

A photograph of children playing in a water fountain. In the foreground, a young girl in a red and purple patterned dress and a white hat with colorful polka dots is walking through the water, splashing. Other children are visible in the background, some sitting on the ground and others standing. The water is splashing everywhere, creating a lively scene.

CA hiers de la
MÉTROPOLE
BORDELAISE

#10 | NOVEMBRE 2016

La ville est-elle
bonne pour la santé ?

La ville est-elle
bonne pour la **santé** ?

Publication semestrielle de l'**a-urba**
 Hangar G2 - Bassin à flot n° 1
 Quai Armand-Lalande - BP 71
 33 041 Bordeaux Cedex
www.aurba.org

**Directeur de la publication
 et de la rédaction**
 Jean-Marc Offner

Équipe éditoriale
 Élodie Maury, responsable d'édition
 Sandra Rinjonneau, assistante
 de rédaction

Comité de rédaction
 Agnès Berland-Berthon, José Branco,
 François Cougoule, Nathanaël Fournier,
 Thierry Oblet, Gilles Pinson,
 Guillaume Pouyane, Vincent Schoenmakers,
 Sandrine Vaucelle

Coordination graphique
 Olivier Chaput

Conception maquette
 Catherine Cassou-Mounat,
 Olivier Chaput, Véronique Schiltz

Iconographie
 Hélène Dumora,
 sauf mention contraire

Commercialisation et diffusion
le festin
 176, rue Acharé
 Zone d'activité Acharé - Bât. F1
 33 300 Bordeaux
 05 56 69 72 46
contact@mail.lefestin.net
www.lefestin.net

Direction commerciale
 David Vincent • 05 56 69 72 46
david.vincent@mail.lefestin.net
 Chargée de diffusion
 Anabelle Vischi • 05 57 10 58 67
diffusion@mail.lefestin.net
 Chargée des abonnements
 Julie Brochard • 05 57 10 58 60
julie.brochard@mail.lefestin.net
 Chargée de communication
 Maeva Auclin • 05 56 69 72 46
communication@mail.lefestin.net

Impression
 Imprimerie Laplante (Mérignac)

Dépôt légal : novembre 2016
 ISBN : 978-2-36062-160-6
 ISSN : 2260-9075



Ce produit est issu de forêts gérées
 durablement et de sources contrôlées.
pefc-france.org



édito « La ville à la campagne »... Le fameux adage, prêté à Alphonse Allais, semble plus actuel que jamais, adopté par une bonne partie de la population en quête d'une spatialité idyllique : le calme et la nature de la campagne ; les emplois et les services de la ville. Ravivées par la montée des préoccupations environnementales et sécuritaires, les vieilles idéologies antiurbaines se régénèrent. Valorisées par les processus de métropolisation, les grandes villes accueillent les « classes créatives » et les attractions patrimoniales.

L'opposition entre la ville et la campagne, dont le sociologue Henri Lefebvre expliquait dès 1970 qu'elle s'estompait, n'est certes plus celle de nos grands-parents. L'idée d'un « urbain généralisé » rend compte de l'homogénéisation des modes de vie sur l'ensemble des territoires, pratiques de consommation et de travail aidant. Il n'en reste pas moins – malgré les TGV et Internet, Amazon et les congélateurs – que la vie quotidienne, le rapport au monde et à l'autre, diffèrent sensiblement selon que l'on fréquente un quartier parisien ou un village médocain. *A minima*, quelques différences dans le gradient d'urbanité (indicateur construit par le géographe Jacques Lévy combinant densité, diversité et interaction) expliquent que les projets résidentiels restent diversifiés.

Il y a au moins trois manières de faire la ville à la campagne. La plus ancienne est le compromis nord-américain de la suburb du XIX^e siècle, banlieue verte chic, puis démocratisée. Avec plus ou moins de réussite, les espaces périurbains contemporains refont ce pari de l'hybridation ville-campagne. Et c'est sans doute pour cela que 44 % des Français souhaiteraient habiter « *dans la périphérie d'une grande ville, aux limites d'une grande ville dans un cadre proche de la nature ou dans un village proche d'une ville* » (enquête Forum vies mobiles, 2016). L'idée de village urbain, qui a fait flocors lors des dernières élections municipales, joue cette même partition : se mettre au vert, mais à proximité des ressources métropolitaines.

La deuxième solution, c'est la campagne urbaine : des espaces ruraux peuplés d'urbains, de toute catégorie sociale, en contact au moins partiel avec les bassins d'emplois métropolitains, parfois bilocalisés, consommateurs de services numériques. Contrairement à ce que l'on peut lire parfois dans la presse, qui focalise son analyse sur les centres des bourgs et petites villes, il n'y a plus d'exode rural en France. Avec des formulations différentes de celles de l'enquête précédemment citée, une étude (Nielsen, 2015) sur les styles de vie indique que la campagne serait le « lieu de vie idéal » de 44 % des Français. La campagne urbaine a donc de beaux jours devant elle.

La troisième façon de mixer ville et campagne, c'est la métropole-nature, avatar de la cité-jardin. Le vert à portée de pieds : plus d'espaces plantés, plus de microjardins, plus de friches cultivées, plus de toits végétalisés, plus d'immeubles à terrasses, moins de sols imperméabilisés ; et de l'agriculture urbaine. La campagne à la ville, en sorte, et les poules urbaines en cadeau. La maison de campagne – passion hexagonale – en bas de chez soi...

Périurbain, campagne urbaine, métropole-nature... Ces trois projets méritent une même attention de la part des urbanistes respectueux des aspirations de leurs concitoyens.

Jean-Marc Offner



DÉBATS

GRAND ENTRETIEN

Éric Corijn | Gilles Pinson

CONTROVERSE

Cannabicity, les territoires psychotropiques
| Guillaume Pouyane

IMPERTINENCE

Data à l'eau | Thierry Oblet

BRUITS DE LA VILLE

ÉPHÉMÈRE

4 **Photographie** | Hélène Dumora 13
œuvre de Julien de Casabianca ©

7 **SENS DE L'ÉVÉNEMENT**
La rocade, tu l'aimes ou... tu l'aimes ! 14
| Élodie Maury

12 **ZOOM**
La part des anges, de la banalité à l'inattendu 15
| José Branco

VOISINAGE

La connexion Tours – Saint-Pierre-des-Corps 18
| Antonio Gonzalez-Alvarez

INNOVATION

Le bureau des questions du futur 20
| Agnès Berland-Berthon

coordonné par Bob Clément | Gilles Pinson

31

Ville et santé, une histoire ancienne

| Sabine Barles

34

Un hygiénisme du XXI^e siècle ?

| Bob Clément

37

Métropandémies

| Gilles Pinson

41

Santé : on territorialise !

| Marina Honta

44

Urbaniser l'hôpital

| Laurent Devisme

47

L'écosystème de la santé

dans la métropole bordelaise | Emmanuelle Gaillard

50

Petite histoire de l'institution nationale

des sourdes-muettes | Claude Ribéra-Pervillé

53

La santé des femmes dans le Médoc,

au-delà des clichés | Laurence Kotobi | Clara Lemonnier

56

La face cachée des pesticides,

entretien avec Isabelle Farbos | Bob Clément

59

Toxicomanie, le défi de la cohabitation

| Gwenola Le Naour

62

ACTEURS

IDENTITÉS MÉTROPOLITAINES

Photographie | Hélène Dumora

MÉMOIRE

Unir les deux rives, mémoire de projets

| Agnès Berland-Berthon

TRANCHE DE VIE

Cuisiniers *on the road* | Nathanaël Fournier

FABRIQUE URBAINE

L'urbanisme temporaire

| Maud Gourvellec

ESPACES DE VILLE

Les étoiles à la rescousse du patrimoine national

| Vincent Schoenmakers

21

22

24

27

30

DÉCRYPTAGES

REPRÉSENTATION

Un bon graphique vaut mieux qu'un long discours

| François Cougoule

65

RECHERCHE

Transport et urbanisme,

une approche par la simulation | Sandrine Vaucelle

68

MÉTHODE

La consommation d'espace

des modes de déplacement

| Jean-Christophe Chadanson

70

CHIFFRAGE

123,8 | Caroline de Vellis

72

LEXIQUE

Économie circulaire | Thibaut Lurcin

73

ACTUALITÉ DU DROIT

Agences d'urbanisme :

à la conquête de nouveaux territoires ?

| Michaël David

74

KIOSQUE

75

Éric Corijn

GILLES PINSON



Qu'est-ce qui a motivé la création du Brussels Studies Institute ?

Le BSI est le produit d'une longue gestation au sein de la société civile bruxelloise. Depuis l'année 2000, lors de laquelle Bruxelles était la Capitale européenne de la culture, l'inadéquation entre l'organisation institutionnelle bicommunautaire de la Région Bruxelles-Capitale¹ et le travail social, culturel et artistique dans une ville de plus en plus multiculturelle et cosmopolite devenait évidente. Au sein de *think tanks* et d'organisations de la société civile bruxelloise, des initiatives artistiques, des journées d'études exprimaient le désir de formuler un projet de ville au-delà des querelles belgo-belges et à la hauteur des réalités et des fonctions internationales de

Philosophe et sociologue de formation, Éric Corijn est professeur en études urbaines à la Vrije Universiteit Brussel (université libre de Bruxelles, néerlandophone). Ses travaux portent sur les liens entre la mondialisation et l'urbanité, les cultures urbaines et la manière dont la question du multiculturalisme travaille les communautés politiques. Convaincu que Bruxelles est un laboratoire des transformations qui agitent la culture et les villes, il a créé le Brussels Studies Institute, une plate-forme interuniversitaire de recherche sur Bruxelles. Il est aussi directeur de la Brussels Academy, interface entre la recherche et la société civile, qui offre, notamment, des formations à destination des employés des institutions internationales qu'accueille la capitale belge et qui pratiquent souvent la ville sans la connaître. De ces sessions de formation a été tiré un ouvrage collectif, *The Brussels Reader*, VUBPRESS, 2013, 400 p.

la ville. Cela a mené au lancement en 2008 des États généraux de Bruxelles. Un grand débat est organisé, mobilisant les syndicats, le patronat, les comités de quartier, le secteur culturel et le monde associatif. Les trois universités et quelque cent chercheurs sont sollicités pour produire des notes vouées à nourrir les débats. Ainsi, les universitaires sont entraînés dans une collaboration transcendant les clivages linguistiques et dans un travail les mettant directement en rapport avec les pratiques diverses de la ville. Une vraie « société du savoir » se met alors en marche.

De cette expérience découle une convention entre toutes les universités, à Bruxelles, visant à mettre en réseau leurs recherches sur la ville et la métropole. Le BSI a démarré en 2012 et compte actuellement 29 centres de recherches associés. Le BSI organise des recherches, des journées d'études, collabore avec *Brussels Studies*, une revue scientifique tri-

lingue qui sort un article chaque mois et organise chaque année une Nuit du savoir sur Bruxelles, grand public et festive. Le BSI est devenu l'interface reconnue entre les universités, les administrations et la société civile. Il a donné naissance à une recherche collaborative dans un milieu académique plutôt concurrentiel.

Qu'est-ce que Bruxelles a de spécifique et d'universel ? Bruxelles, c'est une métaphore de quoi ?

Il y a bientôt dix ans, j'ai défini Bruxelles comme une « *petite ville mondiale* ». Relativement petite : 1,2 million d'habitants. Mais prise dans le tourbillon de la mondialisation qui l'a changée profondément en quelques décennies. Dans les années 1970, Bruxelles était la capitale et la première ville industrielle de la Belgique. Maintenant l'industrie est partie, les ouvriers sont pour beaucoup d'entre eux au chômage et la ville est devenue une ville

¹ Depuis la réforme constitutionnelle de 1970 qui ouvre la voie à la fédéralisation de la Belgique, la Région Bruxelles-Capitale – à ne pas confondre avec la Ville de Bruxelles – est une des trois régions qui composent le pays. Toutefois, il faut attendre 1989 et le vote d'une loi spéciale pour que cette région soit dotée, à l'instar des deux autres régions, d'institutions – un parlement, un exécutif, une administration et des ressources – et de compétences – aménagement du territoire, urbanisme, logement, environnement, économie, transports, énergie, recherche, relations extérieures – lui permettant de se gouverner elle-même. Enclavée dans la région flamande, Bruxelles-Capitale regroupe 19 communes et 1 180 531 habitants en 2016. Pour compliquer le tableau, il faut préciser que les réformes institutionnelles belges ont créé, aux côtés des Régions, les communautés qui ne gouvernent pas un territoire, mais des communautés linguistiques francophone, néerlandophone et germanophone. Ces communautés, dotées comme les régions d'un parlement, d'un gouvernement et de ressources propres, gèrent les compétences de la culture, de l'éducation, de la recherche et de l'aide aux personnes. Au sein de Bruxelles-Capitale, ces compétences sont prises en charge par la Commission communautaire française (COCOF) côté francophone, et la Vlaamse Gemeenschapcommissie côté néerlandophone.

tertiaire internationale, siège des institutions européennes et de l'Otan. La majorité de la population n'a plus de références belgo-belges ; plus de 60 % des ménages sont multilingues ; 120 000 emplois sont directement liés aux fonctions internationales.

Et cette évolution s'est faite dans un contexte de réforme de l'État belge rendue nécessaire par les tensions communautaires qui traversent le pays. Mais cette réforme s'est basée sur les idéaux de l'État-nation du XIX^e siècle : un peuple, un territoire, une langue, une culture... Bref, une structure étatique à l'opposé de l'urbanité cosmopolite que Bruxelles incarne aujourd'hui ! Voilà une tension très intéressante pour un chercheur. À Bruxelles, les contradictions entre la formule de l'État-nation et la réalité d'une ville dans la mondialisation sont évidentes. Surtout que, à Bruxelles, les autorités locales (la Région) n'ont pas de compétences culturelles, qui sont tenues par les deux communautés instituées qui organisent leurs propres écoles, centres culturels, clubs sportifs, musées, théâtres, etc. Voilà un bel exemple de comment la communautarisation et l'urbanité s'opposent. On peut dire que Bruxelles est la métaphore de l'urbanité tendant vers une société postnationale.

Vous insistez dans vos travaux sur la nécessité de prendre en compte l'hyperdiversité culturelle qui caractérise les sociétés et les villes contemporaines. Après les attentats de Paris puis de Bruxelles, le multiculturalisme a été pointé du doigt. Comment réagissez-vous à la tournure qu'a pris le débat sur le multiculturalisme ?

La société multiculturelle est un fait. Il y a plusieurs religions, plusieurs langues, plusieurs nationalités, subdivisées elles-mêmes en appartenances régionales, styles de vie ou autres obédiences. C'est cela la superdiver-

« La société urbaine est forcément interculturelle, inter-linguistique, inter-religieuse... »

sité qui mène à une absence d'identité référentielle. Et quand cela s'ajoute à des exclusions et discriminations structurelles, il y a des tendances de plus en plus fortes de communautarisation. Et n'oublions pas qu'en Belgique trois communautés linguistiques ont, en plus, leurs propres institutions. Donc, oui, il y a un problème de communautarisme en rapport avec un manque de socialisation. La formation d'une société commune est entravée par le manque de moyens, dans l'ambiance générale des politiques d'austérité, et par l'entretien de cette utopie qui consiste à penser que le seul moyen de « faire société », c'est de la construire sur la base d'une seule et unique communauté, LA communauté nationale.

La Belgique est un pays tiraillé par des tensions communautaires multiples (linguistiques, ethniques, etc.) et en voie de fédéralisation avancée. Quel rôle Bruxelles et les villes peuvent jouer dans ce processus ?

Justement, « faire ville ensemble » nécessite de décentrer la socialisation du communautaire. Dans la conception de l'État moderne, qui ne se base plus sur une religion d'État mais bien sur une culture d'État, la société politique est pensée comme le prolongement de la communauté nationale. C'est ce qui, fondamentalement, légitime les politiques d'intégration, d'assimilation. Mais, dans une société multiculturelle, la socialisation ne peut se penser dans la prolongation d'une culture spécifique ; surtout si on veut éviter la domination d'une culture sur les autres. De son côté, la cité, la *polis*, la république urbaine n'a pas de culture propre. Une ville est forcément composée de différences, de multiples communautés.

Ces communautés ne vont pas s'intégrer dans une communauté culturelle ou religieuse unique de référence. Mais pour faire communauté en ville, il faut justement accepter le manque de communauté de référence, l'impossibilité de faire société sur la base d'une seule communauté de référence. La société urbaine est forcément interculturelle, interlinguistique, interreligieuse... Bruxelles tient la Belgique ensemble, sans Bruxelles le pays se serait divisé en deux... Bruxelles n'est donc pas le problème de la Belgique, c'est plutôt la solution ! Elle montre la voie, la dynamique du mélange, du vivre ensemble sur la base de la différence. Une territorialisation monoculturelle n'est pas possible avec cette Bruxelles entre deux. D'autres villes, comme Prague ou Bratislava, ont été embarquées dans le nationalisme de la scission. Par contre, les villes transfrontalières montrent les limites du nationalisme dans une mondialisation planétaire.

Vous dites souvent qu'« une ville, ça n'est pas un pays ». Qu'est-ce que cela implique pour vous ?

Un pays construit son imaginaire sur une histoire commune, une grande histoire glorieuse, construite pour les besoins de la cause. Cette histoire génère identité et traditions. C'est dans ce cadre que la démocratie et la culture représentatives peuvent se développer en montrant la diversité interne, mais aussi en maintenant les institutions et l'identité. Et tout cela est contenu dans un territoire bien délimité.

Si nous, à Bruxelles, devons construire la cohésion sociale sur une histoire commune, nous sommes foutu avant de commencer ! Nous n'avons pas de passé partagé, nous venons tous d'ailleurs. Dans une ville super diversifiée, l'imaginaire commun dépend d'un destin, d'un projet, d'un futur. Le projet de ville unifie dans la mesure

où il projette un avenir pour toute la population. Et ce destin n'a pas d'identité forte, mais il est hybride, produit de métissage. Et, dès lors, il ne peut être simplement représenté. La crise de la démocratie représentative est typiquement urbaine. La ville a besoin de démocratie participative, de coproduction, de gouvernance, en partenariat entre le politique et la société civile. Et tout cela n'est, surtout en métropole, pas administrativement délimité. L'espace urbain est multiéchelle, et surtout en réseau.

Voilà, d'un point de vue analytique, comment les catégories «pays» et «ville» s'opposent. C'est aux recherches urbaines de désigner, dans chaque cas, comment le national et l'urbain se conjuguent, quelle est la dialectique entre les deux, surtout sous l'effet de la mondialisation. Voilà le triangle à étudier : système-monde, système des États-nations, villes en réseaux.

Vous êtes très engagé dans l'initiative du Parlement global des maires, lancée par le philosophe états-unien Benjamin Barber. Pouvez-vous nous en dire quelques mots et nous expliquer ce qui vous motive dans cette entreprise ?

Je travaille depuis plus de quinze ans avec Benjamin Barber. Il a toujours été motivé par la défense de la démocratie prise entre l'enclume du marché mondial néolibéral et le marteau du fondamentalisme, entre « *McWorld* » et « *Jihad* »¹. Il a lancé après le 11 septembre 2001 un mouvement citoyen autour de la question de l'interdépen-

dance. C'est dans ce cadre que nous avons discuté de la mondialisation en tant qu'urbanisation, et donc de l'importance des villes. Cela a conduit à la parution, en 2013, du livre *If Mayors ruled the World*.² Une des idées de ce livre, selon laquelle les maires des grandes villes devraient prendre davantage de responsabilités géopolitiques, a eu un écho important dans les grandes métropoles. Ne laissons pas la gestion de la planète aux seules

« La grande ville est plus proche des défis du monde »

maines des États-nations et des traités internationaux, lesquels ont prouvé leurs limites. Engageons-nous en tant que villes !

C'est exactement cette question qui a été discutée lors de la session inaugurale du Global Parliament of Mayors, à La Haye, le 8-12 septembre 2016. J'y ai pris une part active, comme membre du *Advisory Board* et en prononçant le discours inaugural de la conférence plénière. L'objectif était de formuler l'agenda des défis systémiques planétaires non pas du seul point de vue des intérêts des pays, mais avec une approche urbaine. Je pense que la grande ville est plus proche des défis du monde, que les urgences planétaires rencontrent les nécessaires transitions urbaines et que, dans la plupart des cas, les États-nations bloquent cette synergie.

La ville et l'urbanité sont-elles, selon vous, associées à des valeurs ? Et si, oui, lesquelles ?

Le monde est à la recherche d'une démocratie revitalisée, d'une gouvernance effective. Depuis quelques décennies, la mondialisation est accompagnée par l'idéologie néolibérale qui nous explique, depuis 1989 et la chute du Mur de Berlin, que le marché, la privatisation et la dérégulation,

la liberté et la démocratie, sont indissociables. Nous arrivons à la fin de ce cycle. Il devient de plus en plus clair que, pour maintenir le marché et les intérêts privés, il faut restreindre les libertés et la démocratie. La mondialisation néolibérale engendre un autoritarisme et des atteintes aux libertés. Comme à l'apogée du stalinisme, il est temps d'en faire l'inventaire !

Il nous faut donc inventer une autre forme de mondialisation, avec des formes étatiques et de gestion plus démocratiques, encore plus participatives. Pour cela, nous devons relever trois défis systémiques :

changer notre rapport à la nature, combattre réellement les inégalités sociales et construire une socialité acceptant la différence. Les mêmes défis se posent pour le projet urbain : construire un écosystème métropolitain durable, garantir le droit à la ville en instaurant un vrai bien commun urbain et construire une société cosmopolite postnationale. Je pense que nous devons faire du XXI^e siècle un nouveau siècle des Lumières nous amenant à réfléchir à la manière d'adapter production et consommation aux normes écosystémiques, à la manière dont le marché et l'État peuvent garantir une bonne vie à chacun et ce non seulement dans les déclarations mais dans les faits, et, finalement, à la manière de mettre nos écoles, nos arts, nos cultures au service du vivre ensemble sur la base de la différence. Il s'agit là d'un décirement radical par rapport à la voie tracée par les révolutions industrielle et politique des XVIII^e et XIX^e siècles et l'État-nation, qui en est sorti renforcé. Il me semble clair que pour ne pas aller dans le mur, il ne suffira pas de ralentir un peu ou de corriger légèrement : il faudra vraiment changer de voie. J'ai l'impression que les villes en sont davantage capables que les États, et que les sociétés civiles urbaines seront plus efficaces que les politiques nationales. On verra. —

¹ Dans *Djihad vs. McWorld*, paru en 1995, Barber dénonce une mondialisation néolibérale qui, en privilégiant les intérêts des grandes firmes multinationales et en imposant une culture médiatique et marchande uniforme, provoque des réactions de repli identitaire prenant la forme de mouvements nationalistes extrêmes et du radicalisme religieux. Pour B. Barber, ces deux phénomènes se nourrissent réciproquement et posent des menaces sérieuses pour la démocratie et la paix. Les événements du 11 septembre 2001 allaient donner un large écho aux thèses de Benjamin Barber.

² B. Barbes, *Et si les maires gouvernaient le monde ? Décadence des États, grandeur des villes*, Rue de L'échiquier, 2015.

Cannabicity

Les territoires psychotropiques

GUILLAUME POUYANNE

L'anthropologue Claire Duport se rend en bas d'une cité, lieu réputé de revente de cannabis : « *Après à peine deux heures d'observation, j'étais déjà perdue dans mes notes, et abasourdie : j'avais recensé plus de 200 acheteurs (...). Des adolescents, des jeunes, des adultes, des vieux, majoritairement des hommes, mais aussi des femmes, et même des familles entières, avec les enfants à l'arrière de la voiture. (...) Des gens visiblement des mondes populaires, mais beaucoup issus des classes moyennes ou supérieures ; j'ai d'ailleurs aperçu quelques connaissances de l'université, des milieux culturels ou socio-éducatifs que je fréquente, et même la pharmacienne de mon quartier !¹* ».

Les chiffres confirment l'impression de terrain : la moitié des jeunes de 17 ans déclarent avoir fumé du cannabis au moins une fois, et environ 10 % en font un usage régulier². La proportion est moindre chez les adultes (3 %), mais elle cache un phénomène générationnel : 11 % chez les 18-25 ans, contre 0 % chez les 55-64 ans... Des chiffres en croissance régulière depuis une vingtaine d'années qui révèlent une banalisation de la consommation de cannabis³.

À cette consommation de masse, répond une distribution de masse. Les « lieux de deal » s'implantent dans certains quartiers de la ville, précisément définis. Les plus importants sont dans certaines « cités » de la périphérie : une géographie de la drogue, de notoriété publique, qui dessine, au sein de la ville, une mosaïque de « territoires psychotropiques ».

« Une géographie de la drogue de notoriété publique dessine, au sein d'une ville, une mosaïque de territoires psychotropiques »

Le cannabis dans la ville : les territoires psychotropiques

L'organisation rigoureuse des réseaux de revente de cannabis emprunte ses traits à l'entreprise capitaliste libérale⁴. La concurrence entre lieux de deal a conduit les réseaux à se diversifier, à défendre leur marché, et surtout à penser efficacement leur organisation. Le réseau adopte ainsi une division du travail précise : les « choufs » ou guetteurs préviennent de l'arrivée d'indésirables dans le quartier (notamment les policiers, lorsqu'ils s'y risquent) ; le rabatteur, poli et souriant, dirige le client vers le charbonneur, chargé de la transaction commerciale proprement dite. Ces

derniers sont approvisionnés régulièrement par les ravitailleurs depuis les caches disséminées dans la cité chez les nourrices, collaborateurs du réseau au casier judiciaire vierge. Chaque matin, le manager organise une réunion d'équipe pour organiser la répartition des rôles, fixer les horaires de chacun et contrôler la recette de la veille⁵. Chacun occupe un poste selon ses aptitudes et ses compétences : au rabatteur, le bagout et la sympathie des commerciaux ; au charbonneur, la capacité à tenir des comptes et l'honnêteté du gestionnaire. Savoir conditionner le produit, diriger une équipe, gérer les relations avec les fournisseurs et les clients, investir judicieusement... Tenir un réseau, c'est gérer une entreprise.

Dans le contexte de « désoccupation sociale » des cités, frappées par la désindustrialisation, marquées par le chômage et la déscolarisation, parfois le désespoir, le trafic constitue non seulement une source de revenus mais aussi de reconnaissance sociale. Le trafic est « *une double alternative à l'exclusion et au déshonneur* », selon Christian Bourgois⁶. On se réfère au *Scarface* de Brian de Palma, et l'on espère gravir les échelons du trafic :

1 | C. Duport, *Trafic de drogues : un bilan de recherches et quelques expériences à Marseille*, Études et Travaux de l'ORDCS n° 4, 2012.

2 | Usage régulier : au moins 10 fois dans les 30 jours précédant l'enquête.

3 | Voir les chiffres publiés régulièrement par l'OFDT (Observatoire français des drogues et toxicomanies), créé en 1993. F. Beck, J.-F. Richard, R. Guignard, O. Le Nezet, S. Spilka, Les niveaux d'usage des drogues illicites en France en 2014, *Tendances* n° 99, OFDT, 2015, 8 p.

4 | Ce point fait l'objet d'un assez large consensus chez les chercheurs. Voir notamment P. Jamoulle, *Business is business*. Enjeux et règles du jeu de l'économie clandestine, *Déviance et Société*, 2003/3 [vol. 27].

5 | Nous essayons, dans la mesure du possible, d'utiliser l'argot propre à ce milieu, y compris pour le terme « manager ». Voir, pour une passionnante immersion, Ph. Pujol, *French Deconnection. Au cœur des trafics*, Robert Laffont/Wildproject, 2014.

6 | Ph. Bourgois, *En quête de respect. Le crack à New York*, Seuil, 2003.

le réseau offre les perspectives que le monde du travail a depuis longtemps cessé de proposer, au prix d'un bouleversement des valeurs et du rapport à la légalité.

Ces territoires psychotropiques sont des espaces spécifiques. D'abord, ils sont sanctuarisés par les trafiquants, qui y imposent un certain ordre. La délinquance y est régulée car, moins on aura affaire à la police, mieux le trafic se portera. On voit même certains réseaux « recruter » des travailleurs sociaux pour maintenir la paix dans la cité¹. Ensuite, les quartiers sont rendus « étanches » par l'action combinée des guetteurs (pour l'entrée) et de la police (pour la sortie). L'espace public est contrôlé, quadrillé, dans un processus qui évoque une image inversée de ces « villes forteresses » conçues pour les riches. Mais dans ces « territoires oubliés de la République », l'isolement renforce encore la pauvreté et la misère sociale.

Contenir le trafic sur certains territoires « dédiés » est vu par certains comme un moyen détourné d'obtenir la paix sociale. Le deal propose du travail et des revenus, dans des zones où le taux de chômage des jeunes avoisine les 50 %. Puisque la clientèle traverse les classes sociales, on peut considé-

rer cela comme une forme officieuse de redistribution des revenus, même si la majorité est accaparée par les « têtes » du réseau (les grossistes)².

La prohibition : irrationnelle et irresponsable ?

La France se distingue, en Europe, par une des politiques les plus répressives : la loi n° 70-1320 du 31 décembre 1970 interdit la production, l'échange et la consommation de drogues et en fait un délit pénal³. Combinée à un des niveaux de consommation les plus éle-

« La France se distingue, en Europe, par une des politiques les plus répressives »

vés en Europe, on ne peut que se poser le bien-fondé d'une telle politique. De nombreuses voix, du médecin à l'économiste, s'élèvent pour dénoncer une

politique « irrationnelle et irresponsable »⁴. Plusieurs pays européens, comme l'Espagne, le Portugal, les Pays-Bas bien sûr, ont assoupli leur appréhension des drogues douces. Mais le débat hexagonal, sensible politiquement, a du mal à décoller, et les échos qu'on en perçoit ressassent sans fin les mêmes arguments. On pourrait suivre Jean Baudrillard, pour qui « *en même temps qu'elles stupéfient les corps et les cerveaux, les drogues stupéfient le jugement auquel nous les soumettons* »⁵.

L'état du débat doit donc être rapidement résumé, avant de réfléchir aux conséquences d'un assouplissement législatif sur les territoires psychotropiques.

Cette évolution recouvre deux modalités possibles : la dépénalisation d'un côté, à l'instar de l'Espagne ou du Portugal (la possession et la consommation hors d'un lieu public sont autorisées, la culture et la vente restant interdites), la légalisation de l'autre (usage, vente et production sont autorisés ; c'est le cas de l'Uruguay, du Colorado et de l'État de Washington).

1 | Voir Th. Sauvadet, Le travail social à l'épreuve des trafics, dans C. Duport (dir.), *L'intervention sociale à l'épreuve des trafics de drogue*, addap13, 2011, p. 64-70.

2 | Bien sûr, les chiffres sont soumis à caution, mais on peut avancer les ordres de grandeur suivants : 40 à 50 euros par jour pour 8 heures de travail pour les guetteurs, entre 4 500 et 10 000 euros par an pour les charbonneurs (plus qualifiés), et moins de 1 000 euros par mois pour les nourrices, malgré le risque. Selon Claire Duport, cette organisation ressort d'« un type d'économie de marché ultralibérale qui n'hésite pas à exploiter les pauvres, les plus fragiles aux postes les plus exposés : des jeunes, voire de très jeunes adolescents, des mères isolées, plus généralement des personnes qui ne bénéficient pas de la protection d'un aîné ou d'un père qui sera craint et respecté ».

3 | La loi n° 70-1320 du 31 décembre 1970 établit des peines de prison et des amendes pour le consommateur (1 an et 3 800 euros) et le trafiquant (10 ans et 7,6 millions d'euros). Elle n'opère pas une distinction *de jure* entre drogues dures et douces, même si cette distinction est aujourd'hui réalisée *de facto*.

4 | Selon les propres mots de Ch. Ben Lakhdar, *De l'intérêt de sortir le cannabis des réseaux criminels. Pour une régulation du marché légal du cannabis*, Le Bord de l'eau, coll. « Pour mieux comprendre », 2016, 137 p.

5 | Dernier exemple en date, les efforts de journalistes de France Inter essayant, sur un ton mi-complice, mi-scandalisé, d'amener M. Emmanuel Macron à se déclarer en faveur de la légalisation [émission *Questions politiques* du 4 septembre 2016].

La première dimension est la santé publique : le cannabis aurait des effets neurologiques néfastes, se traduisant par des pertes d'attention et une difficulté à se concentrer, voire des lésions graves, notamment lorsqu'il est consommé jeune. Si la consommation chronique est unanimement condamnée, le débat scientifique a établi récemment qu'un usage « limité » serait relativement neutre sur la santé, et que l'usage de cannabis, qui n'engendre pas de dépendance physique, ne conduit pas vers les drogues dures (théorie dite « de l'escalade »). D'un autre côté, les produits actuellement consommés sont de bien piètre qualité : pour faire bon poids, la résine de cannabis (le shit) est coupée avec des substances telles que le henné, la paraffine, voire l'huile de vidange (opération dite « adultération »). Beaucoup reprochent à l'État de laisser 550 000 consommateurs quotidiens user d'une substance potentiellement dangereuse sans aucun contrôle sanitaire.

La prohibition se justifie bien sûr par la volonté du législateur de protéger la population d'un comportement domageable pour l'individu comme pour la société. Mais le coût de la répression fait peser une charge considérable sur les finances publiques par la mobilisation d'une part importante des forces de police et de la justice : plus de 100 000 interpellations par an pour un coût estimé de quelque 300 millions d'euros, et 31 000 personnes

condamnées en 2012, soit 5 % du total des peines prononcées. La légalisation du cannabis diminuerait cette charge d'environ 90 % et procurerait des recettes fiscales conséquentes : si le Colorado fait état de 93 millions de dollars de revenus pour l'année dernière, certaines estimations chiffrent à 1,5 milliard d'euros le supplément de recettes publiques pour l'État français !¹ On commence même à parler, à l'imitation de l'œnotourisme, de « cannabinotourisme » (visite des lieux de production, dégustation...). Plus largement, la légalisation permettrait de détourner les flux financiers des cartels (le cannabis représente environ 20 % de leurs recettes) pour les rediriger vers l'économie locale. 13 000 emplois pourraient être créés dans la commercialisation du cannabis (sans compter les emplois liés à la production ou la R&D).

De manière plus générale, la politique de prohibition laisse hors de tout contrôle de l'État un phénomène de masse, dont il s'agit pourtant de prendre acte. Légaliser permettrait de contrôler étroitement le marché et, donc, d'influencer la demande. Que l'on pense aux spectaculaires résultats de la politique antitabac, où le contrôle des prix a permis de diminuer la consommation de 37 % entre

2001 et 2013 – malgré un niveau de dépendance physique bien supérieur au cannabis. Une réglementation stricte et bien pensée permettrait de contrôler tant l'offre (actuellement aux mains de réseaux mafieux) que la demande (à l'origine d'un problème de santé publique). Mais que deviendraient, dans ce cas, nos territoires psychotropiques ?

L'avenir des territoires psychotropiques en question

Dans le cas de la dépénalisation, le marché noir ne disparaît pas. On peut même s'attendre à une hausse sensible de la consommation, dans la mesure où la disparition du risque de possession réduit le coût perçu par le consommateur. Les revenus des réseaux augmenteraient également avec un renforcement du caractère psychotrope de certains territoires.

Dans le cas de la légalisation, deux cas sont à distinguer :

- si le prix de vente est inchangé, le marché noir est littéralement asséché, puisqu'il sera possible, au même prix et en toute sécurité, de se procurer un produit de meilleure qualité ;
- si le prix de vente est majoré (afin d'éviter une hausse de la consommation suite à la légalisation), le marché pourrait se dualiser : un marché officiel, avec des produits de qualité et onéreux, et un marché noir qui, bien qu'affaibli, reste présent.

1 | Les chiffres de ce dernier paragraphe sont issus du récent rapport de *Terra Nova* sur le sujet : P. Kopp, Ch. Ben Lakhdar, R. Perez, Cannabis : réguler le marché pour sortir de l'impasse, Rapport pour *Terra Nova*, 2014, 29 p.

