à Bordeaux.

Mais quand j'ai vu cet appartement, sa grandeur, son accès et sa luminosité et les espaces de rotations... C'est la théorie pour l'aménagement adapté, mais il faut voir plus grand. J'ai une amie qui est en fauteuil manuel à Talence qui a un petit appartement adapté (T1 bis), mais quand vous avez tous les meubles dans la même pièce, vous devez tourner extrêmement au ralenti pour ne pas faire tout tomber. Quand elle est toute seule, ça va, mais quand on est deux en fauteuils chez elle, imaginez !

En FRE, je suis à dix minutes de la mairie ! J'ai réfléchi avec un groupe

« Ma voiture me coûte une fois et demi celle des personnes valides »

de travail associatif sur un statut clair pour rouler sur la chaussée en FRE et comment faire pour qu'il y ait une assurance qui nous protège en cas d'accident. Bien sûr, il faut alors prouver qu'on ne pouvait pas rouler sur le trottoir ! Ici, je ne prends pas le bus. La compagnie est en train d'aménager les lignes, mais ce n'est pas encore fait, après je pourrai le prendre pour me rendre à Bordeaux centre. Les personnes handicapées râlent mais tout ça ne se fait pas en un jour !

Alors même si je ne conduis pas, j'ai quand même ma propre voiture, je l'ai

aménagée pour que les amis puissent me conduire. Les sociétés de transport adapté sont tellement demandées que pour être sûr d'avoir une voiture, il faut commander 15 jours à l'avance ! C'est moins compliqué pour moi de trouver un copain valide pour me conduire que de trouver un transport adapté. Ma voiture me coûte une fois et demi celle des personnes valides : 23 000 euros !

À la mairie, il y a une rampe d'accès nickel avec au bout une porte automatique, impeccable ! Le bureau d'accueil est un peu haut, mais les standardistes derrière ont le réflexe d'en sortir pour nous parler. J'ai proposé mes services pour le handicap, et la personne qui m'a reçu et qui ne me connaissait pas, m'a dit « OK » ! Les architectes ne pensent qu'à l'accessibilité matérielle, ils ont des normes minimales, mais ils ne pensent même pas à celles de confort. Qu'est-ce qu'il vaut mieux, avoir un logement « top » dans une commune où les services publics sont inaccessibles ? Ou une commune accueillante avec une « accessibilité humaine », avec un logement un tout petit peu moins bien avec lequel on peut s'accommoder ?

Témoignage de Fabien Cosse.
Il a publié en 2006 un ouvrage,
Essai transformé, aux éditions DFR.

Une aventure humaine et urbaine

la Cité des Castors à Pessac



Logements coopératifs, alternatifs, démarches d'auto-construction ou d'auto-promotion : autant d'expériences et de projets qui fleurissent en France depuis quelques années.

Ces démarches ne sont pas nouvelles. Elles sont même ancestrales si l'on considère la pratique naturelle et historique de construire son habitat partout dans le monde. En France, à une époque où l'auto-construction était rarement une œuvre solidaire, les premiers mouvements collectifs apparaissent dans les années 1920 et se multiplient après-guerre.

À Pessac, dans l'agglomération bordelaise, la cité édifiée par une coopérative « Castor » est l'une des pionnières. Symbole d'une époque, d'un contexte social et politique, de valeurs et de pratiques de solidarité, elle reste exemplaire à bien des égards. Plus qu'une opération urbaine, elle constitue une aventure humaine née de la révolte d'un homme face à la précarité de la condition ouvrière et à l'incapacité des pouvoirs publics à répondre à la crise du logement au lendemain de la guerre.

Un projet porté par la certitude de réussir

Cet homme, Étienne Damoran, jeune prêtre ouvrier, emporte avec lui une poignée de pères de famille, issus de la Jeunesse Ouvrière Chrétienne et militants syndicaux. L'aventure commence en septembre 1948. Elle durera trois années et permettra d'offrir à

150 familles de nouvelles conditions de vie dans un quartier bâti de toutes pièces sur 12 hectares.

Rapidement et collectivement naît la certitude de réussir qui portera le projet jusqu'à son terme. Les initiateurs de la cité s'engagent dans une marche vers l'inconnu qui sera jalonnée d'indifférence, d'hostilité, mais aussi de rencontres décisives, comme celle d'Eugène Claudius-Petit, alors ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme, qui évoquera avec eux l'échec du « Cottage Stéphanois » en 1931, dont les enseignements poseront les bases de l'organisation du chantier de Pessac.

Le groupe s'étoffe et la nécessité de se structurer s'impose. Le 21 novembre 1948, une société coopérative d'habitations à bon marché est fondée et inscrite au registre du commerce sous le nom de Comité Ouvrier du Logement (COL) lui donnant enfin les moyens « de fonctionner comme une véritable entreprise »¹.

Financer l'opération, la base de l'entreprise

Le financement du projet est une question centrale. Les faibles capacités financières et l'absence de garanties des intéressés sont autant de contraintes dans le choix du système d'emprunt. Le montage est complexe, toutes les possibilités sont minutieusement examinées. La coopérative doit renoncer à l'accession à la propriété au vu des délais d'instruction et des exigences

financières. Elle se tourne alors vers la location simple qui implique une réelle gestion de l'opération dans le temps.

Dans ce contexte, seul un prêt à hauteur de 75 % du coût du projet peut être envisagé, mais il exige d'apporter les 25 % complémentaires. Il faudra toute la force de persuasion du comité pour faire admettre à l'administration que cet apport sera effectué au cours du projet, et non à la conclusion du contrat, mais surtout qu'il sera garanti non pas par des biens matériels ou des capitaux, mais par le travail. C'est ainsi que le principe de « l'apport-travail » est acquis avec l'expérience de Pessac, principe qui sera par la suite reconnu à l'échelle nationale².

Concevoir et concrétiser le projet

Au-delà du financement, tout reste à faire... Concevoir le projet, appréhender la technique, la mettre en œuvre, organiser le travail. Une commission technique est créée. Elle s'appuiera sur les conseils d'un architecte pour le plan de composition de l'ensemble et les plans des habitations, d'un ingénieur pour l'étude technique des réseaux, et de bien d'autres encore. Les équipements collectifs sont privilégiés dès lors qu'ils permettent de réaliser des économies,

1 | Extrait du document *La première cité Castor* de Daniel Bancon et Pierre Merle, p. 13.

2 | Ce principe est officiellement reconnu par une décision interministérielle le 5 mai 1949 (ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme / ministère des Finances). Il en sera de même pour le mouvement des Castors et l'emploi de la formule « Castor » dans la législation HLM par une circulaire du MRU le 12 août 1952.

ce qui conduit à la réalisation d'une maison commune, d'un château d'eau, de stations de pompage et d'épuration et d'un chauffage central. Rapidement, ce dispositif est complété par une commission du Plan des Travaux, véritable organisme de direction du chantier, qui élaborera un planning de travail et un plan d'approvisionnement et de prévisions budgétaires.

Administrer la cité

Dès janvier 1949, les statuts du COL sont complétés par un règlement intérieur qui définit les droits et devoirs de chacun, mais qui se veut également l'expression d'un modèle de société. Ce document définit, entre autres, le partage du prix de revient total, en tenant compte de la part de travail effective de chacun selon un principe d'heures de travail « castor » à valeur unique, fixe le loyer de chacun à 1/6 du salaire du chef de famille et impose un minimum d'investissement horaire. Il définit aussi l'organisation de la cité et les rapports entre les habitants.

Parallèlement, plusieurs instances sont créées pour administrer la cité : une commission des collecteurs chargée de réunir les versements des membres, une coopérative de gestion qui administre l'ensemble et gère la caisse de sécurité, système de solidarité interne pour assurer contre les risques de la vie, et une coopérative de consommation pour l'achat groupé de meubles et équipements ménagers.

Ces différentes instances ont cessé de fonctionner lorsque tous les habitants sont devenus propriétaires et ont laissé place à l'Association syndicale libre des propriétaires de la cité des Castors.

Une aventure reproductible ?

Au final, les auto-constructeurs de Pessac se sont révélés être de formidables entrepreneurs. Cette aventure a permis une économie de près de 29 % de la valeur des travaux³ grâce « au regroupement des 150 maisons en un seul chantier, aux achats de matériaux en quantités importantes et à des prix rigoureusement débattus, à une certaine part des fonctions de direction bénévoles, à la non rémunération d'un capital (bénéfice) et probablement à l'intérêt que portaient les exécutants à leur ouvrage »⁴. Mais plus largement, les Castors de Pessac ont tenté d'organiser une micro-société idéale.

Aujourd'hui, les candidats à l'auto-construction sont nombreux. Leurs motivations restent financières et sociales. Leurs démarches sont aussi une alternative face aux lacunes de la promotion privée et à l'essoufflement des initiatives publiques. Elles intègrent une dimension écologique, témoignent d'un regain de confiance en l'intelligence collective et révèlent une nouvelle conscience civique.

Il existe ainsi un formidable potentiel de maîtres d'ouvrages capables de relever le défi car rien ne s'oppose à ce type de démarche, qui s'adapte d'ailleurs à toutes les situations urbanistiques et confi-

gurations de groupe. Les nombreux projets émergents, comme l'expérience Éco-Logis à Strasbourg, en témoignent. Pour autant, ces démarches pourront-elles participer à la construction de la ville de demain ? Peut-on espérer que les habitants, s'ils deviennent de plus en plus acteurs de leur projet de vie, soient également acteurs, avec les élus et les partenaires professionnels, de leur projet de ville ?

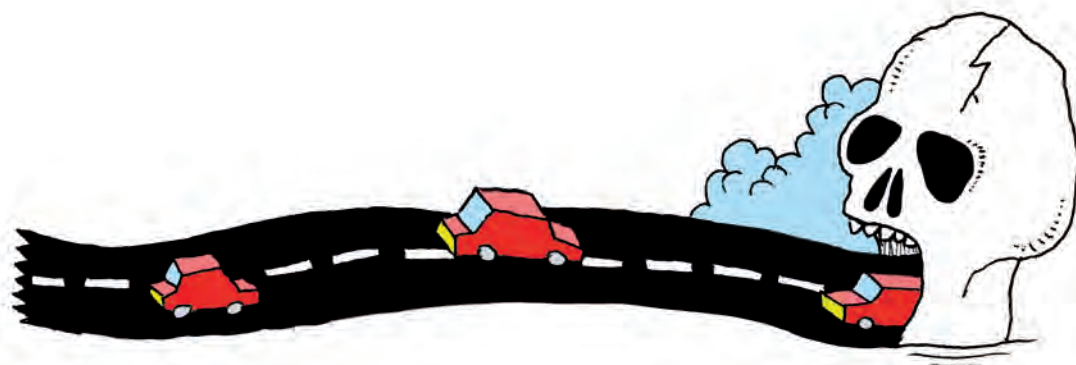
Un journaliste s'interrogeait déjà à l'époque à propos de la cité de Pessac : que restera-t-il dans 20 ou 40 ans de ces utopies ? La cité, les maisons, la coopérative, l'esprit Castor, le partage, la communauté ? 60 ans plus tard, le quartier n'a pas bougé : les rues, les équipements, les maisons sont toujours là. Mais les habitants ont changé, l'esprit initial s'est étiolé, des conflits sont apparus, démontrant la réelle difficulté de faire vivre un quartier sans en perpétuer ses fondements.

À voir :

Le documentaire de Jean-Marie Bertineau, *L'utopie de Pessac* (2011), sur l'aventure des Castors qui a obtenu l'un des premiers Fellini(S) ciné, décernés par l'Académie des Arts, des Sciences, des Belles Lettres et du Numérique de Bègles.

3 | Dont 9 % en économies de main d'œuvre.

4 | Extrait du document *Les Castors de l'Alouette* de Daniel Bancon, p. 103.



Entrées de ville et grande distribution

vers un urbanisme de la ville ordinaire ?

La croissance urbaine a transformé les entrées de ville en lieux de vie. Les grands centres commerciaux implantés aux franges de la ville et sur les axes routiers en sont les principales balises. Longtemps orientées vers la seule satisfaction des besoins des consommateurs, les entrées de ville sont devenues des espaces de loisirs, voire résidentiels. Cette diversification des usages ne s'accompagne pas pour autant des aménagements urbains susceptibles d'absorber cette évolution. Se pose régulièrement la question de faire de ces lieux de passages de l'usager des polarités intégrées.

Les formes et ambiances urbaines des entrées de ville n'enregistrent pas l'évolution inéluctable de la fonction de ces espaces. Ce constat reflète une résistance au changement et révèle un écart entre des acteurs dont les logiques diffèrent, s'opposent parfois. La conception de ces sites répond d'abord aux besoins de la fonction et de décor (règles marketing)... Une mise en scène qui oublie d'intégrer par anticipation un « ordre urbain »¹ pourtant favorable à l'évolution positive de ces territoires.

L'opérateur commercial produit des espaces pour satisfaire leur fonction de vente. Ces espaces doivent être vus et séduire. Pour cela, ils jouent sur les représentations et les besoins des populations de la zone de chalandise. Distributeurs, investisseurs et collectivités y trouvent leur compte, les uns sur le rendement locatif, les autres sur les charges foncières. Ils font ainsi perdurer un mode de conception des entrées de ville qui porte les germes d'une rapide obsolescence.

Aujourd'hui, ces modes opératoires rencontrent des limites. La première vient des consommateurs eux-mêmes et de l'évolution des modes de vie : exigence de qualité et de prix, révolution de l'Internet, mixité des usages (espaces commerciaux et récréatifs), demande croissante de sécurité, de confort et d'accessibilité... Outre cet appel à la qualité urbaine, la diversification de ces sites augmente le nombre de protagonistes et complique le jeu d'acteurs. La deuxième limite trouve son origine dans l'évolution de la pensée urbaine : l'ère de l'urbanisme de secteur est révolue ; diversité fonctionnelle et urbanité sont désormais les maîtres mots.

La difficulté majeure reste donc de concilier le droit à la liberté d'entreprendre des grands groupes et l'intérêt général. La proposition de loi de mars 2011 relative à l'urbanisme commercial stipule qu'il revient au Schéma de cohérence territoriale (SCoT) de mettre en lien l'aménagement commercial avec les autres problématiques urbaines (déplacement, habitat, etc.). L'autonomie des grandes enseignes serait-elle remise en cause ? Si elles sont en passe de devenir des opérateurs urbains comme les autres, cela devrait les conduire en effet à concevoir des espaces urbains « ordinaires ».

À ce titre, les aires de stationnement constituent des réserves foncières qui peuvent autoriser une diversification (habitat, culture) et une réorganisation urbaine plus proche de la notion de polarité. Parallèlement, les collectivités agissent pour desservir ces zones par des TCSP, créant une valeur ajoutée qui leur permet (théoriquement) de négocier

avec les grands groupes. Ces évolutions sont-elles annonciatrices d'une « mise en projet » des zones commerciales de périphérie afin de leur donner l'urbanité attendue des pouvoirs publics et des consommateurs ? S'agit-il pour autant d'en faire des polarités urbaines ou de laisser s'établir de nouveaux espaces de ville-marché conformes aux standards internationaux ?

L'urbaniste est conscient de l'écueil du temps qui interroge la pérennité et la persistance du « fait urbain » tout autant que les délais de l'action. Le distributeur est contraint par l'obligation de retour sur investissement, calculé à court terme, qui limite la pertinence pour les grandes enseignes d'investir lourdement dans des aménagements structurels durables relevant traditionnellement des compétences publiques.

Sans obérer les pistes de l'urbanisme contractuel, et même si la planification intercommunale et concertée ne constitue pas la seule réponse, elle est sans doute une voie qui permettrait de ne pas laisser les maires, porteurs de l'intérêt général, démunis face aux initiatives de la grande distribution. Une façon d'introduire le partenariat et de concilier durablement les dimensions privées et publiques...

¹ | La notion d'un « ordre urbain » ne se réfère pas à un modèle urbain particulier, mais soutient l'idée d'écarter le risque d'un désordre urbain (déplacements, accès aux aménités, ségrégations...).

Bordeaux, ville cosmopolite

Quand l'on arrive à Bordeaux la nuit depuis la gare, on pénètre la cité en remontant le cours de la Marne avec ses commerces bigarrés et ses enseignes lumineuses toujours allumées. L'artère qui mène à la place de la Victoire est le point d'arrivée des vagues migratoires contemporaines : espagnole, portugaise, maghrébine, turque, sénégalaise, etc. De part et d'autre, les quartiers Lafontaine et celui des Capucins ; non loin, la flèche Saint-Michel. La place de la Victoire où se mélangent des jeunes de tous horizons ouvre sur la rue Sainte-Catherine, à cette hauteur très populeuse, aux façades encore peu rénovées, aux boutiques chinoises, turques, et l'on peut s'engager vers les rues sombres de Saint-Michel, rejoindre les commerces maghrébins du cours Victor-Hugo, franchir la rue des Menuts, prendre la rue des Faures. L'Afrique du Nord est là sur ces étalages d'oranges, patates douces, dattes, vitrines de gâteaux arabes aux couleurs de figue et de miel. Une face de Bordeaux. Allons voir maintenant du côté du Triangle d'or autour du théâtre de Victor Louis. Là, les commerces chics, de vins, de chocolat et de macarons, les hôtels et les cafés de luxe. La pierre du Bordeaux refait, labellisé Unesco, blanche, jusqu'aux quais embellis offerts à nouveau au loisir des promeneurs. Il est fréquent d'entendre parler américain, japonais, chinois, russe au cœur de la ville touristique. Un autre Bordeaux. Oublions le centre. La métropole en devenir s'étire toujours plus sur ses périphéries. La commune

de Cenon sur la rive droite compte aujourd'hui plus de 50 nationalités, le quartier Saige-Formanoir à Pessac rive gauche plus de 40 et celui de Thouars à Talence une vingtaine. Ce brassage des peuples renforcé par la globalisation est un processus enclenché depuis bien longtemps. Cosmopolite, Bordeaux l'est assurément au sens de « qui comprend des personnes de tous les pays ; qui subit des influences de tous les pays (opposé à national) »¹. D'ailleurs, comment ne pourrait-elle pas l'être alors que notre réalité entière est devenue cosmopolite ?² Bordeaux n'échappe pas aux flux et aux interactions qui bouleversent l'ensemble des sociétés. Avec 7,3 % d'étrangers, elle se situe au-dessus de la moyenne nationale (5,8 %)³.

Bordeaux, ville ouverte ?

En matière de cosmopolitisme, les villes françaises qui viennent immédiatement à l'esprit sont généralement Marseille ou Paris, mais pas Bordeaux. La première ayant d'ailleurs longtemps souffert de cette image qui l'a cependant aussi aidée à remporter le titre de capitale européenne

1 | Définition empruntée au dictionnaire Robert.

2 | Ulrich Beck, *Qu'est-ce que le cosmopolitisme ?*, Paris, Aubier, 2006.

3 | Chiffres de 2007.

de la culture. Les temps changent, le cosmopolitisme serait-il désormais perçu comme un atout ? Toulouse a également la réputation d'avoir une population plus mélangée et plus méridionale que la cité girondine. Sur le registre des représentations, Bordeaux, si l'on en juge par la littérature du 20^e siècle (François Mauriac, Raymond Guérin, Jean Forton) et les travaux universitaires sur le comportement de ses élites (endogamie, fréquentation de cercles et clubs fermés, recherche de l'entre soi et d'une distinction), s'est forgée à l'inverse une réputation de ville assez froide et peu accueillante. Le domaine aléatoire des représentations n'interdit pas, au contraire, que l'on se pose la question de l'aptitude de Bordeaux à l'ouverture.

La porte du fleuve

Si Bordeaux est une ville de fond d'estuaire au même titre que Nantes, son port lui a conféré une vocation d'ouverture vers le large à toutes les époques. Il lui a apporté richesse commerciale et agricole et suscité la venue de populations variées. Sans revenir à l'Antiquité romaine ou aux temps médiévaux de la présence anglaise, les contacts avec les mondes coloniaux expliquent ses relations encore privilégiées avec l'Afrique ou les Antilles. Toutes les dimensions de ce passé n'ont d'ailleurs pas été facilement assumées ou mises en avant. La participation bordelaise à la traite négrière a fait l'objet d'un récent devoir de mémoire, notamment par l'intermédiaire du musée d'Aquitaine, et les références africaines donnent lieu à de nombreux rendez-vous culturels dans l'agglomération. La proximité avec la péninsule ibérique est également une donnée non négligeable, expliquant la présence d'un peintre comme Goya sur les bords de la Garonne au début du 19^e siècle et d'une communauté juive qui paraissait bien acceptée jusqu'aux années problématiques de la deuxième guerre mondiale. Bordeaux capitale de la France à trois reprises lors des moments tragiques de l'histoire nationale, notamment en 1940, a vu affluer des populations de toute l'Europe. Cependant, le cosmopolitisme n'a jamais été mis en avant par les élites bordelaises. Il a pourtant été directement incarné dans les familles d'un patriciat d'origine britannique, germanique, hollandaise, suisse. L'anglophilie et le protestantisme les soudant autant que les alliances matrimoniales, manière sans doute de gommer la diversité des origines.

Modestie migratoire du 20^e siècle

Bordeaux a été moins concernée par les vagues migratoires du 20^e siècle que d'autres grandes villes françaises, telles Marseille, Lille ou Lyon, car moins industrialisée et à l'écart de l'axe industriel européen. La ville a néanmoins accueilli les Espagnols fuyant le franquisme dans les années 1930, des Sénégalais venus travailler comme dockers à partir des années 1920. Puis ce fut l'arrivée d'une nouvelle vague ibérique, espagnole et portugaise pendant les Trente Glorieuses



et de populations africaines du Maghreb et d'Afrique occidentale à partir des années 1960, migrations économiques et aussi pour des raisons de formation dans les universités bordelaises. L'arrivée des rapatriés d'Afrique du nord a été moins déterminante que pour Toulouse ou pour le département du Lot-et-Garonne. L'agglomération porte cependant la trace de ces flux successifs à travers l'histoire de ses quartiers, tel celui du Grand Parc et celle des communes périphériques. Les quartiers Saint-Pierre aujourd'hui « gentrifié », Saint-Michel, celui des Capucins et du cours de l'Yser, ont été et sont toujours des points d'arrivée. Bars et commerces « ethniques » en font les secteurs les plus vivants de Bordeaux, quelle que soit l'heure ou le jour de la semaine. Ce sont aussi des quartiers étudiants, mais les deux populations ne se mélangent guère⁴. Les communes des Hauts-de-Garonne, rive droite, concentrent de nos jours le gros des migrants dans les cités d'habitat social. Les banlieues Sud, Eysines, Mérignac, Pessac, Talence, ont plus sporadiquement sur leur territoire des cités et quartiers dits « sensibles ».

Les Espagnols (population aujourd'hui âgée) et les Portugais représentent 36 % des étrangers de la Cub. La composante ibérique de l'immigration bordelaise a ten-

4 | Émile Victoire, *Sociologie de Bordeaux*, La Découverte, 2007.

dance à reculer. Près de 60 % des migrants viennent désormais d'un pays hors Union européenne, essentiellement du Maroc, d'Algérie, de Turquie et ont une moyenne d'âge très jeune. Les autres communautés n'ont que de faibles effectifs.

Bordeaux, ville ouverte à l'autre ?

Cosmopolite : du grec *cosmos*, « univers » et *polites*, « citoyen ». Cela implique une disposition à conjuguer le particulier et l'universel. Les Bordelais ont-ils cette aptitude à rencontrer et à accepter l'autre ? Qualité primordiale en ces temps de mondialisation où la métropole se nourrit des apports extérieurs et souhaite attirer de nouveaux habitants. Qualité nécessaire pour éviter l'écueil de l'anomie et de l'affrontement. Pour savoir si la métropole bordelaise mérite vraiment le qualificatif de cosmopolite, sans doute faut-il regarder de plus près comment elle se comporte face à ses populations immigrées et si elle reste dans une dynamique de flux et d'accueil.

Segmentation spatiale plutôt que ségrégation ?

On remarquera que Bordeaux n'a pratiquement pas connu les violentes émeutes de novembre-décembre 2005. Deux hypothèses sont avancées pour expliquer cette originalité

positive : une pauvreté moindre que dans d'autres agglomérations et une population moins « ghettoïsée ». Ainsi, la frontière sociale qui opposait traditionnellement la rive gauche à la rive droite serait-elle en passe de s'atténuer ? Un équipement comme la salle du Rocher de Palmer à Cenon attire des spectateurs de toute l'agglomération et le tramway renforce les flux entre centre et périphérie. Ce nouveau moyen de transport contribue sans nul doute à solidifier un sentiment d'appartenance à la métropole⁵. Les quais et le quartier Mériadeck irrigués par le tramway offrent un bon exemple de mixité sociale. Le nouveau pont levant devrait renforcer les mutations en cours, de même que les futures lignes du tramway.

Des catégories de population mobiles toujours plus nombreuses

La relative modestie de l'empreinte migratoire du siècle passé ne doit pas masquer aujourd'hui une impression de mélange plus soutenu des populations sur le territoire bordelais. Une ville plus reliée au monde est en train de se dessiner. La mise en service de la ligne TGV, la restructuration du quartier de la gare, l'agrandissement de l'aéroport sont les signes d'une accentuation de l'ouverture. Ils

/////////
5 | Ibid.



en seront aussi des facteurs déterminants pour l'avenir. La population étudiante à Bordeaux approche les 70 000, ce qui classe la capitale de l'Aquitaine au 5^e rang français des villes universitaires. Cette population, à l'exception des étudiants originaires de Bordeaux, n'est que de passage, et compte de plus en plus de ressortissants étrangers. Les étudiants fréquentent essentiellement les quartiers du centre historique et notamment ceux de la Victoire, Saint-Michel et Saint-Pierre. Spatialement, le campus universitaire situé sur les communes de Pessac et Talence couvre un vaste espace de la Cub. Il connaît depuis peu un certain désenclavement grâce au tramway. Si la métropole bordelaise parvient à relever le défi de la modernisation de son université, elle devrait attirer encore plus d'étudiants dans les années futures. Les universités redeviennent une composante importante des villes européennes comme au Moyen Âge, Bordeaux ne devra pas déroger.