On le voit, les territoires psychotropiques seraient de toute manière affectés. Si le deal de cannabis disparaît, on peut se livrer à différentes conjectures, lesquelles vont du catastrophisme (reconversion des réseaux de revente de cannabis dans les drogues plus dures) à l'angélisme (reconversion des compétences acquises par le trafic dans des activités légales). Le tarissement des revenus liés au deal pourrait poser des problèmes dans certaines cités, mais aussi constituer une opportunité : pourquoi ne pas envisager qu'une partie des recettes fiscales supplémentaires soient affectées à l'amélioration de la situation de nos territoires psychotropiques ? Il est regrettable de constater que, dans le débat sur le cannabis, cette dimension urbaine soit trop souvent passée sous silence. Car, si nous avons besoin d'un législateur qui prenne ses responsabilités face à l'échec de la politique prohibitionniste, nous avons aussi besoin de mieux comprendre la situation dans ces quartiers, et de leur construire un avenir meilleur. —

POUR ALLER PLUS LOIN

- F. Beck, J.-F. Richard, R. Guignard, O. le Nezet, S. Spilka, Les niveaux d'usage des drogues illicites en France en 2014, *Tendances* n° 99, OFDT, 2015, 8 p.
- Ch. Ben Lakhdar, *De l'intérêt de sortir le cannabis des réseaux criminels. Pour une régulation du marché légal du cannabis*, Le Bord de l'eau, coll. « Pour mieux comprendre », 2016, 137 p.
- Ph. Bourgois, *En quête de respect. Le crack à New York*, Seuil, 2003.
- C. Duport (dir.), *L'intervention sociale à l'épreuve des trafics de drogue*, addap13, 2011, 106 p.
- C. Duport, Trafic de drogues : un bilan de recherches et quelques expériences à Marseille, *Études et Travaux de l'ORDCS*, n° 4, 2012.
- L. Fernandes, Acteurs et territoires psychotropiques : ethnographie des drogues dans une périphérie urbaine, *Médecine & Hygiène*, 2002, p. 427-441.
- P. Jamoulle, *Business is business*. Enjeux et règles du jeu de l'économie clandestine, *Déviance et Société*, 2003/3 (vol. 27).
- M. Kokoreff, Trafic de drogues, entre globalisation et localisation, *L'Ordinaire des Amériques*, n° 216, 2014.
- P. Kopp, Ch. Ben Lakhdar, R. Perez, Cannabis : réguler le marché pour sortir de l'impasse, Rapport pour *Terra Nova*, 2014, 29 p.
- Ph Pujol, *French Deconnection*. Au cœur des trafics, Robert Laffont/Wildproject, 2014.
- *The 2011 ESPAD Report – Substance use among students in 36 European countries*, 394 p.
- Th. Sauvadet, Le travail social à l'épreuve des trafics, dans C. Duport (dir.), *L'intervention sociale à l'épreuve des trafics de drogue*, addap13, 2010, p. 64-70.



Data à l'eau

THIERRY OBLET

L'*open data*¹ peut-il de nouveau enchanter notre rapport au politique ? Revenue des égarements des mouvements de libération les plus divers, notre fibre citoyenne peut-elle s'enthousiasmer pour celui de la libération des données publiques numérisées ? Ce fut l'hypothèse de travail d'un petit groupe d'acteurs de la société civile, rassemblé sous l'égide du C2D², l'instance consultative de Bordeaux Métropole. Ce groupe avait été saisi par le président de celle-ci afin d'examiner les conditions dans lesquelles l'*open data* pourrait devenir un « outil de citoyenneté active ». Depuis l'installation d'un Conseil local du numérique jusqu'à l'organisation d'un concours civic tech (la technologie au service du lien démocratique entre gouvernants et gouvernés), en passant par l'aménagement d'un bus datalab itinérant, ce sont dix actions qui ont été imaginées pour sensibiliser et former acteurs institutionnels et citoyens aux richesses de l'*open data* ; ce travail est disponible sous la forme d'un petit livret.³

La lecture de ce fascicule alerte surtout quant aux obstacles, tant techniques que politiques, avec lesquels cette libération des données doit composer.

1 | Pour saisir ce que l'expression « données ouvertes » recouvre, cf. A. Delage, C. de Vellis, *Open data/big data ?*, CaMBo #9, mai 2016, p. 71.

2 | Conseil de développement durable.

3 | S. Bart (coordinateur), *Mettre les données publiques entre les mains des acteurs de la citoyenneté*, C2D, avril 2016.

D'un point de vue technique, cette libération se heurte au fait que les données les plus intéressantes sont les plus complexes à libérer, tandis que les moins captivantes sont déjà en liberté. Ainsi des données de l'état civil qui nous permettrait de disposer d'un guide actualisé des prénoms. Est-il nécessaire d'apprendre, comme le savent déjà les Manon et les Marion, qu'en ce domaine on n'échappe guère à son époque. En revanche, comment s'y retrouver dans les données numérisées d'un Plan local d'urbanisme (PLU) ? Libérer n'est pas transmettre.

D'un point de vue politique, il apparaît que les données libérées les plus maniables sont celles en provenance des services qui les utilisent pour leur propre compte. Du coup, ces services rechignent à libérer des informations dont l'exploitation fonde leur raison d'être. Numériser le savoir ne le dégage pas des relations de pouvoir. Pour contourner cette complexité, la tentation est grande de recourir à des mesures radicales, comme d'exiger de chaque administration qu'elle libère à vau-l'eau ses données. Au risque que ce bonheur concédé aux geeks n'aggrave dans le pays la montée de la Fracture Numérique.

Un parallèle frappe entre l'importance prise par la question de l'eau au XIX^e siècle dans la gestion des villes et l'importance prise aujourd'hui par la question des données numériques dans la gestion de l'urbain. Comme l'eau, la data nécessite d'être recueillie, produite, assainie, distribuée, sans que les citoyens s'y noient ; c'est une richesse autant qu'une menace. Publiques ou privées, la data et l'eau sont des biens communs dont le contrôle sera, au XXI^e siècle, décisif. Au XIX^e siècle, la question de l'eau avait conduit à des délégations de services publics qui ont donné naissance à ces multinationales de l'eau avec lesquelles les collectivités ne naviguent pas toujours sur un fleuve tranquille.⁴ Quelles relations les pouvoirs publics doivent-ils entretenir avec les multinationales de la donnée numérique ? Fera-t-on comme Gribouille qui se jeta à l'eau pour ne pas être mouillé par la pluie ? Faut-il inventer des régies numériques créatrices d'un espace public « augmenté » qui ne serait pas diminué par les insanités qui circulent sur le Net ? De la libération des données à la liberté des citoyens, il n'y a plus qu'un pas à accomplir. Parions donc sur l'expérimentation, conscients que l'information ne viendra jamais à bout des mystères. —

4 | Anne le Strat, *Une victoire face aux multinationales. Ma bataille de l'eau de Paris*, éd. Les petits matins, Paris, 2015.

ÉPHÉMÈRE



œuvre de Julien de Casabianca ©
www.juliendecasabianca.com

La rocade, tu l'aimes ou... tu l'aimes !

ÉLODIE MAURY



Ça se passait dans les imposantes coursives du Hangar G2 le 19 septembre dernier, en fin de journée... Du beau monde se pressait autour de Virginie Calmels – venue représenter Alain Juppé – de Véronique Ferreira et de Jean-Marc Offner, respectivement présidente et directeur général de l'a-urba, agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine.

Pourtant, le sujet du jour n'était pas – de prime abord, en tout cas – particulièrement glamour... La rocade bordelaise, territoire de... quoi ? De « projets » ?! Ça alors... il fallait oser ! Cette longue saignée de 45 km, éternellement embouteillée et si mal aimée de ses usagers, l'« enfer », dit le principal quotidien local, aurait donc quelque chose de positif à offrir ? C'est bien là le pari de l'exposition proposée par l'a-urba, qui a réalisée à partir des travaux que l'agence mène depuis plusieurs années.

La rocade, qu'on l'aime ou qu'on la déteste, est incontournable (même si son ambition initiale était de contourner l'agglomération...) pour tout habitant de la métropole bordelaise. Certes les 80 à 120 000 véhicules qui l'empruntent chaque jour n'ont pas uniquement des Bordelométropolitains à leur bord... Mais ces derniers l'utilisent pour aller travailler ou étudier, pour aller faire leurs courses à Auchan-Lac ou à Mérignac-Soleil ou pour partir en week-end sur le « bassin ». Car, vous l'ignorez peut-être mais, sur les 226 000 déplacements quotidiens enregistrés sur le périphérique bordelais, 64 % sont le fait d'individus qui circulent au sein de l'agglomération, 28 % de personnes qui vont ou qui viennent de la métropole, et seulement 8 % qui l'utilisent en transit. Bref, la rocade fait partie de la vie des habitants de la métropole, pour le meilleur et surtout le pire, si on en croit les témoignages recueillis par l'anthropologue Éric Chauvier, dans son ouvrage réalisé pour l'exposition¹. Du coup, on est quand même tenté de se dire que proposer une exposition intitulée « La rocade, territoire de projets », c'est encore une idée pseudo avant-gardiste, un brin provoc, de bobos urbanistes qui ne dépassent jamais la ceinture des boulevards. Existe-t-il vraiment des « raisons d'adorer » la rocade² ?

1 | É. Chauvier, *La Rcade bordelaise : une exploration anthropologique*, éd. Le bord de l'eau, 2016.

2 | Voir l'article [et les commentaires des lecteurs] de « 8 raisons d'adorer la rocade » par S. Barthélémy, *Rue 89 Bordeaux*, 20 septembre 2016.

ROCADE, TERRITOIRE DE PROJETS
Exposition jusqu'au 23 décembre

Hangar G2, bassin à flot n° 1, Bordeaux.
Entrée libre.

Du lundi au vendredi,
et le samedi 3 décembre, de 14 h à 17 h 30.

05 56 99 86 33 / www.aurba.org.

Loin de nous l'intention de remettre en cause l'expertise de l'usager rocadien ou de contester son ressenti, et dans le cas qui nous occupe, force est de constater que l'existence des bouchons précède bien l'essence du territoire de projets... Mais la rocade, elle est là et il faut bien faire avec. Alors autant voir le verre à moitié plein. Parce que, à l'heure de l'urgence écologique, il va bien falloir inventer un avenir à ce « tuyau » aujourd'hui dysfonctionnel, construit à l'époque de l'apogée de la voiture. Et c'est là tout le mérite de cette exposition, qui parvient à montrer la rocade sous un jour nouveau (Oui, c'est un lieu poétique !), qui révèle une réalité loin d'être univoque (Oui, ça roule bien, parfois, sur la rocade !) et de dévoiler le potentiel de cette artère névralgique pour le développement économique et social de la métropole bordelaise du XXI^e siècle.

On ne vous en dit pas plus, c'est à découvrir à l'a-urba, au hangar G2 jusqu'au 23 décembre. —

La part des anges

De la banalité à l'inattendu

JOSÉ BRANCO

Une première opération de greffe résidentielle en site économique

Pour les connaisseurs en œnologie, l'expression « *la part des anges* » désigne le volume d'alcool évaporé, lors du vieillissement du cognac élevé en barriques. Cette alchimie naturelle donne lieu à l'apparition d'un voile de levures actives, d'un blanc immaculé, en surface du précieux breuvage. Énigmatique comme pourrait l'être cette transformation, le projet homonyme réalisé à Villenave-d'Ornon invite à réfléchir sur la subtilité d'une telle opération. Paré d'une élégante résille de métal blanc, le projet conçu par les architectes Frantz Bühler et Florent

Pasquier¹, en collaboration avec l'artiste Jofo rompt avec la banalité des enseignes commerciales, aux alentours. Cette opération de logements est le point de départ d'un quartier créé de toutes pièces, sur un site majoritairement économique et jusqu'à présent inhabité. Il apparaît dans le paysage comme un signal, une intervention à la fois plastique et colorée, un geste fort destiné à dynamiser l'évolution de ce territoire. Quel sens donner à une opération d'habitat dans un contexte aussi inhabituel ?

1 | Les deux fondateurs de l'agence d'architecture bordelaise Bûpa Architectures ont reçu la commande directe de ce projet.

Le projet immobilier, réalisé en frange de la zone commerciale des Rives-d'Arcins, suscite l'étonnement en raison de son écriture architecturale et de la présence d'un lapin rose géant mis en scène en pied d'immeuble. Cette installation peu commune de l'artiste bordelais Jofo n'est pas passée inaperçue. Elle incarne une approche différente de l'art et de l'architecture, mobilisés pour créer l'événement et donner du sens à un lieu impersonnel. Cette opération résidentielle constitue la première greffe du futur quartier nommé le domaine de Geneste, doté de services et équipements propres. Le site construit apparaît comme improbable, coincé entre le parking d'une enseigne com-

Vue d'ensemble depuis les espaces naturels | © Denis Lacharme | www.denis-lacharme.com



ZOOM

Vue sur le cœur d'îlot accueillant l'œuvre de Jofo |
© Denis Lacharme | www.denis-lacharme.com

effet d'optique, elle s'efface depuis l'intérieur, en contre-jour. La matrice des percements obéit ainsi à la répartition des pièces de vie et du respect des rapports de voisinage. Pour assurer la complétude du concept, la complexité des panneaux de façade a nécessité le développement d'un béton isolant spécial, lequel s'est vu décerner un prix de l'innovation³. L'écriture architecturale du projet résulte d'un travail hybride, un croisement entre la liberté du trait porté par Jofo et la structure rigoureuse des élévations. Ce traitement plastique confère une unité d'ensemble aux différents volumes construits à l'échelle de l'îlot. Il forge l'authenticité du projet, à l'image d'une marque dans l'univers commercial du site. Le soubassement de l'édifice donnant sur la rue est habillé d'entrelacs de métal, inspirés par l'univers floral du lieu. Inspiré du moucharabieh, il filtre le regard et donne la transparence suffisante pour l'éclairage des parkings intégrés. Le travail entre l'équipe d'architectes et le plasticien est le fruit d'une collaboration éprouvée sur d'autres projets. L'intervention de l'artiste se décline également sur les espaces intérieurs : stickers colorés, signalétique fonctionnelle et jalonnement, numérotation des

merciale et la limite d'espaces naturels abritant d'anciennes gravières. Le secteur des Rives-d'Arcins est avant tout fréquenté pour son centre commercial et ses boutiques. Son image, qui jusqu'à peu était principalement associée à la rocade, se transforme progressivement. Les usages s'enrichissent et s'ouvrent désormais à la culture, aux pratiques de plein air et au partage d'expériences collectives. Les rives de la Garonne prolongent la galerie de l'hypermarché. Des espaces de promenade longent l'estey de Franc¹ jusqu'aux pontons du port de plaisance implanté face à l'île d'Arcins. Les hectares de parkings s'humanisent par étapes, se parant d'allées plantées et de pistes cyclables. Les enseignes se renouvellent au gré des opportunités et prennent la place des hangars disgracieux. Le célèbre hibou, l'un des premiers refuges périurbains, fut la première œuvre zoomorphique implantée sur le site. Le lapin n'est donc pas le premier colonisateur du territoire... Ainsi l'installation de logements s'inscrit dans un long processus, fait de gestes ponctuels, mais avec une vision à long terme portée par les deux villes riveraines de Bègles et Villenave-d'Ornon.

L'art et l'architecture comme marqueur identitaire

Le projet est composé de quatre plots organisés autour d'une tour de quatorze étages, l'une des constructions

les plus hautes réalisées dans l'agglomération. L'ensemble tire profit de la situation en balcon sur les bocages du delta vert et la vue panoramique sur la Garonne, enviée par bon nombre. L'œil est d'abord attiré par la couleur imprévue du projet : rose et vert, tranchant sur un fond blanc, comme pour dynamiser le regard sur l'étrange édifice. La silhouette qui se détache est presque sculpturale, tirée par une géométrie savamment maîtrisée, aux arêtes soignées. Derrière la fine paroi de métal perforé, rappelant les fractales carrées de Mandelbrot², les logements traversants disposent de généreuses loggias orientées plein sud. Cette résille garantit l'intimité entre les appartements et protège du rayonnement solaire. Par

2 | Ensembles géométriques obéissant à des équations qui génèrent des motifs complexes et harmonieux, imbriqués selon une infinité d'échelles.

3 | Le projet s'est vu décerner la Pyramide d'argent du Grand Prix régional 2015 par le Crédit Foncier, ainsi que le prix de l'innovation par le Groupement Industrie Promotion.

Façade nord-ouest donnant sur les espaces économiques | © Denis Lacharme | www.denis-lacharme.com



1 | Promenade aménagée le long de la rivière qui traverse le delta vers du sud de l'agglomération bordelaise.

CHIFFRES CLÉS

- Conception
BÜPA Architectures, Jofo.
- Maîtrise d'ouvrage
ALUR Promotion immobilière
et Clairsienne.
- 154 logements,
dont 67 conventionnés.
- 6 500 m² de terrain.
- Coût : 12,5 millions d'euros.

appartements. Chacun peut éprouver le sentiment d'habiter une partie de l'œuvre artistique. Le choix du lapin comme emblème du projet a suscité de nombreux débats. L'inspiration est simplement liée à la présence du mammifère herbivore sur l'ancienne parcelle cultivée par son propriétaire d'origine – une sorte d'hommage à l'histoire sociale et populaire de la couronne maraîchère de Bordeaux. L'élément énigmatique du projet, implanté en cœur d'îlot, est un véritable facteur d'appropriation. Plébiscité par les enfants, il fait également la fierté de ses occupants, considérés comme de nouveaux pionniers. À l'image du lapin d'*Alice au pays des merveilles*, cette œuvre invite à changer de paradigme, à projeter un nouvel imaginaire sur les espaces appauvris de la période moderne.

Intensifier la vie dans les espaces économiques

Le programme initial de cette opération prévoyait l'ouverture d'une crèche, au dernier niveau d'une de ses constructions. Cette idée s'inscrit dans l'évolution future du quartier, mais reste pour l'instant en suspens. Compte tenu des incertitudes, la gestion de la temporalité s'apparente à un défi. La flexibilité des rez-de-chaussée réserve la possibilité d'accueillir, à terme, de nouveaux services. Par réaction à l'omniprésence de l'automobile dans le paysage, le stationnement est intégré sur les deux niveaux du socle commun, afin de limiter son impact

visuel. La proximité immédiate avec les enseignes commerciales permet d'entrevoir la possibilité de mutualiser le stationnement, ce qui constituerait une réponse adaptée aux parkings vides de nuit ou en week-end. Le projet questionne le rapport entre la densité et la nature, trop souvent présentées comme deux visions antagonistes. Le contexte vierge de toute habitation a indéniablement facilité l'expérimentation de la hauteur. Sans prendre parti sur la question de la forme urbaine, le choix de la densité a permis de proposer des prix d'accession abordables¹. Pour contredire les idées reçues, la plupart des acquéreurs ont privilégié la localisation des services commerciaux et de loisirs, ainsi que la proximité de la rocade. Alors que le projet porté par le groupe ALUR Promotion s'annonçait au départ comme un pari difficile, la commercialisation rapide du programme a démontré que les aspirations en matière d'habitat peuvent parfois surprendre. Plus globalement, l'enjeu de la démarche réside dans la cohabitation

harmonieuse entre fonctions économiques et résidentielles, un sujet délicat. Cette quête de la mixité anime de nombreux acteurs publics de la métropole. Partant des enseignements, l'expérience conduite à Villenave-d'Ornon peut nourrir l'approche en matière de diversification des grands sites monofonctionnels. Dans la perspective des projets du domaine de Geneste, il reste à créer les conditions d'émergence d'un véritable quartier, construit sur la base de liens sociaux entre résidents et utilisateurs/consommateurs du territoire. Ce nouveau modèle à développer est peut-être annonciateur d'un changement plus profond dans la manière d'appréhender les espaces aux limites de la ville marchande. Des modes de coopération adaptés sont à imaginer entre deux univers qui ont du mal à dialoguer. Les pistes d'innovation potentielles sont nombreuses et l'inventivité des acteurs de la grande distribution laisse désormais entrevoir des perspectives intéressantes pour consommer, se divertir et habiter autrement, sur un même lieu... —

1 | Soit 2 480 euros /m² pour un T3 en PSLA, commercialisé par le groupe Clairsienne.



Jeux de transparences depuis un logement et le parking |
© Denis Lacharme | www.denis-lacharme.com

La connexion Tours – Saint-Pierre-des-Corps

ANTONIO GONZALEZ-ALVAREZ

Ou comment faire projet avec le dessus, le dessous et les abords d'une autoroute...

Comment « faire projet » dans un territoire traversé par une autoroute, par une voie de chemin de fer, par l'ancienne digue d'un canal et par une voirie structurante ? Ou, d'une façon plus générale, comment relier des espaces urbains séparés par des infrastructures de transport qui induisent un fort effet de coupure ?

La communauté d'agglomération de Tours a voulu aborder sérieusement ces questions pour améliorer la connexion entre les communes de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps. Afin de recueillir des idées nouvelles, elle s'est associée à Vinci Autoroutes pour financer le concours international de conception urbaine, Passages, organisé par l'Institut pour la ville en mouvement (IVM). Animée localement par l'agence d'urbanisme de Tours, la démarche s'est déroulée en plusieurs étapes sur un temps court : le concours est lancé officiellement en janvier 2015 ; le jury retient initialement sept équipes ; celles-ci développent leurs propositions dans des ateliers de travail qui durent cinq jours, fin mai. Un projet lauréat est choisi en juin. Retour sur cette expérience et sur certaines de ses meilleures propositions, qui pourraient inspirer l'agglomération bordelaise dans ses réflexions actuelles sur les franges de la rocade¹.

Éléments de contexte

L'ambition de l'agglomération de Tours est de réaménager, à terme,

l'axe de l'autoroute A10 qui relie Paris à Bordeaux, pour mieux prendre en compte les riverains, améliorer la perméabilité, développer les multimodalités sur l'autoroute, et mettre en valeur certains paysages, la ville et le fleuve. Plusieurs « espaces de projet » sont ainsi envisagés à long terme le long de l'axe. Cependant, dans le cadre de la démarche organisée par l'IVM seul le tronçon « central » est proposé au concours à idées : entre les bords du Cher au sud et la rue des Ateliers au nord. Sur ce tronçon, on comptabilise environ 80 000 véhicules par jour, dont 80 % correspondent à des flux « internes » liés à l'attractivité du centre de l'agglomération (flux ayant pour origine ou destination le centre de Tours, Saint-Pierre-des-Corps et La Riche)². L'autoroute est longée à cet endroit par un axe routier structurant, l'avenue Georges-Pompidou. Le diagnostic du secteur fait part d'une difficulté de cohabitation des trafics locaux avec les trafics de transit aux heures de pointe, ainsi que les nuisances classiques liées au trafic automobile intense : bruit, pollution atmosphérique et, effets de coupure. Tel que le résume le catalogue édité par l'agence d'urbanisme de Tours : « *Le territoire entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps est emblématique d'une condition métropolitaine contemporaine où s'est durablement installé un conflit entre*

*grandes infrastructures de mobilité et milieux habités*³. »

Dans ce cadre, les projets du concours doivent identifier les passages stratégiques, proposer des innovations concrètes pour améliorer les connexions entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps, et permettre de lancer le processus pour une meilleure intégration de l'autoroute dans son environnement, tout en maintenant l'usage autoroutier. Ils doivent être réalistes et réalisables à court terme, dans l'esprit de « petites interventions pour des effets majeurs ».

Une des principales originalités de l'approche proposée par l'agglomération de Tours réside justement dans le souhait de « faire projet » avec les infrastructures existantes, sans les requalifier ni les déplacer, au travers d'interventions relativement modestes. L'autoroute et les voies de chemins de fer doivent conserver leur importante capacité de débit ; et les grands travaux onéreux (de type couverture d'infrastructures) sont exclus. Les quelques beaux exemples d'autoroutes transformées avec succès en axes urbains⁴ ne servent donc pas de référence. Cela rend l'exercice particulièrement difficile et intéressant.

3 | ATU, « Et si l'autoroute A10 ouvrait le(s) passage(s) urbain(s) ? » dans l'agglomération de Tours, 2016, 40 p.

4 | FNAU, *Les Métamorphoses de l'autoroute urbaine*, Points FNAU n° 1, éd. Gallimard, coll. « Alternatives », 2014, 143 p.

1 | Nous remercions Jérôme Baradier, directeur de l'agence d'urbanisme de Tours, pour son témoignage.

2 | La faible part de flux de transit a conduit à écarter l'idée d'un contournement de Tours. Pour rappel : le même type de constat a été fait pour les flux qui empruntent quotidiennement la rocade bordelaise.



Le « tapis jardin », vue dans l'axe du passage sous les voies ferrées au sud, depuis la rue du Docteur Zamenhof | © BAU15

Identifier les lignes de désir, susciter des effets d'entraînement

Tous les projets présentent des points en commun. Le percement de la digue qui longe l'autoroute (emplacement d'un ancien canal) fait l'unanimité. Il permettrait d'améliorer la perméabilité entre les deux côtés de l'autoroute, ce qui correspond à une des lignes de désir marquée par les usages du site ; elle permettrait également un meilleur écoulement des eaux en cas d'inondation et, donc, une plus grande résilience des territoires riverains. La proposition d'utiliser l'espace sous l'infrastructure au droit du « point 0 » pour des événements festifs, sportifs ou culturels est une autre caractéristique commune à la plupart des projets. D'autres idées se retrouvent sur plusieurs projets, avec des formalisations différentes : l'utilisation de structures émergentes pour mettre en relation le bas et le haut et communiquer aux usagers de l'autoroute la singularité du lieu qu'ils traversent ; l'aménagement de places, jardins ou parcs (notamment sur les emprises ferroviaires) pour une meilleure appropriation des bords d'infrastructures par les citoyens ; des aménagements ou réaménagements divers pour assurer la continuité des circulations douces : passerelles, passages en tunnel ou voies dédiées

dans l'avenue Georges-Pompidou. On peut regretter seulement qu'aucun des projets n'aborde frontalement les problèmes et les nuisances du trafic, autres que les effets de coupure...

Le projet lauréat, Micro-Poros¹ du collectif BAU15 repose sur un dispositif original : le « tapis urbain », décliné en 12 formes correspondant à 12 sites différents le long de l'autoroute A10. Le « tapis urbain » est une intervention légère sur l'espace public, à l'intersection entre les « lignes de rupture » (infrastructures qui constituent des barrières pour les parcours des habitants) et les « lignes d'usage » (parcours préexistants ou à créer pour répondre aux besoins des piétons) afin de créer des « microporosités ». Chacune des interventions mise sur le potentiel de la ville : l'aménagement proposé est, en soi, moins important que ses effets d'entraînement par les « ressources qu'elle aura rendu visibles et sensibles »². Ainsi, par exemple, la création d'un « tapis des sports » pourrait entraîner une gestion partagée des terrains par un centre multisport qui existe déjà, puis, dans un second temps, la mutation de certaines parcelles à proximité, autour des usages du sport.

1 | Ce projet a été retenu pour être exposé dans le pavillon français lors de la biennale d'architecture de Venise 2016

2 | ATU, op. cit., 2016, p. 33.

Au-delà du contenu des projets³, la démarche est en soi intéressante. Les sept équipes retenues ont construit le cœur de leurs propositions pendant cinq jours de travail sur place rythmés par des visites de terrain et des échanges avec les acteurs locaux (élus et techniciens des collectivités, représentants de l'État ou d'associations locales). Le mode de travail en ateliers animés par un « coach » et l'émulation entre les équipes ont conduit à des résultats remarquables en un temps record⁴. Pour l'agence d'urbanisme, un des enjeux consistait à convaincre les collectivités de la possibilité de réaménager de façon progressive ce type de territoire délaissé, par petites touches, en tenant compte des faibles ressources publiques. Le pari semble réussi. La communauté d'agglomération de Tours a approuvé le démarrage des travaux d'un « tapis » correspondant au tronçon central de la zone d'étude, le « tapis jardin », en 2017. Il faut espérer que cette première intervention enclenchera une dynamique sur l'ensemble de l'axe. —

3 | Le lecteur intéressé pourra trouver les détails de chacun des projets présentés sur le site de l'agence d'urbanisme de Tours : www.atu37.org

4 | Le revers de la médaille est à signaler du côté de la ressemblance entre les projets présentés, probablement induite par le mode de production : visites de terrain conjointes, mêmes interlocuteurs locaux et même coach.

Le bureau des questions du futur

AGNÈS BERLAND-BERTHON

« Aide-toi et le Land t'aidera. » Cette sentence en écho au dernier vers de la fable du chartier embourbé de Jean de la Fontaine donne le sens du choix fait en 1999 par le ministre-président du Vorarlberg, plus petite région d'Autriche (370 000 habitants) située sur les rives du lac de Constance, de créer au sein de son administration régionale un nouveau service au nom prometteur : le bureau des questions du futur.

À quel projet répond cette décision de dédier un service spécifique à la prospective, et quels en sont les leviers ?

Le constat qui a été fait au début des années 1990 par le gouvernement régional du Vorarlberg de l'impuissance de sa politique de lutte contre la pollution de l'air (campagnes d'information, plan médias en faveur des déplacements doux et des commerces de proximité, mesures de réduction des émissions de CO₂, etc.) l'a conduit à changer de braquet : exit les politiques *top-down*, place à la valorisation des initiatives citoyennes locales. Il faut organiser l'auto-organisation. Marquée du sceau de la recherche pragmatique de l'efficacité économique de l'action publique, la mission du bureau des questions du futur, sous la responsabilité directe du ministre-président, consiste à « *détecter les possibilités de développement du Land pour les stimuler et les soutenir (...) en se concentrant sur trois domaines de compétence : l'engagement citoyen, le capital social et le développement durable* ».

D'une culture ouvertement libérale peu favorable à la technocratie, forte d'un

système associatif parmi les plus développés en Europe (47 % des habitants de plus de 15 ans sont engagés dans une activité bénévole sociale ou culturelle en 2007) et adepte du principe des « petits pas décidés » permettant de bénéficier du retour d'expérience pour ajuster les moyens employés à l'objectif commun, l'action publique du Vorarlberg se réfère explicitement aux travaux du politologue américain Robert Putnam sur le capital social. Elle l'appréhende comme une ressource collective qui, en produisant de la confiance et de la réciprocité, rend les échanges sociaux moins problématiques et l'action publique plus efficiente. La première action du bureau des questions du futur, l'opération « Fahrrad », en faveur des déplacements à vélo est une réussite (le Vorarlberg est la région d'Autriche où ces déplacements sont les plus développés). La démarche d'« *appreciative inquiry* » mise en œuvre consistait à repérer les initiatives les plus réussies et à comprendre les raisons de leur succès plutôt que de se focaliser sur le problème posé (ici la pollution à l'ozone). Depuis lors, le bureau des questions du futur (animé par sept personnes d'origines disciplinaires variées) s'emploie à valoriser le capital social du Vorarlberg, à élaborer des solutions innovantes à des problèmes quotidiens que les politiques ne parviennent pas à traiter et à faire du sur-mesure en se centrant sur le processus de mise en œuvre.

Dans cette région où aujourd'hui 67 % des déchets sont recyclés et qui est en voie de réussir son plan d'autono-

mie énergétique pour 2050, le Bureau déploie son activité selon plusieurs axes : l'identification des initiatives locales individuelles ou de petits groupes en faveur d'un développement écoresponsable, leur mise en réseau, la mise à disposition, auprès des écoles, des associations, des collectivités locales et des entreprises, d'un soutien logistique et d'expertise, et la recherche constante de nouveaux moyens de dynamisation de l'engagement civique des habitants au service du développement du land.

Pour exemples on peut citer le programme Qualité de vie dans les villages et commerces de proximité, lequel propose des stratégies public-privé pour faciliter le maintien des épiceries dans les zones rurales ; la création d'une monnaie locale, les Talents ; le projet Vivre ensemble en faveur de la mixité des générations ; le programme Des amis et plus qui cherche à développer le capital social des jeunes dans leur établissement scolaire, etc. Le plus emblématique est sans doute la création des Wisdom Council. Introduits dès 2006, ces « conseils des sages » sont composés de douze à quinze habitants tirés au hasard, qui travaillent ensemble pendant une journée et demie. Ils sont consultés pour réfléchir sur des questions locales sur lesquelles bute l'action publique institutionnelle et pour proposer des solutions d'intérêt général. Leur expérience pourrait sans doute nourrir notre réflexion pour la mise en œuvre balbutiante de nos futurs conseils citoyens... _

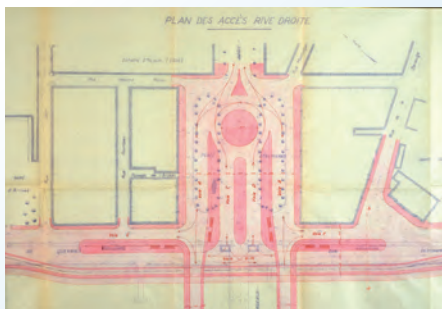


Unir les deux rives, mémoire de projets

AGNÈS BERLAND-BERTHON

Sources : exposition *Unir les deux rives* | archives municipales de Bordeaux.

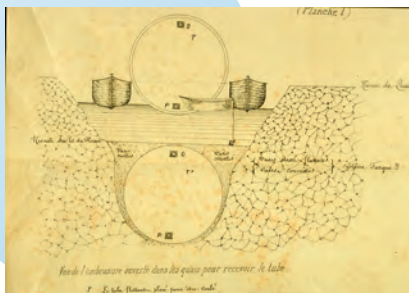
1996



1950



1940



1877

1929



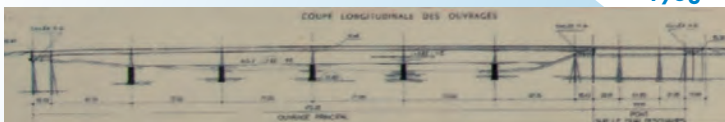
2008



1910



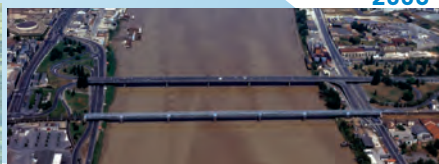
1965



1773



2008



1870



1950

1993

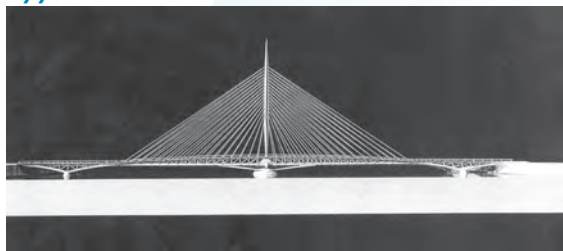


2014-2020

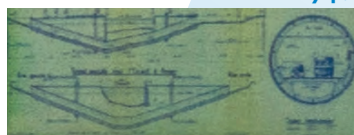


© OMA, Clément Blanchet – Rem Koolhaas
Le projet du pont Jean-Jacques-Bosc, conçu par Clément Blanchet associé de l'agence OMA, fondée par Rem Koolhaas.

1990



1940

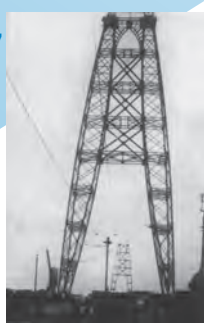


1902



1897

1897



1895



1967

2003-2013



En 2016, six ponts (dont le pont ferroviaire) franchissent la Garonne pour réunir les rives droite et gauche de Bordeaux. Un septième, le pont Jean-Jacques Bosc, verra le jour en 2020.

Unir les deux rives. Cet acte naturel pour toute ville traversée par un fleuve, a fait l'objet à Bordeaux de nombreuses controverses et projets de papier, d'années de tentatives infructueuses avant de devenir réalité. *Unir les deux rives* est aussi le nom d'une belle exposition publique organisée par la Cub en 1998 avec l'appui de l'a-urba, et présentée sous chapiteau à proximité de l'emplacement souhaité alors par le nouveau maire de Bordeaux, Alain Juppé, d'un pont urbain au droit des Quinconces.

Nous l'avons sortie de ses cartons d'archive pour mettre en scène ces ponts construits et rêvés, voire perdus. Le pont de Pierre et le pont du Médoc ont la palme des projets, y compris de sa destruction et de son remplacement par un tunnel pour le premier, ou de son doublement, projet de 1950 réactivé en 1994. Le second est resté sur le papier, après la tentative avortée du pont transbordeur de 1897 jusqu'au beau projet de Calatrava en 1990. De même pour celui des Quinconces, régulièrement remis sur le métier pendant près de 90 ans, sans succès, la *veduta* est trop belle.

Le « BA-BA », ou Jacques Chaban-Delmas, a bénéficié de la culture de ces ponts impossibles pour se glisser sans heurts apparents dans l'équipe gagnante. Comme les ponts d'Aquitaine, Saint-Jean, François Mitterrand, la passerelle Eiffel, mais pour des motifs différents dont la rationalité fonctionnelle et la ressource politique de la décision ne sont pas les moindres. L'éventualité de Jean-Jacques Bosc (quel grand homme, ou femme, lui donnera son nom ?) était déjà envisagée dans le premier Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme dans les années 1970. Il a patiemment attendu que la rive droite devienne une ressource résidentielle pour la ville-agglomération... et Paris la banlieue de Bordeaux. —

Cuisiniers *on the road*

NATHANAËL FOURNIER

En l'espace de quelques années, des *food trucks* ont fleuri dans l'espace public ou privé des grandes agglomérations françaises, couplant leur commerce nomade avec une efficace communication sur les réseaux sociaux. Ils répondent à la redécouverte de la cuisine de rue, et aussi au souhait de concilier rapidité d'un déjeuner avec une cuisine de produits frais et sains, à des besoins insuffisamment satisfaits dans des quartiers branchés, où les usages ou les attentes évoluent rapidement, dans des secteurs où la ville (incomplète) se crée, s'étend ou se déplace (zones d'activité, festivals...). Parfois les restaurants ambulants sont portés par des restaurateurs voyageurs...

Virginie et son mari Philippe ont lancé *El taco del diablo* il y a trois ans¹. Dans un combi Volkswagen rouge et blanc des années 1970, ils proposent guacamole, tacos et autres spécialités mexicaines teintées d'esprit californien.

« Je suis partie en Californie parce que à l'époque j'étais styliste de mode et, en 2005, on m'a démarchée pour un poste là-bas. Et comme ce poste était assez intéressant, tout le monde a suivi, les enfants et mon mari. Philippe y a créé une boîte de production de photos, également en lien avec la mode. J'avais déjà vu des *food trucks* à New York, mais il n'y en avait pas autant qu'en Californie, et surtout pas

les *taco trucks*. Là-bas, il y a vraiment une « culture taco » énorme, c'est un peu comme les boulangeries ici. Il y en a à chaque coin de rue, soit des petites boutiques, soit des camions qui se garent devant les entreprises trois fois par jour, le matin, le midi et l'après-midi. La réglementation californienne est très différente d'ici : à Los Angeles, les *food trucks* peuvent stationner n'importe où, devant une entreprise, ou dans une rue commerçante, mais avec une durée maximale de 45 minutes. Et il y a une culture autour de ça : tous les premiers vendredis soir du mois, c'est la *Food Truck Night*, le boulevard Abbot Kinney est rempli de camions. Tout le quartier vibre et fonctionne alors au rythme de cette animation, les bars qui sont autour, les petites boutiques qui, sinon, seraient fermées à cette heure là, etc.

Quand on est rentrés en France en 2011, on avait fait un peu le tour de nos métiers, et on n'avait plus trop l'intention de travailler ni dans la mode ni dans le textile. On a vu que les *food trucks* émergeaient déjà sur Paris. On avait envie de changer de métier, d'orientation, on est passionnés de cuisine et de combi, voilà, ça a fait la bonne recette ! L'idée de cette cuisine nomade, ça nous plaisait à fond, ça nous correspondait bien ! Le fait de ne pas être sédentaire, c'est beaucoup de contraintes, mais c'est assez riche aussi, à chaque fois on a des clients différents, des salariés, des étudiants,

des habitants du quartier... ou tout simplement des gens qui se promènent. On est tous les deux originaires du Sud-Ouest et on avait des attaches familiales à Bordeaux. En plus lorsqu'on est rentrés, il fallait vraiment être proche de l'océan : avec un fils surfeur, il n'était pas imaginable de partir à Paris ou dans une ville éloignée de la mer !

Il nous a fallu un an pour trouver des emplacements. À Bordeaux, il n'y avait pas de réglementation sur les camions-restaurants. À l'époque on était vraiment précurseurs, il n'y avait que By Oliver qui était déjà là depuis 6 mois. La mairie avait beaucoup de demandes. Elle a mis en place des commissions et a décidé d'ouvrir quatre emplacements, mais en ne donnant des autorisations qu'à des *food trucks* qui ont un vrai concept, une vraie identité : il faut que le camion soit parfait, que la cuisine soit originale, fraîche, fait maison...

Le métier est compliqué, d'ailleurs beaucoup de camions ont arrêté leur activité. Cela demande énormément d'énergie, surtout quand, comme nous, on prend le parti de réaliser toute la cuisine à partir de produits frais tous les jours. Après il faut de bons emplacements, mais en général ceux de la ville de Bordeaux le sont. Et puis à partir du moment où on a une activité nomade, on est obligés de beaucoup communiquer sur nos horaires,

1 | www.eltacodeldiablo.fr



nos emplacements, nos menus du jour. Ça passe essentiellement par les réseaux sociaux, par Facebook surtout (aujourd'hui on a 6 500 fans), Instagram aussi, de plus en plus, et Twitter avec modération. Évidemment, il faut être régulier, choisir les bons horaires des posts. Moi, ça me prend à peu près une heure par jour. Mais c'est indispensable... En tout cas, au démarrage, on n'aurait pas pu avoir ce succès là sans les réseaux sociaux. »

Maryline a lancé Mââ, son camion de restauration vert anis, il y a un an et demi¹. Elle y propose une savoureuse cuisine asiatique, aux influences thaïlandaises, balinaises et vietnamiennes.

« J'ai travaillé dans la restauration en faisant le service, et j'ai un diplôme en comptabilité-gestion. En 2011, c'était une période charnière, je ne savais pas trop ce que je voulais faire de ma vie. Je me suis dit que je n'avais jamais voyagé, j'ai demandé un visa vacances travail pour l'Australie, pour pouvoir travailler là-bas et visiter le pays, mais aussi pour pouvoir aller ensuite en Asie

parce que ma maman est née au Viêt Nam, et que je n'y avais jamais mis les pieds. Je suis partie plus de deux ans. En Asie, je suis d'abord allée à Bali – en Indonésie –, puis en Thaïlande. Ensuite j'ai parcouru le Viêt Nam du nord au sud. Je dormais dans des *guest houses* à 5 \$, j'avais mon petit bouquin pour apprendre le vietnamien, c'était un voyage pour rencontrer la population, m'imprégner de mes racines, en fait. C'est en Asie que j'ai découvert la cuisine de rue. Je mangeais en bord de route, sur des petits tabourets. J'y ai toujours très bien mangé. C'est très frais et ça part très vite. À cette

1 | <http://maa-food-truck.com>

époque, je n'avais pas encore l'idée de créer un *food truck*, mais ça y a contribué : voir comment ils étaient capables de cuisiner dans la rue avec rien, avec leurs gamelles. Et c'est le côté nomade qui m'a plu. Aujourd'hui, si j'ai l'opportunité d'avoir un restaurant sédentaire, je garderai quand même le camion, pour conserver cette mobilité. Ça permet de découvrir de nouvelles personnes, de nouveaux coins, des nouvelles régions. J'aime les autres, en fait, leur richesse... cette diversité. Et en ayant un *food truck*, on a la chance de pouvoir participer à des festivals un peu partout. L'été, je travaille dans des manifestations comme Relâche à Bordeaux, je suis allée aussi au festival ODP à Talence, mais aussi à Rions, à Gradignan, etc. Et l'hiver, je réalise de plus en plus des dégustations dans des châteaux.

Au démarrage, il y a deux ans, j'ai commencé par suivre une formation de 6 mois sur la cuisine nomade, mise en place par la mairie et le CCAS de Blanquefort avec le chef étoilé Thierry Marx. Il a été le premier à développer ce type de cuisine et à favoriser les produits frais pour la cuisine rapide et ambulante. J'ai obtenu un certificat de professionnalisation en matière de cuisine, et un certificat de formation HACCP sur l'hygiène, le respect de la chaîne du froid... Ensuite je me suis fait accompagner par la CCI de Bordeaux pour monter un dossier, et pour

boucler mon budget, j'ai reçu une aide de Créagir, du conseil départemental. Ensuite, j'ai essayé d'obtenir des autorisations d'emplacement auprès des mairies. J'ai fait des demandes à Bordeaux, à Pessac, à Bègles, à Talence, à Villenave-d'Ornon, à Lormont... À Bordeaux, où j'habite, il y a une cinquantaine ou une soixantaine de demandes, et il n'y a pas de place pour l'instant. Et les autres communes préfèrent apparemment accorder une autorisation aux personnes qui habitent la commune. Je trouve dommage que face à l'expansion des *food trucks*, les mairies ne soient pas très ouvertes. Petit à petit, c'est en train de s'ouvrir, mais, par rapport au nombre croissant de *food trucks*, ce n'est pas à la bonne vitesse. Il y a du retard. Du coup, pour l'instant, je n'ai aucune autorisation municipale. Mais la bonne nouvelle, c'est que, même sans emplacement public, on peut quand même travailler sur des espaces privés... À Bordeaux, je suis au siège de CDiscount. À Cestas, c'est mon fournisseur d'emballages biodégradables qui est sur la pépinière d'entreprises qui m'autorise à y stationner. À Terres-Neuves à Bègles, c'est Vilogia. À Mérignac, c'est sur le parking de Cultura.

Le dernier emplacement sur lequel je me rends depuis juin, c'est à Pessac. Ce sont les entreprises qui m'ont contactée. Il y a une dizaine de sociétés côte à côte dans le secteur, entre Métro et

Haut-Lévêque. Il y a beaucoup de salariés qui ne trouvent pas toujours facilement pour déjeuner, il y a des points de restauration, mais il faut prendre la voiture. Les entreprises ont opté pour la simplicité : pas besoin de gérer un restaurant interentreprises, elles s'occupent juste des Tickets Restaurant. Ça permet de proposer une nourriture variée aux salariés, avec un type de camion différent tous les jours de la semaine, sans qu'ils aient à perdre du temps sur leur pause-déjeuner. Tout le monde y gagne ! >> —



L'urbanisme temporaire

Faire entrer en résonance projet temporaire et projet urbain

MAUD GOURVELLEC

L'émergence d'un urbanisme du court terme

Aux côtés des projets urbains au long cours s'imisce un urbanisme du court terme, léger, à faible coût, bien loin des pratiques conventionnelles des acteurs de la ville : l'urbanisme temporaire, qualifié aussi comme éphémère, événementiel, provisoire, temporel, tactique ou agile, selon la dimension qu'il prend. Cet urbanisme se matérialise par des aménagements temporaires, concrets ou symboliques, dont le but est de stimuler et d'amplifier les usages pour faire exister un lieu. Il se fonde sur l'identité éphémère et la mise en ambiance du lieu, avec généralement une perspective de réinvestissement social et économique.

Plus ou moins institutionnalisés, souvent opportunistes et modestes,

parfois mal jugés, voire assimilés à de l'activisme politique, les projets sont variés dans leurs formes, allant de la création d'espaces publics illégaux à la mise en place d'espaces réversibles, en passant par la tenue d'événements ou l'expérimentation à petite échelle d'usages potentiels. Mais ce n'est pas tant la nature de l'espace produit qui définit l'urbanisme temporaire que les objectifs visés et les acteurs atypiques qui le portent, habitants, collectifs et associations le plus souvent. Le processus importe autant que la finalité, l'espace en lui-même autant que les dynamiques qu'il génère.

Fréquents outre-Atlantique, ils connaissent aussi un certain succès en Europe. Ainsi peut-on évoquer, parmi les plus emblématiques : le projet Park(ing) Day du collectif Rebar, initié en 2005 à San Francisco et devenu aujourd'hui un événement mondial, lequel revisite les places de parking pour en faire des lieux de détente ; ou encore la piétonnisation de Times Square, dont les aménagements temporaires par de la peinture au sol et du mobilier extérieur bon marché ont permis d'éprouver de nouveaux usages avant la mise en œuvre du projet définitif de Snøhetta. En France, le projet des berges de Seine à Paris, lancé en 2009, a conduit à des aménagements légers et réversibles permettant de tester la fermeture des voies à la circulation, d'expérimenter des usages nouveaux et de répondre aux contraintes d'inondabilité du site. Plus localement, citons certaines interventions de Bruit

du frigo, collectif bordelais de création et médiation sur le cadre de vie, plus modestes, mais tout aussi intéressantes, comme Le Tube, un parc d'attraction éphémère, étape exploratoire préalable à l'aménagement de l'estacade SNCF de Cenon, ou La plage, mirage à Beaudésert, qui a aménagé de façon temporaire un terrain de 5 000 m² (terrasse, solarium, jardins partagés, terrain de bicross, etc.) en préfiguration d'un équipement culturel et social.

Une réponse au temps long des opérations d'aménagement ?

Cet urbanisme peut-il interagir avec l'urbanisme plus traditionnel ? Ses qualités peuvent-elles contribuer à bonifier et dynamiser des interventions plus académiques ? En particulier, ses vertus peuvent-elles constituer une réponse au temps long des opérations d'aménagement ? Car, entre le temps de la décision, celui des procédures, celui de l'aménagement et de la construction, sans compter celui des aléas et des recours juridiques, un projet urbain peut courir sur dix, quinze, voire vingt ans parfois, sans que les terrains ne soient investis par un seul habitant. Et ces larges emprises en attente sont autant d'aubaines pour l'urbanisme temporaire qui peine à trouver sa place dans les métropoles en mal d'espace. Entre une collectivité ou un aménageur qui doit gérer et entretenir sur des années du foncier inoccupé et des porteurs de projet en quête d'un lieu, une convergence d'in-



Valencia Street à San Francisco | © Mark Hogan

FABRIQUE URBAINE

térêts peut sans aucun doute exister. Certains y ont déjà pensé. À Barcelone par exemple, dans un contexte d'austérité budgétaire, la municipalité a lancé en 2012 le plan Buits basé sur le principe de gestion temporaire d'espaces dans l'attente d'une vocation future. À l'issue d'un concours, 19 friches publiques ont été aménagées par des collectifs et associations pour accueillir, sur une durée de trois ans, des activités à caractère éducatif, sportif, ludique, culturel ou artistique. À une autre échelle, L'Établissement public d'aménagement de Saint-Étienne (EPASE) a lancé en 2011 un concours intitulé *Défrichez-là*, remporté par le collectif Etc., pour mettre en valeur pendant trois ans un espace en friche au centre de la ville, le quartier de la gare de Chateaufort.

Au-delà de la simple mise en attente d'un espace, l'urbanisme temporaire peut nourrir directement les opérations d'aménagement en matière d'anticipation et d'accompagnement du projet. Il peut contribuer à redynamiser et revaloriser un site, permettre de préfigurer, matériellement ou symboliquement, des aménagements futurs ou susciter une appropriation anticipée du site par de nouvelles pratiques et représentations. Il peut encore servir à médiatiser et amplifier l'usage d'un espace, d'un aménagement ou d'un équipement, voire être directement intégré aux processus de valorisation urbaine et aux stratégies de communication mises en place dans les opérations d'aménagement. Il peut ainsi aider à organiser l'attractivité urbaine d'un site dans le temps, à donner de la visibilité à l'action et introduire

de nouvelles composantes au projet futur, comme la culture, l'événement ou l'agriculture, leviers d'attractivité et d'animation indéniables.

Dans la pratique, les choses sont-elles si évidentes ? Techniquement, oui, même si le cadre légal offert est parfois jugé trop restrictif. Les montages sous forme de conventions d'occupation précaire ou temporaire et de baux d'habitation ou commerciaux permettent d'encadrer formellement les partenariats. Mais, concrètement, d'un côté les acteurs de l'urbanisme temporaire manquent souvent de moyens humains pour surmonter la complexité administrative des zones d'aménagement, conduisant certaines initiatives vers l'illégalité. De l'autre côté, les aménageurs ou collectivités peuvent être refroidis par le risque de

Place au changement - © collectif Etc.

Remporté par le collectif Etc., le concours *Défrichez-là*, organisé par l'Établissement public d'aménagement de Saint-Étienne (EPASE) en mars 2011, avait pour objet la mise en valeur, pour une durée de trois ans, d'un espace en friche situé au centre de Saint-Étienne, dans le quartier de la gare de Chateaufort.





Le tube - Bruit du frigo | un aménagement éphémère
Invité par SNCF Réseau à imaginer et révéler le potentiel d'un ouvrage ferroviaire en tant qu'espace public, Bruit du frigo, en collaboration avec les riverains et les acteurs associatifs locaux, a proposé une installation spécifique qui a été expérimentée lors d'un événement de deux jours en mars 2016.

pérennisation des occupations temporaires. Car, parfois, les porteurs de projet, forts de leur succès et de l'émoi suscité à l'annonce de leur départ, revendiquent *a posteriori* la valorisation et l'occupation des sites. Certains en ont même fait un slogan en transformant l'acronyme Zac – zone d'aménagement concertée – en zone d'autonomie conventionnée¹. Même si la contestation dans les projets temporaires est sans commune mesure, on ne peut s'empêcher de faire un parallèle avec Notre-Dame-des-Landes² et craindre un regain de défiance envers les acteurs de l'urbanisme temporaire. Certaines structures commencent à voir le jour en France pour favoriser l'articulation entre ces acteurs qui tendent aujourd'hui à s'ignorer, à l'image de l'association Plateau urbain, créée en 2013, à Paris, pour utiliser temporairement le parc immobilier vacant et obsolète dans une optique sociale et non lucrative.

Faire entrer en résonance projet temporaire et projet urbain ?

Face aux difficultés qui occultent souvent l'intérêt même de l'urba-

nisme temporaire, le réflexe serait de s'orienter vers un urbanisme événementiel, simple à maîtriser, souvent spectaculaire et voué, par nature, à disparaître. Mais il faut bien reconnaître que les usages créés dans les projets temporaires répondent généralement à de véritables besoins rarement intégrés à la programmation des futures opérations. Ce qui confirme l'enjeu d'articuler projet temporaire et opération d'aménagement pour éviter que ce dernier n'annihile totalement l'autre.

Dans ce contexte doit-on et peut-on faire rentrer en résonance le projet temporaire et le futur projet d'aménagement dont les fondements sont si différents ? Sans doute. Cela suppose que l'urbanisme temporaire ne soit plus une démarche opportuniste, qu'il soit anticipé dans le temps et qu'il s'intègre au processus de construction du projet futur, ce qui l'éloigne de ses principes et implique un changement dans les pratiques professionnelles : prise en compte des temporalités, intégration de nouveaux acteurs dans les processus de projets, planification des aménagements itératives, réversibilité et malléabilité des espaces, etc. Certains vont même jusqu'à imaginer les contours d'un nouveau métier. Mais est-il possible d'aller au-delà du

simple accompagnement des futurs projets d'aménagement ? Les installations temporaires peuvent-elles aussi questionner leur contenu ? Peuvent-elles enrichir leur programmation à moyen et long terme ? Indéniablement, au regard de la valeur ajoutée qu'elles constituent. Dans une société en mouvement où l'urbanisme ne peut plus être figé par le plan masse, le cahier des charges et la lourdeur administrative, l'urbanisme temporaire apporte des postures et des contenus inédits, une flexibilité, une expérience de terrain, une contribution citoyenne et une capacité créative qui peuvent nourrir les futurs projets urbains. Toutefois, la légèreté et la spontanéité de cet urbanisme temporaire pourront-elles résister à leur irrémédiable institutionnalisation liée à la lourdeur des opérations d'aménagement ? _

POUR ALLER PLUS LOIN

- B. Pradel, *Rendez-vous en ville ! Urbanisme temporaire et urbanité événementielle : les nouveaux rythmes collectifs*, thèse de doctorat de l'université Paris-Est, 2010.
- A. de Smet, *Brussels Studies*, n° 72, novembre 2013. www.brusselsstudies.be
- M. Nebout, mémoire de fin d'études du cycle d'urbanisme de Sciences-Po Paris, 2013.

¹ Documentaire *Zac, zones d'autonomie conventionnée*, réalisé sur les occupations éphémères du quartier de la Chapelle (Paris XVIII^e) par F. Gatta (architecte), U. Vouaux-Massel et M. Anita Palumbo.

² Lieu où la Zad, zone d'aménagement différée, a été rebaptisée en zone à défendre.

Les étoiles à la rescousse du patrimoine national

VINCENT SCHOENMAKERS

Depuis 2010, une nouvelle tendance se fait jour : l'incursion de plus en plus palpable des groupes hôteliers dans la gestion de notre patrimoine public. Des exemples ? L'abbaye de Saint-Savin-sur-Gartempe (IX^e s., classée au patrimoine mondial de l'Unesco), le château fort de Sedan (XV^e), l'hôtel-Dieu de Lyon (XVII^e s. pour le bâtiment actuel) et de Marseille (XVIII^e s.), l'ancien tribunal de Nantes (1852), la piscine Molitor à Paris (1929), l'immeuble de la Régie du gaz à Bordeaux (1930), voire, peut-être, la caserne des pompiers de Bordeaux-Benauge (1954) et une partie de l'emblématique place de la Bourse (XVIII^e s.).

Ces acteurs de l'hôtellerie investissent à tour de bras et dans une concurrence effrénée pour prendre place sur des « friches » exceptionnellement situées. Le graal du patrimoine national entre dans la ronde : le très haussmannien – et solennel – centre de conférence international de Paris-Kléber et des dépendances du château de Versailles constituent les figures de proue de ce mouvement.

Une révolution des esprits ou « nécessité faisant loi » ?

Ce modèle est récent en France, mais éprouvé par ailleurs : certes, c'est la volonté de développer le tourisme qui prévalut à la fondation des *paradores* espagnols (1928) et *pousadas* portugaises (1942), mais en entretenant et valorisant le patrimoine en décrépitude.

Autres temps, autres mœurs. La marque France est la première destination touristique mondiale et l'on constate, en cette décennie de crise financière internationale, un fort développement du tourisme très haut de gamme et des structures hôtelières inhérentes. Ainsi, impécuniosité publique, ingénierie financière internationale, riches voyageurs souhaitant aller au-delà de Paris-Côte d'Azur-Val de Loire et de bâtiments généralement très bien situés constituent un cocktail détonnant d'efficacité. Nécessité fait donc loi ! Face à la disette des caisses, la sphère publique, qui se tournait déjà vers les fondations et le mécénat pour entretenir le patrimoine d'intérêt muséal, doit maintenant trouver des alternatives pour les bâtiments publics désaffectés suite à rationalisation ou la modernisation des structures. Que faire d'un tribunal de 7 000 m² ou d'un hôpital désuet ?

Certains esprits restent cependant mesurés : en 2010, le ministère de la culture lançait une étude pour identifier les grandes pépites de l'État (une vingtaine de sites) à mettre sur la table des possibles. Six ans plus tard, le boisseau n'est toujours pas levé.

Des modes d'action pluriels

L'industrie hôtelière est particulièrement efficiente et offre un éventail complet de montage partenarial. Des partenariats public-privé (PPP) sont parfois contractés : la collectivité reste propriétaire des murs, participe aux travaux et délègue la gestion, souvent sous couvert d'un bail emphytéotique contre un retour sur recettes.

Des investisseurs, plus aguerris, en général internationaux adaptés à la voltige financière, emploient leurs véhicules financiers *ad hoc* (structures, souvent cotées en bourse, simplement propriétaires des murs). Outre le PPP, ils peuvent directement racheter le bien qu'ils sous-lèguent à leur seconde structure dédiée à l'exploitation hôtelière (Accor, notamment).

Les projets les plus ambitieux de plusieurs centaines de millions d'euros (Kléber) sont portés par des fonds souverains qui s'adressent aux hôteliers pour la gestion. Des groupes du BTP (Vinci pour la Régie du gaz de Bordeaux et Eiffage pour l'hôtel-Dieu de Lyon) et des banques (Crédit Agricole) adoptent la même démarche sur des montants plus mesurés : en pleine propriété (Bordeaux) ou sous bail emphytéotique.

Quel avenir ? Une réduction du nombre des acteurs susceptibles de mettre la pression sur les propriétaires ?

L'économie « collaborative » vampirise l'hôtellerie. Le luxe reste à ce jour à l'abri. Les vaisseaux amiraux (5 étoiles) façonnent l'image, mais ne remplissent pas les bilans financiers. Face à un nouveau modèle qui siphonne le « *cash flow* » apporté par l'offre intermédiaire, comment cette industrie va-t-elle réagir ? Aura-t-elle la volonté d'investir le patrimoine du quotidien pour développer son offre standard ? Airbnb se nourrit des villes patrimoniales, à quand des investissements en propre *intra muros* ? _

La ville est-elle bonne pour la santé ?

La vi(II)e est un éternel recommencement. En octobre 1937, la *National Smoke Abatement Society* tenait sa conférence annuelle dans la ville britannique de Leeds. Dans un document intitulé « *Smokeless Zones and a Smokeless Central Area* », cette institution mettait en évidence l'importance d'agir non seulement sur les fumées émanant des industries, mais aussi sur celles d'origine domestique, concluant à la nécessité d'intervenir prioritairement sur les zones centrales des villes qui concentrent à la fois le plus de sources de polluants et le plus de population potentiellement exposée.

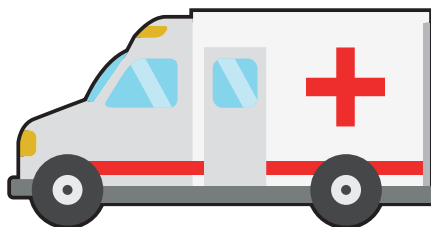
Près de 90 ans plus tard, en 2012, la France propose de tester les ZAPA, « zones d'actions prioritaires pour l'air », alors qu'elle est poursuivie par l'Europe (amende de 40 millions d'euros et des astreintes journalières pouvant aller de 300 000 à 700 000 euros) pour le non-respect des normes de pollution par les particules fines. À l'instar de la métropole bordelaise, qui enregistre des dépassements réguliers sur la station de mesure de la place Gambetta à Bordeaux, sont ici notamment visés les centres-villes des grandes agglomérations. Enjeu ? Éviter, certes, les amendes de la commission européenne mais aussi un gain non négligeable d'espérance de vie pour les citoyens. Le projet européen Aphekom, conduit dans 25 villes de 12 pays d'Europe entre 2008 et 2011, montre, dans le cas de la ville de Bordeaux, que le respect de la valeur guide de l'OMS pour les particules fines dites PM_{2,5} permettrait un gain d'espérance de vie de 5 mois à l'âge de 30 ans ! Pour Bucarest, cas le plus défavorable parmi les villes étudiées, ce gain s'élève à 22 mois, alors que, à Stockholm, la valeur guide de l'OMS est d'ores et déjà respectée.

La qualité de l'air n'est qu'une des multiples facettes de la relation qu'entretient la santé avec l'environnement urbain. Cette relation est en réalité une longue histoire d'amour, ou pour mieux le dire d'attraction et de répulsion. Comme le rappelle Sabine Barles dans son article, c'est au XVIII^e siècle que les médecins ont commencé à établir des rapports de cause à effet entre l'état délétère de la ville et la santé des populations. C'est sur ces fondements théoriques que s'est progressivement constituée, au cours du XIX^e siècle, une ingénierie de la voirie et des réseaux urbains, laquelle reste, encore aujourd'hui, le socle technique de la conception de l'espace public. Plus tard, au XX^e siècle, c'est encore la santé, via les maladies pulmonaires, qui sera l'une des motivations de l'« urbanisme moderne ». Alors que les découvertes de la médecine démontrent l'effet de l'air et de l'ensoleillement sur le bacille de la tuberculose, les propositions formelles des architectes au tournant des années 1930, notamment celles exposées par Le Corbusier dans son ouvrage *La Ville radieuse*, cherchent à maximiser l'accès du soleil à la ville et aux logements. Aujourd'hui, de nouvelles pathologies, dites chroniques (maladies neurodégénératives, maladies cardiovasculaires...), réinterpellent l'urbaniste dans sa « vocation sanitaire ».

Le fait nouveau est peut-être que la ville n'apparaît plus seulement comme une cause, mais aussi comme une solution aux problèmes de santé. C'est d'abord en tant que modalité spécifique d'organisation de l'espace, en tant que forme particulière de cohabitation entre les humains que la ville peut être bonne pour la santé. On sait aujourd'hui que la densité urbaine a un effet positif sur la pratique de la marche et du vélo, deux pratiques réduisant à leur tour nettement le risque lié aux problèmes d'obésité et maladies cardiovasculaires. En Amérique du Nord, les villes des deux côtes (New York, Boston, San Francisco, Vancouver, Montréal, etc.), qui se sont développées avant l'apparition et la démocratisation de l'automobile, ont hérité de niveaux de densité qui les rendent « walkable » et « bikable ». Elles offrent par conséquent à leurs habitants un environnement plus sain que les villes de l'intérieur du pays, moins denses et moins « walkable », car elles les incitent à des déplacements non motorisés. Ainsi, dans sa version dense et compacte, la ville serait un des leviers d'une « médecine des comportements » appelée

de ses vœux par le professeur Patrice Couzigou¹ : « Quinze minutes de marche rapide ou cinq minutes de course quotidiennes sont associées à un gain de trois années de vie », explique-t-il ! L'Organisation mondiale de la santé préconise de s'imposer une hygiène de 10 000 pas par jour, un objectif que seuls 25 % des Français atteignent aujourd'hui. Ces constats sont à l'origine de la floraison dans les villes françaises de panneaux indiquant les temps de marche nécessaires pour atteindre différents points névralgiques de la cité. Toutefois, pour des raisons qui tiennent à la fois à la densité, aux distances et aussi à la qualité des espaces publics et des paysages, tous les espaces de la ville ne sont pas encore « marchables ». Il revient donc aux édiles et aux urbanistes d'intégrer lorsqu'ils composent ou redessinent les espaces urbains. La santé des urbains en dépend !

Mais si la ville est de nouveau conçue comme « un lieu bon pour la santé », c'est pour des raisons qui ne tiennent pas au design de ses espaces mais davantage à la capacité qu'elle a de concentrer un grand nombre d'aménités sanitaires. Pour le plus grand bonheur des urbains et le malheur des espaces de faible densité, les médecins généralistes, et *a fortiori* spécialistes, reproduisent une tendance sociétale



majeure consistant à privilégier une implantation urbaine². Dans une étude parue en 2016, l'UFC-Que Choisir ? évaluait à 14,6 millions, soit 23 % de la population et pour l'essentiel des ruraux, les Français connaissant des difficultés pour trouver un généraliste à

moins de 30 minutes de route de chez eux. Les villes sont aujourd'hui les bénéficiaires de ce phénomène de désertification médicale, lequel figure parmi les grands défis sanitaires du moment... et du futur. Par ailleurs, les villes bénéficient aujourd'hui d'écosystèmes hospitaliers et technologiques qui font que l'écart se creuse avec les régions, qui ne peuvent compter « que » sur les hôpitaux locaux. Pour des raisons qui tiennent avant tout au renchérissement constant des équipements médicaux, ces derniers tendent de plus en plus à être concentrés dans des plateaux techniques que seuls les grands complexes hospitaliers accueillent. L'évolution high-tech de la médecine et le renouvellement sans cesse plus rapide des technologies et des méthodes transforment ainsi les villes en « clusters de santé »

1 | Conférence donnée à l'occasion du colloque de la Charte des mobilités de l'agglomération bordelaise, juin 2016, Bordeaux.

2 | CGET, « Installation des jeunes médecins généralistes dans les territoires », *En Bref* #4, septembre 2015.





(cf. l'article d'Emmanuelle Gaillard, p. 50) de plus en plus attractifs pour jeunes médecins et chercheurs ambitieux offrant aux habitants des villes un accès à une diversité de soins que l'on trouve de moins en moins ailleurs.

Enfin, si les villes peuvent être bonnes pour la santé, c'est que de plus en plus les institutions municipales et métropolitaines deviennent des acteurs essentiels des politiques de santé. Là encore, la chose n'est pas tout à fait nouvelle. À l'époque des grandes épidémies, les mesures prophylactiques ou de quarantaine étaient prises par les édiles urbains. L'urbanisme moderne s'est constitué en pratique professionnelle à la charnière du XVIII^e et du XIX^e siècles sur la base d'initiatives de professionnels dans les villes et notamment de médecins hygiénistes qui furent à l'origine des premières politiques municipales en faveur de l'hygiène et de la santé : l'intervention sur le logement insalubre, la construction des bains douches, l'organisation de services permettant de débarrasser la ville de ses ordures, eaux grasses et autres miasmes (cf. l'article de Sabine Barles p. 34). Toutefois, la construction des États-providence et des systèmes nationaux de santé tendit à marginaliser les villes dans les politiques sanitaires au profit de l'État central, de la profession médicale et des organismes de sécurité sociale. Aujourd'hui, ces politiques, à l'instar de bien d'autres, connaissent un phénomène de « territorialisation ». Il est en effet de plus en plus communément admis que la santé ne peut être « produite » selon des critères standardisés s'appliquant indifféremment à Paris et à Bonifacio. Les dispositifs de soins et de prévention doivent être pensés en fonction des spécificités – démographiques, sociologiques – des territoires et des populations qu'ils abritent. La coor-

dination de plus en plus nécessaire entre les divers services et professions impliqués dans le suivi de populations comme les usagers de drogue (cf. l'article de Gwenola Le Naour p. 62) ou des personnes dépendantes ne peut se faire qu'à l'échelle locale. C'est le sens des Contrats locaux de santé qui réservent une place de premier choix aux acteurs urbains dans la définition et la mise en œuvre des dispositifs de santé (cf. l'article de Marina Honta p. 44). Cette logique de territorialisation, voire d'urbanisation de la santé n'est pas propre à la France. On l'a vu clairement à l'œuvre à l'occasion des épisodes pandémiques qui ont touché un certain nombre de grandes métropoles globales (cf. l'article de Gilles Pinson p. 41) lors desquels les acteurs urbains furent en première ligne et montrèrent leur efficacité.

La vi(lle) est un éternel recommencement, disions-nous en ouverture. Les villes sont de retour sur la scène sanitaire. Mais ce retour ne doit pas masquer défis et difficultés. On a évoqué le creusement du fossé entre métropoles hyperéquipées et déserts médicaux ; on pourrait évoquer le creusement des inégalités entre les populations au sein des villes à mesure que l'encadrement des pratiques de tarification de la médecine de ville s'assouplit. L'engorgement des services d'urgence des hôpitaux implantés dans certaines zones déshéritées est bien le reflet des difficultés croissantes de certaines populations à accéder à la médecine de ville. L'usage irraisonné de ce que l'on nomme par euphémisme les « produits phytosanitaires » expose de plus en plus les métropolitains vivant au contact des terres agricoles à des dérèglements hormonaux qui constituent une véritable bombe à retardement sanitaire. Bref, les villes n'en ont pas fini avec les enjeux de santé. _



Ville et santé, une histoire ancienne

SABINE BARLES

En Europe, l'histoire de la santé et de la médecine d'une part et l'histoire urbaine et de l'urbanisme d'autre part sont intimement liées. Ces liens se renforcent sous l'Ancien Régime, se traduisent de manière très sensible dans la façon des espaces urbains dès le XVIII^e siècle ; et expliquent une bonne part de l'intervention sur les espaces urbains au XIX^e siècle, avant que l'urbanisme ne se libère de la santé au XX^e siècle.

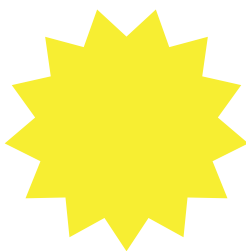
L'essor du néo-hippocratisme au XVIII^e siècle

Le XVIII^e siècle médical est marqué par une référence récurrente à Hippocrate, traduisent la conviction partagée par l'essentiel des médecins selon laquelle le milieu joue un rôle primordial au regard de la santé. Selon l'approche néo-hippocratique, mortalité et morbidité sont associées aux circonstances climatiques, météorologiques et topographiques locales et en particulier au sol. « *Ces gouffres habités que l'on décore du nom de ville* »¹ sont particulièrement montrés du doigt du fait de la surmortalité que révèlent les statistiques. Ainsi la « *longueur de la vie commune* » atteint vingt-cinq ans dans l'ensemble formé par Marseille et le territoire phocéén, mais elle est à peine de vingt-deux ans dans la ville contre trente-huit ans dans son arrière-pays. Pour la décennie 1816-1826, les taux de mortalité urbains atteignent encore une moyenne de 36,1 ‰ dans les villes contre 23,7 ‰ dans les campagnes françaises. Cette inégalité est d'autant plus importante que, et, c'est la seconde facette de la surmortalité urbaine, les taux de mortalité sont plus élevés que les taux de natalité dans les villes, lesquelles croissent pourtant grâce à l'arrivée d'une population extérieure.

Cette situation inquiète beaucoup les États et les médecins qui assimilent la ville à un marais, milieu jugé responsable de multiples maladies. Le milieu

urbain est boueux, organique, en putréfaction : les rues sont rarement pavées et imprégnées d'excreta divers et variés, l'eau y circule très peu. Les médecins sont convaincus que l'air y joue un rôle de vecteur : sa corruption provient du sol qui lui communique ses miasmes. La contamination générale se double de celle de certaines activités urbaines : chantiers d'équarrissage, boucheries, tueries, tanneries, cimetières, implantés alors en pleine ville, etc. Une crainte nouvelle s'y ajoute, celle de l'entassement des hommes, avec la découverte des mécanismes de la respiration qui montrent que la population des grandes villes provoque irrémédiablement sa propre perte par altération de l'air. La disposition des villes, aux rues étroites, souvent ceintes de murs, ne fait qu'empirer les choses. Corruption du milieu et concentration, humaine et animale, créent donc les conditions de l'insalubrité urbaine que les médecins analysent en profondeur dans les topographies médicales qui se développent sous l'égide de la Société royale de médecine, créée en 1772.

Un consensus en résulte selon lequel il faut changer les villes, relayé notamment par les architectes, et dont les « *considérations sur la distribution vicieuse des villes, [et] sur les moyens de la rectifier* »² de Pierre Patte (1769) constituent une excellente synthèse. Cependant, en France, les transformations effectives restent relativement limitées avant la Révolution. Un certain nombre d'activités insalubres sont éloignées, dont les cimetières, comme à Paris, où l'on remplit les anciennes carrières d'ossements. Des fortifications sont aussi abattues. Cela va permettre non seulement d'aérer les villes, mais aussi la création de mails plantés, enjeu important depuis que l'on sait que la végétation est capable de produire ce que l'on n'appelle pas encore de l'oxygène, soit un facteur d'amélioration de la qualité de l'air. La perception de



1 | P. Bertholon, *De la salubrité de l'air des villes, et en particulier des moyens de la procurer*, 1786.

2 | P. Patte, *Mémoires sur les objets les plus importants de l'architecture*, 1769.

L'hôpital Saint-André est le plus ancien des établissements du CHU de Bordeaux. Il a été fondé au XIV^e siècle.

de préserver le second de la corruption du premier. En donnant aux piétons un espace spécifique, elle les protège des accidents de la circulation, crainte extrêmement importante au XIX^e siècle. Ce profil permet aussi d'évacuer au mieux les eaux dans les caniveaux latéraux, qui les conduisent, une fois salies, dans les égouts implantés sous la rue. Il constitue une manifestation caractéristique de l'ingénierie urbaine du XIX^e siècle, et il traduit la volonté de transformer la ville et d'en faire un espace plus sain et plus salubre de même que le sont les nombreuses percées effectuées alors, les élargissements de voirie, etc., qui visent tant à favoriser l'écoulement du trafic que celui de l'air, tout en contribuant à l'assèchement urbain, donc à la réduction des exhalaisons délétères, et à l'ordre public. À cela, s'ajoute la nouvelle fonction de l'eau : celle-ci devient l'agent de propreté universel pour le sol, la rue, la maison, l'usine, et puis le corps.