Les touristes sont une autre catégorie de migrants temporaires qui ajoute toujours plus de diversité à la sociologie locale. Le classement Unesco du centre historique, les événements festifs, le futur centre culturel du vin ciblent cette clientèle, pariant sur un avenir qui s'annonce donc toujours plus cosmopolite mais qui pourrait aussi bien faire de Bordeaux une ville-musée.

Si la ville créative parvient à s'affirmer, elle sera sans doute en mesure d'attirer ce que certains analystes identifient comme une nouvelle classe sociale, une bourgeoisie mondiale mobile, dirigeants d'entreprise, hauts fonctionnaires, responsables politiques, élites de la culture et des médias... « La bobosisation » de Bordeaux n'en serait-elle pas le signe ? Alors l'enjeu de la politique urbaine sera de parvenir à préserver la mixité et la diversité. Car l'inventivité des politiques urbaines pourrait bien se juger à leurs capacités à créer une solidarité cosmopolite, à réactiver un projet universaliste⁶. Plus concrètement, il s'agit de créer du vivre-ensemble dans la tolérance de l'autre, ce qui ne peut que bénéficier à l'image de la ville de Montaigne et à son attractivité.

Bordeaux,

Cosmopolitan City

traduction de Lucy Edwards

For the visitor arriving at the train station in Bordeaux by night, the journey to the city centre leads up the Cours de la Marne, past a colourful mismatch of shops with permanently blazing neon signs, to its culmination in the Place de la Victoire. In recent years, this thoroughfare has been the point of arrival of successive waves of migrants from Spain, Portugal, North Africa, Turkey or Senegal and is flanked on either side by two distinct neighbourhoods – Lafontaine and the Capucins, towards Saint-Michel spire. The Place de la Victoire is a melting pot of young people from a multiplicity of origins and leads on to the Rue Sainte-Catherine, still densely populated at this extremity, lined with stone façades awaiting renovation and shops run by Turkish and Chinese people. From here, one may venture into the dark, narrow streets of Saint-Michel in search of Northwest African shops along Cours Victor Hugo, and from there to the Rue des Menuts and Rue des Faures where the air is redolent with Moorish delights and the shop displays offer an abundance of oranges, sweet potatoes, dates and luscious honeyed pastries. Just one of Bordeaux's myriad faces. Let us wend our steps now towards the Golden Triangle, crowned with Victor Louis's theatre at its apex. The leafy avenues are lined with smart boutiques specialising in wine, chocolate or macarons, and studded with elegant hotels and stylish cafés. The blonde stone has been restored to its original splendour and graced with Unesco's stamp of approval, while the newly reworked riverfront is now a pleasant place for strolling. Japanese, Chinese, Russian or American English amuse the ear in these elegant parts. The urbane face of the city. Let us pan out now to the wider metropolis and outlying suburbs. Cenon, on the river's right bank, counts inhabitants from over 50 different countries, the Saige-Formanoir district of Pessac some 40 and the Thouars area of Talence over 20. This intermingling is not a new phenomenon, but the process has gathered pace under the effect of globalisation. Bordeaux is a cosmopolitan city in the truest sense of the word, 'belonging to all parts of the world, not restricted to only one country or its inhabitants, free from national limitations or attachments.'¹ How could it be otherwise when our daily reality is now cosmopolitan in essence ? Bordeaux is not removed from the interaction and exchange transforming societies across the globe.² With foreign nationals composing 7.3 % of its total population, it is well above the national average of 5.8 %³.

1 | OED.

2 | Ulrich Beck, *Qu'est-ce que le cosmopolitisme ?*, Paris, Aubier, 2006.

3 | Figures 2007.

6 | Jürgen Habermas, *Après l'État-Nation, une nouvelle constellation politique*, Paris, Fayard, 2000.

Bordeaux, a City Open to the World ?

The French cities deemed quintessentially cosmopolitan are Marseille and Paris, not necessarily Bordeaux. For many years Marseille's multicultural image brought it only contempt, but more recently helped seal its bid to become European Capital of Culture. The times are a-changing, and cosmopolitanism is rapidly becoming a trump card. Toulouse is also considered a rich ethnic melting-pot, more heavily spiced with Southern European and Mediterranean ingredients than Bordeaux. In terms of image, 20th century literature (François Mauriac, Raymond Guérin, Jean Forton) and academic research into the city's elite (endogamy, private club membership, the desire to belong to a distinct social set) have forged Bordeaux's reputation as a rather cold and unwelcoming city. The fact that appearances so often belie reality should not prevent us from asking the worthy question of just how adept Bordeaux is at embracing outside influences.

The River as Gateway

Bordeaux, like Nantes, is situated at the neck of an estuary and for centuries a thriving port guaranteed its maritime identity. Sea-faring activities brought commercial and agricultural prosperity, and a constant influx of people from overseas. This was true in Ancient Roman times but also in the Medieval period, mainly due to the English presence in the region. The city's colonial past explains the close bonds it entertains with Africa and the French West Indies today. Not all the facets of its history are easy to swallow and some impossible to endorse. Bordeaux's involvement in the slave trade is retraced and commemorated in a permanent exhibition at the Musée d'Aquitaine. Today the city's African connections give rise to a range of cultural events across the conurbation. Nor should geographic proximity with the Iberian peninsula be overlooked, so explaining why Goya came to live by the banks of the Garonne in the early 19th century, as did a seemingly well-integrated Jewish community whose presence only aroused resentment with the onset of the Second World War. Bordeaux has played the role of French capital on three momentous occasions, notably in 1940, and has seen peoples from across Europe come flocking. Yet its social elite has never played its cosmopolitan strong suit to the full. Ironically, its members are themselves the perfect embodiment of mixed ethnicity, with their roots in Britain, Germany, Holland and Switzerland. A love of all things English and the Protestant faith served to smooth away the diversity of their extraction in years gone by, along with a well-calculated dose of marital alliances.

The 20th Century Migratory Lull

Unlike other major French cities, Marseille, Lille or Lyon, Bordeaux was not a prime destination for immigration in

the 20th century. No doubt its inferior level of industrialisation and relative isolation from the European industrial belt discouraged migrants. It did, however, offer refuge to Spaniards fleeing Francoism in the 1930s and Senegalese migrants seeking work at the docks from the 1920s on. During the period known as the *Trente Glorieuses* between 1945-1975, a new wave of migrants from Spain and Portugal arrived, followed by Northwest and West Africans in the 1960s, looking for work or education at the university. The city was far less affected by the mass repatriation of French citizens from North Africa than Toulouse or the Lot-et-Garonne, yet traces of successive immigrant inflows may be detected across the conurbation, in the history of the Grand Parc district and neighbouring localities. In the Saint-Pierre neighbourhood, gentrification is now underway, but it too, along with Saint-Michel, the Capucins and Cours de l'Yser, has always been a point of arrival for in-coming migrants and remains so today. The bars and 'exotic' shops which thrive there are among Bordeaux's most colourful and dynamic, open for business whatever the hour or day. These are also popular student areas, but the two populations do little more than rub shoulders⁴. Today, newly arriving migrant populations are concentrated in localities on the right bank of the Garonne, in social housing developments. The southern suburbs, including Eysines, Mérignac, Pessac and Talence, have a far smaller percentage of what are referred to as 'sensitive' zones. The ageing Spanish migrant population and Portuguese make up 36 % of the conurbation's foreign nationals. Today, nearly 60 % of migrants come from non-EU countries, mainly Morocco, Algeria and Tunisia and their average age is very low. Other communities of foreign nationals are much smaller.

Bordeaux, Embracing Difference ?

Cosmopolitan : from the Greek *cosmos* for universe and *polites* for citizen, implying a coming together of the particular and the universal. Do the citizens of Bordeaux exhibit an aptitude for reaching out to others and accepting their differences, a quality of the utmost importance in this age of globalisation, in which modern cities fuelled by outside input are looking to attract new inhabitants ? A quality which guards against anomie and social strife. Is Bordeaux deserving of the title 'cosmopolitan' ? The answer no doubt lies in its behaviour towards immigrant populations and its readiness to welcome others into its embrace.

4 | Émile Victoire, *Sociologie de Bordeaux*, La Découverte, 2007.

Spatial Segmentation Rather than Segregation ?

Bordeaux saw little of the violent social unrest which broke out across France in November-December 2005. Two reasons for this happy state of affairs have been advanced - the relatively low level of poverty across the conurbation and the absence of 'ghettoes'. Perhaps at last the social divide separating the opulent left from the disadvantaged right bank of the river is dissolving. Cultural facilities of the calibre of the Rocher Palmer auditorium in Cenon attract spectators from across the conurbation and the tramway has encouraged exchange between the town centre and suburbs, creating a feeling of belonging across the city ⁵. The tramway has brought social diversity to Mériadeck and the riverfront, a dynamic soon to be bolstered by extensions to the network and the vertical lift bridge currently under construction.

Temporary Sectors of the Population on the Rise

Despite the lull in migration during the previous century, the overriding impression today is of a city with an ever-more tangible ethnic diversity. Slowly but surely, the city is forging new bonds with the outside world. The inauguration of the TGV high speed rail service, redevelopment of the area around the station and extension of the airport bear witness to this process as it gathers pace, forging the city's future. Nearly 70 000 students come to study in Bordeaux each year, making it the fifth largest university town in France. The vast majority of these young people form a temporary sector of the population and their ranks are boosted by an increasing number of foreign nationals. Most students live in and around the historic town centre, the Victoire, Saint-Michel and Saint-Pierre neighbourhoods. The campus, situated in the neighbouring suburbs of Pessac and Talence, covers a vast area to which access has been greatly improved by the tramway. If the city takes up the challenge of ushering its university into the modern age, student numbers in future years will no doubt continue to swell. Universities are once again becoming a key constituent of European cities, as they were in Medieval times, a challenge Bordeaux should not renounce.

Tourists are another form of temporary migration, adding a further dimension to the city's sociological diversity. The status of the historical centre as a World Heritage Site, festive events and the future cultural centre devoted to wine all serve to encourage tourism. In this light, Bordeaux's future seems resolutely cosmopolitan. Let us only hope it will not become a museum rather than a living city in the process.

If the city's creativity asserts itself, it will doubtless attract what experts identify as a new social class, a globe-trotting subdivision of the educated bourgeoisie, including company executives, top civil servants, politicians, people from culture and the media... The bourgeois-bohemian

conquest of the city is a sure sign of this process in motion. Urban policymakers must find ways of preserving the city's social and ethnic diversity, and we will judge them on their capacity to create a sense of cosmopolitan solidarity in the true spirit of universalism⁶. In other words, they must provide the conditions for people to live together in mutual tolerance, thereby truly enhancing the city's kudos and appeal.

Burdeos,

Ciudad cosmopolita

traduction de Valérie Joubert Anghel

Cuando uno llega a Burdeos de noche por la estación, entra en la ciudad subiendo por el paseo de la Marne con sus comercios abigarrados y letreros luminosos siempre encendidos. La arteria que lleva a la plaza de La Victoire es el punto de llegada de las olas migratorias contemporáneas : española, portuguesa, magrebí, turca, senegalesa, etc. A uno y otro lado, están los barrios Lafontaine y Capucins, no lejos de la aguja Saint-Michel. La plaza de La Victoire en donde se mezclan jóvenes de todos los horizontes da a la calle Sainte-Catherine, muy populosa a esta altura, con sus fachadas aún poco renovadas, con tiendas chinas, turcas, y uno puede internarse en las calles oscuras de Saint-Michel, alcanzar los comercios magrebíes del paseo Victor Hugo, atravesar la calle de Menuts, coger la calle de Faures. África del Norte se encuentra aquí, en estos muestrarios de naranjas, batatas, dátiles, escapates de pasteles árabes con colores de higo y miel. Una cara de Burdeos. Ahora vamos hacia el « Triángulo de oro » alrededor del teatro de Victor Louis. Ahí, los comercios elegantes, de vinos, chocolate y dulces, los hoteles y bares de lujo. La piedra del Burdeos restaurado, con sello de la Unesco, blanca hasta los muelles embellecidos que vuelven a ofrecerse al ocio de los paseantes. A menudo se oye hablar inglés, japonés, chino, ruso en pleno corazón de la ciudad turística. Otra cara de Burdeos. Olvidemos el centro. La metrópoli en devenir se extiende cada más hacia su periferia. El municipio de Cenon en la orilla derecha hoy cuenta con más de 50 nacionalidades, el barrio Saige-Formanoir en Pessac en la orilla izquierda con más de 40 y el de Thouars en Talence con unas veinte. Reforzada por la globalización, esta mezcla de los pueblos es un proceso iniciado hace mucho tiempo. Cosmopolita, Burdeos lo es sin lugar a dudas en el sentido en que « se compone de personas de todos los países ; que recibe influencias de todos los países (por contraposición a "nacional") »¹. Por

5 | Ibid.

6 | Jürgen Habermas, *Après l'État-Nation, une nouvelle constellation politique*, Paris, Fayard, 2000.

1 | Definición del diccionario Robert.

otra parte, ¿ cómo no podría serlo cuando nuestra realidad entera es cosmopolita ?² Burdeos no escapa a los flujos e interacciones que afectan al conjunto de las sociedades. Con un 7,3 % de extranjeros, se encuentra por encima del promedio nacional (5,8 %)³.

Burdeos ¿ ciudad abierta ?

Tratándose de cosmopolitismo, las ciudades francesas que de inmediato a uno le vienen a la mente suelen ser Marsella o París pero no Burdeos. De hecho, durante mucho tiempo, la primera sufrió además de esta imagen que sin embargo también le ayudó a conseguir el título de capital europea de la cultura. Los tiempos están cambiando, ¿ podría el cosmopolitismo percibirse de ahora en adelante como una ventaja ? También Tolosa tiene la reputación de albergar una población más mezclada y meridional que Burdeos. En cuanto a las representaciones, a juzgar por la literatura del siglo XX (François Mauriac, Raymond Guérin, Jean Forton, etc.) y los trabajos universitarios sobre el comportamiento de sus élites (endogamia, frecuentación de círculos y clubes cerrados, tendencia a reunirse entre personas del mismo medio y a distinguirse), Burdeos se ha forjado una fama de ciudad bastante fría y poco acogedora. Pero el campo aleatorio de las representaciones no impide que se plantee el tema de la aptitud de Burdeos a la apertura, al contrario.

La puerta del río

Si Burdeos es una ciudad situada en el estuario de un estuario, como Nantes, su puerto le ha conferido una vocación de apertura en todas las épocas. Le brindó la riqueza comercial y agrícola y suscitó la llegada de poblaciones variadas. Sin remontarse a la antigüedad romana o a los tiempos medievales de la presencia inglesa, los contactos con los mundos coloniales explican sus relaciones aún privilegiadas con África o las Antillas. Aunque todas las dimensiones de aquel pasado no fueron fácilmente asumidas ni reveladas. La participación bordelesa en la trata negrera ha sido recientemente objeto de « un deber de memoria » en particular a través del museo de Aquitania y las referencias africanas son motivo de numerosas citas culturales en el área metropolitana. La proximidad con la península ibérica es también un elemento importante para explicar la presencia de un pintor como Goya en las orillas del Garona a principios del siglo XIX y de una comunidad judía que parecía bien aceptada hasta los años problemáticos de la Segunda Guerra mundial. Tres veces capital de Francia durante los momentos trágicos de la historia nacional, en particular en 1940, Burdeos vio afluir a gente de toda Europa. Con todo, las élites bordelesas nunca pusieron en evidencia el cosmopolitismo. Sin embargo, éste se encarnó directamente en las familias de un patriciado de origen británico, germánico,

holandés, suizo. La anglofilia y el protestantismo las unían tanto como las alianzas matrimoniales, quizás una manera de borrar la diversidad de los orígenes.

Modestia migratoria del siglo XX

Burdeos no resultó tan marcada por las corrientes migratorias del siglo XX como otras urbes francesas como Marsella, Lila o Lyon, por ser menos industrializada y quedar fuera del eje industrial europeo. No obstante, la ciudad acogió a los españoles que huían del franquismo en los años 1930, a senegaleses que habían venido a trabajar en el puerto como estibadores a partir de los años 1920. Luego hubo una nueva ola ibérica, española y portuguesa, durante los treinta años gloriosos y también llegaron poblaciones africanas de Magreb y África occidental a partir de los años 1960 : migraciones económicas y también por razones de formación en las universidades bordelesas. La llegada de los repatriados de África del Norte fue menos determinante que para Tolosa o el departamento de Lot y Garona. La aglomeración lleva la huella sin embargo de estos flujos sucesivos a través de la historia de sus barrios tal como el del Grand Parc como de los municipios periféricos. Los barrios de Saint-Pierre hoy « aburguesado », Saint-Michel, el de Capucins y del paseo de Yser fueron y siguen siendo puntos de llegada. Bares y comercios « étnicos » hacen de estos lugares los sectores más animados de Burdeos, a cualquier hora o día de la semana. Son también barrios estudiantiles pero las dos poblaciones poco se mezclan⁴. Los municipios de Hauts-de-Garonne, en la orilla derecha, concentran hoy en día la mayor parte de los migrantes en los núcleos de vivienda de protección oficial. Los suburbios del Sur, Eysines, Mérignac, Pessac, Talence, tienen más esporádicamente en su territorio núcleos y barrios llamados « sensibles ».

Los españoles (hoy población de edad) y los portugueses representan el 36 % de los extranjeros de la Comunidad Urbana de Burdeos (Cub). La componente ibérica de la inmigración bordelesa tiende a retroceder. Cerca del 60 % de los inmigrantes procede actualmente de un país exterior a la Unión Europea, esencialmente de Marruecos, Argelia, Turquía y tiene un promedio de edad muy joven. Las otras comunidades sólo tienen efectivos escasos.

Burdeos ¿ ciudad abierta al otro ?

Cosmopolita : del griego cosmos, universo y polites, ciudadano. Esto implica una disposición para conjugar lo particular y lo universal. ¿ Tendrán los bordeleses esta aptitud para encontrar y aceptar al otro ? Cualidad primordial en estos tiempos de globalización en donde la metrópoli se nutre de los aportes exteriores y desea atraer a nuevos

2 | Ulrich Beck, *Qu'est-ce que le cosmopolitisme ?*, Paris, Aubier, 2006.

3 | Cifras de 2007.

4 | Émile Victoire, *Sociologie de Bordeaux*, La Découverte, 2007.

habitantes. Cualidad necesaria para evitar el escollo de la anomia y el enfrentamiento. Para saber si la metrópoli bordelesa merece de verdad el calificativo de cosmopolita, tal vez haga falta mirar más de cerca cómo ésta se porta frente a sus poblaciones inmigrantes y si se mantiene en una dinámica de flujo y acogida.

¿ Segmentación espacial más que segregación ?

Cabe notar que Burdeos casi no ha conocido los violentos disturbios de noviembre y diciembre de 2005. Se destacan dos hipótesis para explicar esta originalidad positiva : una pobreza menor que en otras urbes y una población menos « guetoizada ». Así ¿ estaría en vías de atenuarse la frontera social que oponía tradicionalmente la orilla izquierda a la orilla derecha ? Un equipamiento como la sala Le Rocher de Palmer en Cenon atrae a espectadores de toda la aglomeración y el tranvía intensifica los flujos entre centro y periferia. Este nuevo medio de transporte contribuye sin duda alguna a fortalecer un sentimiento de pertenencia a la metrópoli⁵. Los muelles y el barrio Mériadeck irrigados por el tranvía ofrecen un buen ejemplo de mixidad social. El nuevo puente levadizo debería reforzar las mutaciones del presente, así como las futuras líneas del tranvía.

Categorías de poblaciones móviles siempre más numerosas

La relativa modestia de la huella migratoria del siglo pasado no debe ocultar hoy una impresión de mezcla más acentuada de las poblaciones en el territorio bordelés. Una ciudad mejor vinculada al mundo se está perfilando. La puesta en servicio de la línea TGV, la reestructuración del barrio de la estación de ferrocarril, el ensanche del aeropuerto, son señales de una acentuación de la apertura. También serán sus factores determinantes para el porvenir. La población estudiantil en Burdeos aproxima a los 70 000, colocando la capital de Aquitania en la 5ª posición de las ciudades universitarias en Francia. Esta población, al margen de los estudiantes oriundos de Burdeos, sólo está de paso y cuenta con cada vez más nacionalidades extranjeras. Los estudiantes frecuentan esencialmente los barrios del centro histórico y en particular los de La Victoire, Saint-Michel y Saint-Pierre. Espacialmente situado en los municipios de Pessac y Talence, el campus universitario cubre un espacio vasto de la Cub, que conoce desde hace poco una mejoría en su conexión con el resto de la ciudad gracias al tranvía. Si la metrópoli bordelesa logra aceptar el reto de la modernización de su universidad, bien podría atraer a más estudiantes todavía en los años venideros. Las universidades vuelven a ser una componente importante de las ciudades europeas como durante la Edad Media ; Burdeos no deberá ser menos.

Los turistas son otra categoría de inmigrantes temporales que siempre añade más diversidad a la sociología local. La clasificación Unesco del casco histórico, los eventos

festivos, el futuro centro cultural del vino apuntan a esta clientela, apostando por un porvenir que se anuncia por lo tanto cada vez más cosmopolita pero que también podría hacer de Burdeos una ciudad museo.

Si la ciudad creadora logra afirmarse, será sin duda capaz de atraer lo que ciertos analistas identifican como una nueva clase social, una burguesía mundial móvil : empresarios, altos funcionarios, responsables políticos, élites de la cultura y de los medios de comunicación... ¿ El desarrollo en Burdeos de una cierta « burguesía bohemia », no sería una señal de este cambio ? En tal caso, la apuesta de la política urbana será la de preservar la mixidad y la diversidad. Porque la inventiva de las políticas urbanas bien podría juzgarse por su capacidad para crear una solidaridad cosmopolita, para reactivar un proyecto universalista⁶. Más concretamente, se trata de crear una forma de vivir juntos en la tolerancia del otro, lo no puede más que beneficiar a la imagen de la ciudad de Montaigne y a su atractivo.

5 | Ibid.

6 | Jürgen Habermas, *Après l'État-Nation, une nouvelle constellation politique*, Paris, Fayard, 2000.



Promenade impressionniste

dans le **BORDEAUX** cosmopolite



Bordeaux, ville cosmopolite ? Ce serait presque une évidence pour cette ancienne cité portuaire, ville commerçante et de négoce. Le nom de ses rues témoigne de l'importance historique de l'ailleurs : Bordeaux serait la seule ville de France à avoir une « rue des Étrangers ». Quais du Sénégal, du Maroc, de Brazza, cours de la Martinique... Autant de noms qui résonnent comme un appel au voyage mais qui évoquent aussi un passé moins glorieux, celui de la traite négrière, dans laquelle Bordeaux fut impliquée et le souvenir longtemps refoulé.

Aujourd'hui, Bordeaux compte 7,3 % d'habitants de nationalité étrangère (5,6 % sur le territoire de la Cub), derrière Toulouse où ils représentent 8,7 % de la population.

La Maison de l'Algérie, rue des Menuts, est un relais social et culturel important. Cette association accueille des Maghrébins mais aussi des Turcs et des Roumains. Ses 200 adhérents peuvent y trouver un soutien en termes d'insertion sociale et professionnelle. L'association est aussi un lieu d'échanges : les personnes viennent pour discuter ou regarder la télé en arabe. On enseigne également le français et l'arabe et la majorité des professeurs sont bénévoles. L'unique salarié explique qu'il a repris l'association car « à une époque de ma vie, comme certains d'entre eux, j'étais perdu, j'avais besoin d'aide et je n'en ai pas eue. »

Sa réputation de ville bourgeoise n'en fait pas moins une ville accueillante pour les populations du monde entier, proches ou lointaines.

Les incontournables du cosmopolitisme bordelais : Saint-Michel et les Capucins

Pour ceux qui connaissent Bordeaux, c'est le quartier Saint-Michel et ses alentours, les Capucins, le cours de l'Yser, qui viennent spontanément à l'esprit quand il s'agit de cosmopolitisme. Proches de la gare, ils ont vu depuis toujours arriver les migrants. « St-Mich' est le tamis de la ville, le début d'une expérience urbaine. Il agit comme un processus d'intégration constante : les Espagnols, puis les Portugais, les Italiens, les Nord-Africains, les Bulgares. »¹ Lieux d'accueil par excellence, Saint-Michel et ses alentours sont imprégnés d'un cosmopolitisme pittoresque. Comme l'écrit Olivier Goudichaud², « les cycles successifs de peuplement et de mutations sociales ont conféré à Saint-Michel une identité, une coloration très nette qui

1 | « Le ventre cosmopolite de Bordeaux », *Sud-Ouest*, 6 juin 2011.

2 | Olivier Goudichaud, « L'interculturalité dans le quartier Saint-Michel à Bordeaux : pratiques et représentations d'un territoire vécu », in *Sud-Ouest Européen, Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, n° 22, 2006, Presses universitaires du Mirail.

reste aujourd'hui encore sa principale caractéristique ». Ici, la mixité culturelle semble fonctionner à plein : le long des trottoirs s'alignent les épiceries afro-asiatiques, les boucheries Halal, les restaurants congolais, les boulangeries, les hammams et les pâtisseries orientales : ces commerces dits ethniques « contribuent à augmenter la visibilité des communautés étrangères et participent à la coloration d'une image de quartier cosmopolite [...], ouvrant leur culture sur le quartier et le quartier sur leur culture »³. L'immigration maghrébine, marocaine et algérienne principalement, est certes moins importante à Bordeaux que dans d'autres villes de France (28 % des étrangers contre 38 % à Toulouse et 52 % à Lille), mais l'Afrique subsaharienne est ici également bien représentée : elle fournit 17,5 % de la population immigrée bordelaise.

Si certaines communautés restent concentrées géographiquement, comme les Turcs autour du cours Victor-Hugo, il n'en reste pas moins que les quartiers de Saint-Michel et des Capucins se distinguent par un mélange de cultures et de solidarités : du cosmopolitisme à l'état pur.

3 | Ibid.



Gens de Saint-Michel...