Simultanément, les réflexions portant sur la localisation des activités se multiplient. Elles émanent de nouveau des professions de santé, qui vont être particulièrement impliquées dans les conseils de salubrité. Leur intervention peut se résumer en ces termes : il faut isoler l'activité insalubre. Cette démarche est similaire à celle des ingénieurs lorsqu'ils séparent l'eau de l'air et du sol, et, dans le cas présent, prend deux formes principales : le mur d'enceinte, avec, afin de ne pas contaminer l'espace public, de grands murs construits autour des usines ; l'éloignement, le déplacement des activités les plus nuisibles ou les plus dangereuses loin de l'habitat.

L'oubli progressif de l'environnement aux XIX^e et XX^e siècles

La transformation de l'environnement urbain a été en grande partie motivée par des enjeux de salubrité, de santé, de sécurité. Mais cette transformation a contribué elle-même à un oubli progressif de l'environnement par ceux intéressés au premier chef. Les médecins ont ainsi moins regardé la ville, ne serait-ce que parce qu'ils ont passé le relais aux ingénieurs. Ils se sont même, parfois, affrontés à eux, en particulier dans le dernier tiers du XIX^e siècle, où la position dominante revenait souvent à ces derniers. En place dans les services techniques des villes, ils pouvaient faire passer leurs projets plus aisément et ils avaient les moyens de mettre en avant leurs compétences techniques face à des médecins, certes capables de jauger la plus ou moins grande salubrité d'un dispositif (et encore cette capacité ne leur était-elle pas toujours reconnue), mais non formés à sa conception et à sa réalisation.

Un autre élément important est la redéfinition des liens logiques qui conduisent de la santé à la maladie, de la

l'arbre change alors radicalement : autrefois considéré comme un facteur d'humidité, donc d'insalubrité, il devient, au contraire, une source de santé.

L'ingénierie urbaine et l'hygiénisme au XIX^e siècle

Tout cela donne naissance, au tournant du siècle, à l'hygiène et à l'hygiénisme, avatars du néo-hippocratismes. L'hygiène publique, en particulier, est « *l'art de conserver la santé aux hommes réunis en société [...]. C'est elle qui observe les variétés, les oppositions, les influences des climats, et qui en apprécie les effets ; qui constate et éloigne toutes les causes contraires à la conservation et au bien-être de l'existence ; enfin, qui avise à tous les moyens de salubrité publique*¹ ».

L'essor de l'hygiénisme s'accompagne de transformations des espaces urbains qui sont confiées, dans beaucoup de cas, non pas aux médecins qui ont été les premiers à en mettre en avant la nécessité, mais à des ingénieurs qui représentent une profession urbaine montante. Leur conception de la ville est à la fois fille de celle du XVIII^e siècle et singulière : leur culture se fonde sur la mathématique et la mécanique, et, au sein de la mécanique, sur l'hydraulique. Pour eux, la ville peut se résumer à un ensemble de flux, dont l'écoulement optimal est garant de la santé – santé des hommes, mais aussi santé économique et politique. Cet objectif peut être atteint grâce à la mise en réseau de la ville. Une vision réticulaire généralisée – systémique ? – se met en place, laquelle se base aussi sur une séparation très stricte entre les trois éléments qui composent l'environnement urbain : l'air, l'eau et le sol.

Le nouveau profil adopté pour les rues traduit on ne peut mieux cette vision. La chaussée bombée, si banale aujourd'hui, apporte ainsi une réponse à la fois à une question de circulation humaine et animale, mais aussi à une question de santé. Avec ses deux trottoirs latéraux, elle permet, grâce à son revêtement, de séparer le sol souillé de l'air, donc

1 | C. Marc, *Introduction. Annales d'hygiène publique et de médecine légale* 1829, t. 1, 1829, p. IX-XVI.

vie à la mort, laquelle s'affirme à partir des travaux de Louis-René Villermé lorsqu'il tente d'expliquer, dans les années 1820, les inégalités de mortalité entre les quartiers de Paris. Appliquant dans un premier temps le modèle néo-hippocratique, il ne parvient pas à établir de liens entre les qualités environnementales des quartiers et leurs taux de mortalité. Décentrant le regard, il établit en définitive une corrélation parfaite entre mortalité et pauvreté qui lui permet de conclure : « *Donc la richesse, l'aisance, la misère sont, dans l'état actuel des choses, pour les habitants des divers arrondissements de Paris, par les conditions dans lesquelles elles les placent, les principales causes [je ne dis pas les causes uniques] auxquelles il faut attribuer les grandes différences que l'on remarque dans la mortalité*¹. » Ces résultats annoncent un déplacement des causes premières du milieu vers les conditions sociales et l'émergence de la question du mal social qui va traverser l'hygiénisme du XIX^e et d'une partie du XX^e siècle. On note, par ailleurs, chez les médecins dès 1950, un repli vers le milieu intérieur tel que prôné par Claude Bernard : de ce fait, le milieu extérieur n'est plus du ressort des médecins.



L'échec de l'approche hygiéniste ?

Les deux derniers siècles sont caractérisés par une externalisation des nuisances, industries, ordures ménagères, eaux usées, etc. En les rejetant hors de ses limites, la ville est rendue saine au détriment d'autres espaces. Ce système, qui fonctionne assez bien tant que les villes sont relativement concentrées, montre ses limites dès que l'essor urbain se fait étalemment. L'aval corrompu d'une ville peut devenir l'amont corrompu d'une autre ville : on pourrait multiplier les exemples de changements de l'environnement planétaire qui montrent la circularité des problèmes qui lient ville et environnement. On constate parallèlement un retour vers le milieu qui a permis d'identifier, à la fin des années 1990, une nouvelle surmortalité urbaine. Si celle-ci n'a rien à voir avec celle du XVIII^e siècle, car les différences qu'elle traduit sont bien moins importantes, elle est aujourd'hui source de préoccupations : sites et sols pollués, saturnisme infantile, pollution atmosphérique, problèmes de multi-exposition, etc. D'autres inquiétudes s'y ajoutent (obésité, notamment).

Le désintérêt environnemental, notamment pour la ville, s'explique aussi par les transformations du milieu elles-mêmes et par celles des conditions sanitaires urbaines : il s'agit en quelque sorte d'un effet rétroactif des multiples discussions engagées au XVIII^e siècle. La surmortalité urbaine disparaît progressivement. Les taux de mortalité de Paris et de la France, par exemple, sont respectivement de 28,4 ‰ et 22,6 ‰ pour la période 1853-1860 ; ils passent à 23,8 ‰ et 22,5 ‰ en 1882-1891 ; puis à 18,4 ‰ et 20,6 ‰ en 1900-1904². Il ne s'agit pas d'établir une corrélation directe et simpliste entre transformation de l'environnement urbain et baisse des taux de mortalité : beaucoup d'autres variables doivent en effet être prises en compte. Mais, à partir du moment où cette partie du projet néo-hippocratique puis hygiéniste paraît accomplie, il ne semble plus nécessaire de regarder l'environnement comme un facteur de santé aussi important que par le passé. Cette posture prévaut en France jusqu'au dernier tiers du XX^e siècle, où elle sera à nouveau questionnée.

Bien plus, se (re)pose la question du milieu urbain en tant que milieu de vie. Le XIX^e et le début du XX^e siècles on été marqués par une forte minéralisation des espaces urbains, associée à leur assèchement et à l'éradication de la vie – hors celle des citadins, de leurs animaux de compagnie (dont l'intégration pose néanmoins toujours problème) et de la végétation utilitaire ou décorative. Il s'agit là d'un vivant très maîtrisé, dont la naturalité est très limitée. Le débat se présente aujourd'hui en ces termes : où est la place de la nature dans la ville ? Quelle nature dans la ville ? Quelle biodiversité urbaine dans quel biotope urbain ?

Cela conduit à interroger la façon dont la ville a été transformée pour des motifs de santé. Il ne s'agit pas de porter un jugement rétrospectif critique – et vain – sur les mutations urbaines de l'ère industrielle, mais de prendre acte de la profonde remise en question, aujourd'hui, de leurs partis pris quant aux rapports de l'homme avec son environnement, comme de l'extrême difficulté qu'il y a à porter un nouveau regard sur le milieu urbain. Les cultures professionnelles, qui pourraient notamment permettre ce nouveau regard n'existent pas vraiment, dans la mesure où les cloisonnements sont extrêmement forts entre les différentes professions, disciplines, spécialités qui pourraient intervenir en ville. Ce cloisonnement disciplinaire et professionnel est un produit du XIX^e siècle, comme l'est le cloisonnement du milieu évoqué plus haut. _

1 | L.-R. Villermé, *De la mortalité dans les divers quartiers de Paris. Annales d'hygiène publique et de médecine légale* 1830, t. 3, p. 294-341.

2 | Pour mémoire, ils sont de 7,3 ‰ et 9,0 ‰ en 2002.



Un hygiénisme du XXI^e siècle ?

BOB CLÉMENT

Si l'urbanisme s'est, historiquement, largement structuré à partir de questions sanitaires – l'urbanisme des services urbains au XIX^e siècle, puis l'urbanisme de la Charte d'Athènes dans la première moitié du XX^e siècle –, les liens entre les deux disciplines se sont progressivement distendus¹, la santé cédant progressivement le pas au développement durable en tant que moteur des modes de penser et de faire la ville.

Or, depuis quelques années, l'urbanisme se voit réinterpellé par les acteurs de la santé, mais dans un contexte très différent de celui des deux siècles précédents. Ce changement contextuel se situe tant sur le plan des pathologies en jeu que sur celui de la conception même de la santé.

La nouvelle donne de la santé

Côté pathologies, nous vivons actuellement ce que d'aucuns nomment une période de « transition épidémiologique », marquant le passage d'une prépondérance des maladies infectieuses (choléra, tuberculose...) à une prédominance des maladies dites « chroniques » (non transmissibles) : cancers, maladies respiratoires et cardiovasculaires... Ces nouvelles pathologies ont pour origine nos modes de vie (sédentarité, dépendance à l'automobile, alimentation...) et de nouvelles expositions (molécules de synthèse présentes dans l'air, l'eau, les aliments... mais aussi les champs électromagnétiques...).

Néanmoins, la question des maladies infectieuses n'est pas en reste, accentuée par le réchauffement climatique (à l'instar de la propagation du moustique tigre dans nos régions) et un enjeu de diffusion mondiale².



Enfin, mentionnons la montée en puissance des questions de santé mentale, en lien notamment avec les « stresseurs environnementaux » (bruit, îlots de chaleur urbains...), et plus globalement, avec un environnement socio-économique davantage instable.

Ce n'est donc pas un hasard si le développement de ces pathologies nouvelles s'est accompagné d'une redéfinition du concept même de santé, telle que l'a proposé l'OMS dès 1946 : « *La santé désigne un état complet de bien-être physique, mental et social ne se caractérisant pas uniquement par l'absence de maladie ou d'infirmité.* » Dès lors, la santé ne s'appréhende plus seulement en termes d'offre de soins, mais elle doit s'analyser au regard de l'ensemble de ses « déterminants », c'est-à-dire des facteurs pouvant influencer l'état de santé d'un individu : biologie humaine, environnement physique et social, habitudes de vie, organisation des soins de santé.

L'émergence du concept d'« urbanisme favorable à la santé »

Située à la croisée de multiples déterminants de santé (environnement physique, cadre de vie, environnement socio-économique), la ville contemporaine, qui est devenue le lieu de vie de la majorité de la population mondiale, réapparaît comme l'une des cibles privilégiées pour agir préventivement sur les pathologies précitées. Ainsi se retissent des liens forts entre urbanisme et santé autour du concept d'« urbanisme favorable à la santé ».

Initié par le programme des Villes-santé³ en 1987, ce concept a été précisé, dans ses grandes lignes, dans les travaux conduits par H. Barton et C. Tsourou

1 | Voir l'article de Sabine Barles, p. 34.

2 | Voir l'article de Gilles Pinson, p. 41.

3 | Ce programme, initié par l'OMS à la fin des années 1980, vise à inciter les décideurs locaux à agir en faveur de la santé, via des réseaux de villes à l'échelle nationale ou internationale.

pour l'OMS en 2000, selon lesquels « un type d'urbanisme favorable à la santé implique des aménagements qui tendent à promouvoir la santé et le bien-être des populations tout en respectant les trois piliers du développement durable. Il porte également les valeurs d'égalité, de coopération intersectorielle et de participation, valeurs clés de la politique de l'OMS 'La santé pour tous' ».

Cette approche a fait récemment l'objet d'une formalisation par l'École des hautes études en santé publique (EHESP) de Rennes, dans son guide *Agir pour un urbanisme favorable à la santé*, publié en 2015. Les auteurs proposent une catégorisation des déterminants de santé en lien direct avec l'urbanisme. Quinze déterminants sont ainsi identifiés, regroupés au sein de trois familles (cf. tableau ci-dessous).

Quelle ville produira l'urbanisme favorable à la santé ?

Il est intéressant, sur la base du référentiel proposé, de se demander en quoi la ville de l'urbanisme favorable à la santé sera différente – ou non – de celle produite encore aujourd'hui. Ce concept étant assez récent, il est encore difficile d'en appréhender les effets. La réponse à la question posée n'est donc pas facile à formuler, mais elle se situe certainement à plusieurs niveaux.

Une réaffirmation de la ville durable

On le voit, la plupart des déterminants proposés dans le référentiel sont d'ores et déjà des enjeux d'une approche durable de l'urbanisme, qu'il s'agisse du pilier environnemental (Famille III : milieux et ressources) ou des piliers social et économique (Famille I : modes de vie, structures sociales et économiques).



Référentiel d'analyse des projets d'aménagement et documents d'urbanisme pour promouvoir un urbanisme favorable à la santé

Source : guide *Agir pour un urbanisme favorable à la santé*, EHESP, 2014.

Déterminants de santé

Objectifs visés

Famille I : modes de vie, structures sociales et économiques

1 Comportements de vie sains	Favoriser les déplacements et modes de vie actifs. ■ Inciter aux pratiques de sport et de détente. ■ Inciter à une alimentation saine.
2 Cohésion sociale et équité	■ Favoriser la mixité sociale, générationnelle, fonctionnelle. ■ Construire des espaces de rencontre, d'accueil et d'aide aux personnes vulnérables.
3 Démocratie locale/citoyenneté	■ Favoriser la participation au processus démocratique.
4 Accessibilité aux équipements, aux services publics et activités économiques	■ Favoriser l'accessibilité aux services et équipements.
5 Développement économique et emploi	■ Assurer les conditions d'attractivité du territoire.

Famille II : cadre de vie, construction et aménagement

6 Habitat	■ Construire ou réhabiliter du bâti de qualité (luminosité, isolation thermique et acoustique, matériaux sains...).
7 Aménagement urbain	■ Aménager des espaces urbains de qualité (mobiliers urbains, formes urbaines, ambiances urbaines, offre en espaces verts...).
8 Sécurité-tranquillité	■ Assurer la sécurité des habitants, y compris vis-à-vis des risques naturels.

Famille III : milieux et ressources

9 Environnement naturel	■ Préserver la biodiversité et le paysage existant.
10 Adaptation aux changements climatiques	■ Favoriser l'adaptation aux événements climatiques extrêmes. ■ Lutter contre la prolifération des maladies vectorielles.
11 Air extérieur	■ Améliorer la qualité de l'air extérieur.
12 Eaux	■ Améliorer la qualité et la gestion des eaux.
13 Déchets	■ Inciter à une gestion de qualité des déchets (municipaux, ménagers, industriels, de soins, de chantiers...).
14 Sols	■ Améliorer la qualité et la gestion des sols.
15 Environnement sonore et champs électromagnétiques	■ Améliorer la qualité sonore de l'environnement et gérer les risques liés aux champs électromagnétiques.



© Studio lwp



économiques). La ville durable est donc déjà, pour partie, une « ville favorable à la santé ». Ainsi, la promotion du vélo, d'abord motivée par la réduction des émissions de gaz à effet de serre au nom du développement durable, devient-elle également une politique de promotion de la santé, puisqu'elle agit sur l'obésité et les maladies cardiovasculaires.

La santé, dans ses formes contemporaines, apparaît donc tout d'abord comme un champ d'argumentation supplémentaire pour conforter des politiques engagées au nom de la ville durable. Elle permet, pour reprendre la terminologie de la science politique, de renforcer la « coalition de cause » de certaines politiques de la ville durable, comme la promotion du vélo.

De nouvelles questions posées à l'urbanisme

Pour autant, l'urbanisme favorable à la santé n'est pas une simple reformulation du mot d'ordre de la ville durable. Il ouvre sur des questions nouvelles qui peuvent interroger de multiples composantes de l'organisation et de la conception urbaines.

Dans la grille de déterminants proposée par l'EHESP, trois problématiques ressortent comme des « sujets



neufs » pour l'urbanisme : l'exposition aux ondes électromagnétiques, la lutte contre la prolifération des maladies vectorielles (moustiques, notamment) et l'alimentation saine. Si l'on peut observer une montée en puissance récente du dernier sujet via les questions d'agriculture urbaine et périurbaine, les deux premières problématiques restent encore très confidentielles dans le champ de l'aménagement.

Au-delà de ces sujets nouveaux, l'approche santé peut aussi mettre en perspective de façon originale certaines thématiques plus classiques de l'urbanisme. En proposant d'aborder la question de l'activité physique au nom de la lutte contre l'obésité et les maladies cardiovasculaires, l'urbanisme favorable à

la santé permet d'aller au-delà de la seule promotion des modes de déplacement dits « doux ». C'est ainsi que la ville d'Eindhoven propose, en collaboration avec la société française Denovo, des parcours santé intégrés au mobilier urbain en place dans l'espace public et destinés notamment aux personnes âgées. Des dalles, intégrées dans le trottoir, indiquent les exercices à réaliser tout au long du parcours : par exemple slalomer entre une rangée de potelets, lever alternativement les jambes à l'horizontale en étant assis sur un banc...

Mais c'est probablement dans le champ de la santé mentale que les plus grands développements sont à attendre. Le cas des formes urbaines est à ce titre particulièrement illustratif. Dès 1948, Gaston Bardet, dans ses *Problèmes d'urbanisme*, alertait : « N'oublions pas que la sensation de l'espace ou la perception de l'ordre spatial que présente un cadre architectural doit être traitée comme un phénomène naturel. La psychothérapie doit étudier la répercussion favorable d'un environnement esthétique : maison, voisinage, usines, services publics, etc., qui relèvent la tension émotionnelle abaissée par la vie mécanisée. L'hygiène mentale doit reconnaître l'importance d'une thérapie des formes et des couleurs.¹¹ »

Pour autant, les recherches en ce sens sont encore peu nombreuses. Citons notamment les travaux d'Asgaradeh et al., qui ont tenté d'établir une relation entre un ensemble d'angles solides et un sentiment d'oppression ou les travaux de Jiang et al. ; mettant en lien les densités de couvert végétal avec des taux de cortisol salivaire ou des mesures électrodermales. De façon plus pragmatique, le courant de l'architecture organique est certainement celui qui a le plus investigué les corrélations entre formes et santé. Ainsi, dans la conception architecturale de cliniques, les architectes Fritz Marburg et Winfried Reindl recherchent des formes favorables aux processus de guérison : « Des espaces en forme de trapèze, de pentagone, d'heptagone ou à neuf côtés,

1 | G. Bardet, *Problèmes d'urbanisme*, Dunod, 1948, p. 212.

qu'ils soient équilatéraux, allongés ou asymétriques, soutiennent notre « activité vitale ». [...] Ce genre de formations d'espace stimule une certaine activité intérieure ; on ne peut rester uniquement passifs en eux. De ce fait, de tels espaces ont un effet thérapeutique, par exemple pour des maladies du durcissement comme la sclérose, l'ulcère, le cancer.¹¹ »

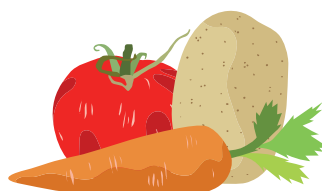
Le champ de l'aménagement hospitalier constitue d'ailleurs une source d'inspiration potentiellement riche d'enseignements pour un urbanisme favorable à la santé. Une étude conduite en 1984 auprès de patients hospitalisés en Pennsylvanie¹² montre que ceux disposant de chambres avec vue sur la végétation ont de plus courtes durées de séjour postopératoire, consomment moins d'analgésiques et présentent moins de complications postchirurgicales que ceux logeant dans des chambres donnant sur un mur. Cinquante ans plus tôt, déjà, Alvar Aalto ne s'y était pas trompé, puisqu'il avait conçu les chambres du sanatorium de Paimio de telle façon que les patients puissent avoir des vues sur l'extérieur en position alitée. L'on conçoit aisément comment ces considérations peuvent être transposées à l'urbanisme en

corrélant davantage l'organisation des logements et la conception des espaces verts publics et privés afin de maximiser les différentes vues entre les composantes du projet urbain.

Ainsi, de l'agriculture urbaine à des formes urbaines et architecturales innovantes, en passant par un rapport à la nature renouvelé – et ce ne sont là que quelques pistes rapidement évoquées – la ville de l'« urbanisme favorable à la santé » pourrait prendre des contours inattendus, dépassant le cadre – parfois trop technique – de la ville durable. Difficile certainement d'en dire plus aujourd'hui. Quoiqu'il en soit, l'on peut augurer que, au vu de la multiplicité et de la complexité des pathologies en jeu, si « hygiénisme du XXI^e siècle » il y a, celui-ci prendra un caractère moins dogmatique qu'il n'a pu le faire dans le passé, au profit d'approches plus contextuelles, plus expérimentales et plus participatives. C'est bien la tendance que semble indiquer l'expression même d'un « urbanisme favorable à la santé ».

1 | F. Marburg, W. Reindl, L'action des formes sur la santé, *Les cahiers d'IFMA-France*, cahier n° 2, juillet-août 2005, p. 2-3.

2 | R.-S. Ulrich, *View through a window may influence recovery from surgery*, *Science*, 1984.



Métropandémies

GILLES PINSON

Qu'ils utilisent les termes de villes globales, de villes-mondes ou de métropolisation, un nombre croissant de travaux académiques nous décrivent un monde dans lequel les villes, et notamment les plus grandes d'entre elles, auraient « pris le pouvoir¹ ». Les grandes métropoles se seraient affranchies de leur espace national respectif, voire des États censés avoir une tutelle sur elle. Les flux de capitaux, d'informations et de personnes les reliant entre elles par-delà les frontières seraient devenus plus importants que ceux qui les relient à leur hinterland, rendant caduque l'idée même d'économie nationale et de souveraineté étatique.

Goliath urbains et David viraux

Mais ces mégapoles triomphantes ont tout du colosse aux pieds d'argile, menacées par beaucoup plus petits qu'elles. Eh oui, ces géants sont à la merci des microbes et autres virus ! Une des sources et des conséquences de la montée en puissance des villes globales, c'est l'intensification des liaisons aériennes qui les relient entre elles. Or, ces liaisons sont devenues les principaux vecteurs de la circulation de maladies infectieuses. Deux d'entre elles, affublées des noms barbares de Sras et H1N1, ont semé la panique dans le monde entier et révélé la vulnérabilité des villes globales.

Survenue en 2003, l'épidémie de Sras (Syndrome respiratoire aigu sévère, pneumonie due à un virus de la famille des coronavirus) est vite devenue un cas d'école de ces « métropandémies » touchant, quasi simultanément, des foyers très éloignés géographiquement mais intensément connectés par le trafic aérien. Apparu d'abord au 9^e étage de l'hôtel Métropole (sic) de Hong Kong en février, le virus se



propage rapidement à Singapour, à Hanoï, en Chine continentale, mais aussi au Canada, notamment à Toronto qui abrite l'aéroport le plus important du pays et une très importante communauté asiatique. Si le bilan n'a rien à voir avec les grandes pandémies du début du XX^e siècle – le Sras a tué 646 personnes selon l'OMS, alors que la « grippe espagnole » de 1918 aurait causé la mort de 100 millions de personnes – celui-ci remet au jour l'impact sanitaire et son haut degré de connexité entre les fières métropoles du monde globalisé.

L'épidémie de grippe H1N1 de 2009 est une autre illustration de cette vulnérabilité. L'origine de cette épidémie, dont les symptômes sont ceux d'une version aiguë de la grippe saisonnière, est encore sujette à débat. Pour certains, le virus aurait émergé au sein d'élevages porcins industriels au Mexique avant d'être transmis à l'homme. Pour d'autres, cette transmission entre espèces aurait eu lieu en Asie et aurait voyagé jusqu'aux Amériques chez un humain. Toujours est-il que, printemps 2009, en l'espace de quelques semaines, le virus a touché quelques 125 pays, et, selon une estimation du journal médical *The Lancet* en 2012, il aura causé la mort de 280 000 personnes environ. Aux États-Unis, contre toute attente, ce ne sont pas les régions frontalières du Mexique qui sont les plus touchées, mais New York, preuve encore qu'en la matière la contiguïté joue moins que la connexité assurée par les liaisons aériennes. Des étudiants, de retour d'un *Spring Break* au Mexique seraient « responsables » de l'importation. L'environnement universitaire assure ensuite la diffusion de la maladie et la panique s'empare vite de la mégapole. Au cours du printemps 2009, 750 000 New-Yorkais contractent la maladie, soit un dixième de la population de la ville. 930 sont hospitalisés et 54 trouveront la mort.

1 | Nous reprenons ici le titre d'un récent dossier « Les villes prennent le pouvoir » du *Courrier International*, 1^{er} août 2016.





Pandémies d'hier et d'aujourd'hui

Qu'il y a-t-il de radicalement neuf dans ces épisodes pandémiques ? Après tout, les villes ont toujours été les espaces privilégiés de diffusion des maladies infectieuses se propageant par voie aérienne ou contact physique. Les routes du commerce international ont toujours été leur vecteur de propagation privilégié (la Peste noire, qui décima la population européenne au milieu du XIV^e siècle, aurait été apportée aux Anglais à partir du port de Bordeaux).

La première raison de la sidération éprouvée avec la survenue des récentes pandémies, c'est que, dans le monde développé, ces phénomènes avaient disparu. La dernière épidémie de grippe d'ampleur touchant un environnement urbain « développé » fut la grippe de Hong Kong de 1968. On peut attribuer le recul de ces pandémies à la mise en place de systèmes de santé nationaux dans le cadre du développement des États-providence pendant les Trente Glorieuses. On peut aussi y voir le résultat d'un déclin relatif du commerce international dans les économies nationales au cours de cette même période¹. Dans la période du keynésianisme triomphant, marchandises, capitaux, hommes et virus circulent avant tout à l'intérieur des frontières nationales. Mais, ce qu'il y a surtout de neuf dans la situation actuelle, c'est l'expansion du trafic aérien consécutif à la globalisation et l'hyperconnexion des grandes villes qui en résulte. Il a fallu 9 mois pour que la Peste noire du milieu du XIV^e siècle se propage depuis Marseille jusqu'à Paris, atteinte en août 1348, après son déclenchement 14 ans plutôt dans la province du Hubei en Chine. De nos jours, Sras et H1N1 peuvent se propager d'un bout à l'autre de la planète en l'espace de quelques jours, voire de quelques heures, et provoquer des paniques sanitaires simultanément dans des métropoles très éloignées. Une panique de ce type s'est récemment produite autour de l'épidémie Zika qui a conduit certains experts à préconiser l'annulation des jeux Olympiques de Rio, voyant dans l'événement un risque majeur de dissémination globale de ce virus

transmis par le moustique et pouvant causer notamment une microcéphalie du fœtus².

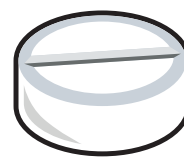
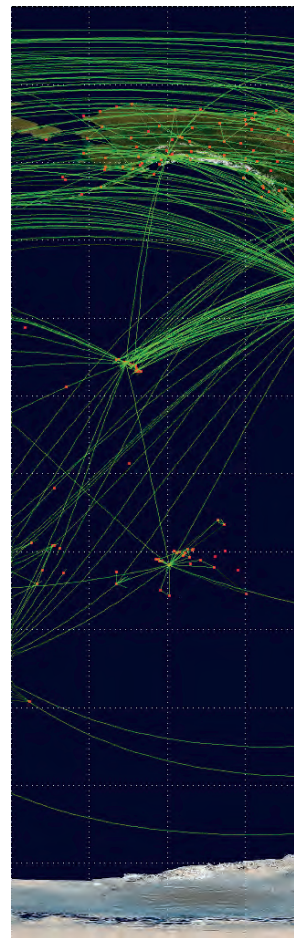
Urbanisation galopante et risque épidémique

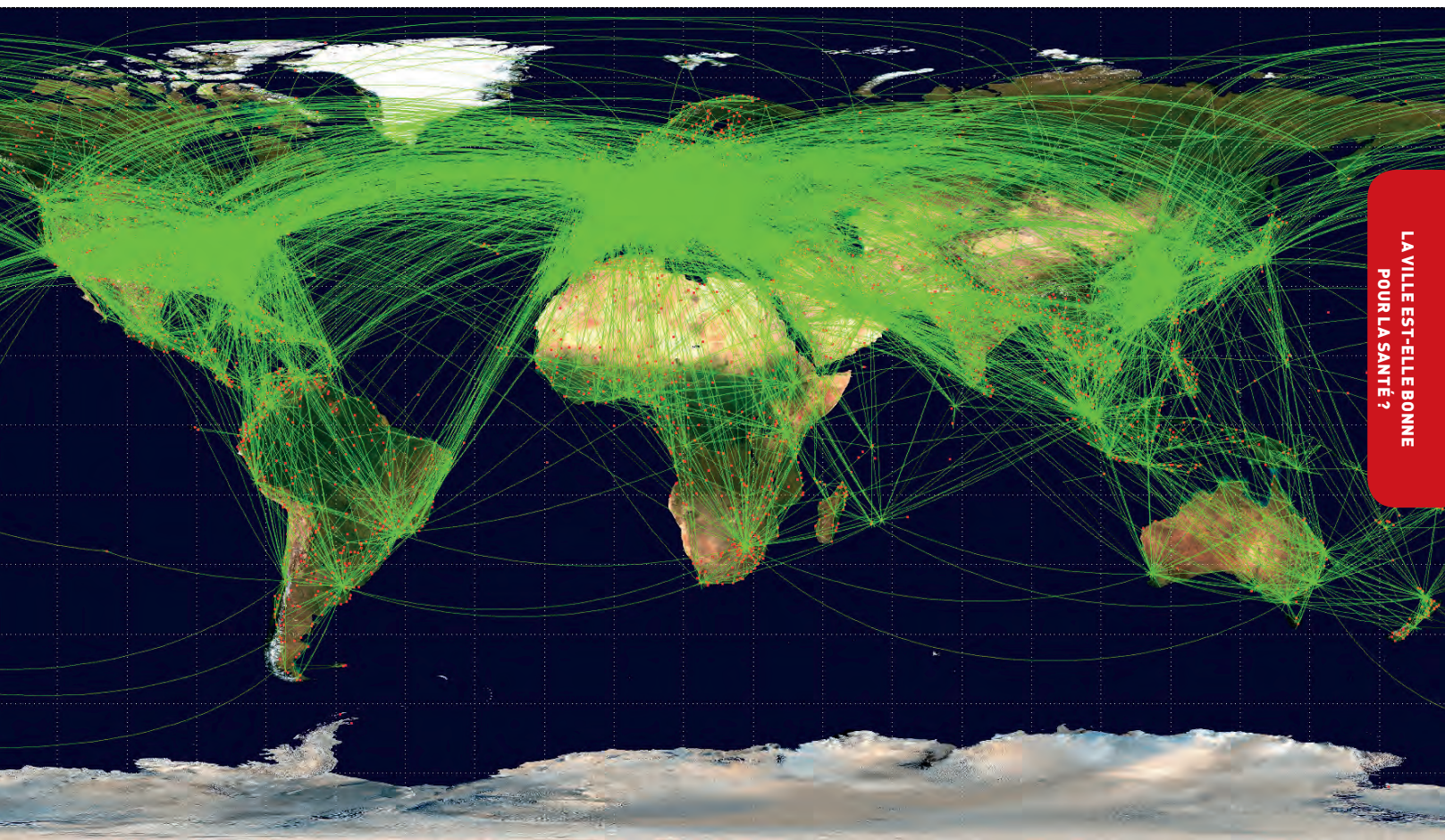
Zika nous conduit à la deuxième facette des métropandémies. En effet, la métropolisation est un phénomène dont les manifestations les plus spectaculaires ont pour cadre les villes du Sud. Ces dernières sont en effet confrontées à une urbanisation galopante d'une ampleur inédite dans l'histoire, posant de redoutables problèmes d'accès des néo-urbains pour un logement décent, l'eau, des soins et des infrastructures d'assainissement. Le tout faisant émerger de nouvelles menaces sanitaires. Ainsi, un lien a été établi entre l'urbanisation sauvage au Brésil et la propagation de Zika, mais aussi de la dengue, du chikungunya ou encore de la fièvre jaune³. En effet, l'*Aedes aegypti*, le moustique à l'origine de la propagation de ces maladies, était jusqu'à récemment un insecte adepte d'un habitat forestier. Dans les dernières décennies, la déforestation et le développement d'un habitat précaire autour des grandes métropoles du Sud l'ont fait déménager. L'accès des néo-urbains à un minimum de consommation combiné à l'absence de services de traitement des déchets et d'assainissement ont offert aux moustiques un habitat fait de sacs plastique, de bouteilles vides et de pneus abandonnés, idéal pour leur prolifération. Ainsi, au Brésil, Zika s'est développé avant tout dans les favelas des villes du Nordeste, la région la plus pauvre du pays. L'importation de pratiques rurales dans les espaces urbains engendre le même type de menace. Les néo-urbains maintiennent fréquemment des habitudes, comme celle qui consiste à vivre à proximité des animaux voués à la consommation. Élevages urbains et marchés d'animaux vivants ont ainsi été identifiés comme des sources fréquentes d'épidémies.

2 | A. Attaran, « Off the Podium : Why Public Health Concerns for Global Spread of Zika Virus Means that Rio's 2016 Olympic Games Must not Proceed », *Harvard Public Health Review*, 2016.
<http://harvardpublichealthreview.org/>

3 | L. Bliss, « Urbanization is a Major Driver of the Zika Virus », *The Atlantic City Lab*, 11 février 2016.
<http://www.citylab.com/>

1 | À titre d'exemple, il faut attendre le milieu des années 1970 pour que la part des importations et des exportations dans le produit national brut de la France retrouve le niveau (15 %) qu'elles avaient atteintes dans les années 1870 et avant la première guerre mondiale.





Par Jpatokal | Travail personnel, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=7127535>

Des métropoles mobilisées sur le front sanitaire

Si les métropoles sont de plus en plus les victimes sanitaires d'une globalisation dont elles sont par ailleurs les grandes gagnantes, elles sont aussi de plus en plus des actrices majeures de la réponse à la menace pandémique. Les épisodes de Sras et de H1N1 ont mis en lumière les limites des systèmes sanitaires nationaux et l'agilité des gouvernements urbains et métropolitains à répondre à l'urgence. Se dessine ainsi une nouvelle gouvernance de la santé et de la lutte contre le risque pandémique dans laquelle les villes et les organisations supranationales, comme l'OMS, jouent un rôle de plus en plus actifs aux côtés des États.

À partir du cas de Toronto et de l'épidémie de Sras, Harris Ali et Roger Keil¹ ont montré comment l'épisode a mis en lumière l'inefficacité de la réponse de l'État fédéral canadien et des provinces, et, à l'inverse, l'activisme des autorités métropolitaines de Toronto. Malgré les restrictions budgétaires induites par les politiques néolibérales imposées par la fédération et la province de l'Ontario, ce sont elles qui organisèrent des quarantaines, conseillèrent institutions publiques, entreprises et communautés sur les mesures de prévention à prendre et exercèrent

un lobbying intense auprès de l'OMS pour obtenir des restrictions des déplacements aériens. Dans le cas de l'épidémie du H1N1, à New York, la chercheuse Lily Hoffman² décrit les limites de l'intervention des agences fédérales calquée sur les plans d'urgence prévus pour les attaques terroristes, privilégiant les mesures d'ordre public et les fermetures obligatoires de lieux publics. À l'inverse, l'action du département de la Santé de la ville de New York, fort de 6 000 agents proches du terrain, et mettant l'accent sur le suivi épidémiologique, la prise en charge des malades et la prévention s'est avérée plus adaptées à l'épidémie. La ville a tiré avantage de l'épisode pour élaborer son propre plan d'urgence et renforcer ses dispositifs de veille sanitaire.

Dans les deux cas, les épisodes épidémiques ont montré l'efficacité des services de santé urbains, plus proches du terrain et capables d'adapter rapidement la réponse aux formes prises par l'épidémie. Une leçon à méditer pour nous, Français, toujours prompts à voir dans l'État et dans ses grands plans la seule protection envisageable contre les risques en tout genre. —



1 | A. Harris, R. Keil (dir.), *Networked Disease. Emerging Infections in the Global City*, Wiley-Blackwell, 2008.