C'est avec un sourire affable que Selvi, la propriétaire de la boutique de produits afro-asiatiques « Terre du Monde, Partageons nos cultures » accueille ses clients. L'atmosphère est chargée de senteurs d'épices et de fruits mûrs. La langue française prend ici des notes et des saveurs d'ailleurs. Ça et là, des langues inconnues se déploient. Sur les étagères, la pâte de piment antillais côtoie le poisson séché, face aux bananes plantains, manioc et autres légumes exotiques qui jouxtent les bières irlandaises. Les produits proviennent du Cameroun, de Madagascar, de Colombie, d'Inde... La clientèle est sri lankaise, gabonaise, tunisienne mais aussi européenne. Cette dernière est friande de conseils, en quête de recettes inédites. En quittant la boutique, on a l'impression d'avoir voyagé un peu.

Sami, le gérant d'une petite pâtisserie arabe, réserve un accueil chaleureux à chacun de ses clients. Il trouve l'ambiance à Bordeaux « meilleure » qu'à Paris, comme la plupart des habitants du quartier rencontrés. Moins d'embouteillages et plus de tolérance. Tunisien, il a choisi la France pour travailler et financer ainsi ses études de commerce. Il retourne dans son pays d'origine quatre ou cinq fois par an. S'il est parfois nostalgique de sa terre natale, comme beaucoup de ses concitoyens, il a décidé de demander la nationalité française.

Bordeaux, métropole européenne

En allant vers les Quinconces, c'est Bordeaux ville européenne qui se dessine. Les citoyens du vieux continent représentent 37 % des étrangers vivant dans la métropole : familles, travailleurs, artistes, étudiants en mobilité... Certaines nationalités sont particulièrement présentes comme les Portugais et les Espagnols.

Depuis 2009, l'Europe a même sa Maison à Bordeaux, place Jean-Jaurès. La Maison de l'Europe Bordeaux-Aquitaine (MEBA) a trois principales missions : informer le public, fédérer les acteurs culturels de la région et offrir une aide

L'Alliance française

Située en plein cœur de Bordeaux, l'Alliance française est un lieu pour parfaire sa maîtrise de la langue française. En 2010, elle a accueilli près d'un millier d'étudiants de 93 nationalités. En plus de proposer des cours, elle est aussi un acteur de la diffusion des cultures francophones, ainsi qu'un bâtisseur du dialogue interculturel. Une jeune Vietnamiennne, mariée depuis peu avec un Bordelais, explique dans un français maîtrisé que, pour elle, il était important de s'appropriier la langue de son nouveau pays, pour faciliter son quotidien et pour entrer en contact avec sa population et sa culture.

au montage de projets et à la mobilité. Il s'agit de constituer une interface entre l'Europe et la métropole bordelaise et de mettre en contact les citoyens avec les bons interlocuteurs. La MEBA propose également des événements pour promouvoir la culture européenne. Régulièrement, des soirées consacrées à un des pays européens sont organisées et la Journée de l'Europe, le 9 mai, donne lieu à des projections de films et à la tenue de conférences et d'expositions, en lien avec les associations, les instituts culturels et les consulats européens. Au quotidien, la MEBA attire toutes sortes de profils : des Bordelais qui souhaitent obtenir des informations sur l'Europe, des étudiants désireux de monter un projet, des couples mixtes, ou des touristes qui « n'ont pas ce genre de structure chez eux ».

Certains pays sont également représentés par des associations dynamiques (la Hollande, le Portugal, etc.), d'autres

**Jutta Bechstein-Mainhagu,
Literaturbüro, Goethe-Institut**

Passionnée de littérature, Jutta est arrivée en France en 1971 et dès l'année suivante elle a commencé à travailler à l'Institut Goethe. Au fil des années, elle a vu avec regret les subventions de l'État allemand baisser, la bibliothèque et le centre de langues être séparés de l'Institut, mais elle se dit heureuse que ceux-ci aient été repris respectivement par la mairie et par une personne privée, notamment grâce à la mobilisation de professeurs et de familles. Jutta est toujours au fait de l'actualité littéraire allemande et soucieuse de diffuser ses auteurs en France, en les invitant pour des conférences ou en résidence. Européenne convaincue, elle défend une coopération étroite entre les États. Elle est persuadée que cela ne pourra se faire qu'au travers des peuples, en les faisant interagir au quotidien.

par des instituts culturels actifs (Goethe, Cervantès, Dante, Camões) proposant des services variés : cours de langue, médiathèques, soirées festives... On y croise des adeptes de langues étrangères, des familles expatriées venant y emprunter des livres, des amateurs de culture. Le programme d'une saison est riche et comprend notamment des expositions, des projections, des conférences et débats réunissant universitaires, artistes, hommes politiques, français et étrangers. Bordeaux compte également quelques librairies « en VO ». Le Bradley's bookshop, la Contra Portada et une boutique lusophone sont autant de petits bouts d'Europe, tenus par des Bordelais d'adoption, désireux de faire connaître la littérature de leur pays d'origine. Fréquentées aussi bien par des étudiants en langues étrangères que par des parents qui viennent y chercher les histoires qu'ils liront à leurs enfants ou encore par des touristes, elles proposent un accompagnement pédagogique pour les professeurs et le grand public, ainsi que des rencontres avec des

écrivains. Ces librairies entretiennent des liens forts avec leur pays : la Contra Portada se fournit directement auprès d'éditeurs espagnols pour faire partager ses coups de cœur parmi les écrivains hispanophones, de la péninsule ibérique ou d'Amérique latine.

Des lieux de sociabilité moins formels reflètent également la présence européenne : les cafés portugais du cours de l'Yser, les pubs qui parsèment la ville, les bars à tapas... fréquentés soit exclusivement par des habitués, soit par une clientèle plus hétéroclite.

Bordeaux, ville anglaise

Faut-il le rappeler, Bordeaux fut anglaise du 12^e au 15^e siècle et la ville a conservé des traces de ce passé. Quoique moins nombreuses et moins visibles, les populations anglaise, américaine et canadienne sont bien représentées. Leur présence est liée à une immigration qu'on pourrait qualifier de « chic », composée de migrants en quête d'une qualité de vie qu'ils ont trouvée à Bordeaux et dans sa région. En plus de quelques associations et de « clubs privés », tels que l'association Bordeaux-USA et le Bordeaux Women's Club, la présence anglo-saxonne s'épanouit dans le domaine sportif. Les Lions de Bordeaux, les Kangs de Pessac et les Devils de Cenon sont les dignes représentants du football américain en Gironde. Bordeaux possède



aussi son équipe de cricket qui évolue au niveau national en Super League (équivalent de la division 1). C'est également autour du ballon ovale que se réunit la communauté anglo-saxonne : l'équipe de rugby Bordeaux-Bègles compte une bonne moitié de joueurs d'origine britannique, néo-zélandaise et australienne. Et pour ce qui est de la troisième mi-temps, ces sportifs n'ont que l'embarras du choix : Bordeaux compte en effet un nombre de pubs par habitant bien plus élevé que ses homologues françaises. Rien que dans le quartier des Chartrons, on recense trois pubs qui ne désemplissent pas. C'est d'ailleurs dans ces véritables institutions que se retrouvent aussi les étudiants anglo-saxons qui bénéficient des nombreux programmes de partenariats entre les universités bordelaises et anglaises ou américaines. L'enseignement secondaire est aussi concerné : le collège Alain Fournier et le lycée Magendi sont les deux seuls au Sud de la Loire à proposer des sections américaines.

Conseiller municipal à Pessac, **Ibrahim N'Diaye**, d'origine malienne, travaille à l'Institut d'Études Politiques de Bordeaux. Il est à l'origine des Rencontres Africaines qui se déroulent depuis plus de vingt ans chaque année, au mois de mai, dans sa commune. Ce festival met à l'honneur sur deux jours des artistes, écrivains, musiciens originaires de pays d'Afrique, principalement francophone. L'édition 2011 a été marquée par le lancement d'un jumelage entre Pessac et la ville de Banfora, au Burkina Faso.

La rive droite n'est pas en reste

Après l'ouverture du pont de pierre en 1822, des vagues d'immigration se sont succédé sur la rive droite nouvellement urbanisée. Avec l'implantation des chantiers navals notamment, une main d'œuvre espagnole puis portugaise, italienne et irlandaise, est arrivée. Si bien que dans les années 1920, la communauté espagnole représentait près de 70 % de la population étrangère à Bordeaux et environ 4,5 % de la population de Bordeaux et de sa banlieue. Cette immigration, puis celle de la première moitié du 20^e siècle – la « vague » de 1936 associée au nom de la Caserne Niel pour les Espagnols, celle des années 1950-1960 pour les Portugais – apparaît aujourd'hui parfaitement « digérée » et ces populations sont fortement intégrées. Pour autant, elles ne délaissent pas leurs origines et gardent encore des liens avec la péninsule ibérique, ses coutumes, son langage. Il n'est pas rare de voir les amateurs de football se retrouver dans les bars les soirs de match de Liga. L'association bordelaise France-Espagne a d'ailleurs élu la Bastide comme domicile.

■■■■■■■■■■
Début 2012, l'association Alegria Portugaise a célébré ses trente années d'existence à Cenon.





L'association Promo Femmes dans le quartier Saint-Michel œuvre en faveur de l'intégration des femmes, quelles que soient leurs origines culturelles.

À Floirac, Cenon, Bassens et Lormont, la population immigrée représente jusqu'à 17 % des habitants. Cenon est d'ailleurs connue comme la « ville aux 52 nationalités ». Beaucoup de leurs élus sont d'origine espagnole et les communes, souvent jumelées avec leurs homologues de l'autre côté des Pyrénées, comme Floirac avec la municipalité de Burlada. La communauté portugaise est plutôt implantée à Cenon, où se trouve le siège de l'association Alegria Portugaise qui organise des fêtes folkloriques. Ces moments, en plus de certains lieux de rassemblement comme les cafés, soudent une population qui, par ailleurs, est plutôt dispersée sur le territoire de la Cub.

La communauté turque, pendant longtemps, s'est regroupée à Lormont, dans le quartier Carriet, surnommé affectueusement « le petit Istanbul ». Désormais, la présence turque est plus diffuse : les liens de solidarité sont assez solides pour subsister au-delà de l'éloignement géographique. Au pied du bas Lormont, les cafés turcs sont de hauts lieux de convivialité. Beaucoup de Turcs sont à la tête d'entreprises de bâtiment et attestent qu'ils ont progressivement supplanté les Portugais dans ce domaine.

Chronologiquement, ce sont ensuite les populations du Maghreb qui sont arrivées sur la rive droite. Plus tard, dans les années 1980, des immigrés d'Afrique noire ont

suivi. Certaines communautés sont très organisées, à l'instar des Sénégalais, qui ont fondé il y a plus de trente ans la section Gironde de l'Union des travailleurs sénégalais en France, dont le siège se trouve à Cenon. Cette association organise depuis 2001 le festival Sénéfesti mais son action couvre plusieurs domaines : promotion du rôle des femmes et de la jeunesse, travail de mémoire, activités sociales, culturelles et sportives. La communauté sénégalaise est riche de 6 000 personnes en Gironde⁴. Elles ont une volonté d'intégration extrêmement forte, sans pour autant rompre avec leurs racines qu'elles font connaître en organisant régulièrement des manifestations culturelles, souvent sur le mode de la fête.

À Lormont, l'opération Table d'Hôtes rappelle que la gastronomie peut être aussi un vecteur de brassage culturel. Elle a été imaginée en 2001 à l'initiative du centre social Génicart. Aux fourneaux, des femmes venues de tous pays cuisinent dans un esprit de métissage. Le succès de cette expérience a ainsi amené quatre femmes issues de l'immigration à créer fin 2009 un service de traiteur, Saveurs métisses, qui propose « une cuisine du monde raffinée »⁵. Elles espèrent ouvrir bientôt leur propre restaurant.

Enfin, récemment, la rive droite a vu s'installer des populations originaires d'Europe de l'Est, dont beaucoup de Roms. Cette immigration ne va pas sans poser certaines difficultés. Comme l'explique Étienne Parin, directeur du Grand Projet de Villes, pour la première fois, sur un territoire marqué par une tradition de tolérance, s'exprime une certaine hostilité de la part des habitants à l'égard de ces populations dont les causes sont mal définies. Modes de vie différents ? Contexte de crise ?

Pour filer la métaphore des « vagues » d'immigration, la rive droite semble constituer pour certains migrants économiques « une digue » entre leur ville d'origine et leur destination réelle : Bordeaux. Dans ce brassage permanent des populations et des nationalités, le Rocher de Palmer, inauguré en septembre 2010 et dédié aux musiques et cultures du monde, a trouvé tout naturellement sa place.

Et les Asiatiques dans tout ça ?

Les communautés asiatiques représentent près de 10 % de la présence étrangère, même si le nombre de ressortissants de cette région du monde à Bordeaux reste marginal par rapport à une ville comme Paris. Cette population, qu'elle soit japonaise, chinoise ou vietnamienne, est plutôt « diluée » sur le territoire de l'agglomération.

4 | « Cenon... Sénégal », *Sud-Ouest*, samedi 25 juin 2011.

5 | « Une cuisine du monde raffinée », *Sud-Ouest*, 20 novembre 2010.

Ce sont surtout les événements autour du vin qui attirent désormais les Asiatiques à Bordeaux et dans sa région : « Vinexpo, le salon international du vin et des spiritueux, a enregistré pour sa 16^e édition (en 2011) un record de fréquentation étrangère. Parmi les visiteurs étrangers, un sur trois était asiatique. La Chine est devenue le premier pays de visiteurs étrangers [...] et a démontré [...] son intérêt grandissant pour le vin en augmentant de 150 % sa participation. 2 974 Chinois étaient présents à Vinexpo, ce qui place pour la première fois la Chine en tête des pays visiteurs étrangers. Derrière la Chine, c'est toute l'Asie qui s'est déplacée. Taiwan (+ 65 % par rapport à 2009), Singapour (+ 71 %), Inde (+ 26 %), Vietnam (+ 116 %), Malaisie (+ 74 %). Les Japonais [...] étaient 363 à avoir fait le voyage. »⁶ Et ce n'est pas un hasard si, en mai 2012, Vinexpo sera dépaycé à Hong Kong, avant le retour en Gironde dans 2 ans.

L'université, haut lieu du cosmopolitisme bordelais

Sur le campus de l'université de Bordeaux ou dans les cités U, on parle français, anglais, espagnol ou encore russe. Ce sont de hauts lieux du cosmopolitisme bordelais. Les chiffres sont éloquentes : sur environ 60 000 étudiants inscrits dans les seules universités, près de 7 500 sont des étrangers, soit 12,5 % d'étudiants étrangers ! Sans compter les nombreuses écoles d'ingénieurs, de commerce, et autres établissements qui reçoivent aussi des étudiants venus d'ailleurs. Bordeaux attire par la qualité de ses universités ainsi que par son architecture, sa proximité avec l'océan et son climat. Avec la construction européenne, les programmes d'échanges universitaires se sont multipliés depuis la fin des années 1990. Popularisé par le fameux programme européen Erasmus, celui-ci connaît aujourd'hui des équivalents dans le monde entier, avec Erasmus Mundus et les multiples partenariats et conventions de mobilité.

Pour mémoire, l'enseignement supérieur des Antilles françaises, Guadeloupe et Martinique, et de la Guyane, a été rattaché après la deuxième guerre mondiale et jusqu'au milieu

des années 1970 à l'université de Bordeaux. Près de 40 ans plus tard, les liens qui unissaient ces territoires aux universités de Bordeaux n'ont pas disparu et elles restent une destination privilégiée des étudiants venant faire leurs études en métropole. Par ailleurs, « ses universités ont vu passer un nombre important d'étudiants africains qui ont considérablement contribué à l'établissement de contacts durables avec l'Afrique »⁷. Bordeaux accueille ainsi un grand pôle de recherche et d'enseignement, pluridisciplinaire et interuniversitaire, sur les Afriques. Créé en janvier 2011, Les Afriques dans le monde (LAM) est issu de la fusion

entre le Centre d'étude d'Afrique noire (CEAN, Sciences Po Bordeaux) et le Centre d'études et de recherches sur les pays d'Afrique orientale (CREPAO, université de Pau et des Pays de l'Adour, UPPA).

Alors, Bordeaux, ville cosmopolite ?

Oui, certainement, à considérer la diversité des populations qui y habitent ou la fréquentent, la multiplicité des nationalités et des langues qui y sont représentées, même si Bordeaux n'est ni New York, ni Istanbul, ni... Toulouse ! Le Bordelais, citoyen cosmopolite ? C'est une autre affaire. Les indicateurs manquent pour répondre à cette impertinente question. Mais quelques indices (les destinations de vacances, par exemple) donnent à penser avec Christian Coulon⁸ que la culture de l'ailleurs est à réinventer. Le défi est stratégique, dès lors que le métis-

sage culturel constitue la matière première des métropoles innovantes. Nos élus l'ont bien compris. Le président de la Cub a été, comme maire de Blanquefort, l'instigateur d'une année : « Toute la ville s'ouvre au monde... et aux autres ». Et, parlant de sa cité comme d'une ville monde, le maire de Bordeaux invitait récemment ses concitoyens à « entretenir la curiosité de l'ailleurs »⁹.

Consulats étrangers

- 51 pays ont une représentation consulaire à Bordeaux.

Festivals consacrés aux cultures d'ailleurs

- Les Rencontres Africaines organisées par la ville de Pessac (mai 2011 : 21^e édition).
- L'Indian Arts Festival : 1^{re} édition en mai 2011, organisé par l'association Neela Chandra (« Lune bleue »), Bordeaux.
- En 2011, 29^e édition du Festival international de folklore organisé par l'association cenonnaise Alegria Portugaise de Gironde (juin).
- Rencontres du Cinéma Latino-Américain (mars 2011 : 28^e édition), à Pessac, organisées par le Comité Bordeaux Gironde de l'association France-Amérique Latine (FAL).
- Animasia à Pessac, festival dédié aux cultures asiatiques organisé par l'association Mandora (octobre 2011 : 7^e édition).
- Sénéfesti, organisé par la section Gironde de l'Union des Travailleurs sénégalais, depuis 2000, en juin.
- Carnaval des deux rives à Bordeaux, 1^{er} dimanche de mars, 16^e édition en 2011.
- Un temps Ibérique, organisé par la ville de Talence, 3^e édition en 2011, au mois de juin.
- Festival des pays du Sahel à Saint-Médard-en-Jalles, organisé par l'Agence de médiation des pays du Sahel (août), 10^e édition en 2011.

Médias

- Radio Black Box | 103.7 FM |
- Radio Orient | 106.4 FM |
- Émission : TV7 — Kaléidoscope.

6 | Vinexpo : communiqué de presse final de l'édition 2011.

7 | Thomas Perrot, « Bordeaux et les expressions musicales d'origines africaines », in *Sud-Ouest Européen, Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, n° 22, 2006, Presses universitaires du Mirail.

8 | « L'identité sans la carte », *Sud-Ouest*, 14 mars 2011.

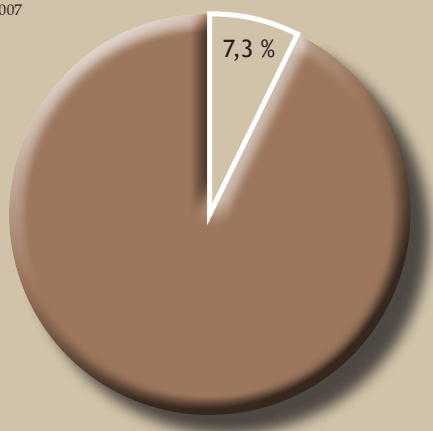
9 | *Bordeaux magazine*, mai 2011.

► Le chiffre

7,3 %

Il n'existe pas de moyen de mesurer le cosmopolitisme démographique d'une ville. Les statistiques ethniques étant interdites, le moyen le moins imparfait est la représentation des personnes de nationalité étrangère. Bordeaux accueille 17 000 personnes de nationalité étrangère, soit 7,3 % de sa population. Avec 39 400 étrangers, la Cub en abrite 5,6 %.

Source : Insee 2007

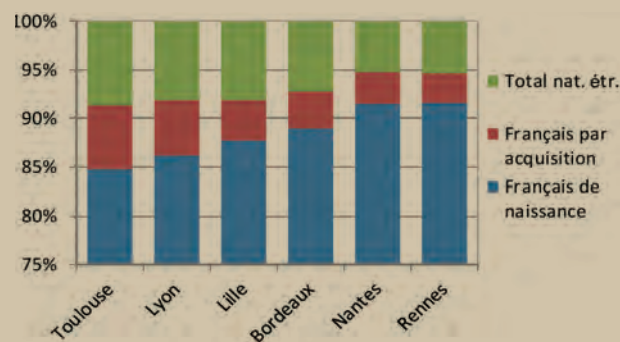


► La comparaison

Moins d'étrangers qu'à Toulouse, mais plus qu'à Rennes : les grandes villes de l'arc Atlantique se caractérisent par une immigration moindre que les villes de l'Est, du Nord, voire de la côte méditerranéenne.

Bordeaux compte moins d'étrangers que Toulouse (7,3 % contre 8,7 %), mais plus que Nantes (5,4 %) ou Rennes (5,4 %).

Source : Insee 2007

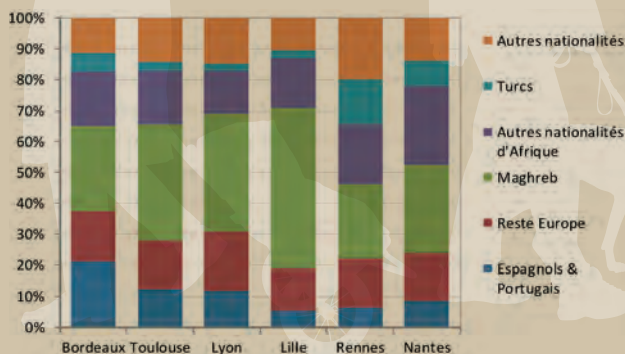


► La particularité

37 % d'étrangers européens

C'est l'importance de l'immigration européenne et avant tout la très forte présence d'Espagnols et de Portugais qui font la particularité de la métropole aquitaine (21 % des étrangers y résidant, contre 12 % à Toulouse ou 5 % à Lille). *A contrario*, comme à Rennes et à Nantes, l'immigration maghrébine est relativement peu développée (28 % des étrangers de Bordeaux, contre 38 % à Toulouse ou 52 % à Lille).

Source : Insee 2007

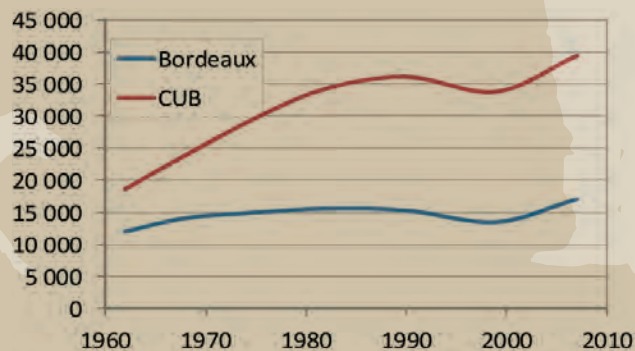


► La tendance

+ 27 %

La population étrangère de Bordeaux a augmenté de 27 % entre 1999 et 2007. Pourtant, sur une période plus longue, elle montre une relative stabilité depuis la fin des années 1970, tant en poids (de l'ordre de 7 % de la population) qu'en volume (15 à 17 000 personnes).

Source : Insee 2007

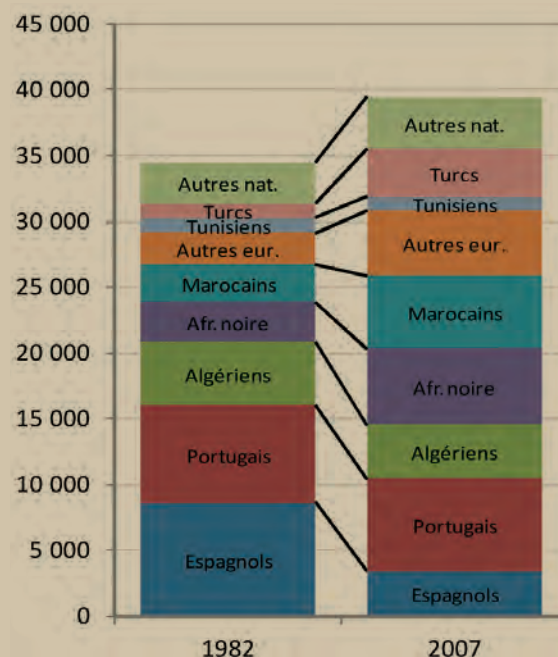


► Le profil

Les Portugais doublent les Espagnols

Si, en 1982, les Espagnols représentent un quart des étrangers de la Cub, la première nation présente en 2007 est le Portugal. Mais ces deux pays, qui composaient 46 % de l'immigration de la Cub, ne pèsent plus aujourd'hui que 27 %, face à la croissance du nombre des autres Européens, des Turcs, des Marocains et des Africains.

Source : Insee 2007



rencontre avec

Richard Coconnier

Bordelais d'origine et après avoir co-dirigé les théâtres nationaux de Toulouse puis de Bordeaux, Richard Coconnier, qui a porté le projet Bordeaux 2013, est, depuis début 2010, responsable de la mission Urbanité Culture(s) à la Cub. Cette mission s'inscrit dans la continuité des réflexions menées dans le cadre de la candidature de « Bordeaux capitale européenne de la culture » où, pour la première fois, la communauté urbaine avait partagé avec les autres collectivités territoriales une réflexion sur le développement culturel de l'agglomération.

En quoi diriez-vous que Bordeaux est une « ville ouverte » ou accueillante ?

« Ville ouverte », c'est le slogan qui avait été retenu pour la première phase de la candidature de Bordeaux 2013. Pourquoi ville ouverte ? D'abord à cause de la sensation physique d'ouverture que l'on ressent à Bordeaux. Là où Toulouse se déploie par couches successives et concentriques à partir d'un centre fortement identifié (la place du Capitole, à l'image des *plazas mayores* espagnoles) qui concentre les représentations symboliques du pouvoir, Bordeaux se distingue par son absence de centre. La ville est ouverte vers le ciel, sur la Garonne et son estuaire, sur la ligne d'horizon des coteaux, ce qui donne une sensation physique très forte d'ouverture, renforcée par un urba-

nisme aéré et souvent rectiligne. De sorte que l'on y ressent constamment l'appel vers des « lignes de fuite » ou l'ouverture vers l'ailleurs.