2 | L. Hoffman, « The Return of the City-State: Urban Governance and the New York City H1N1 pandemic », *Sociology of Health & Illness*, 35-2, 2013, p. 255-267.



Santé : on territorialise !

MARINA HONTA

Compétence spontanément associée à l'État et au corps médical, la santé publique interpelle pourtant bien d'autres catégories d'acteurs et de niveaux de gouvernement. Les gouvernements urbains et leurs nombreux partenaires locaux (associations, établissements de santé, etc.) en font partie au premier chef. Depuis quelques années, les villes historiquement engagées dans la diffusion des principes de l'hygiénisme ont effectué un retour remarqué dans le domaine de la santé publique. Toutefois, celui-ci n'a été possible qu'en tissant un réseau parfois très complexe de collaborations avec un grand nombre de partenaires.

Une action sur les déterminants sociaux et environnementaux de santé

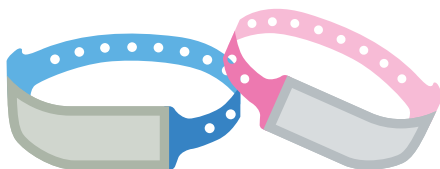
La santé publique, que l'Organisation mondiale de la santé a définie comme un « *état complet de bien-être physique, mental et social ne se caractérisant pas uniquement par l'absence de maladie ou d'infirmité* », constitue aujourd'hui un enjeu politique majeur que les élus locaux ne peuvent se permettre de négliger, même si les collectivités territoriales n'ont pas ou peu de compétences formelles en la matière. C'est pourquoi les villes, outre leur implication traditionnelle en matière d'hygiène et de sécurité, cherchent à influencer sur les déterminants sociaux et environnementaux de la santé. En effet, si les comportements individuels restent essentiels, l'état de santé d'un individu est également influencé par ses conditions de vie et son environnement. Par là même, les villes ont un rôle majeur à jouer pour la création d'environnements « favorables » à la santé. Pour ce faire, elles agissent aux travers de compétences qui sont traditionnellement les leurs : l'éducation, le sport, l'action sociale, le logement ou plus généralement le développement durable de leur territoire. Des actions visant des « cibles » diverses (enfants, étudiants, per-

sonnes avançant en âge, personnes en situation de précarité, etc.) et portant sur le sommeil, l'hygiène bucco-dentaire, la parentalité, les addictions, l'alimentation et l'activité physique, l'accès aux droits et aux soins, la souffrance psychosociale sont ainsi menées. Ces actions prennent souvent la forme de manifestations publiques : Fraîch'Attitude, Journée du diabète, Bouge ta santé, Grand parcours santé sport, Journées du bien-être, etc.

LA SEMAINE FRAÎCH'ATTITUDE

Lancée en 2005 par l'association interprofessionnelle de la filière des fruits et légumes frais (Interfel), la semaine de la Fraîch'Attitude vise le grand public et incite à la découverte ou redécouverte des légumes et fruits frais par des actions de proximité afin de changer les comportements alimentaires. Elle mobilise les professionnels de la filière, producteurs, coopératives, grossistes, commerçants, spécialistes de la grande distribution, professionnels de la restauration, acteurs éducatifs et associatifs. Les villes y jouent leur rôle en organisant des ateliers de dégustation de fruits et légumes dans les écoles maternelles et primaires, sur les marchés et en soutenant les initiatives des associations et centres de loisirs.

Ces exemples soulignent aussi que les politiques locales de santé, comme bien d'autres, n'échappent pas à une dimension symbolique et à la course aux labels et distinctions en tout genre. Devenir membre du réseau Villes-santé de l'OMS, obtenir un label (celui de ville active du Programme national nutrition santé, par exemple), initier et/ou accompagner une expérimentation innovante comme le dispositif de prescription médicale d'activité physique « sur ordonnance » (villes de Strasbourg, Blagnac, Biarritz, etc.), cela permet d'asseoir une réputation de territoire innovant, voire exemplaire.





📞 La nuit, le week-end, les jours fériés, appelez le 15, un médecin de garde vous répond.



www.medecinsdegarde.org



**CONSOMMÉS
À LA BONNE SAISON,
LES FRUITS ET
LÉGUMES FRAIS
RESTENT LÉGERS
DANS VOTRE BUDGET.**



www.lesfruitsetlegumesfrais.com

Facebook: Les Fruits et Légumes Frais
Twitter: @FruitsLegumesFR



LA VILLE EST-ELLE BONNE
POUR LA SANTÉ ?

Une action partenariale indispensable

Aucun acteur pris isolément ne dispose des ressources nécessaires à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une action sanitaire d'envergure (D. Pinson, Mémoire sur l'autisme, 2006) : l'intervention des villes sur les déterminants sociaux et environnementaux de santé reposent sur la construction de partenariats. Ces partenariats s'établissent d'abord au sein même des administrations municipales et impliquent, au-delà des services compétents en matière de santé, les centres communaux d'action sociale, les services de la restauration collective, des sports, de l'enfance et de la jeunesse, etc. Au-delà, ils se construisent aussi avec les acteurs de proximité, lesquels disposent d'une compétence tirée de leur « connaissance du terrain » : les associations du secteur sanitaire et social, les centres médico-scolaires, sociaux, les écoles et les professionnels de santé (médecins, infirmiers, pharmaciens, etc.).

Les villes collaborent également avec les autres niveaux de collectivités territoriales (les conseils départemental et régional) et les intercommunalités. Au travers de leurs compétences, ces acteurs œuvrent également au bien-être des populations.

Alors que la région et le département le font, par exemple, au titre de l'emploi et du développement économique, de l'aménagement et du développement durable du territoire, de la formation professionnelle, de l'action sociale et médico-sociale (RSA, APA, PMI, etc.), les métropoles sont, quant à elles, responsables de la lutte contre la pollution de l'air et les nuisances sonores, de la réhabilitation et de la résorption de l'habitat insalubre, des aides et actions en faveur du logement social, de l'organisation du plan de déplacements urbains et plus généralement des mobilités. Les métropoles de Strasbourg et de Nancy affichent aujourd'hui leur volontarisme dans le champ de la « santé-environnement ».

Le partenariat avec l'État, responsable de la politique de santé publique, demeure également

essentiel. Un volet « santé » a effectivement été introduit, depuis le début des années 2000, à la politique de la ville, politique partenariale destinée à lutter contre les difficultés propres des quartiers dits « prioritaires » ou « sensibles ». Dans ce cadre, les villes ont bénéficié de crédits étatiques afin de mettre en place des Ateliers santé ville (ASV), lieux de coordination de tous les acteurs (associations,



professionnels de santé, écoles, habitants, etc.) potentiellement intéressés par les enjeux de santé publique.

D'autres facteurs encore ont contribué à accroître le partenariat entre l'État et les villes. Le ministère de la Santé et des Sports invite depuis peu ces dernières à participer au déploiement de programmes nationaux que les Agences régionales de santé (Ars) sont chargées de mettre en œuvre en région (le plan Bien vieillir, le plan Cancer, le Plan national nutrition santé, le plan obésité, le plan Sport, santé, bien-être, etc.). L'État considère ainsi les villes, mais aussi les métropoles comme des relais stratégiques dans la mesure où elles offrent un niveau de proximité pour toucher directement les citoyens et relayer « au plus près » ces programmes de santé publique. Pourtant, les relations entre ces niveaux de gouvernement restent, en bien des points, ambivalentes.

Un État au positionnement ambigu



Dès leur création en 2009, les Ars ont été chargées de l'animation territoriale des politiques publiques de santé. Cette ambition a été perçue par les élus locaux comme une forme déguisée de retour de l'État. Toutefois, les politiques de santé en milieu urbain étant marquée par un nombre très important

d'acteurs et d'initiatives, les Ars, bien que relevant de l'État, sont contraintes de jouer un jeu très collaboratif avec les collectivités. La loi leur donne ainsi la possibilité de conclure, notamment avec les villes ou les métropoles, des contrats territoriaux de santé (CTS) visant à coordonner l'action des différents partenaires en matière de promotion de la santé, de prévention, de politiques de soin et d'accompagnement médico-social. Comme la plupart des contrats signés dans d'autres domaines d'action publique, les CTS visent à opérer une (meilleure) distribution des rôles entre les participants afin d'assurer l'intégration des initiatives menées au titre des politiques de santé, initiatives encore marquées par des cloisonnements trop importants. Ce contrat consiste à définir les missions de chacun des signa-

taires, les moyens qu'ils y consacrent et les modalités de financement, de suivi et d'évaluation. Par contre, sa signature n'est pas mécaniquement assortie de financements en provenance de l'Ars, ce

qui amène de nombreux élus locaux à soupçonner derrière le dispositif une logique de recentralisation de la coordination et de la délégation au local du coût des actions. Reste que beaucoup d'élus sont également convaincus que se passer de ces contrats ferait courir le risque d'être exclus d'éventuels subsides étatiques, ce qui mettrait directement en péril leurs projets, voire l'existence même de leur politique de santé.



C'est un contrat de ce type que la métropole de Bordeaux a souhaité signer avec l'Ars. Il vise à mettre en cohérence le projet stratégique de cette agence avec les politiques menées localement afin d'améliorer l'état de santé des populations et, là encore, de réduire des inégalités sociales et territoriales en la matière, cette démarche devant en outre s'inscrire dans la durée. Ainsi, la promotion d'environnements favorables à la santé, celle de la santé mentale, le soutien à l'accompagnement des publics dits « fragiles » et la lutte contre leur isolement constituent des orientations à partir desquelles s'organisent aujourd'hui les concertations entre la métropole et les communes membres. _



Urbaniser l'hôpital

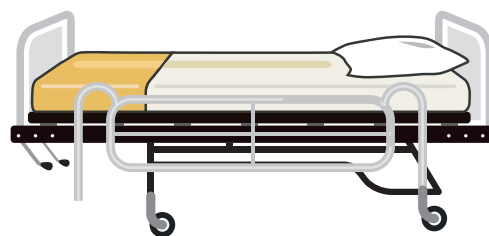
LAURENT DEVISME

Se poser la question du rapport entre ville et santé évoque immédiatement l'enjeu de la place de l'hôpital dans des métropoles dont les forces et formes ont beaucoup évolué ces dernières décennies. Différents impératifs se confrontent à cet égard, que l'on peut illustrer à partir du cas nantais.

Ménager des contraires

Les établissements hospitaliers sont des lieux qui suscitent la curiosité, enveloppant des univers complexes en termes, de métiers, de charge émotive et d'enjeux de politique publique qu'ils représentent. L'hôpital est bien un quasi-personnage intrigant et incontournable dans la vie de tout-un-chacun, support d'angoisses et de fantasmes. Deux indices littéraires en témoignent.

En 2015, l'artiste Arnaud Théval publiait *Tenir, caché* (éditions Dilecta) à l'issue d'une résidence en 2011 au CHU de Nantes. Il écrit dans les premières pages : « Où commence vraiment l'hôpital ? (...) Où commence le travail à l'hôpital ? (...) L'hôpital public est un chantier permanent dont les contours restent énigmatiques. L'image à laquelle on se réfère souvent est celle d'une ville dans la ville, un peu comme un grand site industriel. Une ville chauffée et couverte, mais moins séduisante



et moins contrôlée que les galeries commerciales. Les mêmes portes automatiques s'ouvrent devant nous. Cependant personne ne nous y accueille vraiment. Pas de musique d'ambiance dans les ascenseurs, un bruit de fond néanmoins comme une rumeur. Le passage du seuil entre l'espace urbain et l'hôpital est sans cérémonial » (p. 7-9). Retenons cette idée du grand site, dispositif qui doit à la fois être très contrôlé et très ouvert, hospitalier par définition !

Le terrible récit *Réparer les vivants* de Maylis de Kerangal (2013) en est l'illustration dans les différents temps rythmant les 24 heures du passage de la vie à la mort pour l'un et de la transplantation cardiaque pour une autre. L'hôpital est tantôt la « forêt immobile et close » à l'arrivée de la mère de l'accidenté à l'hôpital du Havre, puis c'est la réa, la salle des familles, la chambre, la coordination hospitalière... Dédale de couloirs, bien sûr, dans lesquels les sentiments se télescopent. Mais, du point de vue médical, c'est bien la continuité et la célérité qui doivent l'emporter : à partir du moment où le petit avion se pose sur le tarmac d'Octeville (pour récupérer le cœur), « c'est un seul et même mouvement qui les emporte comme s'ils se mouvaient sur un tapis roulant, trajectoire sans rupture et d'une fluidité magique, traversant un extérieur paumé – ce périmètre de bitume où l'on entend la mer, un intérieur mobile et cosy – le taxi, un extérieur glacé – le parking de l'hôpital, un intérieur dont ils reconnaissent les codes – le service de chirurgie » (p. 236-237).

L'hôpital n'est donc pas un équipement comme un autre, et il est impossible de faire l'impasse à cette dimension ontologique (du drame absolu à l'incroyable prouesse). De surcroît, plus encore que d'autres politiques publiques (le sport ou la culture), celles relatives à la santé rencontrent rapidement la dimension spatiale. Il faut pouvoir franchir et accéder au plus vite (et c'est alors la question de l'emplacement métropolitain qui est décisif), comme il faut





pouvoir contrôler et cloisonner au mieux – tout ce qui circule est possiblement le véhicule de transmission d'un problème, d'une maladie et rien ne doit donc se croiser au hasard (c'est alors la question de la géographie interne à l'hôpital qui se pose). Il faut concilier deux enjeux spatiaux contradictoires (accessibilité maximale et strict contrôle), dont l'histoire montre différentes déclinaisons, assez proches de ce que Michel Foucault avait pu décrire dans *Surveiller et punir* (1975). La dimension spatiale du soin n'est pas une mince affaire et même si les hôtels-Dieu et panoptiques ne sont plus au goût du jour, l'actualité de la relocalisation des hôpitaux continue d'être tiraillée par ces injonctions contradictoires.

Le CHU de Nantes ou la centralité en question

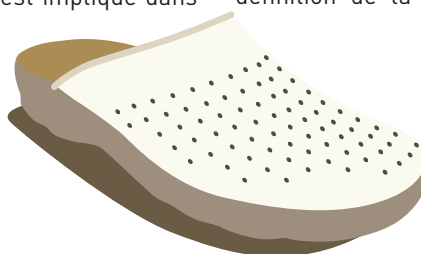
Explorons cette actualité à partir du cas nantais, matière à penser que l'on peut proposer pour les réflexions de la métropole bordelaise. Le CHU de Nantes est le premier employeur de la région, tant en volume d'emplois qu'en recrutements. Autant dire que la décision de le délocaliser-relocaliser est en fait plus importante et structurante que celle concernant le dossier enlisé du transfert de l'aéroport Nantes-Atlantique... Sans aborder les enjeux organisationnels et spécifiques au soin, évidemment de premier ordre dans la construction d'un nouvel hôpital (on pourrait alors développer les rapports de force entre pouvoirs managériaux et médicaux, les conséquences de la tarification à l'acte...), zoomons ici sur la dimension spatiale du choix officiellement opéré, à l'été 2015, de regrouper le CHU sur un nouveau site au sud-ouest de l'île de Nantes.

Il faut d'abord souligner que la nouvelle organisation spatiale est en quelque sorte une « projection au sol » d'un niveau organisationnel impliquant le niveau de l'État, via l'Ars, agence régionale de santé. Cette autorité de régulation a un rôle important, de même que sont décisives les dotations budgétaires de l'État ou encore la fonction de nomination des directeurs des CHU par le ministère de la Santé et des Sports. C'est bien le niveau de l'État qui est impliqué dans différentes études explorant les *scenarii* d'évolution des implantations pour le CHU.

En l'occurrence, jusqu'en 2010, les études se sont succédé pour explorer le dépassement de trois difficultés que sont l'éclatement des activités dans l'agglomération nantaise, la saturation des

sites principaux et la dispersion des activités de recherche. C'est, du reste, une caractéristique de l'histoire longue des hôpitaux que de devoir recentrer ce qui a tendance à toujours déborder. Acté en 2011 par le ministère des Affaires sociales et de la Santé, le principe du regroupement ne levait pas toutes les difficultés. En l'occurrence, Xavier Bertrand déclarait que « *le lieu du regroupement est une affaire locale* », renvoyant ainsi à une autre échelle le soin de décider entre deux options : soit un « campus périphérique » autour du site de l'hôpital Nord sur Saint-Herblain, soit un « campus centre-ville » articulant l'actuel hôtel-Dieu et l'île de Nantes. Le ministère a missionné toutefois l'Inspection générale des affaires sociales pour évaluer la stratégie hospitalo-universitaire. Les conclusions des inspecteurs le 29 juillet 2011 stipulent : « *Le scénario retenu, la reconstruction du court séjour sur le site de l'île de Nantes est celui qui répond le mieux aux besoins tant par sa localisation au centre de l'agglomération que par sa proximité de la faculté de médecine. L'accessibilité à ce site, que ce soit par la route ou les transports en commun, nécessite un engagement fort de Nantes Métropole qui devra se concrétiser par la signature d'un protocole d'accord dans les semaines qui suivront l'arbitrage du ministre.* » L'État finance, décide, mais conditionne son aide à un engagement fort de Nantes Métropole... À l'été 2013, avec le changement de majorité gouvernementale, le dossier s'accélère, et le dossier de financement est bouclé en comité interministériel. Un mois auparavant, le conseil communautaire avait déjà délibéré favorablement pour un protocole d'accord signé avec le CHU, où il est question de gouvernance du projet, d'insertion urbaine de l'équipement, d'accessibilité et d'échanges fonciers.

On voit donc ici que la dimension locale de la décision est forte, et pour cause : tout transfert suppose d'être négocié avec des acteurs territoriaux et la définition de la centralité n'est pas unanime, ici comme ailleurs. Comment se sont donc manifestées les relations entre ville et hôpital concernant l'évolution spatiale de ce grand outil productif ?



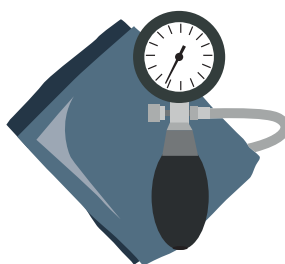


Trois points ressortent clairement du dossier nantais. En premier, place forte de l'aménageur local, la Samoa, a rapidement répondu présent aux demandes du CHU en instruisant tôt l'enjeu de la récupération du programme hospitalier, au risque d'un désaccord avec l'urbaniste de l'île de Nantes, Alexandre Chemetoff, qui considérait pour sa part que cet équipement mettait le plan-guide en porte-à-faux, contradictoire avec la porosité recherchée dans la fabrication des nouveaux îlots. Le maire et président du CHU, également président de la Samoa, Jean-Marc Ayrault, a quant à lui toujours défendu l'enjeu d'une situation centrale de l'hôpital public.

Il s'agit, deuxièmement, de l'enjeu d'une pensée urbanistique d'ensemble qui montre à quel point les objets spatiaux sont indissociables d'enjeux temporels. En clair, ici, la localisation de 270 000 m² de plancher (relocalisation de l'hôtel-Dieu et de l'hôpital Nord) supposait le déplacement du MIN de l'île de Nantes vers Rezé, et on voit bien un jeu de domino se réaliser à l'échelle métropolitaine. Ce qui compte dans l'urbanisme relève de l'anticipation du phasage des opérations (plus que de la réalisation de plans directeurs). Progressivement, le centre se vide d'un certain nombre d'activités industrielles et logistiques, et c'est bien l'organisation de la réversibilité des espaces sur l'île de Nantes, en mutation permanente, qui permet l'accueil de ce programme hospitalier. La décision du déménagement du MIN permet à l'hôpital de devenir un accélérateur d'une nouvelle phase d'aménagement à partir de 2013.

Le troisième enseignement tient à la définition de la centralité au niveau de la région urbaine. Le principal débat au sein de l'agglomération a plutôt concerné le rapport au site de l'hôpital Nord, défendu par la ville de Saint-Herblain, avec constance, par son ancien maire. Saint-Herblain a régulièrement mis en avant les opportunités du site de l'hôpital Nord, en rapport direct avec la rocade et dans une conception d'accessibilité forte pour le transport automobile. En outre, une extension de la ligne 3 du tramway lui semblait envisageable, sans oublier la disponibilité foncière

autour d'un site aménagé du temps où Jean-Marc Ayrault était maire de Saint-Herblain (1977-1989). La discussion relative à la centralité dans une région urbaine factuellement de plus en plus polycentrique n'a toutefois pas été de grande ampleur, et ce dossier spatial témoigne d'une faiblesse de l'instruction de contre-expertises par rapport au projet de relocalisation sur l'île de Nantes. C'est plutôt le confinement des études qui a caractérisé ce dossier !



En somme, à Nantes, mais aussi dans de nombreuses métropoles françaises, la décision du regroupement relève bien d'une géographie volontaire de la santé publique. En l'occurrence, le pouvoir métropolitain a défendu une implantation centrale permettant une meilleure accessibilité pour les plus démunis. Il s'agit alors plutôt d'un redéploiement de la centralité héritée,

occasionné par le futur CHU, avec une possible nouvelle ligne de tramway, de nouveaux franchissements de la Loire... Au regard du rapport entre ville et santé, l'urbanisme est d'abord confronté à l'enjeu de discuter aujourd'hui la portée de la centralité métropolitaine. Il passe aussi, de plus en plus, par une compétence d'articulation des places et des temps et qui ne précipite plus nécessairement (en tous cas de moins en moins) en un équipement. Si les hôpitaux sont toujours des incontournables, les durées d'hospitalisation sont quant à elles de plus en plus courtes. L'ambulatorio est ainsi devenu un mode majeur d'hospitalisation (la moitié environ des actes chirurgicaux se réalise dans ce cadre), de nature à engager le rapport à l'hôpital dans une nouvelle ère.

« L'hôpital de jour » doit plus que jamais être un hôpital « urbanisé », c'est-à-dire en prise avec son environnement immédiat : quels sont ses seuils ? Comment on y entre ? Comment on en sort ? Comment on s'inscrit « tout contre » ? À quels usages complémentaires l'associer ? Quelques questions, parmi d'autres, qui orientent l'horizon du côté de la nécessité de l'hybridation entre ville et santé. —



L'écosystème de la santé dans la métropole bordelaise



EMMANUELLE GAILLARD

Le domaine de la santé est sans cesse évoqué dans les politiques publiques, qu'elles soient nationales ou locales. Laissons de côté la question de son financement pour se concentrer sur les enjeux territoriaux. Du côté de la demande, c'est-à-dire pour l'utilisateur, le patient ou le client, la santé fait écho à l'accès aux soins et aux équipements. Alors que deux millions de Français sont touchés par la désertification médicale (source : ministère des Affaires sociales et de la Santé), le gouvernement a lancé en 2012 le Pacte territoire santé, lequel doit permettre une meilleure couverture du territoire français et garantir la présence de soins de qualité où que l'on soit.

Au-delà de la satisfaction immédiate des besoins de la population, l'économie de la santé, c'est aussi un ensemble d'activités technologiques, industrielles et innovantes, sources de compétitivité et de création de richesse. On peut notamment citer l'e-santé, la nutrition-santé et la fabrication de matériel médical. Les débouchés sont jugés tels, pour cette composante « production – recherche », que le Conseil national de l'industrie a érigé les industries et technologies de la santé comme un axe majeur de la politique industrielle française.

Les deux grandes composantes de l'économie de la santé ainsi définies permettent de préciser et de différencier les enjeux pour leur développement. Elles n'en restent pas moins intimement imbriquées et dépendantes.

Les centres hospitaliers et universitaires (CHU) sont les acteurs majeurs de cette articulation, étant à la fois, pôles de soins, organismes formateurs, structures de recherche et d'innovation.



L'AUDIAR

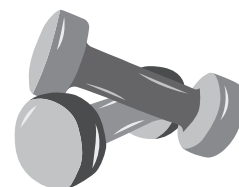
Identifie les segments suivants :

- 4 marchés propres aux activités de soins :
activités hospitalières – professions libérales de santé – hébergement médicalisé pour personnes âgées – hébergement médicalisé spécialisé.
- 4 marchés propres aux activités technologiques :
(N.B. : Y sont inclus les laboratoires de recherche publics) – technologies de la biologie-pharmaceutique-cosmétique – technologies e-santé – technologies nutrition-santé – technologies matériel médical.
- 1 marché connexe à la santé, en lien avec les activités de soins :
services opérationnels et de conseil en santé.
- 3 marchés du commerce et de la fabrication de produits médicaux :
commerce spécialisé de la santé – commerce de gros de produits pharmacie/matériel médical – fabrication matériel médical.

Quel est le poids de la santé dans l'agglomération bordelaise ?

Avec des perspectives jugées réjouissantes, les métropoles s'intéressent à leur capacité à tirer profit de l'économie de la santé. Encore faut-il parvenir à la mesurer et savoir de quoi on parle. Trois façons de considérer la question sont ici exposées.

Les deux premières approches sont développées par l'agence d'urbanisme et de développement intercommunale de l'agglomération rennaise (Audiar), dans son étude : *L'écosystème de la santé, bien-être rennais*, décembre 2015.



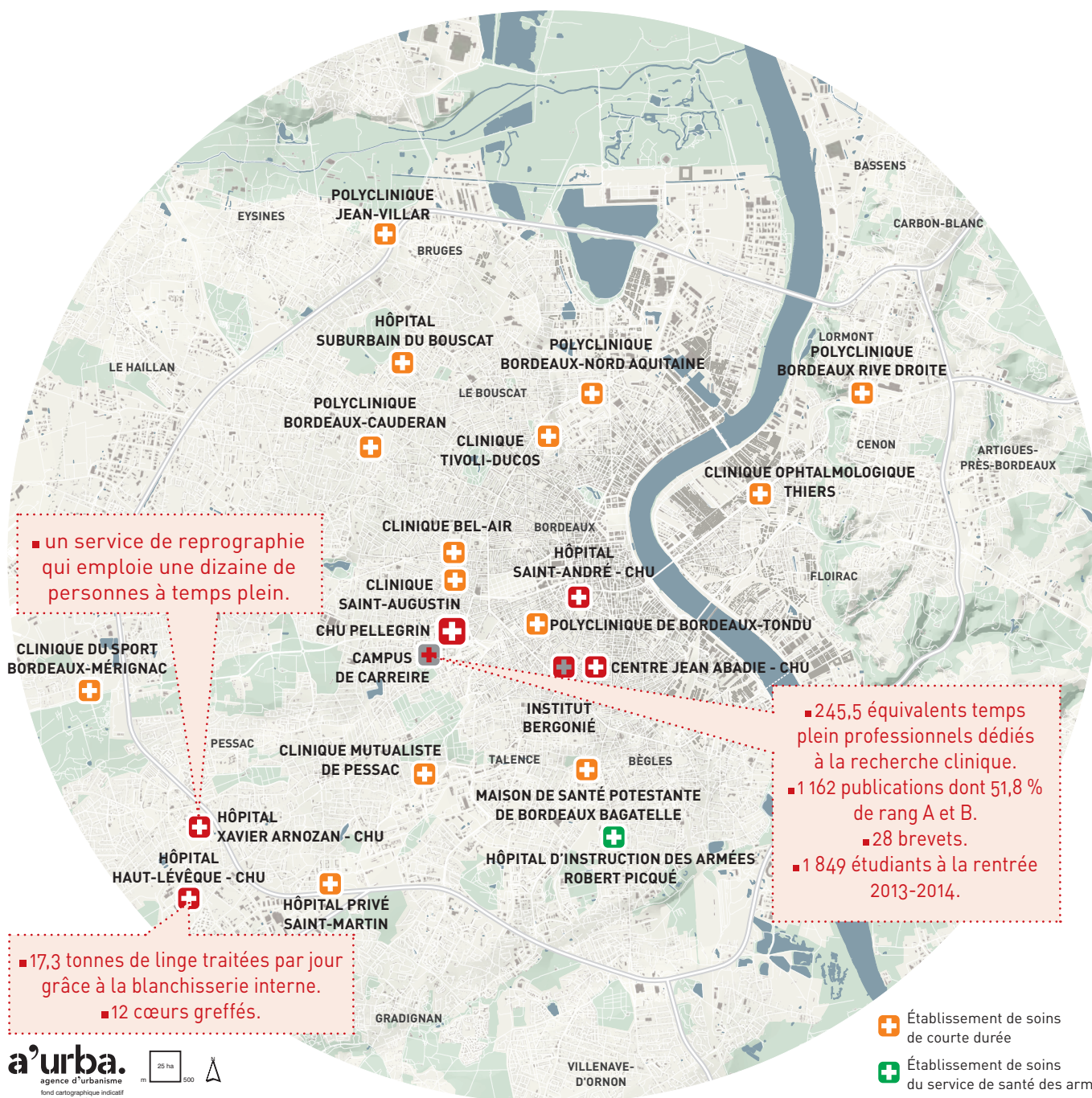
■ 6 929 repas servis par
jour (préparés en interne).

■ 1^{er} employeur de la région :
14 063 personnes
rémunérées par mois.

Centre hospitaliers universitaire (CHU)
Centre de lutte contre le cancer

■ 125 850 entrées en 2014 :
l'équivalent d'un Bordelais
sur deux.

■ un rayonnement régional : 17,2 %
viennent d'un autre département de
l'ALPC, 2,6 % d'une autre région.



[1] L'économie de la santé (offre de soins, production technologique et recherche) : 50 000 emplois

En appliquant la méthodologie de l'Audiar, basée sur l'identification de marchés (cf. encadré p.50), à la métropole bordelaise, on recense *a minima* 58 000¹ emplois en Gironde, dont 50 000 emplois dans l'aire urbaine, ce qui représente près de 10 % de l'emploi. Près de la moitié correspond à des activités hospitalières : on peut estimer à plus de 26 000² le nombre de personnes travaillant dans un centre hospitalier en Gironde. Suivent l'hébergement médicalisé (8 000 emplois) et les professions libérales (11 000 personnes).

La filière productive, composée des activités industrielles et de recherche, ne représente, quant à elle, « que » 5 000 emplois, soit 1 % de l'emploi de l'aire urbaine. C'est justement ce « 1 % » qui est mis en avant par les politiques publiques industrielles.

[2] Zoom sur le cœur productif de la filière santé : entre 1 et 2 % de l'emploi

L'étude citée précédemment propose un benchmarking sur la recherche et l'industrie santé/bien-être parmi 13 aires métropolitaines françaises³.

Cinq composantes industrielles sont identifiées : cosmétique, pharmaceutique, équipements médicaux, biotechnologies et recherche publique.

La métropole lyonnaise se distingue par sa taille, avec près de 20 000 salariés dans l'industrie santé/bien-être. La métropole niçoise arrive en seconde position (9 000 salariés), avec une spécialisation marquée dans l'industrie cosmétique. L'écosystème bordelais a une envergure beaucoup plus modeste, avec ses 5 000 salariés (recherche publique incluse) et il correspond à la taille de la plupart des métropoles de comparaison. Seules les aires urbaines de l'ouest (Brest, Rennes, Nantes et Rouen) sont dans une catégorie inférieure, avec moins de 3 000 salariés.

Les deux principaux secteurs industriels qui portent la filière bordelaise sont l'industrie pharmaceutique, avec la présence de Sanofi, Ceva santé animale et Meda (fabrication de la Bétadine) et l'industrie des équipements médicaux, avec Stryker et Steris.

1 | Insee, Sirene 2016, fourchette basse.

2 | Insee, Sirene 2016, fourchette basse.

3 | Lyon, Marseille/Aix-en-Provence, Lille, Toulouse, Bordeaux, Nice, Nantes, Strasbourg, Rennes, Grenoble, Rouen, Montpellier et Brest.

Malgré aux premiers abords, leur poids modeste, l'étude de l'Audiar met en avant le dynamisme des activités productives bordelaises, avec une croissance de l'emploi de 10 % par an.

[3] Au-delà de la filière, l'écosystème de la santé : mieux le connaître pour mieux le soutenir

Les analyses de l'Audiar montrent donc, concernant la métropole bordelaise, que la production de biens ne représente que 1,5 % de l'emploi contre 10 % pour l'ensemble du secteur de la santé. Sans remettre en question le soutien aux filières innovantes, nécessaire à une certaine forme de compétitivité, les politiques de développement local sont peut-être trop focalisées sur ces « petits morceaux » de l'économie et surestiment leurs effets

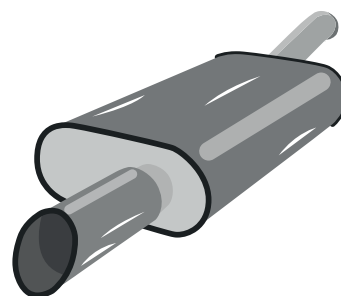
d'entraînement.

La méthodologie développée ci-dessus ne permet de mesurer qu'une fraction de l'écosystème santé, celle dont la production de biens dédiés à la santé est le cœur de métier. Or, le domaine de la santé se nourrit d'un ensemble de technologies beaucoup plus vaste, difficilement mesurable par les données statistiques. Ainsi, par exemple, l'e-santé, définie par la Commission européenne comme l'« *application des technologies de l'information et de la communication à l'ensemble des activités en rapport avec la santé* », n'entre pas dans les chiffres précédemment cités pour l'estimation de la filière productive, alors qu'il s'agit sans doute d'un des segments productifs les plus porteurs.

La région Aquitaine a bien compris l'intérêt d'une acception plus large de l'écosystème de la santé, en identifiant l'e-santé parmi ses axes de développement économique. Le cluster TIC santé en est la structure porteuse. Il fédère 80 entreprises, soit 1 200 salariés⁴, presque toutes localisées dans l'aire urbaine bordelaise.

Pour comprendre et identifier les enjeux du développement économique local, il faut nécessairement sortir de l'analyse « standard » pour aller vers l'identification des problématiques spécifiques à un territoire ou un secteur d'activité donné. Faisons de l'observation sur mesure ! _

4 | Cluster TIC santé, 2013.



Petite histoire de l'institution nationale des sourdes-muettes

CLAUDE RIBÉRA-PERVILLÉ

Au moment où le site de l'ancienne Institution nationale des sourdes-muettes qui occupe une parcelle de 12 000 m², 87 rue de l'Abbé-de-l'Épée à Bordeaux, vient d'être vendu, il est intéressant de voir comment l'État, qui en était possesseur depuis 1791, l'avait adapté à cet usage éducatif et social.

Fondation privée puis École nationale

L'École des sourds-muets de Bordeaux, fondée selon les idées de l'abbé de l'Épée par l'archevêque de Bordeaux, Jérôme Champion de Cicé, est une des plus anciennes au monde (1786). C'est à l'origine un petit établissement privé (20 élèves), établi dans une maison louée pour la circonstance au 39 rue Capdeville, et financé par des dons. L'enseignement y est collectif, gratuit et mixte. La langue des signes

sert de vecteur d'apprentissage. Par décret de la Convention du 12 mai 1793, l'école est placée, comme celle de Paris, « *sous la protection de la Nation* ». Pour la première fois dans l'histoire de l'Humanité, un État assume l'éducation d'enfants sourds ; les décisions impliquant des financements sont prises à Paris. En janvier 1795, un décret porte à 60 le nombre d'élèves et rend obligatoire l'apprentissage d'un métier.

Au couvent !

Le 24 septembre 1796, la loi affecte à cette école l'ancien couvent des Catherinettes, rue Thiac, vacant depuis 1791. Les religieuses – cloîtrées – y étaient installées depuis 1664. Outre la tranquillité d'un quartier où prédominent les établissements ecclésiastiques, l'isolement est garanti : hauts

Détail de la façade avec la statue de l'abbé de l'Épée. Sculpteur : Coëffard de Mazerolles (1818-1887).



murs sur la rue ; entrée avec sas, ouvrant sur une allée latérale en impasse. Les bâtiments, modestes, entourent un cloître. Au sud et à l'ouest s'étend un grand jardin. Dès 1798, l'architecte du département, Guy-Louis Combes, dresse un plan des « aménagements nécessaires ».

Sous l'Empire, l'école est réformée ; des religieuses de l'ordre de Nevers¹ sont installées, chargées de l'intendance (1804). Leur rôle ira croissant. Sous l'autorité de G.-L. Combes puis d'Antoine Robert aîné, de nouveaux plans sont fournis en 1811, 1819, 1824, visant à réorganiser les lieux : séparation des sexes en deux secteurs distincts ; locaux pour les sœurs et l'administration ; ateliers ; dortoirs à l'étage pour 135 lits et, pour la première fois, une infirmerie. La façade est redessinée pour donner une entrée solennelle sur la rue. Mais ces travaux sont abandonnés, car la ville de Bordeaux, qui a toujours vu avec suspicion cet établissement national, prévoit de percer deux nouvelles voies : la future rue Abbé-de-l'Épée qui, prolongement du cours d'Albret, traversera l'ancien couvent ; la future rue Castéja, dans l'axe de la rue Rolland.

Des bâtiments neufs

La reconstruction dure une quarantaine d'années, au cours desquelles l'enseignement se professionnalise, tout comme la gestion des établissements nationaux de bienfaisance. Alors que l'Instruction publique forme un ministère à part entière depuis 1824, ces derniers restent dans le giron du ministère de l'Intérieur et sont de plus en plus contrôlés. Quant aux travaux, rien ne se fait sans l'aval, à Paris, de la direction des Bâtiments civils. Le nouvel architecte du département, Adolphe Thiac², présente des plans en 1834, 1839, 1845. Deux cents élèves sont désormais prévus.