En revanche, dans les années 1990, à l'époque où des villes comme Nantes, Montpellier ou Toulouse sortaient de leurs cocons de petites villes et devenaient des métropoles dynamiques, Bordeaux a vécu une vraie dépression, tant économique que psychologique. Elle s'est repliée sur elle-même quand d'autres s'ouvraient au monde et le cliché de « la belle endormie » s'est installé avec force et, il faut bien le dire, une certaine légitimité. Le projet urbain, initié par Alain Juppé et marqué par la reconquête des quais et le développement du tramway, a permis de sortir de cette léthargie et Bordeaux s'est de nouveau ouverte au monde. C'est à ce moment de notre histoire que s'est décidée notre candidature au titre de capitale européenne, et nous avons donc décidé de nous proclamer « ville ouverte », méthode Coué et manière d'aller à l'encontre de clichés bien installés.

Pour le reste, subsiste chez nombre de Bordelais une forte tendance à penser Bordeaux comme le centre du monde. Le dynamisme commercial, industriel et culturel dont font preuve nombre de métropoles européennes nous obligerait pourtant à plus d'humilité.

Disons donc pour répondre à votre interrogation que nous sommes une ville moyennement ouverte et plutôt

accueillante. Ce qui n'est déjà pas si mal. Et que nous réussissons probablement mieux qu'ailleurs l'intégration des diverses populations migrantes, avec très peu de phénomènes de ghettoïsation ou de relégation.

Sur le territoire de la Cub, diriez-vous qu'il y a des lieux, des événements symboliques de cette diversité culturelle ?

D'abord et avant tout le Rocher de Palmer, lieu de toutes les musiques du monde, dans une ville, Cenon, reflet de notre mosaïque culturelle, avec ses 52 nationalités sur le seul territoire communal. Pour autant, ne nous y trompons pas, si ce lieu apparaît aujourd'hui comme exemplaire à bien des égards, c'est d'abord qu'il est le résultat d'une longue histoire associative et militante avant d'être un rêve de programmeur culturel.

Citons aussi le Carnaval des Deux Rives qui est l'aboutissement d'un travail mené tout au long de l'année avec une multitude d'acteurs sociaux ou de communautés, antillaises notamment, produisant ce défilé coloré et joyeux qui donne, le temps d'une journée, des allures fortement métissées à notre centre ville.

Et puis, comme dans de nombreuses grandes agglomérations, vivent à Bordeaux quelques grands artistes (cinéastes, danseurs) ou intellectuels de la diaspora africaine, cependant que les communautés organisent des fêtes rassemblant des milliers de personnes, sur la rive droite principalement (le Sénégal ou le Portugal ces dernières semaines). Pessac accueille un festival organisé par des communautés asiatiques, et semble être la seule ville de l'agglomération à organiser des manifestations culturelles au moment du ramadan. Bordeaux a mis en place un conseil de la Diversité qui, malgré quelques tensions ponctuelles, fonctionne de manière apaisée et positive.

Enfin, comment ne pas évoquer le travail exemplaire et unique de l'association MC2A animée depuis plus de 20 ans par Guy Lenoir et qui nous a permis de poser un regard neuf sur une Afrique contemporaine, créative, engagée et inventive.

Ces lieux témoignent parmi d'autres de notre diversité culturelle, mais leur énoncé démontre combien la prise en compte de celle-ci reste fragmentaire et fragile, peut-être dans l'attente des lieux structurants que pourraient être la Maison internationale des langues et des civilisations (MILC) ou la Maison d'Afrique noire sur lesquelles travaillent l'Université et la Région.

Ce qui en revanche ne peut que nous étonner, c'est la quasi-absence de la péninsule ibérique de la scène culturelle bordelaise. Et pourtant l'envie de Sud, de latinité est forte à Bordeaux, et pas seulement en rapport avec les migrations du siècle dernier. Nous ne sommes qu'à deux heures de l'Espagne, Bilbao reçoit toutes les semaines la visite de nombreux Bordelais et San Sebastian sera capitale culturelle européenne en 2016. Il serait temps d'inventer une suite

au Festival Mira, privé du soutien de la ville de Bordeaux alors qu'il était la principale vitrine de la création ibérique contemporaine en France et en Europe.

Quel est rôle de la mission urbanité-culture dans la promotion de cette diversité ?

Aucun *a priori*, sauf à repérer et accompagner les efforts des communes de la Cub qui souhaiteraient œuvrer en ce sens.

Vous avez fait le choix de vivre dans le quartier Saint-Michel - Capucins, quel est votre ressenti ?

Ce quartier est un exemple assez unique d'une mixité toujours renouvelée. Malgré la crainte sans cesse agitée d'une « gentrification » (surtout par des gens qui n'y vivent pas et qui projettent sur le quartier des tas de choses), je reste optimiste : il y a une sorte de génie qui protège l'équilibre et l'esprit de ce quartier où vivent en bonne intelligence des familles très différentes. Je connais, bien sûr, les risques de tout projet de rénovation urbaine mais je sais aussi les dangers du *statu quo*, de la détérioration de l'habitat, des marchands de sommeil qui rôdent et de la ghettoïsation progressive. Je veux donc rester confiant, voire naïf, et suis convaincu que Saint-Michel restera un lieu de brassage et de solidarité.

Finalement, Bordeaux, ville cosmopolite ou non ?

Il serait certainement abusif de faire du cosmopolitisme un trait marquant de Bordeaux, sauf à considérer la mosaïque de Landais, Périgourdins, Béarnais et Charentais qui nous constitue comme une forme de cosmopolitisme. Bien sûr, comme tout grand port, nous avons accueilli – et continuons à accueillir – de multiples populations étrangères et celles-ci se sont souvent fondues dans notre creuset girondin, contribuant à sa richesse. Pour autant, cela ne saurait suffire pour faire de Bordeaux une ville cosmopolite, surtout à l'époque où la mondialisation donne naissance à un cosmopolitisme d'une toute autre nature. En fait, je pense que ce qui est constitutif du cosmopolitisme, c'est la métropole. Nous serons cosmopolites le jour où nous serons réellement une métropole et vice-versa. Pour l'heure, le cosmopolitisme bordelais est plutôt d'ordre incantatoire, une projection fantasmée plutôt qu'une réalité tangible.

Des colonies hispaniques successives

et du quartier espagnol de BORDEAUX aux 19^e et 20^e siècles

Pendant longtemps, Bordeaux fut une ville qui attirait peu les natifs de la péninsule ibérique dont beaucoup portaient dans les territoires de l'Amérique espagnole. Au 18^e siècle, en dehors de quelques marins ou marchands, de quelques errants aussi, il y a davantage de Britanniques, d'Irlandais, d'Allemands ou même d'Italiens à Bordeaux. La présence espagnole ne devient permanente qu'aux 19^e et 20^e siècles¹. Le point de départ est l'intervention de Napoléon I^{er} en Espagne à partir de 1808 : les conflits internes et les guerres civiles que connaît le pays voisin donnent à Bordeaux un rôle de refuge pour des exilés ou proscrits politiques², avant que n'interviennent aussi des immigrations aux motivations économiques³.

Une immigration d'abord politique

Au début, arrivent essentiellement des libéraux ou jacobins qui ont souvent participé à la guerre civile aux côtés de Joseph I^{er}. Ces *afrancesados* sont nombreux à la suite de l'échec impérial – plus de 400 familles au début de la Restauration – puis dans les années 1820, lorsqu'ils sont poursuivis par le pouvoir de Ferdinand VIII. Goya en est un exemple célèbre. Il arrive en 1824, habite à l'actuel 57 cours de l'Intendance et meurt à Bordeaux le 16 avril 1828.

Ce sont des mouvements alternatifs : les *afrancesados* viennent à partir de 1812 ; leur succèdent en 1821-1822 des par-

tisans de l'absolutisme puis, à partir de la fin de 1823, des libéraux. Dès lors, il y a en permanence une présence espagnole à Bordeaux, mais elle est très fluctuante, aussi bien par sa composition que par son importance.

Des membres des élites politiques chassés de leur pays s'y installent pendant plusieurs années, et y passent parfois le reste de leur existence. Leur nombre n'est cependant important qu'au moment des conflits politiques : la première guerre carliste, des années 1831-1840 et de la période qui suit, les lendemains de la tentative carliste de 1860, la deuxième guerre carliste de 1873-1879 et les années qui suivent. Ainsi, durant l'été 1873, la duchesse de Madrid, épouse de Don Carlos (Carlos VII), séjourne au château de Tartifume, à Bègles. On dénombre alors 326 Espagnols réfugiés à Bordeaux. Comme l'écrivait déjà en 1871 Ferdinand Duval, préfet de la Gironde, cité par Jean-

1 | Présentation d'ensemble et précieux aperçus dans Pierre Guillaume, *La population de Bordeaux au 19^e siècle*, Paris, Armand Colin, 1970, notamment p. 107-122. Je laisse volontairement de côté les juifs sépharades dont l'immigration et l'installation à Bordeaux sont antérieures au 19^e siècle, relèvent d'autres critères et présentent d'autres caractéristiques.

2 | Deux références sont essentielles : Joseph Pérez (dir.), *Images des Espagnols en Aquitaine*, Pessac, Presses Universitaires de Bordeaux, 1988 ; Maria Santos-Sainz et François Guillemeteaud, *Les Espagnols à Bordeaux et en Aquitaine*, Bordeaux, Éditions Sud-Ouest, 2006.

3 | Pour une vue d'ensemble de l'émigration espagnole en France depuis le 19^e siècle, voir Jean-Pierre Poussou, « L'émigration espagnole en France aux 19^e et 20^e siècles », dans Antonio Eiras Roel (dir.), *Movilidad y migraciones internas en la Europa latina*, Santiago de Compostela, Universidad de Santiago de Compostela, 2002, p. 205-231.

Marc Delpech, « la ville de Bordeaux a été, de tout temps, un centre de menées et d'agitations pour les divers partis politiques qui divisent l'Espagne ». Et ce, jusqu'à nos jours pourrait-on ajouter !

Même s'ils sont accompagnés de domestiques et d'autres gens du peuple, ces réfugiés sont essentiellement des membres de l'élite ibérique : Goya lui-même, José Pio de Molina, premier maire constitutionnel de Madrid en 1823, plusieurs anciens ministres du roi Joseph, le poète et dramaturge Moratin... Ils y ont une réelle activité, tel Manuel Silvela, ancien maire de Madrid sous Joseph I^{er}, arrivé en 1813, qui fonde en 1820 une école espagnole réputée.

Cette immigration politique s'est accompagnée d'une colonie de négociants, banquiers et armateurs. Leur présence est liée aux affaires que permet la guerre d'Espagne, au point qu'en 1815 la colonie espagnole est la plus nombreuse parmi les groupes de négociants étrangers. Souvent en association avec des Bordelais, ils participent très activement aux affaires de la place de Bordeaux. Parmi eux, quelques familles de proue comme les frères Carriburu, armateurs et négociants enrichis à Cuba ; l'armateur – longtemps de navires négriers – Juan José Sangroniz, dont parle Pio Baroja dans son roman *Aviraneta* (1931), ou les richissimes de La Torre, auxquels nous devons la Galerie bordelaise (1834)⁴.

Les motivations économiques deviennent majoritaires

C'est aussi à cette époque que commence une immigration du travail qui devient notable dans les années 1830. Elle concerne toute l'Aquitaine et, pendant longtemps, est majoritairement dispersée dans les petites villes, les bourgs et villages de la région. Elle est plus faible à Bordeaux où, en 1851, il y a un peu plus de 1 100 Espagnols. Ce sont d'abord des Aragonais, qui viennent des pays autour de Saragosse ou du val d'Aran. Peu de migrants sont du Pays Basque, davantage – mais de manière encore limitée – de Madrid et de ses environs. Beaucoup sont terrassiers, maçons ou cordonniers. Des îles Baléares ou de la région de Valence viennent aussi des épiciers et des marchands d'oranges. En dehors de quelques poussées liées aux difficultés économiques ou aux troubles dans la péninsule, ils ne sont que quelques dizaines à Bordeaux.

Il en va tout autrement après les années 1880, où se constitue une véritable colonie espagnole qui représente en 1906 près de 6 000 personnes, dont 1 800 à 2 000 sont nées au

4 | Dr. Jacques Fauqué, « La famille de La Torre à Bordeaux (1824-1833) », in *Images des Espagnols en Aquitaine*, op. cit., p. 19-27.



« El Solar Español » de Bordeaux

Le Solar Español de Bordeaux est fondé en 1919, au 124 de la rue Dubourdieu. Le roi Alphonse XIII en aura la présidence d'honneur en 1925. Ce centre devient vite, au fil des années, le carrefour de l'immigration espagnole en France. Un dispensaire, une église, une école, un cinéma, une colonie de vacances ainsi qu'une bibliothèque et bien d'autres structures seront construits et permettront l'intégration d'une bonne partie de la colonie espagnole de Bordeaux, jusqu'à la fin des années 1980.

Photo : collection François Guerrero.

La Girondine

S'il existe une entreprise particulièrement emblématique de l'intégration des Espagnols à Bordeaux par le travail, c'est bien la Girondine. Cette entreprise, fondée en 1911 au Bouscat par Émile Larrieu, Bordelais hispanophile, employait jusqu'à 40 % d'Espagnols, sachant que l'effectif, dans les années 1970, atteignait les 450 employés. La spécialité de la Girondine était la fabrication de machines d'embouteillages.

Photo : collection François Guerrero.



sud des Pyrénées. Ces chiffres sont accrus par le fait que les épouses nées françaises sont, par suite de leur mariage, considérées comme de nationalité espagnole, tout comme les enfants nés sur place. À première vue, il s'agit largement d'une immigration de travailleurs se situant en bas de l'échelle sociale : manœuvres, terrassiers et journaliers représentent alors près de 83 % des professions connues. Cependant, l'immigration espagnole de la fin du 19^e et du début du 20^e siècles continue à être politique. Jean-Marc Delpech a montré qu'il y avait alors à Bordeaux 228 réfugiés politiques espagnols, dont la moitié étaient des anarchistes⁵. D'autres étaient des républicains, d'autres encore des socialistes. Ville d'*afrancesados* et de libéraux ibériques, puis ville carliste, Bordeaux fut aussi, par suite de la présence de ces immigrés, une ville où s'exprimait une gauche et même une extrême gauche très actives.

5 | « Les réfugiés politiques à Bordeaux de 1870 à 1914 », in Robert Étienne (dir.), *Les Pyrénées dans une Aquitaine terre d'accueil, terre d'exil*, Bordeaux, Fédération Historique du Sud-Ouest, 1996, p. 375-398.

La naissance des quartiers espagnols

Depuis le dernier tiers du 19^e siècle, la colonie espagnole bordelaise a créé son propre quartier dans les environs longtemps déshérités de la paroisse Saint-Nicolas-des-Graves, et autour de l'ancienne route d'Espagne. Il s'agit des rues Kléber (autrefois Saint-Jacques), Lafontaine, Brémontier, Bel-air... avec débordement sur les Capucins et prolongement dans le quartier Saint-Michel et autour de la place Sainte-Croix où se trouvait un deuxième groupement. Ce sont des zones urbaines où les conditions d'hygiène sont souvent précaires. La notion de quartier espagnol s'impose parce que les liens entre Ibériques sont forts et permanents. Certaines rues regroupent les personnes originaires d'une même région. L'imprégnation espagnole devient de plus en plus apparente, au point parfois d'entraîner des réactions d'hostilité des autres habitants. Dès 1884, un texte publié par Pierre Guillaume indique que « les habitants du quartier adressent au maire la pétition suivante : tous les soirs, et plus particulièrement les jeudis, samedis et dimanches, des bandes d'Espagnols se réunissent aux environs des rues Saint-Jacques et Lafontaine, pour y chanter et y faire de la musique, et ce bien après la fermeture des établissements, c'est-à-dire vers onze heures du soir. Vous devez bien penser, Monsieur le Maire, que les habitants de ce

quartier ouvrier, fatigués par leur travail ou occupations de la journée, tiendraient à prendre quelque repos, chose qui devient impossible par suite des chants et du tapage occasionnés par ces sortes de réunion sur la voie publique, qui durent une bonne partie de la nuit ».

Il y a donc, depuis la fin du 19^e siècle, une présence permanente de plusieurs milliers d'Espagnols à Bordeaux. Partant de 6 000 au début du 20^e siècle, ils sont 8 500 en 1926, ce qui en fait de loin la plus forte colonie étrangère. Ce sont, majoritairement, des gens ayant peu de moyens, parmi lesquels les ménages unissant un Espagnol et une Française (l'inverse étant moins fréquent) sont nombreux, mais les célibataires également, que ces derniers vivent en garnis, chez des parents ou des relations. Depuis les années 1830, ils sont issus majoritairement de zones rurales de l'Aragon ou des Castilles, les Basques n'étant que peu représentés, à la différence de Bayonne. Les trois quarts des enfants sont nés en France, ce qui indique un pourcentage élevé de jeunes ménages ou de ménages mixtes parmi les immigrants. Par ailleurs, même si l'on trouve parmi les hommes de nombreux artisans ou petits marchands, tout au long du siècle qui va des années 1880 aux années 1980, ce sont les manœuvres et ouvriers qui dominent.

Une nouvelle poussée de l'immigration due à la guerre civile

Sans que l'on puisse donner des chiffres très précis, il est clair que la défaite républicaine entraîna une nouvelle poussée de l'immigration espagnole à Bordeaux. Certes, le mouvement ne fut pas à sens unique puisque dès 1936 vinrent aussi des nationalistes des régions attaquées par les républicains, mais le plus grand nombre furent des réfugiés de 1939. On se souviendra que la majorité de ceux qui furent forcés de travailler à la construction de la base sous-marine allemande – 3 000 sur 5 000 – en étaient issus. Aujourd'hui encore, la mémoire républicaine espagnole est ardemment fréquemment défendue dans l'agglomération bordelaise.

Une communauté qui s'est fondue dans la métropole bordelaise

Pendant longtemps, l'empreinte espagnole a été importante et très apparente. Luis Mariano en est une des figures célèbres. Venu en 1937 dans le quartier des Capucins, il fit à Bordeaux ses débuts de chanteur après avoir fréquenté l'École des beaux-arts. Cette présence si forte venait de l'existence du quartier dont nous avons parlé, mais aussi de la place importante des Espagnols au marché des Capucins que fréquentaient tous les Bordelais, ainsi que de l'existence de nombreux bars et restaurants espagnols. Mais, petit à petit, l'originalité du quartier a régressé et sa

spécificité est désormais réduite au point que beaucoup de ceux qui s'y rendent ignorent à quel point il était *typico*. C'est essentiellement par la présence de patronymes et de noms ibériques, notamment parmi les hommes ou femmes politiques (ainsi, Conchita Lacuey ou Pierre Garmendia), ou par l'existence d'une trentaine de restaurants espagnols et de bars à tapas⁶, très localisés puisqu'ils se partagent à peu près également entre le quartier espagnol proprement dit d'un côté, les Capucins et Saint-Michel de l'autre, plus un groupe minoritaire dans le quartier Saint-Pierre, voire par le goût pour la tauromachie, que se marque l'importance de l'immigration espagnole à Bordeaux. Ceci étant, la plupart des descendants de ceux qui sont venus depuis la fin du 19^e siècle se sont totalement intégrés à la société bordelaise, en même temps que cessait leur venue en nombre important à Bordeaux⁷.

//////////

6 | Agnès Dauga, « Les bars, restaurants et hôtels ibériques à Bordeaux en 1989 », dans Pierre Guillaume (dir.), *Étrangers en Aquitaine*, Pessac, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, 1990, p. 247-260.

7 | Sans oublier que les années 1960 et 1970 furent marquées par un gros afflux de travailleurs saisonniers espagnols (pour les vendanges notamment), mais ce mouvement concerna les campagnes aquitaines et non leur capitale régionale : voir J.-P. Poussou, « L'émigration espagnole en France... », art. cit., p. 218.

//////////

Être d'ici et d'ailleurs

L'immigration turque à BORDEAUX

L'immigration turque est souvent perçue comme « communautaire » en raison de sa forte tendance à « l'entre soi » tant résidentiel que professionnel. La faible maîtrise de la langue française, la quasi absence de mariages mixtes et l'entretien de solidarités ethnoculturelles apparaissent comme les symptômes d'un repli identitaire à même de menacer l'universalisme du « modèle républicain ».

Au premier abord, la communauté turque de Bordeaux semble conforter ce schéma. Forte en 2004 d'environ 8 000 membres dans l'agglomération bordelaise¹, elle s'est développée en Aquitaine à partir des années 1990, *via* les mariages et les regroupements familiaux. À l'exemple d'autres villes où cette immigration s'est installée, elle s'est concentrée en des territoires précis et s'est spécialisée sur certaines activités. Ainsi a-t-on pu parler de « Petit Istanbul » pour la cité Carriet à Lormont ou encore de « Lormont village turc » pour cette commune qui regroupe un ménage turc girondin sur quatre².

Dans le domaine de l'emploi, les travailleurs turcs ont glissé du sous-prolétariat industriel à « l'*ethnic business* », surtout dans le secteur du BTP et dans une moindre mesure la restauration et le commerce dont la présence dans l'espace public s'affirme cours Victor-Hugo, dans le centre-ville de Bordeaux.

Toutefois, un examen plus fin des statistiques, informé par des entretiens avec des membres de cette communauté sur leurs parcours de vie, éclaire sous un angle différent « l'intégration » de cette immigration. En dépit des zones d'ombre entretenues par l'interdiction des statistiques ethniques, on constate que cette population se conforme aux prescriptions de la société d'accueil, notamment l'invitation faite de devenir propriétaire de son logement et créateur de sa propre entreprise.

Créer sa propre entreprise

Les premières vagues de migrants turcs avaient fourni des ouvriers à l'industrie et à l'agriculture. Dès la fin des années 1980, l'activité des Turcs se concentre dans le bâtiment. Les domaines peu qualifiés de ce secteur, comme la pose de carrelage ou la maçonnerie, regroupent la majorité des travailleurs turcs d'Aquitaine. Créer sa propre entreprise apparaît alors comme une aspiration très partagée au sein cette population.

1 | Consulat turc de Marseille (2004).

2 | ACSE, « Histoire et mémoires des immigrations en Aquitaine », sous la direction scientifique de Christophe Drot.

Actuellement, sur la communauté urbaine de Bordeaux, on dénombre près de 100 entreprises de BTP dirigées par des Turcs³. Il s'agit de très petites entreprises de deux ou trois salariés que renforcent à l'occasion des compatriotes ou des Bulgares turcophones récemment arrivés. Si la quasi majorité des salariés sont Turcs ou turcophones, les services de ces entreprises sont destinés généralement aux autochtones.

Être propriétaire de son logement

L'étude de l'accès à la propriété des Turcs requiert de déconstruire quelques stéréotypes concernant les conditions d'habitat des immigrés, notamment l'idée que les immigrés vivraient principalement dans le parc social. En Aquitaine, en 1999, selon l'Insee, 52 % des ménages immigrés étaient propriétaires de leurs logements et les deux tiers habitaient dans une maison individuelle. Nous ne disposons pas de statistiques concernant les Turcs, mais les récits de vie recueillis suggèrent un important taux d'accès à la propriété, notamment au tournant du siècle. Ce phénomène est d'autant plus notable pour les migrants turcs, naturalisés ou pas, arrivés au pays d'accueil en âge de scolarité (on les appelle la génération 1,5).

Une population qui se conforme aux prescriptions de la société d'accueil

Faut-il en déduire qu'au bout du compte, en dépit du repli de cette communauté sur elle-même, les institutions françaises accompliraient toujours leur travail de réduction des singularités, d'émancipation de la communauté ? Une telle interprétation risque d'occulter les mécanismes invisibles du processus d'installation et d'intégration des immigrés. D'abord, parce qu'en dépit du dogme républicain, les politiques publiques menées en France ont, en pratique, favorisé l'isolement de fait des populations immigrées. La politique « de la réserve » menée un temps par les bailleurs sociaux, cette propension à cantonner les immigrés dans les segments les plus dévalorisés du parc social, en constitue l'exemple le plus saillant. Ensuite, et c'est là le point le plus fondamental, la communauté apparaît comme la principale ressource pour créer son entreprise et accéder à la propriété, donc adopter des normes conformes à la communauté nationale d'accueil.

Une solidarité communautaire forte favorisant l'intégration

Les recherches qualitatives sur les parcours de migrants turcs à Bordeaux confirment cette analyse. La migration turque s'y organise par village. Les Turcs d'Aquitaine sont principalement issus de trois villes anatoliennes : Posof (Ardahan), Isparta et Afyon. Les primo-arrivants ont généralement de la famille ou des *hemsehri* (villageois) sur place auprès de qui ils trouvent un hébergement et même du travail, le temps de régulariser leur situation administrative et économique. Vient alors la recherche de son propre logement. Dans cette étape intervient la communauté turque dans un sens plus élargi que la famille ou la petite communauté des villageois. On fait appel à ses marchands de biens ou à ses agents immobiliers. Quant à la génération 1,5, pour différente que soit sa situation comparée aux turcs primo-arrivants, sa trajectoire repose sur des dynamiques communautaires semblables. Cette génération est constituée par les enfants des premiers travailleurs migrants arrivés en Aquitaine dans les années 1970-1980. Ils ont grandi dans les cités HLM dans lesquelles leurs parents se sont installés, sur la rive droite de Bordeaux, à Mérignac ou à Blanquefort. Les garçons se sont mariés avec des Turques qu'ils ont rencontrées en Turquie, la plupart originaires de leur village ou des villages voisins. Dans un premier temps, le jeune couple s'installe dans l'appartement des parents, souvent un HLM, puis fait sa demande de logement social. Les longs délais d'attente le poussent à trouver son propre logement. Souvent précédée par l'acquisition et la revente d'un premier bien immobi-

3 | ACSE, op. cit.

La cité Carriet à Lormont, surnommée « Le Petit Istanbul ».



Actuellement, sur le territoire de la communauté urbaine de Bordeaux, on dénombre près de 100 entreprises de BTP dirigées par des Turcs.



lier, la construction d'une maison constitue l'ultime étape du parcours résidentiel d'un ménage turc. Là peut se réaliser son idéal en matière de logement : une cuisine spacieuse pour l'épouse ; une chambre pour chaque enfant « parce que, nous, on n'a pu en avoir ça ! ».

Ces parcours de vie montrent combien, dans une communauté intégrée, la présence d'immigrés plus anciens peut servir de ressource à ceux qui viennent de s'installer : primo-arrivants ou génération 1,5. Le recours aux propriétaires turcs leur permet de contourner les mécanismes de discriminations inhérents à leur origine ou à leurs conditions socio-économiques. Cette entraide, basée sur l'appartenance nationale, permet d'éviter les tensions des marchés locatifs : d'un côté, le secteur privé de plus en plus cher et, de l'autre, le secteur social, de plus en plus saturé. La présence turque dans le secteur de la construction, du BTP et du marché de l'immobilier permet aux familles turques de bénéficier d'offres foncières et immobilières intéressantes. Elles peuvent aussi compter sur un réseau d'entraide au moment de la construction ou de la réhabilitation du bien acquis. La réussite économique à la source de l'investissement immobilier, « l'enracinement symbolique » dans les terres d'accueil et la conformité aux normes et aspirations nationales sont en grande partie rendus possibles par ce fonctionnement communautaire.

La double appartenance

Cette communauté n'est pas imaginaire : elle est réelle, attachée à ses origines, en l'occurrence à la Turquie. Une part importante des travailleurs turcs arrivés dans les années 1970 avaient déjà, par leur travail, acquis les moyens d'acheter en France, mais leur aspiration à retourner au pays les avait plutôt conduits à investir en Turquie pour y préparer leur retraite. Au moment de celle-ci, ce choix leur permet de passer six mois en Turquie, d'y accueillir leurs enfants qui viennent passer leurs vacances, puis de passer l'hiver en France auprès de leurs enfants et petits-enfants. Cette option a permis aux enfants de la génération 1,5 de conserver la maîtrise de la langue turque ainsi qu'une bonne connaissance des fonctionnements administratifs et économiques de leur pays d'origine. Grâce à ces compétences, cette génération a gardé la possibilité d'investir là-bas, profitant du dynamisme économique et immobilier de la Turquie. Ainsi, de nombreux ménages appartenant à la génération 1,5 ont également investi dans l'immobilier en Turquie, après un premier achat en France. Ils présentent cette acquisition comme un investissement purement économique : ils sont de toutes les façons logés chez leurs parents quand ils se rendent en Turquie.

« Les premiers arrivés, ils voulaient venir ici pour travailler un peu, gagner de quoi acheter 15-20 moutons et retourner au pays. Mais très vite, ils ont voulu gagner de quoi acheter 50 moutons, puis, ils se sont dit : "Maintenant il faut avoir de quoi acheter un terrain pour les loger". Puis, tant qu'à faire, de quoi acheter un tracteur pour travailler ce terrain. Et c'est comme ça qu'ils se sont retrouvés ici avec leurs familles, les enfants à l'école, etc. C'est le cas de mon père. Pour cette génération, c'était de la "folie" d'acheter un bien en France, là je parle des années 1980. Il y en a eu quelques-uns qui ont acheté ici, mais la communauté rigolait, les gens se foutaient de la gueule des gens qui ont acheté ici. Alors ils disaient que c'était n'importe quoi, de donner de l'argent aux *gavurs* (mécéants). On pensait qu'il fallait mieux acheter en Turquie, pour le jour où on voudrait rentrer et pour avoir une belle maison pendant les vacances. Puis, dans les années 1990, quelques familles ont commencé à investir dans l'immobilier en France. Et là, à la fin des années 1990, début 2000, c'est devenu "la mode". Enfin, je dis la "mode" parce que parfois c'est vrai qu'entre les "communautés" comme par exemple les "Posoflus" ou entre les "Ispartalis", il y a de la concurrence, enfin pas la concurrence mais des logiques du style, si lui il a acheté, moi aussi faut que j'achète une maison », témoigne Yavuz, 43 ans, gérant d'une agence immobilière.

Une intégration cosmopolite ?

Comment désigner ce type d'intégration ? Le cosmopolitisme, cette conscience d'appartenir à différents pays, de naissance, d'accueil ou d'origine, cette disposition à conjuguer le particulier et l'universel, permet de développer une vision réaliste de l'inscription des acteurs dans un monde globalisé. Cette optique permet de sortir de l'ornière des débats entre universalisme et communautarisme. La prétention à l'universalisme apparaît souvent aux yeux des autres comme un ethnocentrisme déguisé. D'un autre côté, il n'est pas difficile d'observer les effets pervers de la pression communautaire qui est loin de constituer une forme idéale d'émancipation. On ne peut ignorer l'exploitation par des patrons turcs d'une main d'œuvre constituée de nouveaux arrivants sans papiers, ou ne maîtrisant pas le français. On n'oubliera pas non plus le pesant contrôle qui pèse sur les jeunes filles. Enfin, il est à noter que la communauté turque n'est pas une entité « unie », elle est composée de différentes petites communautés confessionnelles, régionales, ethniques ou encore idéologiques. Toutefois, les migrants turcs ne sont aujourd'hui en France ni « déracinés », ni sans rien, au contraire, ils montrent comment aujourd'hui les choix économiques, les liens culturels, les loyalismes et même l'habitat dépassent les frontières nationales.

Les voggo sutra, troupe de la Côte d'Ivoire (festival Chahuts).



Le Bordeaux des Africains

//////
Dès le 18^e siècle aux Lumières mêlées d'esclavagisme, de la période coloniale au lendemain des indépendances de 1960, la Gironde « accueille » des ressortissants du continent noir avec des statuts et dans des conditions qui fluctuent avec l'Histoire. Le phénomène se poursuit, même si aujourd'hui les possibilités d'entrée et de séjour se restreignent et varient en fonction des contextes économiques et politiques qui placent le débat sur « l'étranger » et sur « l'identité nationale » au cœur des enjeux électoraux actuels.

Pour certains Africains, l'exode vers la métropole est dû à un environnement social et politique pour le moins défavorable à une expression politique libre et indépendante. Ultime solution : l'exil politique. Pour d'autres, compte tenu de l'orientation donnée par l'administration coloniale à l'école et au système éducatif en général, relayée ensuite par les États post-coloniaux, la France reste la seule référence en la matière. Ce qui n'est pas sans susciter l'engouement d'une partie de la jeunesse pour les institutions universitaires bordelaises dans l'espoir d'intégrer le groupe social des élites à son retour au pays d'origine.

Au lendemain des négociations qui ont abouti à la « décolonisation », il fallait attendre que la « construction nationale » se fasse, que les orientations s'affinent. Au fil des

années, certains se sont aperçus que le fossé qui les séparait des « élites » auxquelles l'administration coloniale avait légué le continent noir s'élargissait.

Les indépendances n'ont pas réussi à assurer la réconciliation des sociétés africaines avec elles-mêmes. Cette situation, on le devine, va engendrer des stratégies et tactiques au sein des organisations politiques et syndicales, à l'image de la FEANF (Fédération des étudiants d'Afrique noire en France) dont le congrès de constitution s'est déroulé à Bordeaux en 1950 et ayant pour objectif déclaré le changement radical des conduites sociales, politiques et culturelles des sociétés africaines.

Le retour en Afrique était au centre de ces luttes. Mais voilà, le séjour se prolonge, les années passent... Certains des Africains qui ont tenté l'expérience du retour ont dû déchanter. Les espoirs de changement de statut social s'étiolent, les États africains connaissent à leur tour le chômage des diplômés de l'enseignement supérieur. La situation politique ne se modifie guère : permanence des systèmes de gouvernement d'un autre âge, libertés d'expression et d'organisation muselées, violences politiques quotidiennes.

On entend, au large des côtes de l'Atlantique et de la Méditerranée, les cris des milliers de jeunes naufragés qui doivent ce destin cruel à la primauté des valeurs marchandes sur la vie.

Le phénomène migratoire qui était provisoire devient structurel, la place occupée en tant que minorité raciale culturelle et sociale prenant le pas sur l'intention et le désir de retour dans le pays d'origine.

Les conduites politiques marquantes, jusque dans les années 1970, connaissent un reflux : l'identité culturelle occupe désormais le devant de la scène. La communauté africaine parle plus de défense du patrimoine culturel que de « l'impérialisme » ou du « néocolonialisme » ; la culture d'abord ! Situation qui n'est pas sans rappeler l'agitation que ce milieu a connue dans les années 1930 et 1950 à Bordeaux. Cette affirmation des conduites culturelles met à nu l'état de crise du militantisme politique dans la communauté noire bordelaise. Pour certains Africains de Bordeaux, la couleur de la peau est redevenue symbole de revendication. Le débat culturel et politique, lorsqu'il s'oriente vers la recherche des racines et de l'authentique, s'en trouve fortement pénétré.

Pour montrer qu'il existe bien une culture « black », une culture en marche, un phénomène de survalorisation des réussites dites « black » s'installe confortablement. *Le guide de l'Afrique à Bordeaux*¹, édité par l'agence Africaine de Communication en mai 2001, étale à longueur de pages l'enthousiasme, l'auto-proclamation de ceux qui se vivent et se pensent comme avant-garde de « la culture en noir et blanc et en couleur ».



Abakar Adam Abaye
(festival Chahuts).

Tchadien un temps
au Burkina Faso,
un autre temps en France,
naviguant entre le Mali,
le Niger, le Nigeria,
la Belgique ou le Canada.
Acteur, musicien,
collecteur et nomade,
il est homme de paroles,
raconteur tribun...

D'autres démarches existent ; démarches d'intégration développées par certaines associations qui démontrent les capacités des Africains noirs, notamment dans les domaines sociaux et culturels. Pour l'instant, les initiatives ont permis de lézarder quelque peu le mur de protection érigé entre la société française et les Africains noirs.

Les débats actuels sur le racisme et la discrimination en France sont en résonance avec ceux menés à Bordeaux dans l'entre-deux-guerres. On y décèle que les Noirs, Antillais ou Africains noirs, se heurtent dans leurs itinéraires et leurs trajectoires à un obstacle : celui de « l'uniforme racial » pour reprendre l'expression du sociologue américain Robert Park². Le phénomène de construction communautaire et de redéfinition identitaire marque le passage d'une identité « étroite » (celle du village, du pays d'origine) à une identité plus large (identité ethnique). Il est accéléré en cela par la tendance dominante de la stigmatisation dans le regard des Français, les Noirs se découvrent « Noirs » au quotidien.

Les travaux et les luttes pour porter au jour la mémoire des Africains noirs de Bordeaux permettent d'élaborer et de légitimer une identité à la fois commune et complexe quand, pour les enfants nés de parents africains, cette construction ne suit pas les chemins linéaires de la transmission. La condition d'immigré africain a souvent muré les parents dans le silence et les modes habituels de communication sont rompus. La parole rendue lors de cette quête permet de rétablir le dialogue, de comprendre les raisons de l'exil, de renouer le lien intergénérationnel.

En dépassant le cadre familial, la mise en lumière des apports de l'immigration africaine de Bordeaux à la société locale permet de rendre la dignité à ceux qui ont contribué à l'enrichissement du patrimoine commun (aux plans économique, politique, culturel et démographique) et ainsi, d'encourager la reconnaissance de la société. Conserver la mémoire des lieux où l'on s'est fixé, où l'on a noué des solidarités, où l'on a commencé une nouvelle vie, c'est aussi se sentir partie prenante d'une vie commune. Les projets culturels qui jalonnent le parcours migratoire des Africains de Bordeaux en alimentent la mémoire, en donnent une plus grande visibilité et touchent un large public. Personnalités, associations, manifestations, journaux, entreprises, élus, les Africains noirs d'aujourd'hui multiplient leurs présences et leurs contributions dans la sphère publique comme dans le secteur privé. Les initiatives culturelles ont bien souvent été à l'origine de ce changement social qui tend à s'accélérer pour parvenir à un métissage auquel dans l'avenir plus personne ne prêterait attention.

1 | Édité à partir de mars 2000 par l'association créée par un Ivoirien, Jeannot Koffi, *Le guide l'Afrique à Bordeaux* cherche à faire connaître les échanges entre l'Afrique et l'Aquitaine. Il cessera de paraître en 2005.

2 | E. Burgess, R. Park, *Introduction to the science of sociology*, Chicago University Press, 1921, p. 735.

L'accueil des étrangers à BORDEAUX

Entretien avec Olivier Brès

Pasteur de l'Église réformée de France à la retraite, Olivier Brès a été responsable du diaconat de Bordeaux — Entraide protestante (accompagnement et hébergement de personnes sans domicile) de 1992 à 2000. Ancien secrétaire général de la Fédération de l'Entraide protestante, il est l'actuel président du groupe local de la Cimade à Bordeaux.

Bordeaux est-elle une ville cosmopolite ?

La notion de cosmopolitisme est ambiguë, elle sous-tend à la fois une vision positive et négative. À l'évidence, l'idée que les étrangers ont apporté ou apportent forcément une richesse culturelle avec eux me semble loin d'être partagée par tous. Dans les faits, selon leur situation sociale, la présence des étrangers engendre généralement trois types de comportements : soit la reconnaissance (la tolérance et l'accueil), soit l'indifférence, soit l'hostilité.

Ainsi, si l'on considère le nombre des négociants étrangers (souvent protestants) que la ville a accueillis, il est clair que le Bordeaux du 18^e siècle était plus cosmopolite que celui d'aujourd'hui.

De nos jours, pendant le chantier du tramway par exemple, la place invisible des travailleurs originaires de l'Europe

de l'Est employés par les sous-traitants relève plutôt d'un comportement d'indifférence. Quant à la population Rom, c'est bien de l'hostilité qu'elle suscite de la part d'une grande majorité d'habitants.

Du point de vue de la Cimade, Bordeaux se distingue-t-elle des autres villes ?

Dans la population accueillie, il n'y a pas de particularité à Bordeaux par rapport aux autres villes de France où la Cimade est implantée. Si les quartiers historiques d'accueil sont restés plus ou moins les mêmes, il y a ici comme ailleurs une grande hétérogénéité quant aux origines et aux situations rencontrées dans nos permanences. Cela tient sans doute au fait que le principe de l'association est de recevoir tout étranger sans aucune condition préalable.

La seule différence par rapport à d'autres villes de la région, c'est la place de Bordeaux comme préfecture régionale : un certain nombre de démarches de régularisation oblige les étrangers à faire leurs demandes à Bordeaux.

Il n'y a pas vraiment d'explication au fait que nous recevions à Bordeaux aussi bien des Tchétchènes ou des Caucasiens que des Roumains ou des Bulgares, ou encore des Sri-Lankais. Nous n'avons pas d'éléments de réponse car il n'est jamais demandé aux personnes pourquoi elles se retrouvent là.

Le plus souvent, ce sont des itinéraires personnels qui font que les personnes viennent à Bordeaux et sollicitent un accompagnement de la Cimade. Par exemple, en raison des possibilités de circuler dont bénéficient les Français, il arrive que certains de ces migrants aient eu l'occasion d'en rencontrer au cours de leurs voyages et les aient suivis ou rejoints en France. Ils essaient alors de régulariser leur situation. Ainsi, nous avons eu le cas d'un jeune Mongol venu pour une demande de régularisation qui avait rencontré une Française originaire de Bordeaux. Mais, ce que nous constatons, c'est que les personnes accueillies ont, pour la plupart, traversé des moments difficiles, vécu des aventures dures et ont dû faire preuve de beaucoup de courage pour arriver jusqu'ici.

Des mouvements plus explicables sont ceux des Marocains qui sont en situation régulière en Espagne et qui viennent en France pour essayer d'y trouver du travail. Quant aux raisons pouvant être liées au passé de port colonial de Bordeaux, souvent invoquées, il ne semble pas que cela soit aujourd'hui déterminant, sinon dans le fait que certaines communautés d'accueil existent depuis longtemps : Marocains, Africains de l'ouest, etc.

Par ailleurs, quand il existe au sein d'une communauté des réseaux déjà organisés, les migrants ne sont pas du tout appréhendés par notre association. Les Turcs par exemple, qui sont bien implantés dans des relations sociales et familiales fortes, s'adressent très peu à la Cimade, puisqu'ils sont de fait peu en situation d'irrégularité.

Qui sont les personnes qui travaillent pour la Cimade ? Qu'est-ce qui les motive ?

L'esprit cosmopolite au sein du groupe local de la Cimade est indéniable : les bénévoles (une cinquantaine de personnes au total) sont pour la plupart, en général, des gens qui ont beaucoup voyagé, ou qui ont vécu longtemps à l'étranger et qui ont un intérêt approfondi pour telle ou telle région du monde. Ils ont un intérêt culturel élargi et sont sans peur ou réticence vis-à-vis des autres cultures auxquelles ils attribuent une valeur positive.

Parmi les nouveaux bénévoles, on compte ainsi des jeunes retraités ayant une expérience de vie ailleurs qu'en France, qui ont notamment vécu en Afrique du nord et en Afrique noire. Ils y ont connu un accueil chaleureux et positif et veulent donc s'engager à leur tour, dans un contexte français où ce n'est pas la posture dominante, pour offrir des bonnes conditions d'accueil et d'écoute aux étrangers arrivant dans notre région.

De nombreux bénévoles sont aussi des étudiants, pour lesquels il y a une sorte d'évidence à penser qu'il est opportun de voyager et « que le monde est un » et qui viennent donc s'engager pour faire vivre cette possibilité de circulation entre les différents pays. C'est aussi une manière de rencontrer « le monde chez eux », comme ils le disent.

L'accueil des personnes étrangères et les interventions à mettre en place requièrent, de la part des bénévoles qui

assurent les permanences, une grande capacité d'écoute et d'attention. Chaque situation étant particulière et les personnes reçues étant confrontées à des difficultés liées à la régularité de leur séjour, elles voient souvent de nombreuses portes se fermer du fait de leur statut. En leur apportant une écoute attentive, les bénévoles ont pour objectif d'établir une relation de confiance permettant de mieux les conseiller dans leurs démarches.

Par ailleurs, les changements législatifs continuels font que les bénévoles qui assument l'information auprès du public doivent nécessairement bénéficier de formations régulières, ce qui confirme leur grande motivation et implication (le droit des étrangers étant en effet extrêmement complexe, peu connu et en évolution constante).

Qu'est-ce que la Cimade ?

La Cimade — service œcuménique d'entraide (comité inter mouvements auprès des évacués) est une association à but non lucratif (loi 1901). Elle « a pour but de manifester une solidarité active avec ceux qui souffrent, sont opprimés et exploités et d'assurer leur défense quelles que soient leur nationalité, leur position politique ou religieuse » (article 1 des statuts).

La Cimade a été fondée en 1939 pour faciliter l'installation des populations alsacienne et lorraine qui avaient été évacuées vers le Sud de la France à cause de l'entrée en guerre contre l'Allemagne.

Aujourd'hui, elle est chargée d'accueillir, d'orienter et de défendre les droits des personnes étrangères, des demandeurs d'asile et des réfugiés. Elle mène des actions d'écoute et d'information au travers de permanences d'accueil et d'un soutien juridique pour les migrants et les demandeurs d'asile ou réfugiés, et par la participation à des campagnes de sensibilisation. Depuis 1984, la Cimade est habilitée à intervenir dans les centres de rétention pour y venir en aide aux étrangers reconduits (conseils juridiques, écoute et soutien).

À Bordeaux, l'antenne locale œuvre pour la défense des droits des étrangers, principalement par :

- une action d'accompagnement juridique aux étrangers cherchant à régulariser leur séjour ;
- une présence au centre de rétention administrative de l'hôtel de police de Bordeaux ;
- une présence à la prison de Gradignan pour les personnes incarcérées ayant des problèmes de permis de séjour ;
- des actions de communication (festivals, émissions de radio, partenariat d'ouvrage) visant à combattre les préjugés sur les migrants.

Pour en savoir plus : www.cimade.org

Toulouse, la cosmopolite

Un dynamisme démographique ancien

Avec plus d'un million d'habitants dont presque la moitié pour Toulouse même, l'aire urbaine toulousaine est la cinquième de France. En forte expansion depuis plus de deux décennies, elle accueille désormais 20 000 résidents de plus par an et gonfle de 1,9 %¹. Avec une telle progression, il est aisé de comprendre que près de trois adultes sur quatre habitant aujourd'hui l'agglomération toulousaine n'en sont pas natifs.

Dans ce brassage d'individus aux origines multiples, on trouve des personnes issues des campagnes environnantes, des villes et des villages du Midi toulousain et des départements proches. C'est le mode d'agrégation ancien de la population locale, celui d'une ville provinciale progressivement transformée par l'exode rural. Ce tropisme historique continue de s'exercer, le pôle toulousain attirant toujours des habitants de Midi-Pyrénées et d'un large Sud-Ouest.

L'attraction s'est renforcée et étendue après la deuxième guerre mondiale et la modernisation opérée par les Trente Glorieuses. La population toulousaine augmentait de plus de 2 % l'an durant les années 1960, un rythme des plus élevés parmi les villes françaises de l'époque.

L'aéronautique en décollant entraîna tout le secteur économique. L'implantation de firmes de pointe (Motorola dès 1967) ainsi que la délocalisation de grandes institutions (le Centre national d'études spatiales ou Météo France dans les années 1970) renforcèrent le marché de l'emploi. La population commença à s'alimenter du déménagement de cadres et d'ingénieurs d'autres régions, en particulier de Paris et sa couronne.

Une population aux origines multiples

Si on peut parler aujourd'hui du cosmopolitisme de l'agglomération toulousaine, c'est parce que beaucoup de ses habitants ont des origines étrangères pour une part au moins de leur ascendance. Leur proportion est impossible à évaluer car, outre les étrangers proprement dits, bon nombre ont acquis la nationalité française ou représentent la seconde ou troisième génération issue d'une immigration. La proportion de Français par acquisition est en effet particulièrement élevée en Midi-Pyrénées. Ces Toulousains participent au brassage culturel de la ville, même si cela ne va pas sans processus de fragmentation ou d'exclusion. Concernant spécifiquement la population

1 | Sophie Frenot, « Toulouse, moteur de la forte poussée démographique en Midi-Pyrénées », Insee Midi-Pyrénées, n° 116, janvier 2009.

immigrée, l'arrondissement de Toulouse concentrait à lui seul plus de 40 % de celle résidant en Midi-Pyrénées en 1999². L'agglomération comptait alors 68 844 immigrés, soit 9 % de sa population totale (mais 11 % sur la commune centre).

Des vagues migratoires successives

Plusieurs vagues migratoires se sont ainsi sédimentées³. Les Espagnols d'abord et plus que tout. Bien des familles toulousaines ont à voir avec plus d'un siècle de migrations venues du sud des Pyrénées. Des quartiers espagnols existent dès le début du 20^e siècle, en particulier rive gauche dans le faubourg Saint-Cyprien, et des émigrants affluent quand la ville se développe avec la Grande Guerre puis durant l'entre-deux-guerres. La *Retirada* des républicains vaincus en 1939 ajoute une composante spécifique. Durant la dictature franquiste, Toulouse fait figure de capitale de l'exil puisque la plupart des organismes militants y établissent leur siège. Cette présence a eu une forte influence, politique et culturelle. Depuis quelques temps, la municipalité patrimonialise l'apport qui en est résulté pour la ville, par le biais d'événements et de gestes symboliques. Mais beaucoup d'habitants sont issus d'une autre histoire, celle des migrants économiques qui ont continué d'arri-

ver d'Espagne jusqu'aux années 1970, venant chercher l'embauche en France et s'établissant à Toulouse comme ouvriers ou domestiques dans le cas de bien des femmes.

Parmi les ascendances les plus représentées à Toulouse, on trouve les autres migrations historiques qui ont marqué le pays et la région⁴. Les Italiens, implantés dans les campagnes du Sud-Ouest des années 1920 aux années 1950, se sont intégrés à la paysannerie et leurs enfants ont connu l'ascension sociale des générations d'après-guerre, bon nombre évoluant vers des métiers urbains. Dans les communes de la périphérie de l'agglomération, sont installées nombre de ces familles qui vivaient autrefois de l'agriculture ou du maraîchage.

Les populations maghrébine et lusitanienne ont commencé à arriver au cours des Trente Glorieuses. Des « Français musulmans d'Algérie » sont présents à Toulouse avant même l'indépendance (1 112 recensés en 1962), signe d'un flux montant d'immigration qui va s'amplifier par la suite. Des familles rejoignent peu à peu ces hommes, la plupart originaires de la région de Mostaganem.

//////////

2 | Atlas des populations immigrées - Midi-Pyrénées, Toulouse, Insee Midi-Pyrénées Publications, coll. « Études. Les dossiers de l'Insee », avril 2005, n° 127.

3 | Laure Teulière, « Tous nouveaux Toulousains », in *Toulouse en mouvement*, p. 18-93.

4 | Laure Teulière, *Histoire des immigrations en Midi-Pyrénées, 19^e-20^e siècles*, Toulouse, Loubatières, 2010.



© John Lipton



Vues du quartier Arnaud Bernard, épicentre du cosmopolitisme toulousain.

Les Portugais, venus en masse durant les années 1960-1970, forment une importante communauté, longtemps regroupée autour de l'église du quartier populaire de la Fourquette. Quant aux Marocains, autre population majeure, c'est d'abord pour l'agriculture qu'on a fait appel à eux dans la région, et leur regroupement familial s'est amplifié dans les années 1970-1980.

Au fil du temps, surtout après l'entrée dans la « crise » qui suivit le premier choc pétrolier, les étrangers tendent à se concentrer dans la métropole régionale, en particulier sur la rive gauche où sont les installations industrielles et les entrepôts de BTP : de Blagnac à Portet-sur-Garonne en passant par Cugnaux, Colomiers et Tournefeuille. Ce processus de concentration devient une tendance majeure. Le phénomène de relégation des ménages immigrés dans l'espace urbain, repérable dès la décennie 70, n'a fait depuis que s'enkyster. Au cours des années 1980, la densité de population étrangère s'est considérablement accrue dans les grands quartiers d'habitat social : Bellefontaine, Reynerie, Bagatelle, Empalot ou Les Izards.