En 1845, il est enfin décidé de rebâtir l'école sur place. En 1852, les projets reprennent. En février 1858, Paris rend définitivement un avis favorable à la reconstruction. Le 23 août 1859, A. Thiac envoie un nouveau plan, qu'il doit modifier le 11 septembre 1859 : un décret scinde les deux institutions impériales, regroupant les garçons à Paris et les filles à Bordeaux ! L'établissement est prévu pour

200 jeunes filles, encadrées par une trentaine de religieuses. Le directeur, l'économe et l'aumônier logent sur place. La première pierre est posée le 10 avril 1862, la dernière le 21 mai 1870, trois mois avant la chute de l'Empire. A. Thiac, décédé en 1865, ne voit pas l'achèvement, confié au nouvel architecte du département, Pierre-Auguste Labbé.

Une institution modèle

L'édifice actuel évoque à la fois une école, un hôpital et un couvent. Il déploie sa façade solennelle, de 137 mètres de longueur, sur la nouvelle rue Abbé-de-l'Épée. Personne ne peut entrer ou sortir sans être vu. L'entrée est au centre, précédée d'une cour d'honneur et de hautes grilles. Au-dessus du porche, la statue tutélaire de l'abbé, accompagné de visages de jeunes filles ; au premier étage, entre les fenêtres, des panneaux avec 24 lettres de l'alphabet dactylologique. Et pour ceux qui n'auraient pas compris le sens de ce grand décor, l'inscription placée jadis sous le fronton indiquait : Institution nationale des sourdes-muettes. La richesse extérieure contraste avec une sobriété intérieure liée à la nature de l'établissement et au goût resté néo-classique d'A. Thiac. L'ensemble est fonctionnel : au rez-de-chaussée, les ateliers ; au premier étage, les salles de classe ; au second, les dortoirs ; à l'ouest, en rez-de-jardin, les services domestiques (buanderies, cuisine...). La plus grande attention est apportée aux détails, à la circulation de l'air, à la lumière. L'eau et les égouts sont rattachés au tout nouveau réseau urbain. À l'arrière, le vaste

NOMS DES RUES

Voies anciennes ou percées vers 1860, les rues voisines de l'ancienne Institution nationale des sourdes-muettes portent toutes des noms liés à son histoire ou à celle des sourds. Ces dénominations datent de 1864-1865 :

■ ABBÉ-DE-L'ÉPÉE

Charles-Michel Lespée, abbé de l'Épée (1712-1789), « père spirituel des sourds », est un des premiers à leur reconnaître une véritable intelligence et à leur dispenser un enseignement gratuit, collectif et mixte.

■ CASTÉJA

Pierre Castéja (1799-1863), maire de Bordeaux de 1860 à 1863.

■ RODRIGUES-PEREIRE

Rodrigues Pereire (1715-1780). Précepteur d'enfants sourds, un des précurseurs de l'orthophonie.

■ SAINT-SERNIN

Jean Saint-Sernin (1740-1816), instituteur puis directeur de l'école des sourds-muets de Bordeaux, il assure sa pérennité pendant la Révolution.

■ THIAC

Joseph-Adolphe Thiac, (1800-1865), architecte de l'Institution.

1 | La Congrégation des sœurs de la Charité et de l'Instruction chrétienne de Nevers se consacre au service des plus pauvres. Fondée en 1680, supprimée à la Révolution, restaurée en 1801, elle prit une grande extension au XIX^e siècle et reste aujourd'hui active.

2 | Joseph-Adolphe Thiac (1800-1865). Diplômé de l'École des beaux-arts de Paris. Après un voyage en Italie, il revient à Bordeaux où il accomplit toute sa carrière. De 1830 à 1855, architecte du département de la Gironde, il réalise le Palais de justice, plusieurs prisons et tribunaux girondins et de nombreux immeubles bordelais. Il est le président-fondateur de la Société des architectes de Bordeaux. L'Institution nationale des sourdes-muettes est son œuvre majeure.



Détail de la façade avec l'alphabet dactylogique. Sur chaque panneau, le geste de la main correspondant à une lettre ; au dessus, la transcription. L'alphabet dactylogique n'est pas la langue des signes, il permet aux sourds d'épeler les mots.

jardin, régularisé par l'achat de parcelles voisines, entouré de hauts murs, est planté de marronniers. Sous la III^e République, l'Institution devient une école modèle, visitée par des notabilités du monde entier. En 1879, l'inspecteur général des établissements de bienfaisance, Octave Claveau, y fait tester la « méthode orale pure » : les jeunes sourdes doivent lire sur les lèvres et apprendre à prononcer des sons. L'année suivante, au Congrès international de Milan sur l'amélioration du sort des sourds-muets, cette méthode est reconnue comme la meilleure. Dans toute la France, elle seule est désormais autorisée. Afin que rien ne vienne perturber les sourds dans ce difficile apprentissage, la langue des signes est interdite et le reste près d'un siècle¹. À Bordeaux, les grandes salles de classe, conçues 15 ans auparavant pour la libre expression des gestes, sont cloisonnées en petites unités permettant un meilleur suivi de l'interdiction.

Pendant la Première Guerre mondiale, les bâtiments abritent aussi l'hôpital auxiliaire n° 1 de la Croix-Rouge, puis l'établissement est rattaché au tout nouveau ministère de l'Hygiène, de l'Assistance et de la Prévoyance sociale (1920). Le 10 juillet 1940, les Allemands réquisitionnent le lieu. À la Libération, l'École s'y réinstalle, mais ses vastes

locaux sont convoités : le 5 janvier 1945, un décret les affecte au ministère de l'Intérieur pour y installer une « cité administrative », suscitant les protestations. Finalement, les bâtiments sont divisés : le secteur sud, avec entrée sur la rue Castéja, devient commissariat central de Bordeaux (d'où le surnom de « Castéja » donné par les Bordelais) ; la partie nord et la chapelle restent affectées à l'Institution jusqu'en 1958, date à laquelle elle s'installe sur un nouveau site acheté par l'État, le château Laburthe à Gradignan².

De 1958 à 2003, les services de police occupent les lieux qu'ils transforment selon leurs besoins. La chapelle disparaît, bureaux et couloirs rectilignes divisent salles de classe et dortoirs. Le jardin devient parking ; un garage est installé sur la rue Castéja ; une cantine sur la rue Thiak. En 2003, l'hôtel de police migre dans des locaux neufs à Mériadeck. Le site est promis à la vente. Le 31 octobre 2014, l'ensemble est acheté par Gironde-Habitat, office de logements sociaux du département, pour 12 millions d'euros, à charge d'y installer sur 21 000 m² des logements (dont 65 % de logements sociaux), un hôtel de luxe, une école maternelle... L'agence d'architecture Brochet, Lajus, Pueyo est chargée du projet³. L'ensemble est inscrit aux Monuments historiques depuis 2010. —

1 | 1977, le ministère de la Santé lève l'interdiction de la langue des signes française (LSF) dans l'enseignement. 18 janvier 1991, l'amendement Fabius, loi n° 91-73 du 18 janvier 1991 stipule que « dans l'éducation des jeunes sourds, la liberté de choix entre une communication bilingue (langue des signes et français) et une communication orale est de droit ».

2 | Institut national des jeunes sourds de Bordeaux-Gradignan, au 25 cours du Général-de-Gaulle, 33170 Gradignan.

3 | Actualités du projet sur le site de Gironde-Habitat <http://www.projet-republic.fr/>

La santé des femmes dans le Médoc,

Au-delà des clichés

LAURENCE KOTOBİ | CLARA LEMONNIER



Images et imaginaires du Médoc

Le Médoc est souvent connu pour ses immenses plages de sable blanc ou les couchers de soleil sur les vignes de châteaux réputés. Véritable miroir inversé de la vie citadine et de l'urbanisation croissante de la capitale girondine, cette presqu'île éveille depuis plusieurs siècles autant d'imaginaires merveilleux que de clichés peu enviables¹. Qui dans la métropole bordelaise n'a jamais entendu parler du Médoc comme d'une contrée lointaine, une terre synonyme d'état de nature, peuplée de « Médocains » réputés « sauvages », « arriérés », « alcooliques », voire « consanguins ». D'un côté, les Bordelais rêvent d'échappées belles et salutaires vers ce lieu reculé et caché, pour une vie plus « naturelle » ou « authentique » au contact de l'océan et des forêts. Ces robinsonnades permettent aussi des initiations à la gastronomie locale et à ses vins renommés. D'un autre côté, cette prégnance de la nature s'accompagne d'une forte stigmatisation des habitants eux-mêmes, régulièrement moqués par les Bordelais. Ces clichés tenaces participent à les tenir à distance d'une agglomération voisine, fière de ses supposées origines plus nobles. Ces visions stéréotypées du Médoc sont souvent reprises par les autochtones eux-mêmes qui édifient, ce faisant, une véritable frontière symbolique entre eux et le monde des urbains. Ils décrivent ainsi leur « Médoc de la côte Atlantique » comme assez attractif et celui dit « de la rivière », qui étend ses vignobles le long de l'estuaire de la Gironde, comme plus autarcique et archaïque. Ces clichés ne peuvent manquer d'aiguiser l'intérêt de tout ethnologue, surtout quand les supposés « sauvages » ne vivent qu'à quelques dizaines de kilomètres de Bordeaux et de sa métropole...



1 | En 2014, Christian Coulon a publié un ouvrage sur le Médoc qui aide à décrypter ce terroir de la périphérie bordelaise au-delà des clichés que nous évoquons ici. *Médoc, les voleurs du lieu et autres textes*, éd. Confluences, 2014.

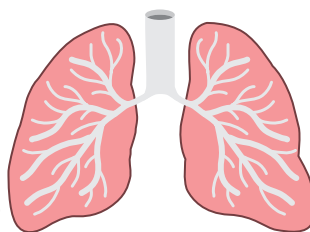
Regards croisés sur la santé des femmes

Entre 2010 et 2013, dans le cadre d'un programme de recherche financé par l'Iresp-Inserm², une équipe d'anthropologues et de sociologues de l'université de Bordeaux a donné la parole aux femmes et aux professionnels de la santé et du social du Médoc sur un ensemble de questions de santé au féminin telles que la contraception, la grossesse, l'infertilité, l'IVG, les cancers, les douleurs, les dérèglements hormonaux ou encore les MST, souvent invisibilisées. L'objectif visait également à étudier les inégalités d'accès à des services de santé spécifiques tels que la santé reproductive et génésique sur ce territoire relativement enclavé. Les anthropologues se sont également penchés sur les « autres » recours que les femmes du Médoc mobilisent parfois en dehors du milieu médical pour se soigner (remèdes de grands-mères, médecines non conventionnelles). Au final, c'est un Médoc dynamique qui s'est révélé au fil de l'enquête.

Sortir des sentiers battus

Repérer l'offre de soins supposait d'abord de connaître les découpages administratifs mobilisés localement par les différents échelons du système sanitaire. Or, aux précédentes frontières symboliques évoquées, s'ajoute une multiplicité de subdivisions administratives qui organisent le territoire, mais qui participent également à produire un effet de brouillage. Sur les nombreuses cartes socio-sanitaires façonnées par les institutions, le Médoc apparaît en effet comme une entité aux contours mouvants, tantôt considéré comme un arrondissement (Insee), un ensemble de communautés de communes et de cantons, comme un pays (le pays Médoc) ou bientôt comme un parc naturel régional. À chaque découpage correspond une offre de santé qui diffère

2 | La recherche portait sur les inégalités d'accès aux soins en santé reproductive et génésique des femmes en difficulté dans le Médoc, dans le cadre d'un appel à projet de l'Institut de recherche et d'études en santé publique et a été coordonnée par Laurence Kotobi.



selon les mandats et les domaines d'intervention des administrations impliquées : ainsi la maternité (niveau 1) de la clinique locale dépend du Pavillon de la Mutualité, les CPEF¹ sont gérés par le conseil départemental au sein de trois Maisons départementales de la santé et de l'insertion (MDSI). Ces éléments sont peu connus des habitants. En se détachant des représentations institutionnelles pour aborder le Médoc comme un « territoire vécu », les anthropologues ont recueilli le point de vue des personnes qui vivent et travaillent au quotidien sur la presqu'île, en prenant soin de diversifier les lieux d'enquête. Par leur méthode ethnographique (d'observation participante, de conversations et d'entretiens), elles ont pu nouer des relations de confiance et durables avec leurs interlocuteurs et entrer dans l'intimité des maisons, dans le secret des consultations médicales, dans la confiance des groupes de pairs (adhérents associatifs, groupes

d'amies) et partager certains événements de la vie, les naissances en particulier. Cette connivence leur a permis de recueillir les récits de certaines femmes à propos de leurs maux, d'ordinaire pudiquement gardés secrets, et de reconstituer pas-à-pas leurs itinéraires thérapeutiques pour mieux comprendre leur accès et leurs recours aux soins.



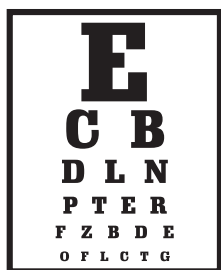
Éclairer les inégalités d'accès aux soins

Dans un contexte de désertification médicale des campagnes françaises, l'offre de soins dédiée à la santé des femmes dans le Médoc est apparue inégalement répartie et centralisée autour de la clinique de Lesparre et de quelques agglomérations secondaires (Pauillac, Castelnau-de-Médoc, Hourtin) qui proposent des services publics comme la Protection maternelle et infantile (PMI), le CPEF ou les permanences de santé scolaire (collèges et lycées). Le secteur libéral souffre d'un faible renouvellement des médecins, et ce malgré les quelques projets de regroupement en Maisons de santé pluridisciplinaires

plinaires rurales qui voient le jour. Au moment de l'enquête, une seule gynécologue médicale exerçait en libéral sur tout le territoire, à Lesparre, en l'occurrence. Toutefois, même limitée, cette offre de services est utilisée par les habitants². De manière plus inquiétante, l'enquête a révélé l'ampleur des inégalités géographiques de santé. Par exemple les femmes, qui vivent dans des communes éloignées des services de soins, bénéficient d'une moins bonne information et sont parfois contraintes de différer des consultations, voire d'y renoncer. L'éloignement géographique est encore plus problématique pour les jeunes mineures ou pour les femmes qui n'ont pas le permis ou pas de véhicule. Ces inégalités géographiques se cumulent souvent avec des inégalités sociales, économiques ou culturelles. Le fait d'« avoir des droits ouverts », d'« avoir une bonne mutuelle », de pouvoir « avancer les frais », de pouvoir se faire comprendre de son médecin, de pouvoir mobiliser ses réseaux sociaux pour faire garder ses enfants ou bénéficier du covoiturage pour se rendre aux consultations constituent autant de facteurs qui garantissent un accès facilité aux soins. Les représentations que les professionnels élaborent à l'égard de certaines patientes peuvent accentuer la distance qui sépare les femmes des dispositifs de soins. Les plus précaires d'entre elles, souvent migrantes, sont parfois qualifiées dans l'entre-soi des praticiens comme « vulnérables », « fragiles mentalement », voire comme des « cas sociaux » pour les premières, ou comme des femmes « peu autonomes », « soumises » et « trop fertiles » pour les secondes. Ces étiquettes qui se cumulent parfois aux stéréotypes médocains déjà évoqués sont d'autant plus préjudiciables que les mauvaises expériences de soins constituent un motif important dans le choix d'un report ou de l'annulation d'un rendez-vous médical.

2 | Lors de l'enquête, l'unique maternité médocaine a cependant été menacée de fermeture car trop peu de naissances annuelles y avaient lieu, rendant le service « peu rentable ». Maintenu afin de garantir l'accès à une maternité à moins d'une heure trente en voiture pour les femmes enceintes, le service n'accueille que les grossesses sans risque ni pathologies associées, ne permet pas toujours de garder l'anonymat (indispensable par exemple pour les IVG qui y sont pratiquées) de par la petite taille de la structure qui souffre parfois d'une mauvaise réputation sous l'effet de rumeurs, pouvant expliquer certains des freins à sa fréquentation.

1 | Centres de planification et d'éducation familiale.

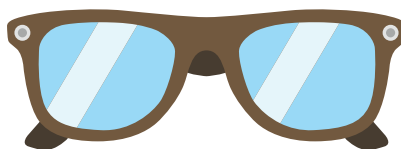


Rendre visibles les différentes façons de se soigner

Malgré les disparités géographiques et les difficultés sociales, les femmes du Médoc s'occupent de leur santé dès lors qu'elles en perçoivent la nécessité. L'approche anthropologique présente l'intérêt d'ouvrir le regard vers d'autres réalités moins visibles ou plus cachées de la santé, en cherchant à identifier le sens donné à ces quêtes de soins ou de guérison, à partir des actions et des recours que les individus mobilisent. Il ne s'agit pas d'en juger l'efficacité médicale, mais bien de comprendre les logiques qui les sous-tendent et les registres symboliques dans lesquels ces actes s'inscrivent. Ainsi, la consultation de guérisseurs, de magnétiseurs, de thérapeutes énergéticiens ou encore de masseurs bien-être et de praticiens en acupuncture, dont l'exercice non conventionnel n'est pas toujours autorisé par l'État, suscite un engouement croissant, notamment chez les néo-ruraux, les écolos, les vacanciers, les médico-sceptiques et les malades chroniques. Cette offre – pour partie influencée par les ésotérismes occidentaux, les médecines traditionnelles orientales et le mouvement new age – est toujours utilisée en complément des soins biomédicaux plus classiques. Globalement, les usagères interrogées y trouvent un espace de parole et d'accompagnement individualisé dans le chemin de la maladie ou des âges de la vie. Les problèmes de santé y sont reliés aux histoires de vie. Les patientes ont d'autant plus la sensation de devenir « actrices » de leur bien-être, que ces techniques insistent sur la capacité d'autoguérison des personnes et s'inscrivent parfois dans des quêtes de « développement personnel ».

La santé, une réalité multiple et dynamique

La santé gagne à être envisagée comme une réalité multiple, à la fois individuelle et collective, faite de savoirs, de représentations et de pratiques qui touchent à la fois au politique et à l'éthique, et aussi aux sciences et aux croyances. Cette exploration des pratiques de santé dans le Médoc invite à réfléchir au maillage possible entre la santé, le territoire,



l'identité culturelle et les inégalités sociales. Elle interroge aussi sur l'articulation avec la métropole voisine, où se concentre de plus en plus les moyens d'une médecine high-tech. Les nouveaux instru-

ments et dispositifs qui tentent de penser l'offre de santé à partir des réalités des territoires – le réseau Santé, Solidarité Médoc (SMS) du syndicat du Pays Médoc, les contrats locaux de santé négociés avec l'Agence régionale de santé (Ars) – auraient tout intérêt à se saisir de ces enjeux d'inégalités d'accès aux soins, d'articulation entre médecine *mainstream* et pratiques alternatives et de relation entre la métropole et ses pourtours ruraux. —



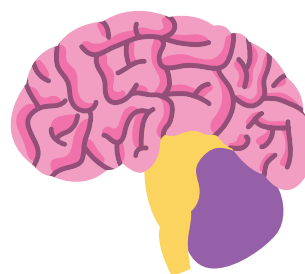
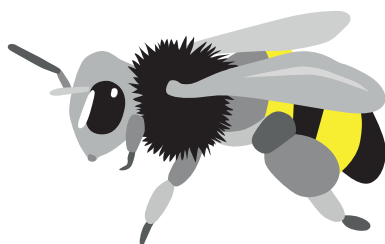
POUR ALLER PLUS LOIN

- C. Coulon, *Médoc : les valeurs du lieu et autres textes*, éd. Confluences, 2014.
- L. Kotobi, B. Jacques, « Santé reproductive dans le Médoc (France) : femmes, précarité, migration », rapport final de recherche, IReSP/Inserm, (resp. L. Kotobi), ADESS-UMR 5185-CNRS-univ. de Bordeaux et centre Émile-Durkheim, UMR 5116-UB., décembre 2013. www.pays-medoc.com
- L. Kotobi, C. Lemonnier, « Ethnographier les itinéraires thérapeutiques en santé reproductive pour mieux comprendre l'accès/recours aux soins : le cas des femmes en difficulté dans le Médoc », in : L. Kotobi, C. Lemonnier, (coord.) « Santé reproductive : routines, normes, invisibilités », *Sociologie Santé*, n° 38, octobre 2015, p. 199-233.
- C. Lemonnier, *Quêtes de soins au féminin. Une ethnographie des « maux de femmes » et du pluralisme thérapeutique en Médoc (France)*. Thèse de doctorat en anthropologie, université de Bordeaux. (dir. : L. Kotobi et Pr A. Kouvouama), 2016.

La face cachée des pesticides

Entretien avec Isabelle Farbos

BOB CLÉMENT



En février dernier, l'émission *Cash Investigation* consacrée aux ventes de pesticides en France, a pointé la Gironde comme l'un des départements les plus consommateurs de pesticides considérés comme dangereux. Comment en est-on arrivé là ?

Tout a commencé après la seconde guerre mondiale avec la révolution verte des années 1960, politique de transformation des agricultures des pays en développement visant à renforcer la sécurité alimentaire. Elle a considérablement augmenté la productivité agricole en jouant sur différents facteurs, dont la lutte contre toutes les nuisances. Cette lutte passe notamment par le recours massif aux pesticides, qui sont des produits chimiques dangereux destinés à lutter contre les insectes, les herbes ou encore les champignons. Mais leur toxicité ne se limite pas aux seules espèces que l'on souhaite éliminer...

La Gironde est-elle une grosse consommatrice de pesticides ?

En France, c'est l'Union des industries pour la protection des plantes (UIPP) qui fournit les données sur la vente des pesticides sur le territoire. Avec 63 700 tonnes de pesticides utilisées en 2012, la France, première puissance agricole européenne, en est le premier consommateur européen et le 4^e au plan mondial, derrière les États-Unis, le Brésil et le Japon. La Gironde, premier département viticole de France pour les AOC (appellation d'origine contrôlée)

est classée en zone noire, avec 2 700 tonnes de pesticides achetées par an. Dans le Médoc, par exemple, sur certaines parcelles de vignes, il y a jusqu'à 18 épandages de pesticides par saison.

Quelle est la dangerosité des pesticides ?

Les pesticides font partie des polluants auxquels nous sommes exposés quotidiennement via ce que nous mangeons, buvons et respirons. Les personnes les plus à risque de fortes expositions sont les travailleurs qui appliquent eux mêmes les pesticides, mais aussi les personnes vivant en zones agricoles et/ou viticoles. Selon l'enquête EXPPERT, menée par Générations Futures, un logement proche d'une zone agricole sur deux est contaminé par plus de 18 substances.



Il faut préciser qu'il existe près de 100 familles chimiques de pesticides : organophosphorés, organochlorés, carbamates, pyréthrinoides, triazines... Il existe près de 10 000 formulations commerciales composées de matière active et d'adjuvants, produits ajoutés pour renforcer l'action de la substance active.

Une étude du Pr Gilles-Éric Séralini¹ en 2014 a montré que les pesticides seraient encore plus toxiques que ce qui est indiqué lors de leur commercialisation. En cause : les adjuvants utilisés pour leurs formu-

1 | R. Mesnage, N. Defarge, J. Spiroux, G.-E. Séralini, « Major pesticides are more toxic to human cells than their declared active principles », *BioMed Research International*, 2014.

HABITAT SANTÉ ENVIRONNEMENT

Isabelle Farbos est docteur en génétique et biologie moléculaire et scientifique à l'association Habitat Santé Environnement (www.hsen.org). L'objectif de cette association est de traduire les données scientifiques en actions concrètes et de sensibiliser le grand public aux enjeux de la santé environnementale pour accompagner le changement de comportement nécessaire à la préservation de la santé humaine.



lations. Les auteurs ont mis en contact des cellules humaines avec neuf pesticides. Résultats : 8 d'entre eux sont jusqu'à 1 000 fois plus toxiques que leurs substances actives sur les cellules humaines. Ce qui inquiète le plus les scientifiques, c'est que seule la substance active est évaluée toxicologiquement avant l'autorisation de mise sur le marché.

Certains des pesticides utilisés pour le traitement des vignes girondines contiendraient des produits classés comme cancérigènes avérés ou probables et des perturbateurs hormonaux. Pour autant, comme le montre le cas des cancers infantiles sur la commune de Preignac dans le Sauternais, les relations de cause à effet entre exposition et pathologie déclarée font débat. Pouvez-vous nous éclairer ?

Depuis une dizaine d'années, les scientifiques sont allés de surprise en surprise et ont découvert que non seulement les mêmes gènes ne semblaient pas du tout fonctionner de la même façon selon les individus, mais que la structure même de notre génome pourrait être modifiée, soit de façon transitoire, soit de façon permanente, sous l'effet de l'environnement sans en changer la séquence ADN. Il ne s'agit plus de génétique ou de mutations, mais d'épigénétique.

La modification épigénétique à l'heure actuelle la mieux caractérisée est une modification chimique de l'ADN, appelée méthylation, qui change son degré de « lisibilité », donc entrave la traduction cellulaire des gènes concernés.

Ce sont comme des marque-pages sur le code génétique. Ils peuvent être enlevés ou ajoutés à divers endroits, pour indiquer quelles parties du génome doivent être lues ou non.

Ces modifications sont transmissibles au travers des divisions cellulaires, mais aussi, pour certaines, de génération en génération, via une sorte de mémoire cellulaire.

Le scandale médical le plus connu est le cas du distilbène, qui est un perturbateur endocrinien. Il interfère sur l'épigénome et génère des malformations du système de reproduction et autres problèmes sur au moins 3 générations.

Les pesticides peuvent être également des perturbateurs endocriniens, ce qui signifie qu'ils perturbent les hormones via des phénomènes épigénétiques. Les perturbateurs endocriniens bousculent la toxicologie et conduisent à revoir le modèle « dose-effet » utilisé depuis des siècles et qui veut que les effets d'une substance dangereuse soient proportionnels à la dose absorbée.

C'est un changement de paradigme...

Le premier point du changement de paradigme est que, contrairement à l'adage « *c'est la dose qui fait le poison* », pour les perturbateurs endocriniens, c'est le moment de l'exposition qui compte. En particulier, la vie intra-utérine et la petite enfance constituent des fenêtres de grande vulnérabilité à l'exposition aux polluants. Ici, « *c'est la période qui fait le poison* ».

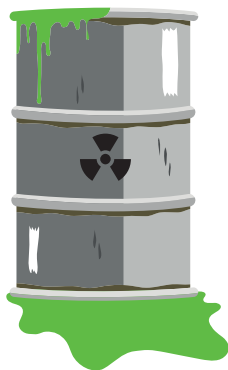
De nombreux spécialistes ont échangé sur les effets néfastes que peut avoir l'environnement sur le développement

prénatal et périnatal. De nombreuses études expérimentales et épidémiologiques tendent en effet à prouver que, pendant ces périodes vulnérables de la vie, des déséquilibres nutritionnels ou des expositions à des produits chimiques peuvent conduire à diverses altérations du fonctionnement cellulaire qui génèrent des excès de risques de pathologies chroniques non transmissibles (maladies métaboliques, cardiovasculaires, neuro-dégénératives, cancers...).





Le deuxième point du changement de paradigme toxicologique des perturbateurs endocriniens est l'effet cocktail : les effets d'un mélange de perturbateurs endocriniens peuvent dépasser la somme des effets des substances individuelles, et l'on peut aussi observer des effets en combinant des doses qui seraient sans effet, si elles étaient prises individuellement.



Troisième point du changement de paradigme : ce sont les effets transgénérationnels. Par des mécanismes biochimiques complexes, désignés sous le terme d'épigénétique, les effets des perturbateurs endocriniens peuvent se transmettre sur plusieurs générations dans la descendance de l'individu exposé.

Sachant que la quasi-totalité des cancers chez l'homme présente une composante épigénétique avec la présence de marques aberrantes – au point que de nombreuses stratégies thérapeutiques utilisent des modulateurs épigénétiques, les épimédicaments –, il est clair que nous pouvons nous poser des questions concernant le cas des cancers infantiles sur la commune de Preignac dans le Sauternais... Surtout lorsque l'on connaît les risques d'une perturbation épigénétique lors de périodes de vulnérabilité telles que la grossesse et la petite enfance.

Comment réagissent les acteurs locaux face à la prise de conscience croissante de la population des risques potentiels encourus par l'exposition aux pesticides ?

Ce changement de paradigme représente autant de défis pour la recherche scientifique et médicale que pour les acteurs de la filière vitivinicole, et notamment, en Gironde, le CIVB (Comité interprofessionnel du vin de Bordeaux).

La position du CIVB vers « une sortie de l'usage des pesticides » (cf. article *Sud-Ouest* du 25/04/16) est

une suite logique face aux bouleversements induits par les données scientifiques en épigénétique – qui mettent en évidence l'influence de l'environnement sur l'activation et la désactivation des gènes et le caractère transgénérationnel...

Le XX^e siècle a été « génétique » et, jusqu'à présent, nous avons mal interprété les données, car nous étions sur la croyance qui prétend que tout est déterminé par les gènes, sans la moindre influence de l'environnement. Or, nos gènes ne sont pas les seuls maîtres du destin de nos cellules.

Le changement de paradigme qu'apporte également l'épigénétique à la biologie ouvre d'impressionnantes perspectives dans le domaine de la santé, et dans celui de l'agriculture.

Je pense qu'une révolution au niveau de la gestion du patrimoine viticole bordelais est amorcée.

On commence, dès 2014, avec un arrêté du préfet de la Gironde visant à interdire les épandages de pesticides à moins de 50 mètres d'une école en activité suite au malaise d'écoliers à Villeneuve-de-Blaye. Ces dispositions ont été élargies cette année à d'autres établissements sensibles (crèches, résidences pour personnes âgées...).

Comment rester optimiste ?

Il s'agit aujourd'hui de réconcilier l'expression des gènes et l'environnement afin de reprogrammer la lecture de notre ADN, puisque les modifications épigénétiques sont réversibles dès que nous revenons à un cadre de vie physiologiquement adapté et conçu pour nous – ce qui sous-entend un air sain et une alimentation saine. Espérons que Dionysos, dieu du vin, va bientôt retrouver un vin allié à notre santé ! _

Toxicomanie

Le défi de la cohabitation

GWENOLA LE NAOUR

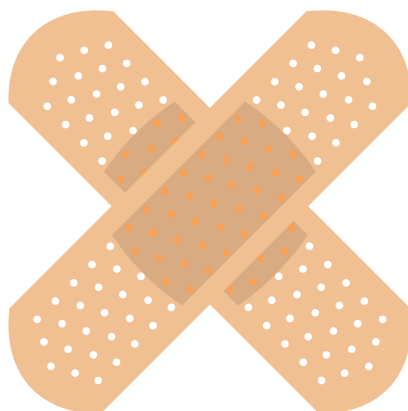
Les villes ont toujours été des lieux privilégiés de trafic et de consommation de drogues. Elles sont aussi des lieux où des solutions innovantes, dépassant le seul horizon de la répression, ont été inventés pour réduire les risques associés à la consommation de drogues. Les salles de consommation à moindre risque, communément baptisées « salles de shoot » en font partie. Toutefois, l'acceptation par les populations de ces équipements est loin d'être évidente. En cause, les stratégies de discrétion consistant à limiter au strict minimum les moments de dialogue et de concertation autour de ces équipements. Pourtant, des expériences montrent que, à condition d'être entendus, les riverains peuvent devenir des soutiens de ces structures, lesquelles ont fait leur preuve en matière de réduction des risques.

En France, l'action publique en direction des usagers de drogues se concrétise avec la loi du 31 décembre 1970, laquelle fait de l'usage privé de drogues illicites un délit passible de poursuites pénales tout en créant un dispositif de soin anonyme et gratuit dont l'accès est conditionné à l'arrêt de la consommation. La propagation de l'épidémie de sida et sa forte prévalence chez les usagers de drogues ont conduit de nombreux pays à abandonner l'objectif d'abstinence pour adopter une politique dite de réduction des risques et des dommages (RdRD). Depuis la fin des années 1980, les gouvernements français successifs ont pris des mesures de réduction des risques sans pour autant renoncer à l'interdiction de l'usage de stupéfiants et à l'objectif d'abstinence. La politique française de RdRD propose de distribuer du matériel aux toxicomanes afin d'éviter les contaminations, des accompagnements vers l'hôpital ou la médecine de ville, ainsi que la généralisation des traitements de substitution aux opiacés.

Les « salles de shoot » ou salles de consommation à moindre risque s'ajoutent à la palette des outils déjà

disponibles pour réduire les risques et les dommages liés à la consommation de drogues. En Europe, la première est ouverte au milieu des années 1980, à Berne, en Suisse. En 2004, un rapport européen recensait 72 salles de consommation dans 39 villes européennes. L'opportunité de l'ouverture de salles de consommation est régulièrement évoquée par les associations et les spécialistes de santé publique depuis le début des années 2000. Elle est présentée comme un moyen efficace de lutter contre la propagation de l'épidémie du VHC chez les usagers de drogues injecteurs.

Outre les motifs sanitaires, une des raisons régulièrement invoquées pour légitimer l'ouverture de ces centres est la réduction des phénomènes de consommation sur l'espace public, sources fréquentes de conflits d'usage et de tensions sociales. En Suisse comme en Espagne, l'ouverture des premières salles visait en effet à mettre un terme aux « scènes ouvertes ». En France, l'expérimentation de salles de consommation de drogues à moindre risque a été autorisée dans le cadre de la dernière loi de santé publique (loi n° 2016-41 du 26 janvier 2016 de modernisation du système de santé). Bordeaux, Strasbourg et Paris figurent parmi les premières villes expérimentatrices.





Beaucoup moins connues que les « salles de shoot », des lieux d'accueil pour usagers de drogues se sont implantés dans la plupart des centres-villes des grandes agglomérations au milieu des années 1990. Contrairement aux salles de consommation à moindre risque, les lieux d'accueil n'autorisent pas la consommation de produits en leur sein, mais permettent à leurs usagers d'accéder à des soins médicaux, à du matériel, ainsi qu'à des services sociaux (aide alimentaire, aide juridique, assistance pour des démarches administratives, etc.), et ce, sans contrepartie de sevrage. Ils favorisent l'accès aux droits et à la prévention des maladies infectieuses telles que le sida ou les hépatites. Selon l'Observatoire français des drogues et des toxicomanies (OFDT), 70 000 usagers de drogues fréquentent ces centres. Parmi eux, 27 % ne disposent d'aucun revenu, vivant de mendicité, de prostitution ou de petit deal et 57 % d'un revenu social uniquement¹. Ces populations précaires sont particulièrement vulnérables et n'ont que peu accès aux soins et aux droits.

Ces lieux suscitent bien souvent des conflits d'implantation : leurs voisins les plus proches s'étonnent de l'existence de ces centres destinés à des populations qu'ils jugent à tort ou à raison comme venant troubler leur tranquillité. Ils font part d'une forte incompréhension face à des lieux qui semblent tolérer l'usage de drogues, alors que la loi l'interdit toujours.

Les enjeux de communication autour des centres d'accueil

La construction d'équipements (stades, centre de tri des déchets, installations classées, etc.) est aujourd'hui soumise à des enquêtes publiques préalables, sollicitant l'avis des citoyens. Ces enquêtes sont censées permettre à la fois l'information au public et aussi les éventuels modifications des projets. Les structures destinées à accueillir des populations vulnérables ne font pas l'objet de tels dispositifs. Pour les professionnels désireux d'ouvrir

ces structures, trouver un lieu adéquat relève souvent de la gageure. Dans des villes où le foncier est rare et cher (comme Paris, Bordeaux, Lyon ou Nice, par exemple), la difficulté est de s'implanter dans des locaux suffisamment vastes et faciles d'accès. Les superficies sont rarement de moins de 100 m² et les rez-de-chaussée sont privilégiés. Mais, une fois les locaux potentiels identifiés, se pose vite la question du voisinage et de ses réactions face à un tel équipement.

Le défi est alors d'insérer un équipement dans un espace habité et vécu : comment communiquer sur un tel équipement destiné à des populations usagères de drogues ?

La plupart des lieux d'accueil sont installés en centre-ville pour garantir l'accessibilité aux usagers qui y résident le plus souvent dans des conditions plus ou moins précaires. Leur centralité permet également de faciliter l'orientation et l'accompagnement des usagers vers d'autres services : centres de soins, services hospitaliers, centre d'hébergement, CAF, etc.

Les seuls moments où la « *publicité* » est obligatoire concernent les demandes d'autorisation de travaux lorsque ceux-ci sont importants. Ces moments sont généralement l'occasion pour les voisins immédiats d'apprendre l'ouverture prochaine d'un centre. C'est souvent à ce moment que les plus vives oppositions s'expriment, ce qui interroge les stratégies de discrétion généralement privilégiées par les promoteurs de ces équipements. Ce fut le cas à Bordeaux, au moment du déménagement du centre La Case du quartier des Capucins vers le quartier Saint-James. Les commerçants se sont notamment mobilisés pour que le centre n'ouvre pas ses portes dans « leur » rue, allant jusqu'à faire signer des pétitions.