Diversification de l'origine des migrants

Comme ailleurs en France, le cosmopolitisme s'est renforcé dans la période la plus récente par la diversification crois-

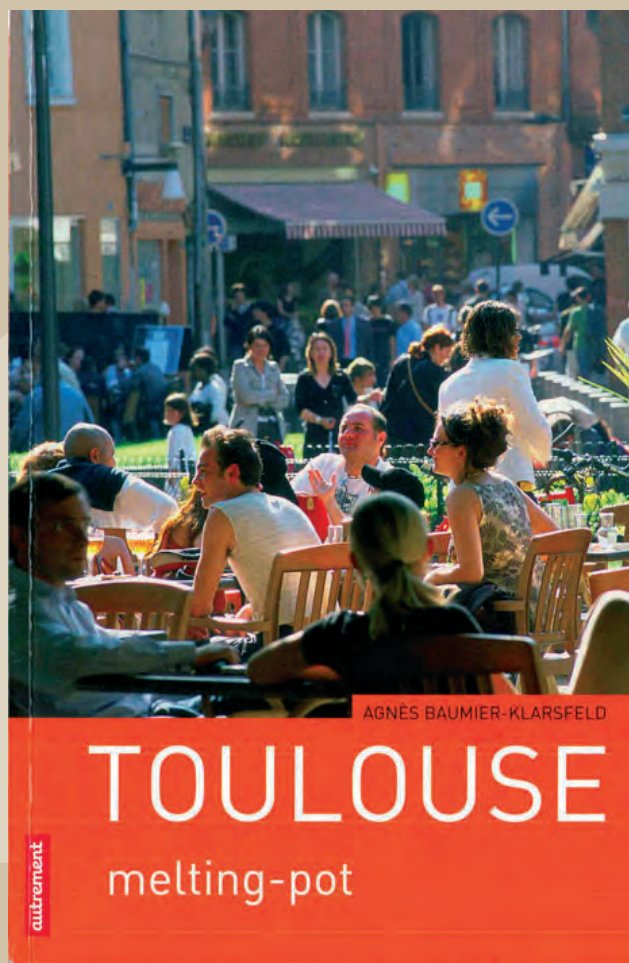
sante de l'origine des immigrés qui s'installent. Arrivés comme réfugiés au début des années 1980, Vietnamiens, Laotiens et Cambodgiens ont fait souche dans les communes de l'agglomération.

La population d'Afrique sub-saharienne est devenue significative depuis un peu plus de deux décennies. La répartition entre nationalités tranche avec celle dominante dans l'Hexagone : les Sénégalais, Maliens et Mauritaniens sont peu représentés par rapport aux Camerounais, Ivoiriens, Gabonais ou Congolais ; la ville a en effet attiré plutôt des étudiants ou des réfugiés fuyant leur pays. La demande d'asile tendant à devenir le seul moyen permettant à certaines populations de pénétrer sur le territoire européen, de nouveaux venus sont apparus : ex-Yougoslaves, Tchétchènes de la Fédération de Russie, Roms roumains et bulgares, Angolais, etc.

Ces dernières décennies ont vu d'autre part s'établir à Toulouse des immigrés « à capitaux », diplômés du supérieur et hautement qualifiés, provenant d'Europe occidentale, d'Amérique, d'Océanie et d'ailleurs. La plupart occupent des postes de chercheurs, d'ingénieurs, de techniciens et de cadres, liés à l'aéronautique ou aux autres secteurs de pointe. Récent au regard de l'histoire des flux migratoires, le phénomène s'est amorcé avec les partena-

riats internationaux développés pour le consortium de constructeurs aéronautiques européens, puis avec les succès économiques d'Airbus et autres.

Enfin, le développement toulousain s'accomplit beaucoup à travers l'enseignement supérieur et les activités de recherche. Avec ses campus (Rangueil-Paul Sabatier, Le Mirail) bâtis dans les années 1960-1970 et l'ouverture de plusieurs écoles d'ingénieurs très prisées, les effectifs d'étudiants ont grimpé de 8 500 en 1945, 30 000 en 1968, 50 000 en 1985 à 100 000 environ aujourd'hui. Le pôle universitaire draine des jeunes de toute la région, mais aussi du reste de la France et de l'étranger. Les circulations estudiantines sont ainsi un des moteurs de la ville.



Toulouse, *melting-pot* vs Bordeaux, *salad bowl* ?

Emmanuelle Goïty

Élodie Maury

Paru en 2010, *Toulouse melting-pot* est un ouvrage « hybride », entre analyse des vagues migratoires en région toulousaine, récits individuels des migrants récents ou anciens, et guide pour lire et pratiquer les différents réseaux culturels de la ville grâce aux « promenades africaines, allemandes, asiatiques... » et à l'agenda annuel des festivités culturelles. À Toulouse, si le *melting-pot* fonctionne, tout n'est pourtant pas rose ! Les nombreux témoignages racontent différents vécus, entre réussites exemplaires et expériences de rejet, des parcours résultant de choix personnels assumés ou de contextes politiques, sociaux et économiques déterminants. Les propos des chercheurs interrogés, observant actions publiques et politiques d'aménagement, n'en disent pas autre chose. Toulouse *melting-pot* : oui... mais ! Si le *melting-pot* toulousain n'est pas parfait, il donne cependant une dimension humaine à la ville, creuset de multiples parcours, et met en avant une richesse culturelle, sans que dynamisme et conflit soient antagonistes, un nécessaire et perpétuel débat.

Pour les habitants de celle qui fut longtemps appelée « la belle endormie », *Toulouse, melting-pot* évoque aussi l'image accueillante, chaleureuse et dynamique de la ville rose dont ses habitants sont si fiers (et les Bordelais si envieux...). Elle fait partie de leur identité. Est-ce parce que, comme l'explique le sociologue Paul Mayoka, « l'étranger a de tout temps fait partie de Toulouse. Pas seulement de façon visible, mais aussi dans les représentations que s'en font les Toulousains », que le *melting-pot* fonctionne mieux en amont de la Garonne ? L'idée d'écrire un *Bordeaux, melting-pot* apparaîtrait en effet bien saugrenue au commun des mortels. Pourtant, d'un point de vue historique et sociologique, les deux villes ne sont pas si éloignées. Elles ont connu des vagues d'immigration similaires. Elles accueillent toutes deux des étudiants de différents horizons. Et l'ambiance du quartier Arnaud Bernard toulousain n'est pas bien différente du Saint-Mich' bordelais. Alors, mythe (bien ancré) ou réalité ? Bordeaux, *salad bowl* (dans lequel les différentes cultures se côtoient sans se mélanger) versus Toulouse, *melting-pot* ? Et si la différence résidait plutôt dans le regard que portent les habitants de ces deux villes sur l'ailleurs et le désir qu'ils manifestent à son égard ? Car, ce qui fonde le cosmopolitisme, n'est-ce pas le fait de se sentir « citoyen du monde » ? De quoi encore alimenter le débat entre les deux rivales de la Garonne...



Une rive et l'autre

Placer sur le même plan deux représentations de Bordeaux que trois siècles séparent ne constitue pas une approche chronologique linéaire ou un simple effet de style. Il ne s'agit pas non plus d'une comparaison technique entre des modes de représentation incomparables : le plan d'époque de la rive gauche montre une situation construite tandis que le plus récent met en scène les projets à venir.

Même si les contextes de ces deux représentations sont différents, l'objectif est d'y rechercher des effets « miroirs » et des analogies pour mieux comprendre les mécanismes de développement de l'agglomération bordelaise et les enjeux qui l'attendent. Cet exercice, hautement subjectif, met en perspective le projet d'arc de développement de Bordeaux pour 2030 avec le projet urbain du 18^e siècle, faisant passer Bordeaux de la ville médiévale à celle des Lumières.

Un saut d'échelle

De manière évidente apparaît un changement, voire un saut d'échelle, entre les deux périodes. Le projet pour Bordeaux 2030 couvre un territoire quatre fois plus vaste que celui de la ville existante au 19^e siècle, qui correspond à peu près au centre-ville de l'agglomération d'aujourd'hui. Autrement dit, le futur hypercentre métropolitain, c'est en superficie cinq fois le Bordeaux de 1850.

Un changement de statut pour la Garonne

Si, à l'époque, le projet se déployait le long de la Garonne, autour du port, moteur économique de la ville, l'arc de développement prend appui sur la gare Saint-Jean dont la future connexion à la grande vitesse est espérée pour dynamiser la métropole.

Avec la réalisation des futurs franchissements, liens fonctionnels indispensables pour un rééquilibrage au profit de la rive droite, le fleuve n'est plus une limite physique sur lequel prend appui la ville mais un axe de composition majeur de son développement. En termes de représentation des projets, il devient même axe de symétrie, l'arc de développement constituant une sorte de reflet du port de la Lune.

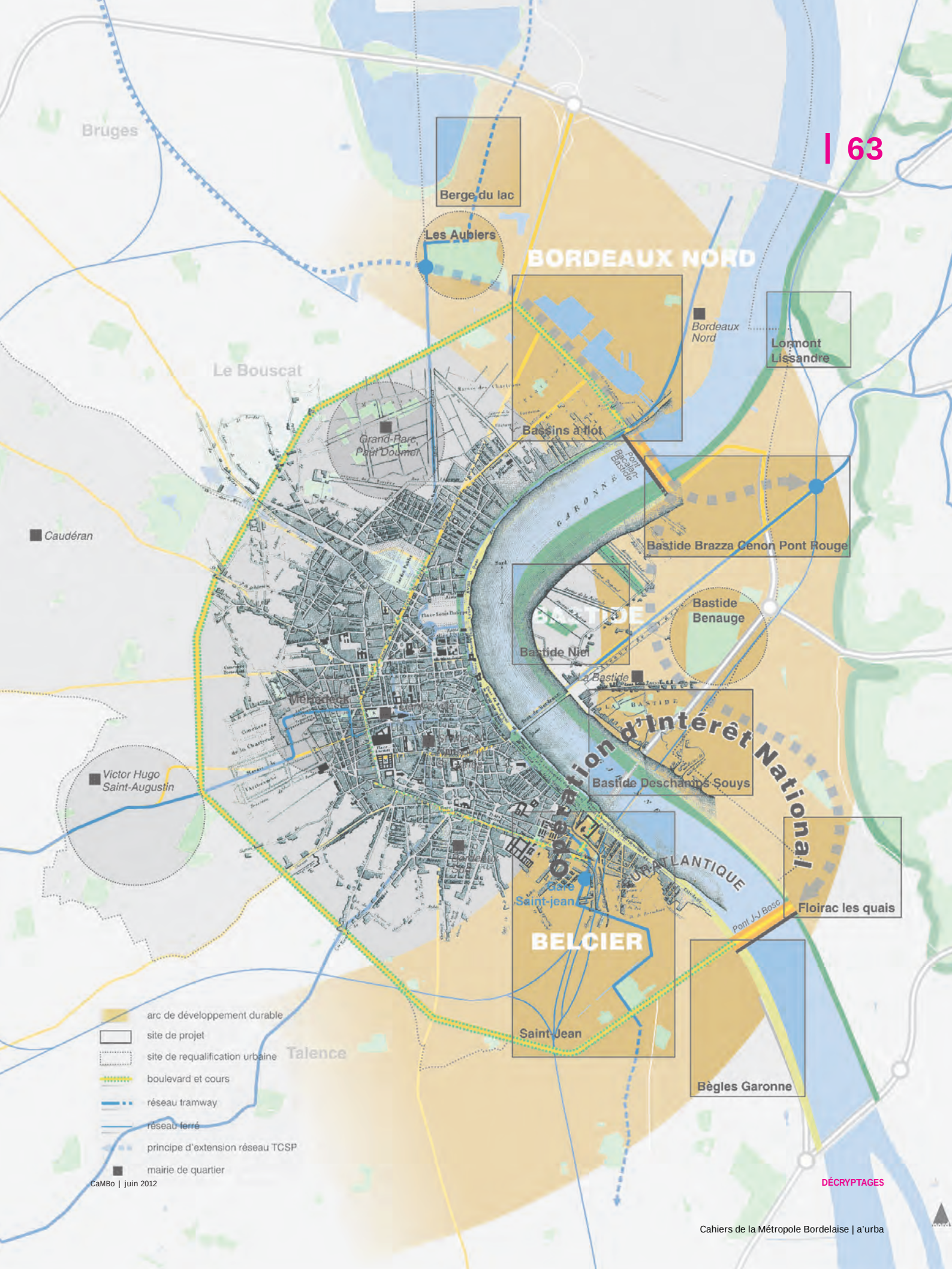
Des marges de manœuvre uniques pour la construction d'une métropole durable

Cette représentation en plan peut faire apparaître à première vue une « fermeture » de la figure circulaire encore ouverte physiquement au 19^e siècle. En réalité, elle demeure ouverte aujourd'hui, en particulier dans l'imaginaire collectif, la rive droite, Belcier et Bordeaux Nord n'étant pas encore intégrés au fonctionnement du cœur d'agglomération. De même, les projets d'aménagement de ces quartiers visent à asseoir le rayonnement de la métropole et donc à renforcer son attractivité et son ouverture.

Ce serait plutôt en termes de potentiel de développement que l'on pourrait parler de « fermeture ». Ces territoires constituent en effet les derniers et principaux gisements fonciers disponibles du centre de l'agglomération. Du fait de leur envergure et de leur localisation, ils proposent des marges de manœuvre uniques pour la métropole, qui se réduisent au fur et à mesure de l'investissement sur ces secteurs. À ce titre, l'intensification et le maillage urbains pour que les fonctions métropolitaines investissent ces territoires – aujourd'hui véritables puzzles urbains où s'entremêlent infrastructures de transports, zones d'activités économiques, friches urbaines et quartiers enclavés – constituent un enjeu de premier plan pour la construction d'une métropole bordelaise durable.

////////

Pour mémoire, le projet d'arc de développement durable articule les trois grands sites de projet de la ville de Bordeaux : Bordeaux Nord, Bordeaux Bastide et Bordeaux Euratlantique.

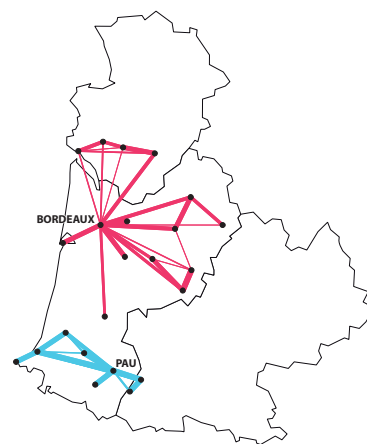


- arc de développement durable
- site de projet
- site de requalification urbaine
- boulevard et cours
- réseau tramway
- réseau ferré
- principe d'extension réseau TCSP
- mairie de quartier

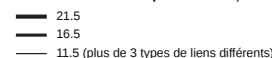
CaMBo | juin 2012

DÉCRYPTAGES

Le système urbain de Bordeaux



Note cumulée des flux préférentiels pour les 7 indicateurs



Etude effectuée pour le DATAR « systèmes urbains et métropolitains » - UMR 5804 Géographie-cités (G2U) - rue de l'Université - 33075 Bordeaux - France

Une nouvelle approche des territoires

Comprendre les dynamiques des territoires aujourd'hui c'est mettre au centre des réflexions la réalité mobile. Les transformations dans les modes d'habiter, de se déplacer et de produire provoquent un affaiblissement des processus « classiques » de mise en relation des lieux. Les tensions s'intensifient entre des processus de polarisation qui renforcent le rôle des grandes métropoles, d'une part, et des forces de dispersion qui diluent populations et emplois sur de plus grandes étendues, d'autre part.

Désormais, ni les villes ni les métropoles ne suffisent pour analyser les dynamiques territoriales. La recherche ici partiellement présentée propose de réfléchir aux modèles territoriaux par le prisme des systèmes urbains. Une approche où le fondement même de l'urbain est le lien ; une approche qui conçoit les territoires par les relations qui articulent les villes entre elles.

Ces articulations territoriales doivent se penser avec les espaces proches comme lointains, sur des sujets où les compétences pourraient créer des perspectives communes. En termes de politiques publiques, cela renvoie à une réflexion sur les partenariats et sur les coopérations entre territoires. Ce positionnement permet également de dépasser une conception du développement territorial figée dans la nécessité de rééquilibrer les masses en

présence, où les effets de taille sont survalorisés. L'enjeu n'est plus d'être gros ou visible mais de trouver les liens pertinents et de les valoriser.

Une recherche récente effectuée pour la DATAR¹ a permis d'intégrer pleinement les systèmes d'échanges dans l'appréhension des dynamiques territoriales. C'est une approche qui va au-delà des analyses segmentées et sectorielles dans l'objectif d'une prise en compte conjointe de toutes les formes de l'échange. C'est aussi une approche qui dépasse les analyses économiques dominantes des systèmes territoriaux fondées sur la survalorisation des flux considérés comme structurants (par exemple aérien, financier, économique).

Cette approche relationnelle englobante inédite a été réalisée sur sept types de liens entre les 350 aires urbaines françaises : échanges de la société mobile et de loisirs comme les mobilités domicile-travail, les migrations résidentielles, les mobilités de loisirs à travers les résidences secondaires ; liens de la société de la connaissance *via* les partenariats scientifiques, interdépendances dans la société économique et financière à travers les coopérations entre sièges et établissements d'entreprises et les relations à grande vitesse (indice mixte train-avion).

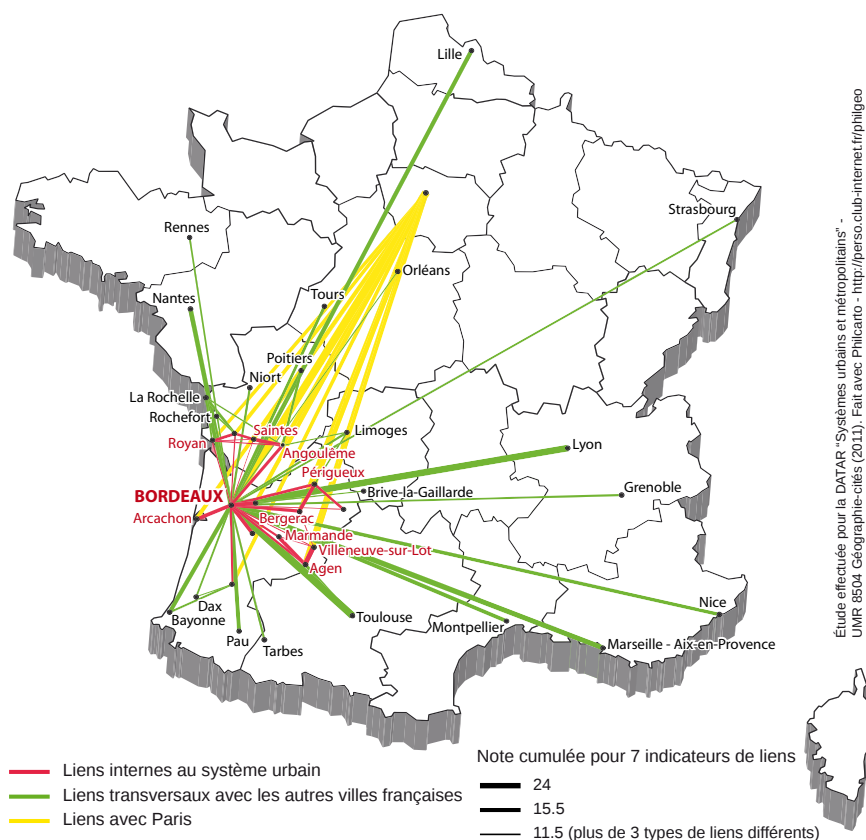
Comment Bordeaux se situe-elle dans cette approche ?

Contrairement à la plupart des 26 autres systèmes urbains de proximité qui se définissent dans un cadre régional, le système bordelais est transrégional, puisqu'il intègre quatre villes de Poitou-Charentes. Par ailleurs, le maintien de deux systèmes urbains en Aquitaine, celui de Bordeaux et celui de Pau, est également à souligner. En effet, mis à part en Bretagne, Rhône-Alpes et PACA où deux systèmes urbains de proximité co-existent, dans les autres régions françaises les villes s'articulent en un système urbain unique.

Le système urbain de proximité de Bordeaux est un réseau de quinze villes qui s'étend en étoile jusqu'à Périgueux et Agen au sud-est, jusqu'à Mont-de-Marsan et Arcachon à l'ouest, jusqu'à Royan et Angoulême au nord. Il compte 1 850 000 habitants. Il faut rappeler que les relations préférentielles entre les villes de ce système sont fortes car composées d'au moins trois liens simultanés.

La plupart des villes aquitaines du système entretiennent avec Bordeaux des liens peu spécifiques, avec toutefois trois caractéristiques : l'importance relative des navettes, des migrations résidentielles et des liens économiques. Les villes de Poitou-Charentes s'arri-

1 | S. Berroir, N. Cattin, F. Dobruszkes, M. Guérois, F. Paulus, C. Vacchiani-Marcuzzo, « Systèmes urbains et métropolitains », Étude pour la DATAR, juin 2011, p. 152.



ment quant à elles par des relations spécifiques, avec Bordeaux notamment, des migrations résidentielles et de loisirs. Ce système urbain se distingue par un degré de polarisation sur Bordeaux plus fort que la moyenne des autres systèmes urbains. Il ne faut pas retenir du système urbain de Bordeaux ce seul échelon de fonctionnement. La seconde échelle est nationale. Elle s'avère souvent occultée alors qu'elle est tout aussi solide et essentielle que l'échelle locale puisque les liens tissés entre les villes sont composés d'au moins quatre natures différentes de l'échange.

Ce système urbain national, d'abord transversal, connecte Bordeaux à 21 autres villes couvrant en particulier un grand Sud-Est, le centre et la façade atlantique. Bordeaux polarise les deux tiers de ces liens transversaux. Angoulême et Saintes sont des relais régionaux de cet arrimage inter-système, la première avec Poitiers et La Rochelle, la seconde avec Rochefort et La Rochelle.

C'est ce réseau-territoire de Bordeaux qu'il faut par exemple savoir présenter à un investisseur pour lui montrer qu'à

Bordeaux il est déjà en relation avec les différentes ressources du réseau national, dont fait partie Paris. En effet, le système urbain national de Bordeaux est également polarisé par Paris et cette dimension est constitutive de l'ensemble des 26 systèmes urbains de proximité. Toutefois, alors que l'arrimage à Paris se fait pour la plupart des systèmes à l'aide de plusieurs pôles, et pas seulement par le principal, le système bordelais déroge à cette règle d'arrimage polycentrique avec Paris (à l'instar des systèmes niçois, marseillais, toulousain et caennais).

Les défis pour l'action publique

En adoptant une approche relationnelle englobante des systèmes urbains, les modes de structuration des territoires apparaissent beaucoup plus diversifiés puisqu'ils intègrent pleinement les différentes dimensions fonctionnelles et multi-échelles des fonctionnements territoriaux.

L'image de l'archipel traduit bien cette modification qui opère à deux échelles spatiales différentes. À l'échelle locale, elle signifie la modification de la nature même des villes qui, loin d'une polarité unique, se sont étalées jusqu'à

constituer des ensembles de pôles bien reliés entre eux. À l'échelle nationale et au-delà européenne et mondiale, elle souligne que la centralité se décline au pluriel, constituée par un ensemble de pôles interconnectés, une sorte de réseau des réseaux, de réseaux de systèmes urbains.

Ce modèle de l'archipel interpelle notre capacité à gérer l'espace-réseau c'est-à-dire des territoires discontinus. Les pesanteurs sont symboliques, issues d'une domination du principe de sédentarité qui empêche de prendre pleinement en compte le sens du fluide et du mouvement dans nos savoir-penser les territoires. Elles sont conceptuelles car on ne sait pas associer le réseau et le territoire dans un même schéma de pensée. Les difficultés sont également, en grande partie, institutionnelles car les acteurs des territoires fondent leur gouvernance sur leurs limites. Aux acteurs techniques et politiques d'oser proposer de nouveaux cadres qui prennent en considération les dimensions inédites de l'habiter que sont le passage, l'inter-relation, le flux, le transit, l'éphémère.



Mesurer la nature ?

Une exigence de nature, la nécessité d'une mesure

Depuis la loi relative à la protection de la nature de 1976, la « protection des milieux naturels » fait partie des principes de l'urbanisme déterminant les « décisions d'utilisation de l'espace ». Plus récemment, le Grenelle de l'Environnement a renforcé l'ensemble de ces principes avec celui de la « préservation de la biodiversité, notamment par la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques », et a complété cet arsenal législatif avec le « Plan restaurer et valoriser la nature en ville ». Partout, l'exigence de nature s'impose.

Dans un contexte de « crise écologique globale » où l'étalement urbain est systématiquement présenté comme un symptôme de la ville contemporaine, la nécessité d'« inverser le regard » en refondant le projet d'aménagement à partir de la nature est rapidement devenue une nouvelle croyance pour les urbanistes. Le principe d'équilibre (instable) entre le développement urbain et la protection des espaces naturels est alors réinterrogé pour prendre en compte cette nouvelle dimension de la nature, ordinaire et ubiquiste.

Afin d'objectiver les choix en matière de préservation (ou de non préservation), la tentation de définir un référentiel des valeurs naturelles est grande. Elle répondrait également à l'obligation légale d'établir un « état de référence » des espaces de nature, d'évaluer

les incidences de l'urbanisation sur ces espaces (consommation d'espace, atteintes à la biodiversité) de manière à les limiter, voire les compenser.

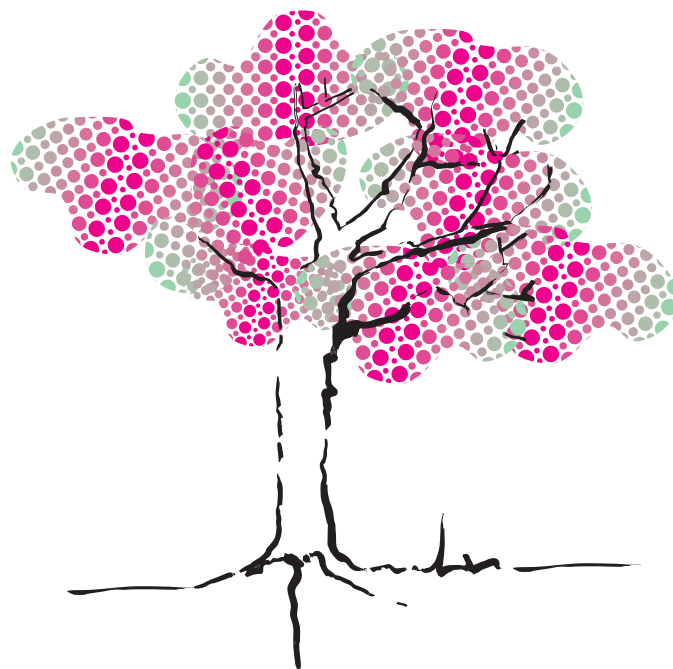
Les limites de l'approche patrimoniale de la nature

Aujourd'hui encore, la protection et la connaissance de la nature sont fondées sur une approche patrimoniale. En privilégiant la rareté et/ou la vulnérabilité des espèces sauvages les plus emblématiques (grands mammifères, oiseaux) et de leurs habitats, elle conduit à concentrer les actions sur certaines « aires protégées ». Mais la poursuite, voire l'accélération de l'érosion de la biodiversité, même la plus ordinaire, remet en question l'efficacité de cette stratégie.

Ces interrogations sont transposables à l'agglomération bordelaise. Sur les 116 000 ha¹ d'espaces non urbanisés de l'aire métropolitaine bordelaise (échelle du périmètre du SCoT – Schéma de cohérence territoriale) qui représentent un peu plus de 70 % de sa superficie, environ 20 % (soit 23 463 ha) bénéficient d'au moins un périmètre de protection au titre du « patrimoine naturel ». Ces outils de protection, au premier rang desquels le réseau Natura 2000 (12 248 ha, soit 7 % du territoire), se superposent à la plaine alluviale de la Garonne et à ses affluents, déjà protégés par leur inondabilité. À l'inverse, les espaces sylvicoles du plateau landais, qui comptent pour près de la moitié des espaces non urbani-

sés, ont fortement régressé, à hauteur de 1 194 ha artificialisés entre 1996 et 2004. Ne bénéficiant actuellement d'aucune protection au titre du « patrimoine naturel », ces espaces sylvicoles sont-ils pour autant moins « naturels » que les espaces prairiaux et bocagers inscrits en Natura 2000 ? À titre de comparaison, il faut rappeler que la plupart des espaces viticoles ont été sanctuarisés par le Schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise en 2001 en « espaces naturels majeurs ». Or, il s'agit plutôt d'espaces reconnus pour leur valeur économique et identitaire.

La forêt landaise, créée par l'homme au 19^e siècle, n'a effectivement rien de « naturel ». Cependant, les prospections écologiques les plus récentes² attestent d'un potentiel de biodiversité insoupçonné il y a encore 10 ans. À l'échelle de la région Aquitaine, la forêt des Landes de Gascogne stockerait près de 15 millions de tonnes de CO₂³, soit en comparaison presque deux années d'émissions de CO₂ liées à l'ensemble des transports en Aquitaine⁴. Le couvert forestier situé en tête des bassins versants contribue également à réguler le niveau de la nappe phréatique par évapotranspiration (transfert d'eau du sol vers l'atmosphère dû à



1 | Source : données d'occupation du sol de 1996 et 2004, conseil général de la Gironde et a'urba.

2 | Études réalisées dans le cadre du projet de contournement autoroutier de Bordeaux, inventaires écologiques réalisés sur le site de projet de l'Aéroparc.

3 | Source : région Aquitaine, 2007.

4 | Source : les émissions de GES et de polluants locales dues aux transports en Aquitaine. Cete du SO, DREAL.



l'évaporation et à la transpiration des végétaux), protège les sols sableux de l'érosion en ralentissant les vitesses d'écoulement en aval, et joue un rôle majeur dans l'équilibre de l'hydrosystème local (système composé de l'eau et des milieux aquatiques associés à un bassin versant).

Quelle prise en compte de la nature ordinaire ?

Au plan international, la Convention sur la diversité biologique de 1992 affirme la nécessité de suivre et d'analyser « la dynamique des composantes de la biodiversité ». Dans l'agglomération bordelaise, moins de 10 % du territoire a déjà fait l'objet d'inventaires (pour la plupart anciens) susceptibles d'être mis à jour et suivis dans le temps (Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique – ZNIEFF, Natura 2000, sites gérés, etc.). En complément de ces lourds travaux d'inventaires, le développement des sciences participatives et des observatoires citoyens, basés sur des protocoles d'observation simples et standardisés, réalisés par des observateurs bénévoles, représente une solution adaptée au suivi des écosystèmes et de la biodi-

versité ordinaire. Les protocoles Vigie-Nature (dont le programme STOC⁵) développés par le museum d'Histoire naturelle, sont ainsi capables de produire des données nombreuses à grande échelle et à moindre coût. Cette nouvelle forme de collaboration en réseau entre le monde scientifique et les acteurs locaux offre également l'intérêt de susciter une plus grande réactivité des pouvoirs publics locaux dans les prises de décisions.

Encore contestée par une large partie de l'écologie scientifique pour sa vision « utilitariste » de la nature, l'évaluation économique de la biodiversité et des services rendus par les écosystèmes⁶ pourrait également constituer un levier puissant de valorisation de la nature ordinaire et de préservation de la biodiversité. À partir de valeurs de référence, elle vise à prendre en compte le « capital naturel » dans l'évaluation du coût des projets et de leurs impacts, de façon à orienter les décisions des acteurs politiques et des agents économiques.

La prise en compte des dimensions sociales et économiques dans l'analyse du fonctionnement des écosystèmes a donné naissance à de nouvelles approches de la nature ordinaire, permettant de compléter l'approche patrimoniale. Ce sont autant de pistes à explorer et à adapter localement pour développer des outils à même d'orienter les décisions en matière de gestion des écosystèmes, d'occupation des sols et de composition paysagère

et fonctionnelle des territoires urbains. L'enjeu est de tendre vers une gestion dynamique d'un « socio-écosystème métropolitain », suffisamment résilient⁷ pour répondre au défi de l'adaptation au changement climatique, en somme de refonder notre condition écologique, urbaine et humaine.



5 | Le programme STOC (suivi temporel d'oiseaux communs), analysant des dizaines de millions de données collectées depuis près de 20 ans dans 15 pays d'Europe, a permis de montrer que les espèces d'oiseaux les plus en déclin sont les espèces spécialistes de certains habitats, en particulier agricoles.

6 | La classification élaborée par le Millenium Ecosystem Assessment (MEA) distingue quatre ensembles de services : auto-entretien, approvisionnement, régulation et culturels.

7 | Capable de résister à des perturbations extérieures et d'évoluer pour retrouver un équilibre.

11 % | La part modale des transports en commun sur la Cub

Une petite augmentation ces dix dernières années qui masque un grand changement dans la façon de se déplacer

Quand on lit que les transports collectifs ont une part modale de 11 %, il faut comprendre que sur 100 déplacements, 11 sont réalisés en tram, bus, TER... Le reste est essentiellement fait en voiture, à pied ou à vélo.

La part modale est un indicateur qui sert à mesurer l'attractivité d'un mode de transport. Il est apparu dans les années 1970, avec la diversification du marché des déplacements et le renouveau des transports en commun en particulier. Bordeaux et les grandes villes européennes ont une part des transports collectifs qui se situe entre 10 et 20 %, plus proche des villes des États-Unis (5-6 %), que des capitales d'Amérique du Sud (50 %), d'Asie (40 %) ou d'Europe de l'Est (60 %).

Petites évolutions, grands changements

Il y a de petites évolutions qui masquent de grands changements. L'augmentation de la part modale des transports en commun sur le territoire de la Cub en est un bon exemple. Entre la fin des années 1990 et celle des années 2000, elle est passée de 9 % à 11 %. Ce gain de 2 points peut décevoir au regard de la durée des travaux, des désagréments causés par les chantiers pour les usagers et de l'importance

de l'investissement financier consenti. Mais cette modeste variation reflète mal la profonde modification des habitudes de déplacements qui s'est opérée.

Entre 2000 et 2010, la Cub a gagné 50 000 habitants. Cela, ajouté au fait que la mobilité individuelle a augmenté, a eu pour effet d'accroître considérablement le nombre de déplacements. Dès 2000, ces évolutions étaient pressenties et le Plan des déplacements urbains alertait alors sur les conséquences néfastes qui découleraient de l'absence d'organisation de la politique locale des transports.

Pendant la décennie des années 2000, la manière dont les habitants de l'agglomération bordelaise se déplacent a radicalement changé. Ceci est dû à l'effet conjoint des politiques de transport, du réaménagement de l'espace public, du changement des mentalités et probablement des crises financières et énergétiques. On est passé de la ville « tout-auto » à une agglomération soucieuse de son organisation de transport avec un intérêt marqué pour les alternatives à la voiture.

Toujours au cours de ces dix ans, le nombre de déplacements a augmenté de 10 %. Les résultats du tableau ci-dessous sont

sans équivoque : l'intégralité de cette augmentation s'est reportée sur tous les modes de transport sauf sur la voiture. Mieux ! Le nombre de déplacements en voiture effectués par les habitants de la Cub a légèrement baissé avec pourtant, rappelons-le, 50 000 nouveaux habitants...

La voiture recule, les transports en commun avancent

Ainsi, sur le podium des variations les plus fortes en dix ans, la petite reine redore sa couronne avec une progression de 43 % du nombre de déplacements effectués. Viennent ensuite les transports en commun avec 31 % de déplacements supplémentaires chaque jour, chiffre bien plus éloquent que les 2 points d'amélioration de part modale. Enfin, les piétons se hissent sur la troisième marche du podium avec près de 100 000 déplacements en plus. Le covoiturage fait également un bon score (+ 5 %) pour un mode si contraignant.

La part modale rend donc insuffisamment compte du bouleversement qui a eu lieu à Bordeaux dans les usages des moyens de transports. Comme tous les indicateurs, elle est à manier avec prudence...

////////

Nombre de déplacements selon le mode de transport	2009	1998	Variation en pourcentage	Variation en nombre	Part modale 2009	Part modale 1998
Conducteur de véhicule particulier (VP)	1 158 237	1 164 073	- 1 %	- 5 836	45 %	50 %
Passager de véhicule particulier (VP)	343 855	327 595	5 %	16 260	13 %	14 %
Tous TC	271 646	207 337	31 %	64 309	11 %	9 %
Bicyclette	93 246	65 077	43 %	28 169	4 %	3 %
Marche à pied	614 223	517 621	19 %	96 602	24 %	22 %
Deux roues moto	37 743	33 616	12 %	4 127	1 %	1 %
Autres	33 947	11 530	194 %	22 417	1 %	0 %
Total	2 552 897	2 326 849	10 %	226 048		

Sources : EMD 1998-2009 - Déplacements quotidiens des habitants de la Cub ; Base UITP.

DÉCRYPTAGES

CaMBo | juin 2012

Le facteur 4

/// Qui est donc ce facteur 4 ? Et qu'a donc sa tournée de si particulier pour faire la une des publications ?

Notre facteur n'est tout simplement ni un postier ni un luthier, mais un rapport. Un rapport de 4, c'est-à-dire le nombre par lequel il faut impérativement diviser nos émissions de gaz à effet de serre (à compter de leur niveau de 1990), pour limiter le réchauffement climatique à + 2° C d'ici 2050 et prévenir son emballement¹.

Mais qu'est-ce alors que le facteur 2, qui est également souvent présent dans de nombreux articles et ouvrages ?

Le facteur 2 est né à la 12^e Conférence sur le climat qui s'est tenue à Nairobi en 2006. Les gouvernements ont alors reconnu, de manière unanime et officielle, qu'il était nécessaire de diviser par deux les émissions globales de gaz à effet de serre d'ici 2050 pour contenir la hausse de la température globale en deçà de 2° C. Alors que cet objectif global s'applique à l'ensemble des émissions mondiales, il a été retenu d'imposer une contrainte plus légère aux pays émergents afin de ne pas obérer leur développement. En contrepartie, un effort supplémentaire est demandé aux pays industrialisés, à savoir une réduction d'un facteur 3 à 5. La valeur 4 est celle retenue par la France. Elle a en réalité été affichée dès 2003 par Jean-Pierre Raffarin, alors Premier ministre, et est devenue un des fondements du Grenelle de l'Environnement.

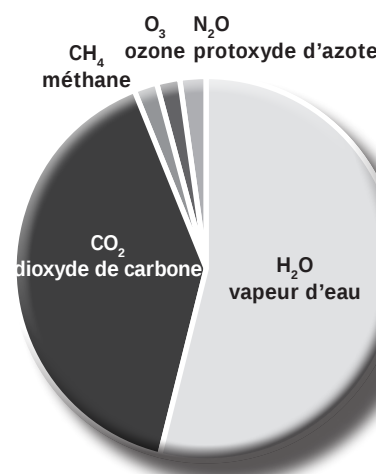
Pourtant, il semble que rien ne soit dit ou écrit sur la déclinaison locale du facteur 4. Chaque commune ou ensemble

urbain doit-il tenter d'atteindre ce facteur ou bien peut-on envisager une répartition ou un lissage de l'objectif en fonction des caractéristiques et dynamiques locales ? On comprendra que l'ambition ne saurait être de même nature en fonction de la manière dont on entend répartir l'effort du facteur 4 à l'échelle locale.

La question ne peut laisser indifférent alors que le projet métropolitain bordelais envisage une augmentation d'environ 40 % de la population de la communauté urbaine de Bordeaux d'ici 20 ans. Si la division par 4 des émissions de gaz à effet de serre doit s'établir à l'échelle du territoire, comme l'affiche le Plan climat de la Cub, cela nécessitera un effort encore plus élevé si on le rapporte à chaque habitant. On attend donc du territoire et de ses habitants d'être encore plus vertueux pour pouvoir accueillir près de 300 000 habitants supplémentaires tout en respectant le facteur 4.

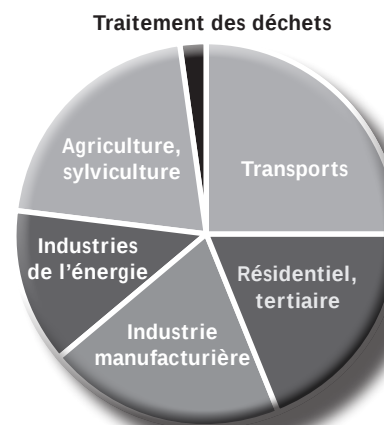
1 | L'emballement climatique est l'amplification du réchauffement par la disparition des grands puits de carbone que sont notamment les écosystèmes terrestres.

Principaux gaz à effet de serre

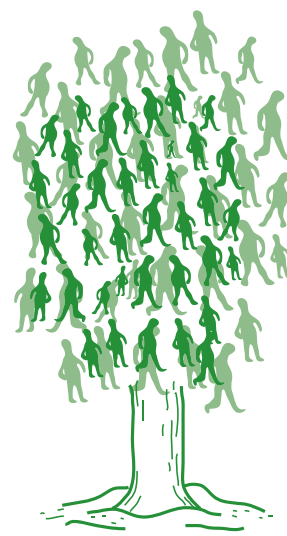


Source : GIEC.

Contribution des secteurs d'activité aux gaz à effet de serre en 2008 (France)



Source : ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement.



Le préfet au rendez-vous des SCoT Grenelle un retour à la centralisation ?

C'est dans un contexte marqué par une forte défiance des élus locaux envers le pouvoir central que s'inscrit la loi Grenelle 2¹. En effet, comment ne pas être suspicieux à l'égard d'une loi dont on sait qu'elle ne peut se lire sans être déconnectée de la loi de réforme des collectivités territoriales² ? Les détracteurs de la loi y verront une nouvelle atteinte à la décentralisation mais aussi un excès de normes et de réglementations par un droit (de l'environnement) dont chacun s'accorde à dire qu'il est profondément marqué par sa dépendance étroite avec les sciences.

Le soin tout particulier apporté par la loi Grenelle à « travailler » la place et le rôle du préfet (de département) à l'égard des documents d'urbanisme n'en est qu'une illustration saisissante. Certes, avant la loi Grenelle, les auteurs des documents d'urbanisme n'ignoraient pas la position centrale occupée par le préfet. Il suffit d'ouvrir un Code de l'urbanisme pour qu'y figure le préfet au titre du porter à connaissance, de son association à leur élaboration ou encore de son droit de veto en cas de dispositions des SCoT (Schéma de cohérence territoriale) et PLU (Plan local d'urbanisme) non compatibles avec les directives territoriales d'aménagement, les lois Littoral et Montagne ou encore les principes d'harmonisation et d'équilibre.

Que dire désormais de ses pouvoirs avec la loi Grenelle 2 ? Non seulement ceux existants ont été confirmés mais,

plus encore, ils ont été « renforcés »³. Il est alors intéressant d'imaginer quel pourrait être demain l'application des nouveaux pouvoirs du préfet. Les SCoT dont l'a-urba a la charge peuvent servir d'exemples.

En premier lieu, si les futures dispositions du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise ou du bassin d'Arcachon Val de l'Eyre⁴ étaient « contraires à un projet d'intérêt général, autoriseraient une consommation excessive de l'espace, notamment en ne prévoyant pas la densification des secteurs desservis par les transports ou les équipements collectifs, ou ne prenaient pas suffisamment en compte les enjeux relatifs à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques », le préfet pourrait aux termes du nouvel article L. 122-11 « notifier par lettre motivée au président de l'établissement public les modifications qu'il estime nécessaire d'apporter » à peine de voir la délibération publiée approuvant le schéma ne pas devenir exécutoire.

En second lieu, un autre pouvoir prépondérant du préfet réside désormais dans l'obligation faite aux maîtres d'ouvrage de lui communiquer, conformément à l'article L. 122-14 et *via* la direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, « l'analyse des résultats de l'application du schéma en matière d'environnement, de transports et de déplacements, de maîtrise de la consommation d'espace et d'implantation commerciale ».

Ce faisant, si le Sysdau ou le Sybarval devait à l'avenir ne pas délibérer, le SCoT deviendrait caduc.

Enfin, le nouvel article L. 122-15-1 autorise le préfet, aux termes d'une procédure strictement encadrée, à engager et approuver à la place du maître d'ouvrage la révision ou la modification d'un schéma incompatible avec la loi Littoral ou empêchant la réalisation d'un nouveau projet d'intérêt général.

En conclusion, comment interpréter ce nouvel arsenal confié au préfet dans l'exercice des compétences décentralisées d'urbanisme sinon comme une recentralisation⁵ de la validation des documents d'urbanisme et notamment des SCoT ? Jusqu'alors, les attributs dont il disposait concernaient exclusivement les communes non couvertes par un SCoT. Désormais, les maîtres d'ouvrage des SCoT devront nécessairement composer avec un préfet « ragaillard » tout au long de la procédure d'élaboration ou de révision, ce dernier disposant d'un véritable pouvoir allant jusqu'au blocage de la sortie du document.

1 | Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, JO, 13 juillet.

2 | Loi n° 2010-1563 du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales, JO, 17 décembre.

3 | P. Baffert, « La planification stratégique », *AJDA*, 20 sept. 2010, n° 30, p. 1696 ; V. *Dictionnaire permanent Construction et urbanisme*, oct. 2010, bull. n° 413-1, n° spécial, p. 14 et s.

4 | Dont les maîtres d'ouvrage sont respectivement le Sysdau et le Sybarval.

5 | P. Galan, « La réforme des documents d'urbanisme : une reprise en main par l'État des politiques locales d'urbanisme ? », *JCP Administration et collectivités territoriales*, n° 43, 25 oct. 2010, p. 34 et s.

Chiffrer et déchiffrer les villes

33^e Rencontre nationale des agences d'urbanisme

Après Paris en 2011, la métropole bordelaise accueillera la 33^e Rencontre nationale des agences d'urbanisme les 19, 20 et 21 novembre 2012, au Rocher de Palmer. L'a-urba, agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine, est chargée d'organiser cette rencontre qui réunit environ 800 participants professionnels de la ville (agences d'urbanisme, collectivités territoriales, services de l'État, maîtrise d'ouvrage publique et privée, promotion immobilière, etc.) autour d'assemblées plénières, de visites de terrain et d'ateliers, ainsi que de moments d'échanges plus informels.

« Chiffrer et déchiffrer les villes – Intelligence territoriale et renouveau de l'action publique locale » : tel est l'intitulé retenu pour cette 33^e Rencontre. Les politiques publiques locales prétendent agir sur l'organisation et le fonctionnement des territoires. Elles s'appuient pour ce faire sur une certaine « représentation » de la réalité territoriale. Or, cette représentation est construite, façonnée par des méthodes d'enquêtes, des outils d'observations, des langages disciplinaires, des images virtuelles, des synthèses journalistiques... tous dispositifs techniques et médiatiques « donnant à voir » la réalité, leur réalité.

Ainsi, l'action publique est-elle formée par des grilles d'analyse préétablies, au risque d'une triple méprise : des « lunettes » fabriquées pour une réalité dépassée, faisant courir à l'action publique un risque d'obsolescence ; des « lunettes » aux focales inadaptées, impuissantes à saisir les complexités sociales et spatiales ;

des « lunettes » au champ de vision trop étroit, obérant les marges de manœuvre d'une action publique dès lors vouée à la standardisation.

Des thématiques aussi stratégiques pour l'avenir de nos villes que les espaces périurbains, les intensités, les flux relationnels, le chrono-aménagement, les grands territoires... constituent aujourd'hui des points aveugles de la pensée et de l'action urbaine, faute d'une expertise *ad hoc*.

Face à l'importance des mutations liées, tout particulièrement, aux processus de métropolisation, la transformation des modes d'appréhension et de compréhension des territoires devient un enjeu politique majeur. Seules une intelligence territoriale renouvelée et une expertise plurielle assumée permettront d'ouvrir l'éventail des problèmes et des solutions

qui fourniront la matière d'une action publique pertinente, donc efficace et légitime.

La 33^e Rencontre nationale des agences d'urbanisme poursuit un double objectif :

- Promouvoir les avancées méthodologiques aptes à combler les lacunes de l'expertise territoriale, en mobilisant les propositions des milieux professionnels et scientifiques et en formalisant les cahiers des charges des chantiers à conduire.

- Examiner les capacités contributives des divers producteurs d'intelligence territoriale à cette démarche d'« *aggiornamento* cognitif » : usagers, journalistes, artistes, chercheurs, opérateurs privés... partenaires effectifs ou potentiels des agences d'urbanisme.

////////

La métropole, Benjamin et Simmel

Antonio Rafele

Paris, CNRS éditions, 2010, 137 p.

Comment décoder ce qui fait changement dans le corps social, jouant sur l'agrégation des hommes, des savoirs et des objets dans l'espace ? Pour saisir ce lien entre la ville et l'idée de modernité, Antonio Rafele invite à relire *Les grandes villes et la vie de l'esprit* de Georg Simmel (1858-1918), et *Le livre des passages* de Walter Benjamin (1892-1940), dont il tire des extraits. Les deux penseurs allemands, observant les métropoles américaines et européennes durant l'essor industriel, offrent d'importantes clés de lecture de la ville comme un processus de construction-destruction résultant d'une multiplicité d'interactions, de perceptions et de sentiments.

L'analyse débute par *Les grandes villes et la vie de l'esprit* de Simmel. L'auteur souligne ce que l'interactionnisme apporte à la construction du sens, c'est-à-dire comment un individu s'organise et évolue en fonction du contexte pour se préserver. Il explique comment les urbanités métropolitaines diffèrent de celles des villes moyennes, parce que l'Homme a besoin de s'adapter à son nouveau milieu. Ces changements se concrétisent par « l'intensification de la vie nerveuse » et la capacité à cibler son attention pour ne pas se noyer dans le flot incessant d'informations et de ressentis, par les idées de liberté et de solitude, par les modes de rencontre, les devoirs sociaux, les distractions. On retrouve tout au long du chapitre l'idée d'éphémère et d'insaisissable : on ne perçoit jamais qu'une partie de la métropole.

Le travail de Walter Benjamin renforce la notion d'insaisissable mais d'une façon différente. Il comprend la ville



moins comme la réalité préexistante de Simmel que l'on décortique, qu'un ensemble de fragments saisi *in itinere*, lié à celui qui observe. Le Moi est donc l'angle de vue privilégié, la métropole une réalité subjective. Le temps structure l'analyse, d'où le « passage » comme évolution. L'apparition du médium photographique vient sacrifier la ville et ce rapport au temps, l'instant immortalisé. L'exposition universelle, autre médium, se fait métropole miniature, un monde de rêve ludique attrayant et labyrinthique, soumis à la mode, poussant le présent dans le passé. Walter Benjamin renvoie à Baudelaire et à sa conception de la modernité : l'idée que l'éternel est dans l'instant. Enfin, cet instant est aussi le possible et la liberté, dont il faut dépasser l'angoisse pour devenir joueur et profiter des potentialités de la métropole.

Pour apprécier cet ouvrage, il faut accepter de s'arrêter, de se perdre un peu et prendre conscience que c'est

au contact de notre propre réalité qu'une pièce du puzzle pourra apparaître. L'écho ne retentit pas immédiatement, il est néanmoins certain. Ce livre réussit son pari, celui d'encourager le lecteur à aller plus loin dans les œuvres de Simmel et de Benjamin. Il interroge aussi les mutations qui pourraient s'opérer dans les champs de l'expérience urbaine et des modes de vie dans la métropole bordelaise, dans le cadre de l'agglomération millionnaire. Nos manières de vivre, de fonctionner et de percevoir notre territoire n'en sont-elles pas déjà affectées ?

////////

L'avantage métropolitain

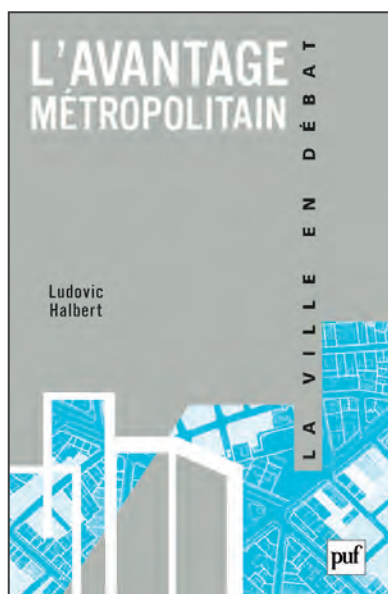
Ludovic Halbert

PUF, coll. « La ville en débat », 2010, 143 p.