Les critiques se cristallisent le plus souvent autour de la légitimité des personnes accueillies, et qui seront amenées à fréquenter le quartier. Celles-ci sont souvent présentées comme fautrices de troubles. Pourtant, bien souvent ces populations particulièrement vulnérables sont déjà présentes, même si

1 | Les statistiques citées sont issues de : F. Beck (dir.), « Drogues, Chiffres clés », 6^e édition, OFDT, juin 2015, consultable en ligne : <http://www.ofdt.fr/BDD/publications/docs/dcc2015.pdf>

elles sont peu visibles dans les lieux publics. Ces lieux rendent cette présence plus perceptible. Les contestataires sont souvent qualifiés d'« égoïstes » se mobilisant au nom de leurs stricts intérêts personnels pour que de tels équipements ne soient pas implantés dans leur quartier. Les récentes mobilisations dans le très chic XVI^e arrondissement de Paris contre un futur centre d'accueil de migrants en sont une illustration. Mais disqualifier les opposants au nom de l'intérêt général n'est que faiblement opératoire et ne permet pas de comprendre leurs motivations. Si les contestations n'aboutissent que rarement à faire déplacer une structure, elles peuvent, faute d'un accord minimum préalable, remettre en cause le travail mené. En effet, dans des situations où les conflits perdurent, le dialogue entre les professionnels du centre et leurs voisins devient vite difficile. C'est alors l'existence même de la structure qui est menacée. De surcroît, si l'environnement est hostile aux usagers, ceux-ci éprouveront des difficultés supplémentaires pour s'y rendre.

Dans un contexte législatif où l'usage de drogues est toujours réprimé, les professionnels adoptent le plus souvent une posture pragmatique : ils s'emploient à se conformer à des normes de civilité urbaine. L'objectif est de se montrer irréprochable (propreté maximale, réduction des nuisances sonores, limitation des attroupements sur l'espace public) afin de faire tolérer l'activité. Cette posture leur semble la plus efficace pour maintenir leurs activités, et notamment pouvoir remplir leurs missions de santé publique (accès au matériel et aux soins pour les usagers, lutte contre les maladies infectieuses, lutte contre l'exclusion comme facteur d'inégalités sociales de santé). Si elle est efficace à court terme, cette posture est insuffisante pour permettre une acceptation des pratiques de RdRD à long terme. Ces lieux d'accueil souffrent toujours d'un manque de légitimité et de reconnaissance qui les rendent fragiles notamment en cas d'alternance municipale ou de déménagement.

Un travail politique quotidien pour faire accepter les actions menées

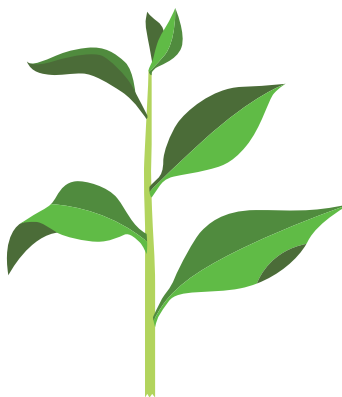
Les réunions publiques visant à informer les habitants de projets d'aménagement de lieux de consommation de drogues sont souvent houleuses et peu propices à nouer des échanges durables. Les habitants les perçoivent comme des moments où ils sont informés de décisions déjà prises, et ils s'en servent pour exprimer publiquement et collectivement leurs colères.

Cette stratégie politique des réunions publiques ponctuelles est insuffisante. Afin de permettre la cohabitation entre usagers de drogues et riverains, des échanges réguliers sont nécessaires à la fois pour expliciter le sens des actions entreprises, et aussi pour réaffirmer la légitimité des populations précaires à occuper l'espace public et à accéder aux soins. Une fois la découverte passée, certains voisins de ces lieux peuvent devenir des soutiens se faisant les porte-parole des professionnels et usagers de ces structures auprès du quartier, mais cela ne peut se faire qu'à condition que leurs demandes d'informations et d'aménagements soient entendues.

Les équipes des deux centres bordelais existants (celui du quartier Saint-James géré par l'association La Case et celui du quartier Saint-Michel géré par le Comité d'étude et d'information sur la drogue) multiplient depuis plusieurs années ces temps d'échanges avec les voisins les plus proches : tournées régulières pour discuter avec les voisins, visites à leur domicile en cas de nuisances ressenties, réunions et visites des centres avec les habitants désireux d'en savoir plus, organisations d'expositions au sein des lieux et avec la participation des usagers, etc.

Le rôle des élus locaux est également central. Bien que ces structures soient majoritairement financées par des dotations de l'État, elles ne peuvent bien souvent perdurer sans le soutien des édiles et de leurs services administratifs. Ces lieux doivent nécessairement faire l'objet d'un portage politique local afin que leur légitimité ne soit pas sans cesse questionnée.

Dans la très grande majorité des cas, le travail politique auprès des voisins porte ses fruits, et une partie d'entre eux soutient ces actions leur trouvant une utilité sociale, voire ils constatent une amélioration de la situation dans leur quartier, car ces lieux peuvent *in fine* permettre de réduire les tensions sociales et faciliter la cohabitation entre les différents usagers du quartier. —



Un bon graphique

vaut mieux qu'un long discours

FRANÇOIS COUGOULE

« Un bon graphique vaut mieux qu'un long discours. » Cette maxime pourrait-être la devise de tous les « data-visualisateurs » contemporains à la recherche d'images et de schémas communicants.

Loin de notre époque *open data* et *big data*¹, la phrase aurait été prononcée par Napoléon Bonaparte. Expliquer de manière concise et précise des informations, phénomènes ou processus complexes, correspond assez bien au caractère impatient et stratège que l'on prête au personnage.

1 | A. Delage, C. de Vellis, « Open data/ big data ? » ; J. Fuseau, « La dataviz », *CaMBo* #9, mai 2016.

La naissance du diagramme de flux

Napoléon, justement. Volontés expansionnistes, invasion d'une partie de l'Europe, marche des troupes vers Moscou, Bérézina, on connaît la suite... Il est possible de comprendre le génie militaire de Napoléon et l'historique de la campagne de Russie en se plongeant dans les quelque 2 000 pages du *Guerre et Paix* de Léon Tolstoï. Il est tout aussi possible de prendre quelques instants pour regarder la carte figurative de Charles-Joseph Minard (Dijon, 1781-Bordeaux, 1870).

Cet ingénieur en génie civil, qui dédia une grande partie de sa vie profession-

nelle à la traduction graphique et cartographique des statistiques, réalise en 1869 une « carte figurative » de la campagne de Russie, première tentative connue (et réussie) d'un diagramme de flux. **1** ▼

Plusieurs courbes se superposent. Le flux principal des troupes napoléoniennes en marche vers Moscou (en beige), le flux de retour (en noir) et une courbe de températures.

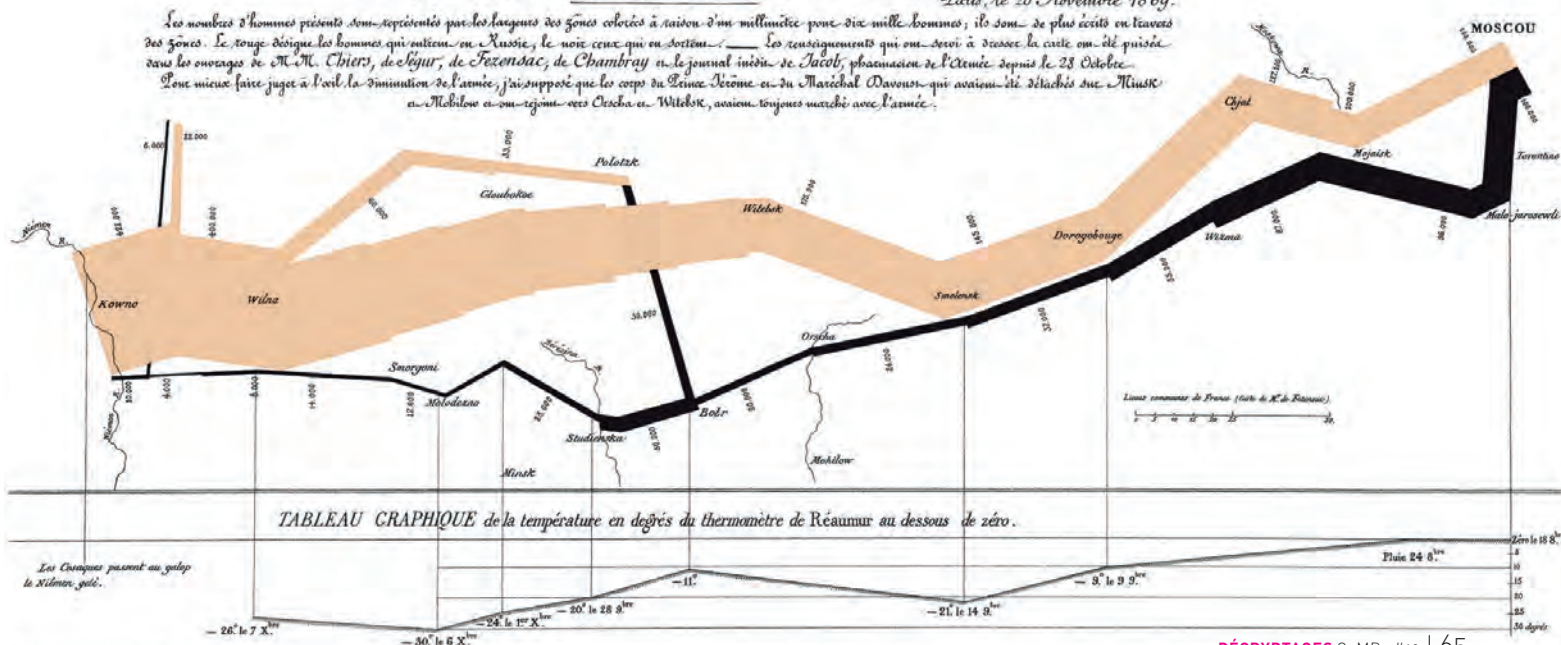
En superposant ces différentes informations à une carte schématique du parcours emprunté, l'objectif de l'auteur est de montrer les pertes humaines grâce à un trait s'amincissant toujours

Carte de 1869 montrant le nombre d'hommes au sein de l'armée de Napoléon lors de la campagne de Russie de 1812, leurs mouvements, ainsi que les températures rencontrées lors du retour. Lithographie, 62 x 30 cm

1 Carte figurative des pertes successives en hommes de l'Armée Française dans la campagne de Russie 1812-1813.

Dessiné par M. Minard, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées en retraite. Paris, le 20 Novembre 1869.

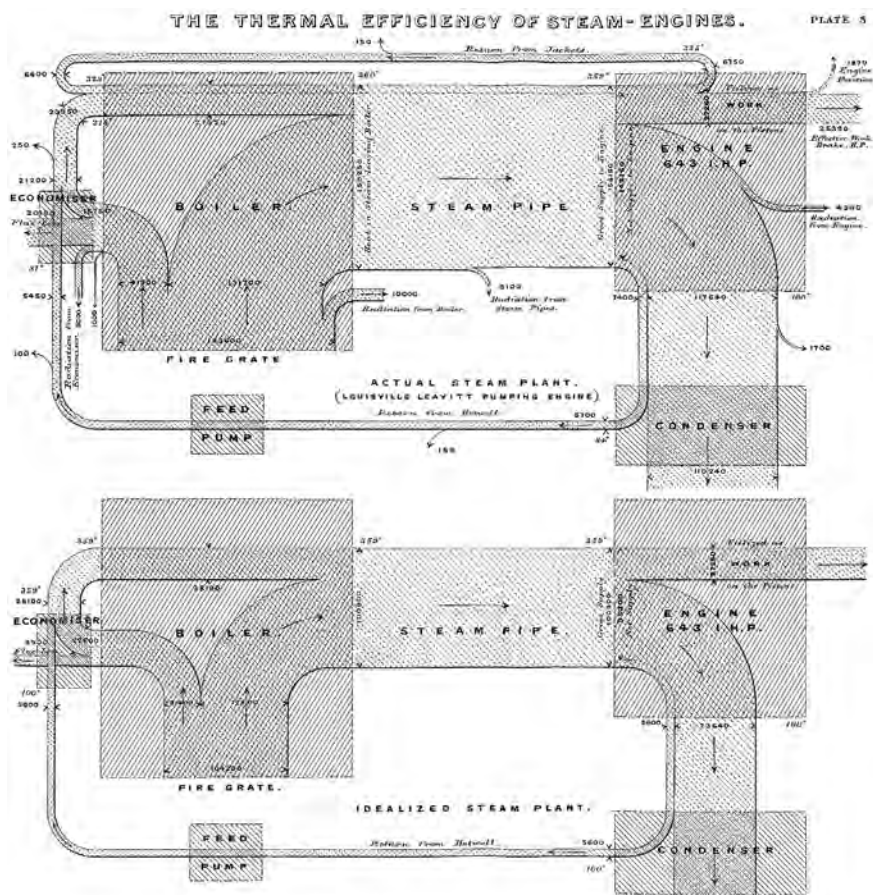
Les nombres d'hommes présents sont représentés par les largeurs des zones colorées à l'aide d'un millimètre pour dix mille hommes; ils sont de plus écrits en travers des zones. Le rouge désigne les hommes qui entrent en Russie, le noir ceux qui en sortent. Les renseignements qui ont servi à dresser la carte ont été puisés dans les ouvrages de M. M. Chiers, de Ligny, de Fozzard, de Chambray et le journal inédit de Jacob, pharmacien de l'Armée depuis le 23 Octobre. Pour mieux faire juger à l'œil la diminution de l'armée, j'ai supposé que les corps du Prince Jérôme et du Maréchal Davoust qui avaient été détachés sur Minsk et Mielobow et qui étaient allés vers Olesha et Witebsk, avaient toujours marché avec l'armée.



REPRÉSENTATION

plus en direction de la capitale russe, en lien avec une cause possible de la retraite, la température. Elle ne sera pas la seule... Le génie du graphique consiste à croiser sur un même plan l'espace et le temps, les causes et les conséquences de cet événement historique. Si quelques années seulement séparent les deux hommes, il n'est nulle part question d'une quelconque collaboration. Sûr que le militaire corse aurait aimé l'ingéniosité du Bordelais.

Ce diagramme de flux, va faire école. Dès 1898, un capitaine irlandais, Matthew Henry Phineas Riall Sankey (1853-1926) s'empare du principe pour représenter les flux... énergétiques d'une machine à vapeur ! Le diagramme prendra « officiellement » le nom de diagramme de Sankey. **2**

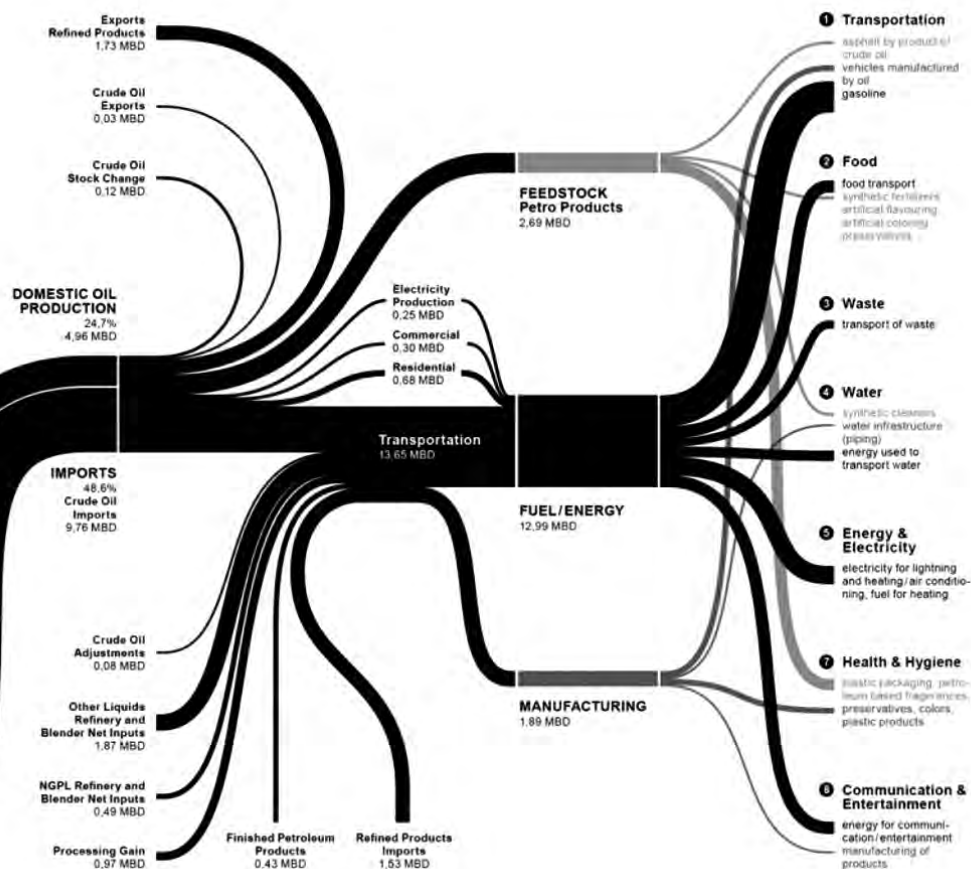


2 Sankey-Diagram von Cpt. Sankey (The Thermal Efficiency of Steam Engines), 1898.
Source : Minutes of Proceedings of The Institution of Civil Engineers, vol. CXXXIV, session 1897-98, part IV.

The Global Flows of Climate Finance in 2014 by Climate Policy Initiative | <http://www.climatefinancelandscape.org/>

3 Where is petroleum in our daily lives

MBD = million barrels a day
1 Barrel = 42 Gallons



Le XIX^e siècle passe des stratégies militaires à la révolution industrielle

Le diagramme suit et s'adapte pour représenter tout type d'échanges, de relations... Flux financiers pour les grandes places boursières, échanges pétroliers entre pays de l'OPEP **3**▲, flux d'informations pour les agences de presse. Il devient même « circulaire » ou « matriciel » pour le management... Mais il perd surtout progressivement de sa substance, celle imaginée par Minard, celle d'un diagramme au service de l'histoire et de la géographie.

La renaissance du diagramme de Minard

Espaces relationnels, métropolisation, flux, échanges... Les nouveaux paradigmes géographiques se penchent aujourd'hui sur des approches en termes de flux.

Si les représentations de stocks sont connues de tous, les représentations des flux sont plus difficiles à appréhender. Les flux deviennent des flèches et recouvrent les cartes. Et les résultats laissent parfois à désirer.

La représentation des flux de mobilités quotidiennes entre les territoires du SCoT (Schéma de cohérence territoriale) de la Gironde offre une carte peu lisible. L'entrecroisement de flèches, de leurs épaisseurs, de leurs courbures et couleurs ne permettent de comprendre ni la valeur ni la hiérarchie de l'information. L'ingénieur cartographe tentera de trouver des solutions en simplifiant le fond de carte, en atténuant la couleur des symboles, en multipliant éventuellement les cartes, etc. Mais l'information finira nécessairement morcelée et le message tronqué.

La carte est-elle alors le bon support pour représenter des flux ? Ces der-

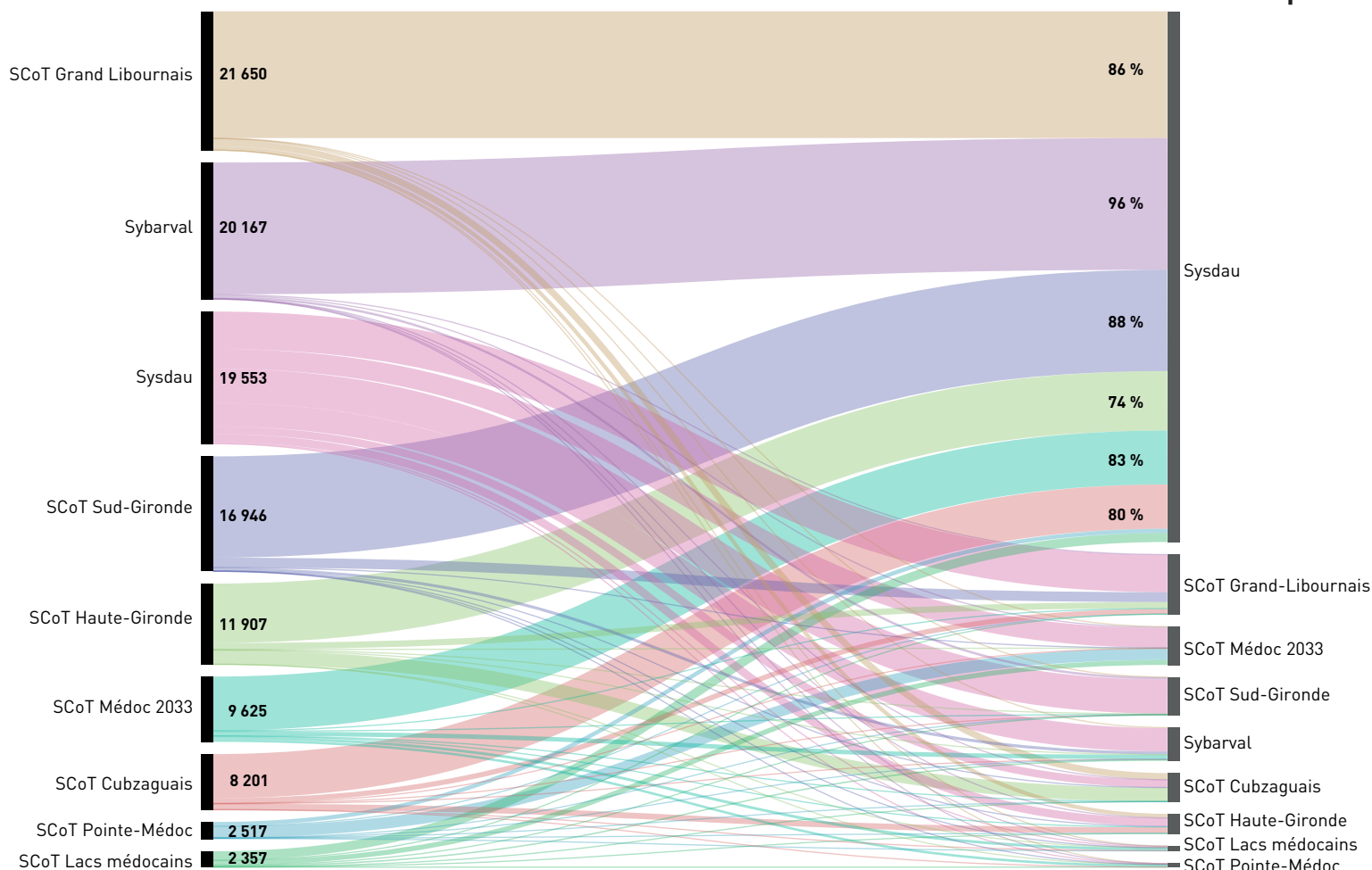
niers sont par nature fluides, mouvants, parfois immatériels. Tenter de les figer sur un espace géographique dessiné relève parfois du défi.

4▼ Le diagramme de flux s'adapte parfaitement à la représentation de ces informations. S'il fait disparaître la base territoriale, il retient l'essentiel de l'information et offre un résultat visiblement plus simple et lisible.

Finalement, la datavisualisation n'aurait-elle de moderne que les outils informatiques permettant de générer les graphiques ? La remise au goût du jour du diagramme de flux « à la Minard » rend service à la nouvelle géographie des flux. Il permet de comprendre les processus et phénomènes mouvants, instables et complexes... presque aussi complexes qu'une campagne militaire ! _

Lieux de résidence **4**

Lieux d'emploi



Source : enquêtes EMD, traitement a'urba

Transport et urbanisme

Une approche par la simulation

SANDRINE VAUCELLE

Pour prévoir l'impact socio-économique des infrastructures de transport, différentes méthodes permettent de simuler l'effet des moyens de transport sur un territoire. Dans les travaux de recherche en économie visant à établir des modèles de planification des transports, le territoire (ville ou région) est appréhendé comme un système complexe, organisé en sous-systèmes interconnectés et interdépendants. Les économistes considèrent que ces sous-systèmes obéissent à la loi du marché, mais peuvent aussi être régulés. À partir de la demande des usagers en matière de transports collectif ou particulier, les modèles simulent les choix dans le territoire étudié en vue d'adapter l'offre des différents moyens de transport (infrastructures, systèmes et services). La modélisation et la simulation informatiques sont en effet de plus en plus utilisées dans les sciences humaines et sociales, comme en témoigne Seghir Zerguini, économiste des transports, en poste à l'université de Bordeaux. Enseignant à l'IUT gestion logistique et transport et membre du Groupe de recherche en économie théorique et appliquée (GREThA), il appartient aussi à un réseau de chercheurs implantés dans différents laboratoires, formant une communauté pluridisciplinaire d'utilisateurs des modèles « transport-urbanisme » ou modèles LUTI (acronyme anglo-saxon pour Land use and transport interaction).

Les traditionnels modèles de transport à quatre étapes

Les modèles de transport de voyageurs en milieu urbain, couramment

utilisés par les bureaux d'études ou les gestionnaires de la mobilité, trouvent leur origine dans une méthodologie classique développée dans les années 1950, aux États-Unis, époque où le trafic automobile s'est fortement développé. Fondé sur la demande de transport, ce type de modèle de prévision de trafic est structuré en différentes phases séquentielles. Selon S. Zerguini, le modèle traditionnel est insuffisant pour justifier les investissements : sans être caduque, il présente des limites sur lesquelles se penchent les chercheurs, il ignore notamment l'interaction systémique entre transport et urbanisme. Comment dépasser cette limite ?

Les modèles « transport-urbanisme »

De nouveaux modèles utilisent des données plus fines et plus nombreuses permettant une meilleure simulation informatique des comportements individuels ou du dynamisme des sous-systèmes urbains dont les temporalités sont différentes. Les modèles LUTI tendent à intégrer l'ensemble des composantes, en fonction des données disponibles. Ils sont nés aux États-Unis dans les années 1980, puis ont été diffusés au Royaume-Uni dans les années 1990 et en France dans les années 2000. Ces modèles intégrés sont centrés sur les interactions entre le transport et l'urbanisme : par exemple ouvrir une ligne de tramway va modifier les pratiques des usagers, mais va aussi avoir une incidence sur le tissu urbain, la valeur foncière, les projets de promoteurs... Les modèles sont calibrés à partir de données du passé. Quand ils permettent de reconstituer les

phénomènes observés aujourd'hui, ils sont considérés comme calés et peuvent ensuite être utilisés pour une projection dans le futur. Les modèles LUTI peuvent avoir une finalité d'optimisation à long terme ou, plus souvent, une finalité de prévision de l'effet d'une politique de transport sur la structure de l'espace urbain. La simulation multi-agent permet d'appréhender la complexité du système ville à partir des comportements individuels, comme pour le projet de recherche STRATÉGIE-MUST-B (Modélisation intégrée de l'usage du sol-transport : application à l'agglomération bordelaise).

Modéliser la demande et l'offre

Un outil de simulation de l'usage du sol est en cours d'élaboration dans le cadre du projet MUST-B pour modéliser les mécanismes des marchés foncier et immobilier à l'échelle de l'aire urbaine de Bordeaux. Partant du principe que chaque ménage choisit son lieu de résidence en fonction de différents critères, la première phase coordonnée par S. Zerguini a porté sur l'identification de ces facteurs et la mesure de leur poids relatif dans le choix de localisation résidentielle des ménages. Pour cela, il était nécessaire de créer des catégories de ménage, d'emploi, etc. (en tenant compte de l'hétérogénéité au sein de chaque catégorie) et de découper le territoire de Bordeaux Métropole en 40 zones pour collecter les informations (ensuite agrégées selon les besoins). Un indicateur d'accessibilité a été construit pour mesurer la facilité qu'a un individu de chaque zone à réaliser le trajet domicile-travail vers une autre zone.

En matière d'accessibilité, une forte hétérogénéité existe dans l'agglomération bordelaise : meilleure en voiture qu'en transports en commun, meilleure à Bordeaux que dans les autres communes.

D'autres résultats montrent que le choix résidentiel des ménages s'explique surtout par le prix de l'immobilier, puis par l'accessibilité (présence des transports, proximité du lieu de travail, présence de services et équipements), enfin par la notoriété et la qualité du cadre de vie. Les enquêtes et calculs effectués sur le territoire de Bordeaux Métropole montrent qu'il n'y a pas de corrélation entre le prix de l'immobilier et le niveau d'accessibilité d'une zone (en véhicule particulier ou en transports collectifs). Portant sur un même référentiel géographique, le modèle d'usage du sol, développé dans le cadre du projet MUST-B, s'articulera au modèle multimodal de transport en cours de développement par Bordeaux Métropole (avec le département, la région et l'État). L'ensemble permettra de tester différents scénarios et d'optimiser l'offre de transport et de prévoir à moyen et long termes les effets sur l'urbanisation de l'aire urbaine de Bordeaux.

Un outil d'aide à la décision

Les modèles « transport-urbanisme » permettent de dépasser les modèles sectoriels classiques (transport ou urbanisme) pour améliorer la planification des transports urbains. Aux États-Unis, les métropoles utilisent depuis longtemps les modèles LUTI parmi leurs outils d'aide à la décision. En France, à partir des programmes de recherche sur les modèles LUTI conduits avec différentes métropoles, certaines collectivités ont déjà adopté cet outil, comme l'Île-de-France (Grand Paris), Lyon, Grenoble ou Nice. L'objectif final des modèles LUTI est de venir en appui aux collectivités pour le développement urbain durable, notamment dans le cadre des politiques énergie-climat. —

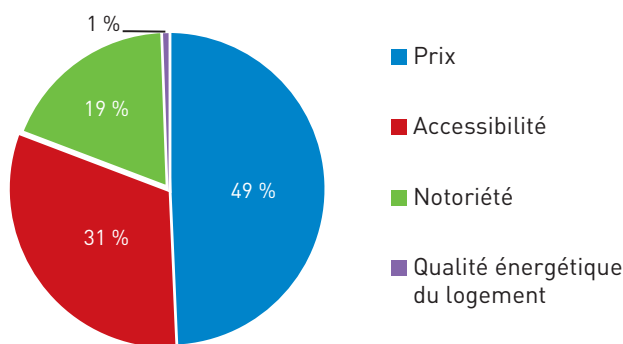
Modèle de transport en quatre étapes :

- 1 | Génération : estimation des déplacements émis et reçus par les différentes zones du territoire étudié.
- 2 | Distribution : répartition des déplacements selon leurs zones d'origine et leurs zones de destination.
- 3 | Choix modal : répartition des flux, par relation origine/destination, entre les différents modes de transport.
- 4 | Affectation : affectation du trafic sur les différents itinéraires des réseaux, selon chacun des modes de transport.

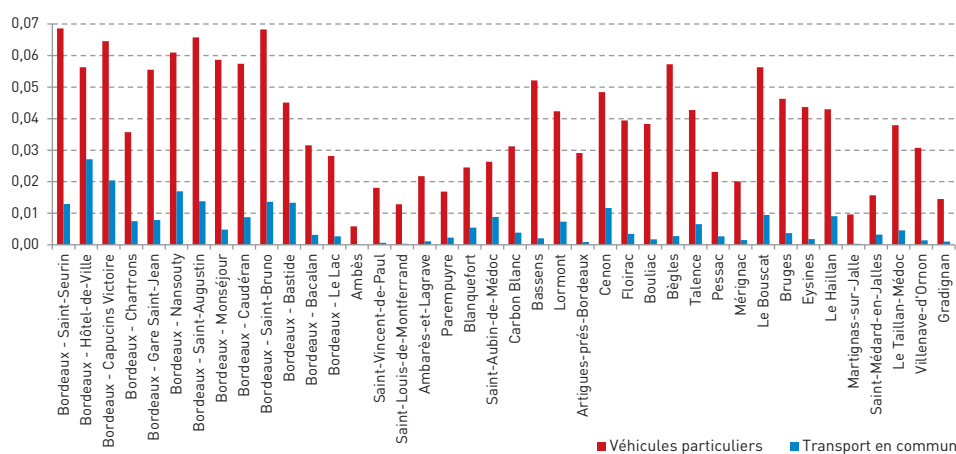
STRATÉGIE-MUST-B, projet de recherche en cours (2015-2018), coordonné par S. Zerguini et N. Gaussier (UMR GREThA), avec A. Bretagnolle (univ. Paris 1), N. Coulombel et S. Guelton (univ. Paris-Est), M. Kilani (univ. Lille), L. Guimas d'Explain Consultancy et O. Manout de ForCity ; 3 partenaires : a'urba, Bordeaux Métropole et le CREAHd ; projet cofinancé par la Nouvelle Aquitaine.

Les composantes des modèles LUTI :

- 4 types d'agents économiques (propriétaires fonciers et promoteurs ; entreprises ; ménages ; pouvoirs publics).
- 6 grands marchés (foncier, bâti, logement, travail, consommation, transport).
- 9 sous-systèmes à l'évolution différenciée, selon M. Wegener (Université de Dortmund) :
 - évolution très lente : occupation des sols, réseaux ;
 - évolution lente : logements, lieux de travail ;
 - évolution rapide : emplois, population ;
 - évolution immédiate : transports, mobilité ;
 - évolution complexe : environnement urbain (influencé par les 8 autres sous-systèmes).



Critères de choix de localisation résidentielle (enquête conduite sur le territoire de Bordeaux Métropole par S. Zerguini, projet MUST-B 2016)



Indicateur d'accessibilité aux heures de pointe (voiture particulière et transport en commun) (enquête conduite sur le territoire de Bordeaux Métropole par S. Zerguini, projet MUST-B 2016)

La consommation d'espace des modes de déplacement

Un indicateur pertinent

JEAN-CHRISTOPHE CHADANSON

Ce vendredi soir, 4 novembre 2050, Anaïs redoutait son retour en vélo depuis son lieu de travail. La semaine dernière, elle avait failli chuter devant des piétons zigzagant qui se rendaient à la Fête des quais, inauguration de la transformation définitive des quais de Bordeaux en plage urbaine. Puis, elle avait hésité à traverser un mur de voitures immobiles piégées par la panne du satellite BM3, censé diriger le parc de voitures sans conducteur de la métropole.

Et si tout cela devenait réalité ? Quelle place occupent les différents modes de déplacement dans nos villes ? À l'heure actuelle, les métropoles utilisent un indicateur d'évolution du trafic et/ou du nombre de déplacements réalisés par chaque mode de déplacement. Ce choix induit un débat réducteur autour de questions rebattues : Pour ou contre la voiture ? Comment les transports collectifs et le vélo peuvent se substituer à la voiture ? L'utilisation d'un indicateur de consommation dans l'évaluation des politiques publiques de mobilité permettrait de diversifier les actions possibles à engager en faveur d'un nouveau modèle de mobilité.

Et si tout cela devenait réalité ? Quelle place occupent les différents modes de déplacement dans nos villes ? À l'heure actuelle, les métropoles utilisent un indicateur d'évolution du trafic et/ou du nombre de déplacements réalisés par chaque mode de déplacement. Ce choix induit un débat réducteur autour de questions rebattues : Pour ou contre la voiture ? Comment les transports collectifs et le vélo peuvent se substituer à la voiture ? L'utilisation d'un indicateur de consommation dans l'évaluation des politiques publiques de mobilité permettrait de diversifier les actions possibles à engager en faveur d'un nouveau modèle de mobilité.

Un espace de voirie donné et constant

Chaque ville dispose de rues, de boulevards, parfois d'autoroutes urbaines qui représentent une surface donnée de l'espace de la ville. Cette surface est stable. Elle s'étend rarement, mais varie en intensité en fonction des quartiers. En 2016, sur le territoire de Bordeaux Métropole, les places, les voies et les délaissés de voiries représentent 4 500 hectares, soit environ 8 % de la surface. Ce taux est plus

faible dans les quartiers pavillonnaires (moins de 5 %), plus élevé dans les faubourgs de l'intracade (5 à 10 %), mais très élevé (> à 20 %) dans le cœur historique de Bordeaux (l'intracours), dans les grands ensembles Hauts de Garonne, dans quelques centres-bourgs de communes et également à proximité de chaque échangeur de la rocade (en raison des délaissés autoroutiers).

L'espace de voirie n'est pas extensible mais très utilisé. La congestion circulatorie témoigne de sa rareté. Le développement démographique de l'agglomération pèse également sur son utilisation puisque chaque nouvel arrivant réalise en moyenne quatre déplacements par jour.

Qu'est-ce que la consommation d'espace des modes de déplacement ?

Différencier la consommation d'espace d'un marcheur, d'un vélo, d'un bus,

d'un tramway ou d'une voiture peut se faire de manière statique et dynamique.

Responsable de recherche, économiste au Clersé, Frédéric Héran a construit des indicateurs de la

consommation d'espace de stationnement et de circulation selon les modes (marche, bicyclette, deux-roues motorisés, transports publics et automobile)¹. Ces analyses apportent des éclairages essentiels. Du point de vue de l'espace au sol pris par chaque mode de déplacement lorsqu'il est à l'arrêt, un piéton utilise environ 0,6 m² alors qu'un vélo en stationnement en arceaux nécessite 1 m² contre 2 m² pour une moto. Un bus prend 12 m².

Avec 12 m², une place de stationnement d'une automobile (européenne) consomme l'espace de plus de 16 piétons ! Au stationnement, il faut ajouter l'espace de dégagement nécessaire pour se mettre à l'arrêt. Il est important dans le cas des automobiles et des bus. Le cumul espace de stationnement – espace de dégagement est

1 | F. Héran – Clersé IFRESI, E. Ravalet – LET « La consommation d'espace-temps des divers modes de déplacement en milieu urbain – application au cas de l'Île-de-France », Rapport final, Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres, juin 2008.



de 0,6 m² pour un piéton, 1,5 m² pour un vélo sur un arceau, 4 m² pour une moto, 70 m² pour un bus (soit 116 piétons) et 25 m² pour une automobile (soit 41 piétons).