Qu'est-ce qui fait l'avantage des métropoles dans la mondialisation ? Pourquoi certains territoires, qui concentrent des hommes et des activités dans des systèmes urbains donnés, offrent des productivités plus fortes que d'autres territoires à poids démographiques équivalents ? Peut-on parler d'externalités métropolitaines ? Et quelles sont les marges de manœuvre pour les pouvoirs publics ? Voici les questions que Ludovic Halbert, chercheur au CNRS en géographie économique, place au cœur de son essai.

L'ouvrage est consacré dans un premier temps à démonter le mythe de la « métropole d'exception » selon lequel la concentration d'activités et de fonctions économiques rares fonde l'avantage métropolitain. Cette vision est non seulement réductrice mais peut aussi comporter un risque consistant à vouloir adapter la métropole aux exigences d'une économie cognitive très sélective. Les imaginaires de la ville « de classe mondiale », de la technopole innovante, de la ville créative, reposent sur cette idée qui permet certes d'attirer des financements pour alimenter un chantier permanent de nouvelles infrastructures, mais qui peut aggraver la fragmentation socio-spatiale. Or, si l'économie cognitive est très importante dans le fonctionnement des métropoles, elle reste minoritaire en termes d'emplois (15 % des emplois en Île-de-France, moins de 10 % dans la Cub).

L'auteur propose dans un deuxième temps de repenser l'avantage métropolitain comme résultat du fonctionnement d'ensemble des métropoles avec leurs territoires environnants. Les relations entre les acteurs du territoire s'avèrent clés. Autrement dit, la proximité géographique est capitale mais ne suffit pas, il faut qu'elle soit organisée. La diversité, la spécificité et la rareté des ressources sont aussi importantes que la coordination entre agents et la capacité d'apprentissage collectif. Il s'agit d'un écosystème qui repose sur la mobilisation



de ressources hétérogènes à de multiples échelles, et où les métiers qui assurent l'intermédiation sont essentiels.

Le troisième chapitre propose une analyse du champ des possibles de l'action publique en matière de développement territorial. À l'encontre de l'idée reçue selon laquelle les métropoles fonctionneraient en déconnexion par rapport à leurs territoires environnants au profit de l'insertion dans des réseaux de métropoles mondiales, l'auteur insiste sur les dynamiques d'échanges et de complémentarité qui se jouent avec les territoires régionaux, nationaux ou macro-continentaux. On le voit bien, le dynamisme de la métropole bordelaise tient autant aux synergies entre des entreprises ou universités du cœur de l'agglomération et certains sites de recherche et d'expérimentation de la région (par exemple au Barp pour le laser) qu'à leur capacité à s'insérer dans les réseaux d'excellence

européens. C'est à la lueur de ces dynamiques qu'il convient de repenser les politiques publiques d'aménagement. Quelques pistes sont avancées : faciliter les mobilités qui permettent de « traverser les échelles », développer un urbanisme qui réaffirme l'usage collectif et multifonctionnel des espaces, ou tendre vers des modèles d'innovation ouverts à la société en renforçant les lieux d'échanges, en promouvant des événements qui facilitent les rencontres, en construisant des projets territoriaux qui permettent de fédérer ressources et acteurs.

Profusément documenté, clair et concis, cet ouvrage permet de mieux appréhender le fonctionnement des métropoles. Original et convaincant dans ses arguments, l'auteur ne se contente pas d'avancer son point de vue mais le justifie chiffres ou enquêtes de terrain à l'appui. On ne regrette que la brièveté du format qui ne facilite pas le développement des thèses formulées, parfois complexes. On aurait notamment apprécié plus de détails dans les propositions pour repenser les politiques d'aménagement. Partie remise ?

////////

L'économie de la connaissance et ses territoires

Thomas Paris et Pierre Veltz (dir.)

Hermann, 2010, 316 p.

L'économie de la connaissance est souvent présentée comme la voie salutaire pour les métropoles européennes. Face à une croissance économique en panne, les documents stratégiques des collectivités locales s'appuient sur ce concept, présenté comme la solution pour maintenir la compétitivité des systèmes productifs locaux.

L'« économie de la connaissance » fait partie des expressions à la mode comme le développement durable, les éco-technologies ou l'économie créative, ponctuant le discours des acteurs politiques locaux. Bordeaux ne fait pas exception ! Ville de Bordeaux, communauté urbaine de Bordeaux, région Aquitaine, Bordeaux Gironde Investissement ou Technowest présentent l'innovation, les savoirs, la créativité, l'inventivité comme les moteurs potentiels de la croissance métropolitaine. Ces termes sont avant tout utilisés comme des slogans marketing et on en oublierait presque leur contenu. Les contributions réunies dans cet ouvrage, issues du colloque de Cerisy de l'automne 2008, ont le mérite de plonger le lecteur dans le vif du sujet.

La première partie met en évidence la pluralité de l'économie de la connaissance. Pour la décrire, on parle souvent d'innovations, de technologies de l'information et de la communication (TIC), de créativité, sans s'interroger sur ce qui fait leur dénominateur commun. Si la notion s'impose comme une évidence, on peine pourtant à la définir. Cette difficulté tient au fait que l'économie de la connaissance est régie par des mécanismes qui ne sont pas nouveaux. En revanche, ce qui est inédit, c'est l'interaction entre la sphère de la connaissance et celle de l'économie marchande. Les TIC ont profondément changé la donne en diffusant massivement la connaissance. Il faut alors réinventer des modèles économiques prenant en compte la spécificité de la connaissance en tant que bien échangeable.



La seconde partie s'intéresse au lien entre les territoires et l'économie de la connaissance, *a priori* faible, puisque cette dernière est immatérielle et échangeable à distance (car codifiable en langage informatique). Pourtant, les exemples évoqués montrent une territorialisation de la connaissance. Certains milieux sont plus favorables que d'autres à l'émergence de la créativité. Ainsi, la métropole bordelaise a de nombreux atouts : un cadre de vie attractif pour la « classe créative »¹, une université reconnue à l'échelle internationale notamment pour les sciences, un patrimoine historique et culturel réputé, quatre pôles de compétitivité... Toutefois, selon plusieurs indicateurs (emplois dans la haute technologie et dans les industries créatives, cadres des fonctions métropolitaines, nombre de brevets déposés), l'agglomération bordelaise est souvent mal positionnée par rapport aux autres métropoles françaises. L'essai ne serait donc pas encore transformé !

La relation entre territoire et connaissance redonne une légitimité aux politiques d'aménagement du territoire. En agissant sur le milieu, elles peuvent produire des effets sur la compétitivité des territoires.

Dans la troisième partie, les contributeurs présentent des « *Business Models* ». La connaissance est un bien particulier en ce sens que sa consommation par un agent n'exclut en rien celle d'un autre. Il faut alors réfléchir à de nouvelles règles d'échanges. Les débats sur la gratuité de l'information, le téléchargement sur Internet et les droits de propriété intellectuelle sont abordés.

Cet ouvrage est sans doute l'un des plus complets sur le sujet. Il intéressera particulièrement les spécialistes de l'économie urbaine. Pour les non initiés, il est plus aisé de l'aborder en « piochant » dans les différentes contributions. Les études de cas et expériences territoriales sont ainsi davantage accessibles au plus grand nombre.

//////////

1 | Richard Florida, *The rise of the creative class*, Basic Books, 2002.

La ville émietlée : essai sur la clubbisation de la vie urbaine

Éric Charmes

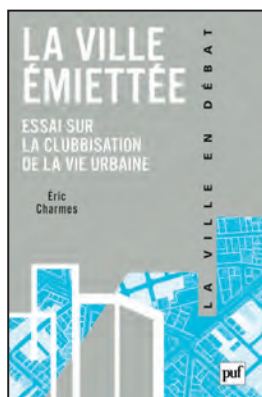
PUF, coll. « La ville en débats », 2011, 288 p.

On connaissait la ville « éparpillée », la ville « éclatée », la ville « diffuse », la ville « émergente », « l'entre-ville »... Éric Charmes présente la ville émietlée. Si la formule peut agacer, c'est sans doute moins par son caractère pseudo-novateur que par le concept qu'elle entend illustrer, celui de la clubbisation. Si l'auteur reconnaît « l'inélégance du néologisme », il sait en jouer subtilement.

Cette subtilité se retrouve dès le début quand le lecteur comprend qu'il ne sera pas vraiment question de ville mais de périurbain. Pour le traiter, l'auteur revient sur les définitions officielles de l'Insee, commente la méthode et ses interprétations. Son projet : donner un sens à cet espace, qui n'est ni le négatif de la ville, ni sa dimension nouvelle.

Plus partisan que polémique, cet ouvrage dénonce l'envers d'une périurbanisation qui, favorisée par un émiettement politique, paysager et social, génère des formes « d'exclusivisme local ». Pour aborder cet aspect, il mobilise le « modèle de Tiébaut ». Discuté, parfois invalidé, ce modèle se fonde sur une hypothèse : les habitants adoptent des positions plus consuméristes que citoyennes. Il estime qu'il est pertinent de l'appliquer aux communes périurbaines. Il montre en effet comment ces lieux de vie, qui se définissaient comme des espaces de destins partagés, « objet d'attachement identitaire », sont devenus des lieux d'intérêts partagés, « objet de satisfaction ». Un glissement s'opère assimilant une collectivité locale à un club spatial. Une fourniture de biens.

La théorie des clubs empruntée aux travaux de l'économiste James Buchanan renforce le propos. Un club est d'abord un groupe d'individus qui utilise en commun un bénéfice réservé à ses membres. Les règles d'accès sont définies et peuvent être de fait discriminatoires. Il dénonce ainsi le syndrome du « dernier arrivé » générateur de conservatisme. Il consacre d'ailleurs un chapitre à l'exclusivisme scolaire, comme forme d'exclusivisme social



emblématique d'un processus qui accentue les inégalités.

Les positions sont fermes et renvoient aux dimensions éthiques et politiques de solidarité, redistribution, coopération contre concurrence. Ces espaces devront apprendre à gérer leurs contradictions qui les font osciller entre action et *statu quo*. Le constat est clair : l'exclusivisme développe des modes de gouvernance défensifs.

À l'issue de la démonstration, Éric Charmes évoque son projet : faire du périurbain un laboratoire d'analyse pour évaluer le vécu de ces territoires comme clubs résidentiels en ouvrant sur la question des solidarités. De son œil d'urbaniste, il dit et observe les dispositifs qui produisent de l'exclusion et dessine un espace mosaïque porteur d'enjeux sociaux, politiques et culturels. Le périurbain apparaît alors comme une machine à ségréger.

Aussi, dans un contexte de réforme territoriale annoncée, on ne peut qu'être sensible à la lecture d'un ouvrage qui a d'abord le mérite de faire un exercice abouti de définitions et qui interpelle sur les conditions de la coopération, de l'inter-territorialité. À l'échelle d'une ville comme Bordeaux et d'une agglomération qui voit son futur millionnaire, a-t-on résolu l'opposition centre/périphérie ? Le re-centrage consensuel qui semble s'opérer aujourd'hui à l'échelle de l'espace communautaire ne va-t-il pas produire à ses franges un cercle malthusien ayant pour effet de reporter la périurbanisation plus loin ? De la même manière, Éric Charmes nous invite à partager nos « mots ». Une métropole solidaire, qu'est-ce que cela signifie vraiment ? Comment se regarder, observer, pour ne pas faire d'un territoire une île ? Et la mixité ? Quelles sont les conditions qui la favorisent ? Il semble donc urgent que localement se bâtisse une géographie de la clubbisation et pourquoi pas sur le modèle proposé par Éric Charmes. Cet ouvrage y invite par le parcours d'une pensée originale qui éclaire un objet spatial encore mal identifié en train de se fermer.

////////

Sur la métropole bordelaise

Les Portraits de quartier(s).

1. Bordeaux sud / 2. Bordeaux maritime /
3. La Bastide / 4. Bordeaux centre / 5. Caudéran.

Afin d'accompagner son projet « Vers le grand Bordeaux, une métropole durable », la ville de Bordeaux a élaboré des portraits de quartier. Ils permettent aux lecteurs de mieux cerner la réalité des quartiers qui composent la ville grâce à une approche historique. En laissant la parole aux habitants, la ville de Bordeaux innove dans le dialogue entre la population et ceux qui fabriquent la ville.

Le premier ouvrage de la série revient sur l'histoire des quartiers sud de Bordeaux, leur formation au fil des siècles, suites de choix politiques et urbains : construction du pont Eiffel, apparition des échoppes, localisation des abattoirs, etc. Sont aussi présentées les actions récemment menées : aménagement des quais, réhabilitation du quartier Saint-Jean et arrivée du tramway. C'est alors qu'on tente de se projeter à horizon 2030, avec notamment le futur pont Jean-Jacques Bosc ou le projet Euratlantique, qui modifieront fortement le quartier de la gare et bien au-delà. Enfin, des témoins d'horizons divers font part de leurs expériences et de leurs attentes pour leur Bordeaux de demain.

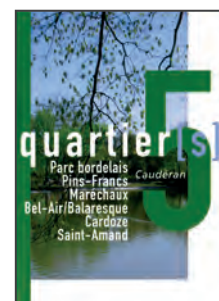
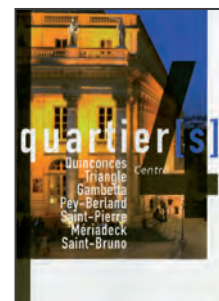
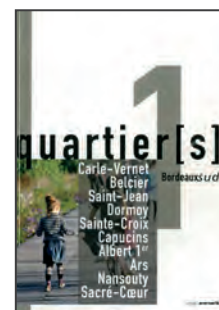
Le second numéro est consacré à « Bordeaux maritime ». Si cette appellation des quartiers nord de Bordeaux est relativement récente, elle a le mérite de rappeler que la ville s'est construite autour des activités portuaires. Elle traduit la volonté de la ville de Bordeaux de redonner une place au patrimoine portuaire. La partie historique, richement illustrée, retrace l'âge d'or des Chartrons et de Bacalan, à l'heure où le port fonctionnait à plein régime. Ces quartiers, longtemps délaissés par le projet urbain, perçus comme des extensions déconnectées du cœur de la ville, sont aujourd'hui l'objet de toutes les attentions. À l'instar de La Bastide et d'Euratlantique, Bordeaux maritime sera demain l'une des nouvelles centralités de la métropole.

Le troisième opus porte le regard sur l'autre rive de la Garonne. Lieu fortifié, annexé, ignoré, le tramway hier et le pont Bacalan-Bastide demain ont remis en scène cette portion de ville. De La Bastide à Braza, ce territoire de 250 ha rattaché il y a 150 ans à Bordeaux a vu son paysage se modifier, en particulier au cours de ces 15 dernières années. Du quartier au présent, à son histoire, ré(ai)sonnent dans les voix des témoins de cette vie rive droite, les mêmes mots : paysage, nature, friche, hétéroclite, identité, ludique, insulaire... des mots qui définissent un territoire singulier qui accueille aujourd'hui 15 000 habitants et dont le futur est résolument ambitieux. Depuis l'opération Cœur de Garonne jusqu'au dessin du parc aux Angéliques, aux projets Bastide Niel et aux aménagements des quais de Braza demain, s'il fallait résumer la dimension du projet autour de ces lieux si hétérogènes, ce serait celui du réinvestissement (ou de la mutation).

Les quatrième et cinquième ouvrages sont respectivement consacrés au centre de Bordeaux et à Caudéran. Ils reviennent sur les fondements historiques de ces quartiers, leurs actualités et les projets qui les façonneront demain.

////////

KIOSQUE



CaMBo | juin 2012

Les petites reines de Bordeaux

Yann Hamonic et Céline Garnavault

Bordeaux, éd. Sangam, 2010, 90 p.

Des tranches de vie ayant comme point commun l'utilisation du vélo, récente ou ancienne, à Bordeaux composent cette bande dessinée. Ces histoires, courtes, sont tendres et poétiques, avec de subtiles analyses des rapports entre hommes et femmes, leurs peurs et leurs joies, leurs attentes. Les textes sont sublimés par les illustrations de Yann Hamonic dont les cyclistes font penser aux « Parisiennes » d'Edmond Kiraz, la futilité en moins. On retrouve toute la poésie des textes de Céline Garnavault dans les tableaux de Bordeaux, de nuit ou de jour, dans la tempête ou sous un soleil magnifique. Chacun peut s'y retrouver. Parole de cycliste !

////////

Le Charme secret de Bordeaux

Denis Blanchard-Dignac

éd. Loubatières, 2010, 224 p.

« L'âme de Bordeaux, c'est le négoce ». L'auteur porte son regard sur les mystères qui règnent sur Bordeaux et sa région, et plus particulièrement sur ses grandes familles, ou plutôt ses clans. On y découvre les codes et mœurs d'un monde figé, rigide, en apparence protégé derrière les murs des châteaux et hôtels particuliers qui caractérisent Bordeaux et son vignoble. Ponctuée d'anecdotes historiques, l'intrigue située entre Bordeaux, Pomerol et Saint-Émilion nous plonge dans une bataille clanique, où le verbe est convenu et contenu, sans pour autant réussir à dissimuler de violentes colères, hypocrisies et rancunes pesantes. Une bataille sous forme d'implosion.

////////

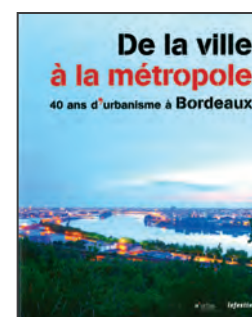
De la ville à la métropole : 40 ans d'urbanisme à Bordeaux

a'urba

éd. Le Festin, 2011, 144 p.

Réexaminer le passé pour mieux appréhender les défis de l'avenir : telle était l'ambition de « 40 ans d'urbanisme à Bordeaux », exposition organisée par l'a-urba en 2011 et dont cet ouvrage se veut le prolongement. Doté d'une iconographie particulièrement riche, regroupant quelque 200 images et des textes dynamiques, ce livre offre un vaste tour d'horizon des métamorphoses de l'agglomération, livrant de multiples clés historiques pour mieux en comprendre et apprécier le devenir.

////////



Études de l'a-urba

Multimodalité et marchabilité. Diagnostic et propositions

a'urba, Bordeaux, 2010, 71 p.

L'étude s'inscrit dans le cadre des réflexions menées sur les quartiers apaisés de Mérignac avec les services municipaux. Elle s'intéresse à la place du piéton et du vélo dans la chaîne de déplacements avec les autres modes sous l'angle de la multimodalité et de la « marchabilité ». L'objectif consiste à identifier les mesures quantitatives et qualitatives adéquates (parcours privilégiés en modes doux, aménagements de voirie, fiches d'évaluation des pôles d'échanges et de l'accessibilité piétonne) qui favorisent un plus grand usage des modes doux au détriment de celui de la voiture. Un Plan de marche de la commune avec des priorités d'actions en constituera l'aboutissement.



L'usage de la ville par le genre. Les femmes

a'urba, Bordeaux, 2011, 178 p.

Ce premier diagnostic des usages de la métropole bordelaise à travers le genre vise à mettre en lumière la manière dont les femmes évoluent en ville. Dans l'objectif de tendre vers une ville « désirable et durable », la connaissance des modes de vie peut permettre la remise en question de modèles urbains obsolètes, dès lors que les référentiels, conçus comme universels, s'avèrent pensés en priorité pour un modèle d'homme jeune, actif et valide. Co-produite avec le laboratoire ADES (Aménagement, Développement, Environnement, Santé et Sociétés), cette étude construit les bases d'une méthode jusqu'ici peu utilisée en urbanisme : le filtre du genre est appliqué successivement à l'étude statistique de la population, à l'écoute d'un panel de femmes et à la description de sites urbains.



Métroscopie bordelaise, les chiffres-clés de la métropole
a'urba, Bordeaux, 2011, 24 p.

Ce petit fascicule de chiffres-clés de la métropole bordelaise va à l'essentiel en matière de population et ménages, d'occupation du sol, de déplacements et de mobilité, d'emplois et d'économie, d'habitat et de logements... Ces chiffres concernent plusieurs échelles de territoire, de la communauté urbaine de Bordeaux jusqu'à la région Aquitaine, en passant par le département de la Gironde et l'aire urbaine. Lorsque cela était possible, des références comparatives avec les autres grandes villes françaises ont été établies. Ce travail a été rendu possible grâce aux observatoires mutualisés au sein de l'a-urba.



Foncier et logement : les observations issues des données fiscales de la DGFIP sur le territoire de la Cub. Note technique

a'urba, Bordeaux, 2011, 8 p.

La maîtrise foncière et son évolution sur le territoire de la Cub

a'urba, Bordeaux, 2011, 8 p.

L'exploitation des fichiers fonciers de la direction générale des Finances publiques (DGFIP), suite à un travail de structuration et de regroupement, permet une quantification et une analyse des données dans des thématiques variées. L'a-urba a ainsi produit deux publications : l'une porte sur le logement ; l'autre sur la propriété des sols et leur usage dans le temps sur le territoire de la communauté urbaine de Bordeaux.

////////



Si vous souhaitez
recevoir CaMBo chez vous :

ABONNEZ - VOUS !

BULLETIN D'ABONNEMENT

Oui, je souhaite m'abonner à la revue CaMBo pour 1 an
à partir du n°1 (juin 2012) ☐
à partir du n°2 (novembre 2012) ☐

M ☐ Mme ☐ Mlle ☐

Nom

Prénom

E-mail

Date

Signature



1 an - 2 numéros - 20 euros

Adresse

Code postal

Ville

Pays

Bulletin à renvoyer accompagné de votre règlement par
chèque à l'ordre du Festin sous enveloppe non affranchie à
l'adresse suivante :

Le Festin
autorisation 64348
33 098 Bordeaux cedex

CaMBo

cahiers de la **M**ÉTROPOLE **Bo**RDELAISE

Les auteurs

p. 14 // **Julien Alibert**
économiste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 20 // **Agnès Berland-Berthon**
architecte dplg, maître de conférences
en Aménagement de l'espace et Urbanisme,
IATU de Bordeaux 3.

p. 22 // **Marie-Christine Bernard-Hohm**
ethnologue-urbaniste,
chargée d'études à l'a-urba.

p. 14 // **José Branco**
architecte dplg, chargé d'études à l'a-urba.

p. 66 // **Hélène Bucheli**
ingénieur-agronome, urbaniste,
chargée d'études à l'a-urba.

p. 64 // **Nadine Cattani**
directrice de recherche en géographie au
CNRS, directrice de l'UMR Géographie-
cités.

p. 66 // **Jean-Christophe Chadanson**
urbaniste, directeur d'études à l'a-urba.

p. 26 // **Agnès Charousset**
urbaniste, directrice d'études à l'a-urba
jusqu'en décembre 2011.

p. 68 // **Pierre Chignac**
statisticien, chargé d'études à l'a-urba
jusqu'en décembre 2011.

p. 18 // **Bob Clément**
ingénieur-urbaniste,
chargé d'études à l'a-urba.

p. 35, 43 // **Laora Climent**
étudiante à l'IEP de Bordeaux.

p. 70 // **Michaël David**
conseiller juridique à l'a-urba,
enseignant-chercheur associé au CERDARE,
université de Bordeaux.

p. 62 // **Romain Deux**
ingénieur-urbaniste, chargé d'études
à l'a-urba jusqu'en décembre 2011.

p. 53 // **Mar Fall**
sociologue, université Bordeaux 2.

p. 55 // **Hélène Filleux**
géographe, chargée d'études à l'a-urba.

p. 74 // **Emmanuelle Gaillard**
économiste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 60, 72 // **Emmanuelle Goïty**
sociologue, chargée d'études à l'a-urba.

p. 16, 73 // **Antonio Gonzalez-Alvarez**
ingénieur-urbaniste, directeur de l'équipe
Dynamiques territoriales à l'a-urba.

p. 24 // **Maud Gourvellec**
ingénieur-urbaniste,
chargée d'études à l'a-urba.

p. 35, 43 // **Hoël Lecorre**
étudiante à l'IEP de Bordeaux.

p. 41, 69 // **Stella Manning**
géographe, chargée d'études à l'a-urba.

p. 35, 60 // **Élodie Maury**
chargée de communication à l'a-urba.

p. 10 // **Thierry Oblet**
sociologue, maître de conférences
à l'université Bordeaux 2.

p. 12, 71 // **Jean-Marc Offner**
directeur général de l'a-urba.

p. 45 // **Jean-Pierre Poussou**
professeur émérite d'histoire moderne
à l'université de Paris IV.

p. 7 // **Guillaume Pouyane**
économiste, maître de conférences
à l'université Bordeaux 4.

p. 75 // **Cécile Rasselet**
géographe, directrice de l'équipe
socio-économie urbaine à l'a-urba.

p. 49 // **Gokce Selen Sercen**
doctorante, département de sociologie,
université de Bordeaux 2.

p. 4, 27 // **Françoise Taliano-des-Garets**
professeur d'histoire contemporaine,
IEP de Bordeaux.

p. 57 // **Laure Teulières**
historienne, maître de conférences
à l'université Toulouse-Le Mirail.

Les illustrateurs

p. 66-67, 69 // **Olivier Chaput**
infographiste à l'a-urba.

p. 12, 14, 16, 18 // **Bob Clément**
ingénieur-urbaniste,
chargé d'études à l'a-urba.

p. 13, 16 // **Pierre Layère**
architecte dplg,
chargé d'études à l'a-urba.

p. 7-9, 20-21, 70 // **Olivier Michard**
infographiste à l'a-urba.

p. 22-23, 26 // **Sylvain Tastet**
infographiste à l'a-urba.

La photographe

p. 10, 11, 19, 28-29, 34-39, 50-52, 54, 61 // **Hélène Dumora**
photographe à l'a-urba.

n°1 | juin 2012

www.lefestin.net
www.aurba.org

CaMBo

cahiers de la **M**ÉTROPOLE **Bo**RDELAISE

CaMBo n°2

à paraître



Marcher en ville

novembre 2012



a'urba.



9 782360 620593