Ces chiffres ont plus de sens lorsqu'ils sont rapportés à la fréquentation réelle de ces modes de déplacement. En effet, un site propre bus consomme beaucoup (trop) d'espace s'il accueille des bus à moitié vide ! Le nombre de m² d'espace de stationnement et de dégagement par usager transporté est de 0,6 m² pour un piéton contre 1,5 m² en bicyclette, 3,8 m² en moto, 2,3 m² en bus et 19,2 m² en automobile (soit l'espace de 32 piétons).

Il est également intéressant de calculer l'espace dynamique, c'est-à-dire l'espace consommé par un mode de déplacement en mouvement en fonction de la vitesse pratiquée. Concernant l'automobile, plus elle roule vite, plus l'espace consommé est important. Il existe deux raisons à cela : d'une part l'augmentation de la distance de sécurité prise par rapport au véhicule précédent ; d'autre part, la multiplication de dispositifs techniques comme des bandes d'arrêt, des terre-pleins centraux et des carrefours giratoires de grande taille. Ainsi, une voiture a besoin de 34 m² à 30 km/h (à cette vitesse, son interdistance de sécurité est de 9,3 m) mais surtout de 66 m² à 50 km/h et de 205 m² à 90 km/h. Ainsi, à 50 km/h, une automobile consomme deux fois plus d'espace qu'à 30 km/h !

Pour finir, certains calculent l'espace-temps consommé par chaque mode de déplacement en mouvement. Il s'agit dans ce cas de mesurer le nombre de m² de voirie consommé par heure pour un kilomètre circulé. Un piéton a besoin de 1,2 m² pour se mouvoir dans une foule. Il le fait à 4 km/h en moyenne. Sa consommation en espace-temps est donc de 0,3 m².h par km pratiqué. Un cycliste double ce ratio avec un besoin qui s'établit à 0,6 m².h par km (parce qu'il va vite : à 14 km/h, il a besoin d'une importante distance de sécurité avec le véhicule qui le précède). Pour le bus articulé, ce ratio est de 7 à 10 m².h par véh.km. Pour une automobile à 30 km/h, le ratio est de 1,1. Il est de 1,3 à 50 km/h et de 2,3 à 90 km/h.

Comment économiser l'espace ?

Au regard de ces éléments quantitatifs, il est donc possible de réduire ou d'optimiser l'espace consommé par les différents modes de déplacement :

- en favorisant la marche à pied et la pratique du vélo plutôt que celle de la voiture : une automobile à 30 km/h consomme 4,3 fois plus d'espace-temps qu'un piéton et deux fois plus d'espace-temps qu'un vélo ;
- en favorisant la marche à pied ou la pratique du vélo lent plutôt que la pratique du vélo rapide : un marcheur consomme deux fois moins d'espace-temps qu'un cycliste rapide ;
- en réduisant la vitesse des automobiles et en s'approchant d'une vitesse basse, comme celle de 30 km/h dans

les espaces les plus urbanisés : une automobile à 30 km/h consomme 28 % d'espace-temps en moins qu'une automobile à 50 km/h ;

- en augmentant le taux de remplissage de l'ensemble des véhicules, qu'il s'agisse de bus ou de voitures : favoriser les démarches de covoiturage en passant à 2 personnes par voiture (contre moins de 1,2 aujourd'hui) et demander aux bus un fort taux de remplissage, surtout lorsqu'ils empruntent des sites propres bus ;
- en répartissant les déplacements entre les différents moments de la journée : diversifier et décaler les horaires d'ouverture des services et des équipements et ceux d'embauche dans les entreprises permettraient de répartir dans le temps les déplacements et de réduire les heures de pointe du matin et du soir.

Penser les politiques publiques à partir d'un indicateur de consommation de l'espace de chaque mode de déplacement est pertinent. Les premières analyses montrent qu'une ville plus multimodale et moins rapide pourrait offrir de nombreuses opportunités de mobilisation des vastes emprises jusqu'à présent dédiées à la sécurisation de la vitesse des automobiles. Pourquoi les voiries circulantes, les infrastructures et les délaissés routiers ne deviendraient-ils pas alors des espaces de projet et de vie urbaine, supports de nouvelles places et de nouveaux parcs arborés ?

123,8

CAROLINE DE VELLIS

INSEE RP 2013

En 2013, pour 100 actifs occupés (c'est-à-dire pour 100 personnes résidant sur le territoire et ayant un emploi), Bordeaux Métropole comptait 123,8 emplois (c'est-à-dire 123,8 postes de travail occupés). Ce chiffre est souvent utilisé pour caractériser la concentration – ou la polarisation – de l'emploi sur les territoires. Il signifie qu'il y a plus d'actifs résidant en dehors de la métropole et venant y travailler que d'actifs qui habitent Bordeaux Métropole et qui occupent un emploi situé à l'extérieur. Un taux de concentration de l'emploi supérieur à 100 implique que le territoire constitue un pôle économique.

La concentration de l'emploi dans les territoires les plus densément peuplés est un enjeu à plusieurs égards :

- elle va dans le sens d'une meilleure gestion de l'espace en accueillant les emplois dans les secteurs déjà urbanisés et aménagés ;
- elle permet une meilleure desserte des sites d'activité et une dépendance à la voiture moins importante.

D'autres opinions s'expriment sur ce sujet politiquement sensible. Au nom de la cohérence territoriale, certains militent à l'inverse pour une répartition des emplois, ce qui peut aider au rapprochement domicile-travail ou, plus sûrement, équilibrer les sens des flux.

Il convient également de souligner le rôle de la polarisation de l'emploi (voire au-delà des activités économiques) dans une économie métropolitaine : elle permet de faciliter les effets de

réseau grâce à la proximité des acteurs économiques, et de générer des synergies grâce, notamment, à l'accès à un bassin de main-d'œuvre qualifiée et aux compétences diversifiées.

▲ Si l'on regarde à présent l'indicateur de concentration de l'emploi dans les différentes communes composant Bordeaux Métropole, des pôles économiques importants apparaissent : c'est le cas de Bordeaux, de Mérignac, du Haillan et de Bassens, qui comptabilisent plus de 150 emplois pour 100 actifs occupés. *A contrario*, certaines communes présentent un profil davantage résidentiel, notamment Parempuyre, Le Taillan-Médoc, Saint-Aubin-de-Médoc et Saint-Vincent-de-Paul qui comptabilisent moins de 35 emplois pour 100 actifs occupés.

Au-delà du taux de concentration à un instant t, il est également intéressant d'observer son évolution dans le temps, même si son interprétation n'est pas toujours aisée. En effet, une augmentation du taux de concentration peut, certes, découler d'une hausse du nombre d'emplois (développement économique du territoire) plus élevée que celle du nombre d'actifs qui vivent sur le territoire (attractivité résidentielle). Mais la même augmentation du taux de concentration pourrait être observée dans un territoire en déclin, si l'on constatait une diminution du nombre d'actifs résidents plus rapide que celle du nombre d'emplois.

Entre 1999 et 2013, Bordeaux Métropole a connu un accroissement du taux de

concentration de l'emploi, lequel est passé de 121,0 à 123,8. Cette dynamique traduit un processus de métropolisation, puisqu'elle s'explique par une augmentation plus forte du nombre d'emplois présents sur le territoire (+ 25 % d'augmentation depuis 1999) que du nombre de résidents ayant un emploi (+ 22 %).

Certaines trajectoires communales sont également à noter : pour 100 actifs occupés, la ville de Mérignac passe ainsi de 138 emplois en 1999 à 161 emplois en 2013. Elle atteint quasiment le même niveau que celui de la commune de Bordeaux qui, en raison d'une forte attractivité résidentielle, voit son ratio décroître depuis 1999, passant de 181,7 à 163,4 emplois pour 100 actifs occupés. Blanquefort, qui conserve un statut de pôle économique, même si son indice de concentration a diminué, est la seule commune de la métropole ayant perdu de l'emploi sur son territoire depuis 1999 (- 1,5 %). Enfin, Lormont est la commune de la métropole dont le taux de concentration a le plus augmenté entre 1999 et 2013 (passant de 86,2 à 130,8) ; mais cette dynamique reflète essentiellement une diminution du nombre d'actifs résidents.

Pour aller plus loin dans l'analyse de la concentration de l'emploi, on pourrait mesurer le poids de l'emploi métropolitain à l'échelle du département, par exemple. On constaterait alors que le poids relatif de Bordeaux Métropole ne cesse de diminuer. Émergence de polarités secondaires ou éparpillement de l'emploi ?

Économie circulaire

THIBAUT LURCIN

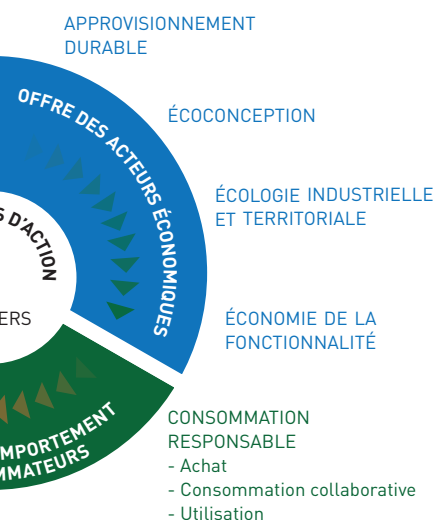
L'économie circulaire, c'est avant tout une histoire de cercles... vertueux ! Alors que le modèle économique « linéaire », qui consiste à produire des biens ou des services, les consommer, puis les jeter, a atteint ses limites, l'économie circulaire propose un nouveau paradigme. Réduction, réutilisation et recyclage (les « 3R ») sont les maîtres mots de ce modèle alternatif.

Le modèle circulaire peut être envisagé comme une succession de boucles qui, à chacune des étapes du cycle de vie du produit, vise à optimiser l'utilisation des ressources et à réduire l'impact sur l'environnement. Dès le recours aux matières premières nécessaires à la fabrication d'un produit, l'approvisionnement se veut durable, permettant un prélèvement minimal de matière et d'énergie. Les produits sont écoconçus, c'est-à-dire fabriqués de telle sorte qu'ils puissent être réparés, démontés, réutilisés et recyclés. Le processus de production est entièrement optimisé. La consommation est responsable, puisque l'acheteur dispose d'informations concernant les impacts environnementaux de chacune des étapes du cycle de vie du produit. Contrairement au modèle économique linéaire incarné, par la société de consommation (où l'obsolescence des objets est bien souvent programmée), l'économie circulaire cherche à prolonger la durée d'usage d'un produit : il peut être démonté et réparé en cas de panne, (ré)utilisé par un tiers (location, vente, don...). Enfin, avant d'être

recyclés (avec une éventuelle valorisation énergétique des déchets par incinération, par exemple), certains composants du produit peuvent être reconditionnés et ainsi trouver une nouvelle utilité. L'Ademe¹ propose une schématisation ▲ de l'économie circulaire en trois domaines d'action, qui témoignent de la diversité des acteurs impliqués, et sept piliers qui rappellent le caractère systémique de l'économie circulaire.

Dès lors, l'économie circulaire peut s'entendre comme un nouveau modèle de gestion des ressources impliquant de nouvelles formes d'approvisionnement, de conception, de production, de consommation et de valorisation. Il s'agit donc d'un concept plus large que ceux d'économie du partage, d'économie collaborative ou encore d'économie sociale et solidaire avec lesquels l'économie circulaire est souvent confondue.

À l'échelle nationale, l'Institut de l'économie circulaire promeut ce nouveau modèle de développement, fédère



© Ademe

les acteurs, favorise les synergies et réalise des campagnes de communication. Chaque année, il décerne les Trophées de l'économie circulaire afin de distinguer les initiatives novatrices et exemplaires. En 2015, le Smicval² est entré dans le cercle fermé des lauréats, récompensé pour son projet Nouvel'R dont le but est de « transformer des déchets en ressources et des ressources en emplois ». Ses actions portent principalement sur la valorisation des déchets collectés : plateforme de compostage des déchets organiques, valorisation de matière (textile, papier...), développement des filières bois-énergie, méthanisation et ouate de cellulose. S'appuyant sur une coopération territoriale performante entre collectivités, services de l'État, entreprises, citoyens et associations, le Smicval envisage la création de près de 150 emplois en trois ans grâce à ce projet. Expérience locale, cet exemple montre la capacité des territoires à amorcer le changement de modèle. Le début d'un nouveau cycle pour les territoires girondins ?

² | Syndicat mixte intercommunal de collecte et de valorisation du Libournais Haute-Gironde.

¹ | Agence de l'environnement de la maîtrise de l'énergie.

Agences d'urbanisme :

à la conquête de nouveaux territoires ?

MICHAËL DAVID

Objets d'études longtemps délaissés¹, les agences d'urbanisme connaissent, dans la période récente, une exposition à laquelle elles étaient peu habituées. Que l'on songe au rapport Jarlier², Bonnet³ ou encore à la place particulière que leur réserve la loi ALUR en élargissant leurs missions⁴, ou l'exécutif en créant une section III dans le Code de l'urbanisme intitulée « Agences d'urbanisme »⁵.

Comment interpréter ce regain d'intérêt juridique auxquelles donnent lieu ces agences de « ingénierie partenariale » ? La question renvoie plus largement à la problématique de l'élargissement de leur périmètre qui, sans être nouvelle, se renouvelle.

En effet, la question de la compétence géographique des agences a toujours accompagné la réflexion juridique. Et les différents auteurs d'égrener et d'analyser de 1974 à 2003 les périmètres successifs d'intervention : l'agglomération et sa périphérie, l'aire urbaine et désormais l'intercommunalité dans ses renforcements actuels. Les agences ont ainsi précédé puis accompagné le processus de décentralisation.

Quant au renouvellement, on sait, sans insister, qu'il est intimement lié au

vaste processus de recomposition des territoires entamé en 2014, poursuivi en 2015 et qui consacre la montée en puissance des intercommunalités et des régions en réduisant leur nombre de façon drastique.

Cet état du droit inspire plusieurs réflexions.

Relevons d'abord que la souplesse l'aura emporté sur la rigueur juridique. En effet, de 1967 à 2015, l'échelle territoriale des périmètres d'études des agences a toujours été précisée par des circulaires et notes techniques du ministère. Actes à la normativité incertaine, ils se contentent d'évoquer des « *périmètres d'études appropriés* » qui sont généralement larges ; l'essentiel étant que le périmètre soit pertinent et en interaction au regard du territoire étudié, et indépendamment des périmètres institutionnels.

Ensuite, comment ne pas souscrire aux orientations du rapport Jarlier ? Il développe l'idée selon laquelle l'« *État a en effet favorisé la constitution d'agences d'urbanisme en milieu urbain et force est de constater que celles-ci ne maillent pas, encore, l'ensemble du territoire, le problème se posant surtout en milieu rural. Elles sont d'ailleurs de plus en plus sollicitées par les collectivités périurbaines et par des villes moyennes* ».

Et de poursuivre : « *Les enjeux de la planification et du développement durable concernent l'ensemble du territoire et pas seulement les territoires urbains. C'est pourquoi la délégation recommande l'extension des agences d'urbanisme à tous les territoires isolés (territoires ruraux, périurbains isolés, zones de montagne)* ».

Plus récemment, que préconise le rapport Bonnet ? Il propose de « *prendre appui sur les agences d'urbanisme pour développer le débat interterritorial* » et présente l'« *outil agence d'urbanisme comme une ingénierie mutualisée œuvrant à la fois dans le cœur des métropoles et les campagnes urbaines, agile dans la combinaison des échelles territoriales (et qui) devrait pouvoir trouver toute sa place dans l'édification de systèmes territoriaux incluant le destin des campagnes urbaines* ».

Enfin, remarquons qu'une organisation nouvelle se dessine à l'échelle régionale, et dont l'objectif est de répondre aux griefs précédents et de s'ouvrir à tous les territoires : les agences en réseau. C'est désormais cette formule qui a la préférence de l'État « *pour répondre aux enjeux de connaissance et de projet des grands territoires régionaux, dans une perspective de solidarité entre les territoires urbains, périurbains et ruraux* ».

C'est en ce sens qu'abonde la Directive nationale d'orientation sur l'ingénierie d'État dans les territoires du 10 mars 2016 en ciblant un État incitateur où l'« *État doit mettre en relation les acteurs de l'ingénierie dans les territoires et initier des synergies locales au service des projets* ».

Reste à s'interroger sur le sort que l'avenir réservera à ces recommandations dans une période de contraction des finances publiques (et donc de baisse des subventions), et alors que des élus locaux commencent à militer pour le développement d'« agences d'urbanisme de la ruralité »... —

1 | Seulement 5 articles dans des revues de droit entre 1974 et 2003.

2 | P. Jarlier, *Les collectivités territoriales et l'ingénierie en matière d'urbanisme*, Sénat, rapport, 2012.

3 | F. Bonnet, *Aménager les territoires ruraux et périurbains*, rapport, 2016.

4 | Loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, JO, 26 mars.

5 | Codifiées à l'article L. 132-6 du Livre 1^{er}, Code de l'urbanisme.

Mathieu Flonneau et Jean-Pierre Orfeuill

Vive la route ! Vive la République ! Essai impertinent

Édition L'Aube, avril 2016, 176 p.

Le titre provocateur de l'ouvrage laisse découvrir plus qu'un essai impertinent : une démonstration étayée du poids et de la nécessité de la route dans les mobilités quotidiennes. La posture adoptée vise à se dégager d'un dogmatisme antivoiture pour observer la réalité des territoires. Toutefois, le style pamphlétaire de certains chapitres prend parfois le risque d'affaiblir le propos.

Les auteurs – historien et économiste des transports – s'insurgent contre l'image taboue de la route vue au travers du prisme de la voiture en solo toujours présentée comme un véhicule polluant, générateur de bouchons et d'effets externes négatifs, caricaturalement opposée à celle idyllique des modes actifs, bons pour la santé et l'environnement. Ils reprennent donc au fil des chapitres quelques idées reçues pour tenter d'objectiver le débat. Le livre met en exergue des éléments peu connus du grand public.

La diversité des territoires, comme angle d'accroche principal, conforte la pertinence du propos. Les trois France du rapport à l'automobile : Paris, la banlieue parisienne et les agglomérations de plus de 100 000 habitants, et le reste de la France, illustrent la grande variété tant des taux de motorisation (de 0,5 à 1,4) que des distances parcourues par jour en voiture (respectivement 4,2, 15,9 et 26,5 km) ou encore du pourcentage d'actifs utilisant la voiture comme mode principal pour se rendre au travail (13, 63 et 90 %). Or un Français sur deux habite le « reste de la France » constitué des agglomérations de moins de 100 000 habitants ainsi que des milieux ruraux et périurbains, territoires de la circulation automobile sans alternative. Quelques chiffres clés soulignent la place ultra majoritaire de la voiture dans la mobilité : 3/4 des déplacements vers le travail contre 14 % pour les transports collectifs et 11 % pour la marche et le vélo.

La mise en évidence de la part des pollutions importées – qui peuvent atteindre 68 % par rapport aux pollutions locales – bouscule aussi les idées reçues et relativise le poids des trafics routiers. L'importance de l'évolution des exigences des normes n'aurait pas suffi à convaincre au vu des doutes qui pèsent aujourd'hui sur les valeurs observées en situation réelle : la route a plus que d'autres secteurs réduit ses émissions de polluants. Les chiffres de l'Insee attestent des diminutions très importantes entre 2000 et 2013. On apprend par ailleurs avec amusement qu'un poêle à bois non certifié émet en neuf heures un taux de particules aussi important qu'une automobile moyenne parcourant 18 000 km et que la qualité de l'air dans le métro laisse à désirer dans deux des trois stations de mesure.

Deux autres chapitres sur les coûts des différents systèmes de transport et les coûts cachés rappellent que le coût global au km par voyageur est nettement plus important en transport en commun qu'en voiture,

et qu'il varie fortement d'un territoire à l'autre (la pollution et les embouteillages concernent principalement les grandes villes). Les auteurs recommandent que l'« autre France », celle des campagnes et des petites villes, bénéficie de politiques différentes (améliorer la sécurité du réseau routier, aider les jeunes à passer le permis...), l'accès à l'emploi et à l'insertion sociale étant en jeu.

Des propositions de politiques sont esquissées dans le dernier chapitre. Elles sont différenciées pour les grandes villes, l'autre France et les déplacements longue distance, marchés en plein renouvellement (covoiturage, cars « Macron », concurrences aériennes). Ces propositions empruntent aux politiques urbaine et financière : faciliter la mobilité résidentielle grâce à la baisse des frais de mutation, réguler par le stationnement ou encore regrouper les collectivités d'Europe pour favoriser le développement de véhicules « urbains ».

Un ouvrage intéressant, de lecture très aisée, qui restitue les ordres de grandeur, ne réduit pas la mobilité au transport et vise à réhabiliter la route comme le support de toutes les mobilités, nouvelles et collectives, conscient de la nécessaire complémentarité des modes.

Élisabeth Gournal



Gérard Pénot, sous la direction de Ariella Masboungi

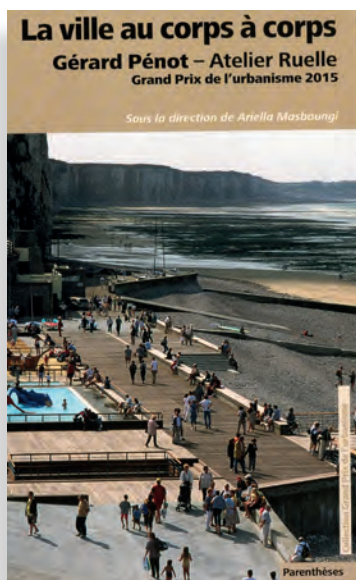
La ville au corps à corps

Éditions Parenthèses, 2016, 144 p.

Inscrit dans la célèbre collection dirigée par Ariella Masboungi, consacrée au Grand Prix de l'urbanisme, cet ouvrage rend hommage au lauréat de l'édition 2015, Gérard Pénot. Comme l'explique dans les premières pages Olivia Barbet-Massin, coordinatrice éditoriale, le lauréat a été choisi cette année dès le premier tour des délibérations du jury, celui-ci ayant probablement été marqué par la « *visibilité récente de la performance réalisée à Nantes avec le quartier Malakoff-Pré-Gauchet* ».

L'ouvrage est structuré en trois parties. Une brève introduction d'Ariella Masboungi remet en perspective les qualités de Gérard Pénot, son savoir-faire d'urbaniste qui s'assume urbaniste, ce qui signifie, résume-t-elle, « *porter au plus haut point le bonheur d'exercer un art de l'espace public, espace public étudié au millimètre dans toutes ses dimensions, sociales et spatiales* ».

Une deuxième partie, intitulée La Ville au corps à corps, donne la parole à Gérard Pénot, lequel expose son parcours, ses influences et les principes qu'il porte avec son équipe de l'Atelier Ruelle : son approche non seulement plastique, mais aussi politique de l'espace public, le défi d'imaginer des projets économes dès ses débuts à Saint-Nazaire « *pour la bonne raison que la ville était pauvre* », son goût pour l'expérimentation forgée avec l'acquisition d'une ancienne surface agricole et sa transformation progressive en parc (le parc de Marcillé), lieu de recherche, création et pépinière. Des sous-chapitres sont consacrés à l'organisation du travail collectif de l'Atelier Ruelle, aux outils de représentation, à la concertation ou aux thèmes d'inspiration, récurrents dans les projets. Retenons surtout, la place centrale accordée au piéton avec une réflexion sur les volumes dans leurs trois dimensions pour éviter les rez-de-chaussée « *aveugles* », et la prise au sérieux d'idées telles que la perméabilité, la lisibilité des espaces ou la fluidité des parcours tout en offrant plusieurs alternatives au promeneur. À l'heure où la métropole bordelaise engage la révision de son plan piéton, il sera sans doute intéressant de regarder attentivement certaines de ces propositions.



Dans la troisième partie, le lecteur est invité à découvrir les principales réalisations de l'urbaniste, avec une attention particulière au réaménagement du quartier Malakoff-Pré-Gauchet à Nantes. Ce territoire est constitué en grande partie par un quartier de logements sociaux encerclé par des infrastructures viaires et ferroviaires et par la Loire. L'enjeu pour la métropole consistait à penser sa transformation pour l'ouvrir au reste de la ville. Les nombreux espaces publics créés, les promenades, le nouveau jardin sur la berge, la mise en valeur de la présence proche ou lointaine de l'eau font du nouveau quartier « *une fierté et une référence intégrée dans les parcours nantais* ». Parmi d'autres réalisations en cours, citons le travail de transformation du pôle d'échanges multimodal de Lyon-Perrache qui remet le piéton au cœur du projet en facilitant les accès, en jouant sur les perméabilités, en éliminant des passerelles surélevées ou des dalles...

Ponctué de nombreux témoignages d'élus et de professionnels de la ville qui ont côtoyé Gérard Pénot, de belles photographies, de plans et de croquis qui permettent de comprendre les projets, l'ouvrage reste très accessible et agréable, aussi bien pour une lecture studieuse que pour le simple parcours de ses pages et l'immersion dans l'univers de l'urbaniste.

Antonio Gonzalez-Alvarez

Ouvrage collectif coordonné par Pauline Scherer
Chantiers ouverts au public, la 27^e région.
 Design des politiques publiques

La documentation française, 2015, 496 p.

Comment expérimenter une action publique plus légitime, plus désirable, plus en prise avec la société et ses transformations ? C'est ce que tente la 27^e région en engageant une transformation par le « faire » et l'expérimentation. Née en 2007 d'un groupe de fonctionnaires, d'élus, de consultants et de chercheurs passionnés par le service public, l'idée est de créer un nouveau territoire utopique dédié à l'expérimentation à une époque où existaient encore 26 régions. Ses pratiques sont nées de l'hybridation entre les sciences sociales et le design de services : un mode de conception pluridisciplinaire, ancré dans une logique d'innovation sociale, donnant un rôle-clé à l'utilisateur-citoyen. En s'inspirant du design, l'idée est de permettre essais et prototypes pour éviter l'échec d'une nouvelle politique publique. Elle peut concerner tous les échelons territoriaux et s'appliquer à tous les champs des politiques publiques. Sa réussite semble en partie liée à la constitution d'espaces physiques ou virtuels où il est réellement possible d'essayer, d'innover et de se tromper : les « lab » ou « labos ». Le design des politiques publiques n'est pas une spécificité de la 27^e région, il est en émergence dans de nombreux pays (Royaume-Uni, Pays-Bas, Italie...) et dans de nombreuses institutions françaises (Grand Lyon, les hôpitaux universitaires strasbourgeois...).

Le maître mot de la démarche est la créativité et les outils de travail sont sans cesse questionnés pour penser le processus de travail dans son contexte, sans chercher une solution reproductible. Deux outils phares de ce type d'approche sont cependant l'immersion et le prototypage. Le premier vise à appréhender les usages en conduisant une enquête de terrain sous de multiples formes (observations, entretiens, jeux...). Cela facilite les échanges entre les acteurs et amène à faire évoluer les représentations. Le prototypage est la matérialisation rapide et peu coûteuse d'un objet ou d'un service afin de le tester *in situ*. Il permet de rendre le futur service tangible et favorise ainsi l'échange et l'intelligence collective sur des bases concrètes. C'est l'idée de « *faire pour penser* » plutôt que de « *penser pour faire* ». Même si l'objectif est d'en tirer des enseignements pour améliorer les politiques publiques, le processus est aussi important que le résultat. Il permet de construire une intelligence collective et une cohésion.

L'ouvrage détaille le programme Transfo dans lequel la 27^e région a centré son projet sur l'évolution des institutions administratives en travaillant avec quatre régions partenaires. Une équipe pluridisciplinaire est alors « en résidence » dans le bâtiment du conseil régional pendant dix semaines sur une période de deux ans, afin de tester en situation réelle le futur « laboratoire d'innovation » et son inscription dans l'organigramme régional. À la panoplie classique qui compose le quotidien de l'agent (réunions multiples, notes de synthèses, présentations Power Point...), il a été proposé de nouveaux instruments (photos, maquettes, cartographies, scénarios...) pour induire un autre mode opératoire de l'action publique. Il était pour autant important que les agents soient en capacité de se doter eux-mêmes de nouveaux outils pour prolonger la démarche seuls une fois le programme terminé. Ainsi, trois des quatre régions ont vu naître en leur sein un laboratoire d'innovation après l'expérience.

Les rapprochements entre design et politiques publiques constituent des opportunités de repenser la participation et proposent de nouveaux liens entre la politique et les citoyens. Pour autant, il ne s'agit pas non plus de réduire le design des politiques publiques à une nouvelle méthode de participation, impératif contemporain de l'action publique. En effet, au-delà des pratiques de cocréation mises en place, il porte une culture plus large et diversifiée amenant un nouveau regard sur l'évolution des politiques publiques.

Céline Castellan



Alain Bourdin (dir.)

La Métropole fragile

Édition le Moniteur, 2016, 216 p.

Si les métropoles ont été fortement valorisées ces dernières années, car considérées comme favorisant l'innovation et la croissance, des voix se sont aussi élevées pour dénoncer le délaissement des villes moyennes et petites. Toute l'originalité des travaux réunis sous la direction d'Alain Bourdin, c'est de prendre le contre-pied du débat « pour ou contre » les métropoles, afin d'explorer leurs fragilités.

Trois entrées possibles au thème de la fragilité sont développées dans trois situations urbaines différentes (Toulon, Marseille, Toulouse). Au singulier, « la fragilité » est mobilisée pour questionner le développement récent des institutions communautaires : compte tenu des caractéristiques de l'agglomération Marseille Provence Méditerranée, à quel point est-il pertinent de parler de métropole ? Au pluriel, « les fragilités territoriales » interrogent une multitude de problématiques que les auteurs ont classées en cinq catégories : la mobilité, le social, le tissu économique et l'accès à l'emploi, l'environnement et l'agriculture et la gouvernance. Les auteurs constatent notamment la fragilité persistante du centre-ville de Marseille, malgré la volonté séculaire des édiles d'en faire le centre rayonnant de la métropole : comme en témoigne la succession des plans de requalification urbaine depuis quarante ans. Et les auteurs d'inviter les aménageurs à étudier d'autres lieux de centralité. Pourquoi vouloir faire du centre-ville de Marseille le centre de la métropole alors que cela alimente une rivalité pénalisante tant pour le centre lui-même que pour la métropole ? À partir de l'exemple du nord de l'agglomération de Toulouse, les auteurs montrent qu'il existe une part de fragilité inhérente à la dynamique métropolitaine : certains quartiers sont soumis à une forte pression démographique, ils concentrent une population jeune et peu qualifiée, souvent de passage. Or, cette « fonction passante » du territoire n'a pas été prise en compte dans l'élaboration du projet métropolitain.

La deuxième partie des travaux porte plus directement sur « les fragilités métropolitaines ». Quatre indicateurs sont mobilisés : les indicateurs économiques pour évaluer la pauvreté et le dynamisme du tissu économique, les indicateurs culturels qui mesurent principalement le niveau d'éducation, les indicateurs liés à l'emploi et à la précarité et les indicateurs liés à l'habitat et aux conditions de vie. Ces indicateurs permettent d'évaluer la difficulté à accéder à l'ensemble des services urbains. Les auteurs insistent ensuite sur la dimension « micropolitaine » des fragilités perçues : ce sont des fragilités vécues dans le quotidien. Enfin, ils soulignent dans le cas de Marseille les efforts répétés pour rendre le centre-ville populaire conforme aux standards d'une métropole attractive. Les politiques menées jusqu'ici s'adressent à une population dont la présence est désirée plutôt qu'aux habitants dont l'inconfort résidentiel persiste.



La troisième partie porte un regard critique sur les plans d'action successifs qui ont été appliqués au centre-ville marseillais ces quarante dernières années. Entre 1977 et 1989, de nombreux diagnostics sont produits, sans aboutir à des réalisations effectives. Des projets commencent à émerger en 1989, centrés sur la modernisation du centre. Avec l'arrivée de Jean-Claude Gaudin à la mairie en 1995, l'accent est mis sur la « reconquête » du centre-ville : il s'agit de « substituer une population à une autre : des nouveaux résidents, plus jeunes et plus riches, et des touristes ». L'ouvrage met en évidence la profusion des interprétations de la notion de « fragilité » appliquée à la métropole. Toute la réflexion sur les cadres, les outils et les méthodes d'analyse des fragilités métropolitaines peut être directement mobilisée pour analyser la métropole bordelaise à l'aulne de ses fragilités. Et si les diverses situations urbaines présentées ne sont pas absolument identiques au cas bordelais, des parallèles peuvent être dressés et les suggestions faites aux aménageurs ont une portée générale.

Antoine Heraud-Courtin



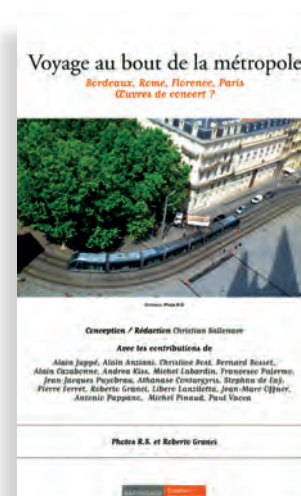
Collectif
**GHI Bordeaux,
 Révolution au Grand-Parc**
 Le Festin, 2016, 128 p.

L'ouvrage retrace l'histoire du projet GHI, prouesse technique, laquelle a consisté à ajouter un nouvel espace aux 530 logements des immeubles Gounod, Haendel & Ingres. Des jardins d'hiver bioclimatiques se sont ainsi adossés aux façades de ces immeubles des années 1960 de 10 et 15 étages du quartier du Grand-Parc à Bordeaux. Le projet a été mené par le bailleur Aquitanis et les architectes Anne Lacaton, Jean-Philippe Vassal, Frédéric Druot et Christophe Hutin sur 4 ans. Véritable aventure sociale, urbaine, architecturale, ce projet démontre que l'on peut rénover l'existant et valoriser en tout point de vue la vie des habitants... Même si le temps du projet peut être déroutant ! La satisfaction est au rendez-vous. L'ouvrage met en exergue les différentes histoires comme autant de canaux qui fondent ce récit collectif. _



Michel Pétauud-Létang
**Pessac/Frugès,
 Le Corbusier inconnu**
 Aéditions, 2016, 127 p.

L'architecte Michel Pétauud-Létang, à travers ce livre, donne à voir la manière dont est née la Cité Frugès à Pessac. Là n'est pas sa seule ambition, puisqu'il nous entraîne dans plusieurs histoires : tout d'abord, celle de la ville de Pessac, puis l'histoire générale du logement moderne et social en urbanisme. L'auteur se penche sur la personne d'Henry Frugès et sur sa rencontre avec Charles-Édouard Jeanneret, plus communément appelé Le Corbusier. Où l'on apprend qu'il y eut un essai avant la fameuse Cité Frugès, réalisé sur la commune de Lège-Cap Ferret. Enfin, les derniers chapitres interrogent le vécu des habitants et la question patrimoniale. Quelles questions soulève le fait d'habiter dans une œuvre classée ? L'œuvre corbuséenne influence-t-elle les modes d'habiter ? Voilà quelques pistes de réflexions qui devraient sans aucun doute intéresser le lecteur... _



Christian Sallenave
**Voyage au bout
 de la métropole**
 Bordeaux, Rome, Florence,
 Paris, Œuvres de concert ?
 Éd. Bastingage, coll. « Arts et Société »,
 2016, 158 p.

L'ambition de l'ouvrage n'est pas de réaliser des monographies des villes mentionnées, mais de « les observer dans les flux de leur métropolisation sans fin ». L'ouvrage est associé à un colloque qui s'est tenu à Bordeaux, en 2016, durant lequel des élus et des techniciens internationaux sont venus partager leurs points de vue sur l'évolution des villes dans lesquelles ils exercent. Cette œuvre collective est aussi l'occasion pour les élus de la métropole bordelaise et les experts de mettre en résonance passé et présent dans leur commune, ainsi que les perspectives futures qui se dessinent en lien avec les grands projets bordelais. Et de comprendre que l'heure métropolitaine est à la polysémie, à la citoyenneté, à la diversification patrimoniale, au « mille-feuilles et mille-pattes des légitimités », à l'articulation des flux, à des ambitions de qualité de vie... _

Emmanuelle Goïty

Abonnez-vous !

Et recevez **CaMBo** chez vous :



1 an : 2 numéros = 20 €

2 ans : 4 numéros = 40 €

Collection complète* : 10 numéros = 70 €

*Offre valable jusqu'à mars 2017 - dans la limite des stocks disponibles

Oui, je souhaite m'abonner à la revue **CaMBo** pour ☐ 1 an ☐ 2 ans ☐ collection (1 à 10)

à partir du n° 10 (novembre 2016) ☐

à partir du n° 11 (à paraître, mai 2017) ☐

M. ☐ Mme ☐ Mlle ☐

Nom

Prénom

Courriel

Date

Signature

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

CAhiers de la MÉTROPOLE BORDELAISE

LES AUTEURS

- p. 34 | **Sabine Barles**
professeur d'urbanisme et d'aménagement,
université Paris-1 Panthéon-Sorbonne.
- p. 20, 22 | **Agnès Berland-Berthon**
architecte et urbaniste, maître de conférences
en Aménagement de l'espace et Urbanisme,
IATU de Bordeaux.
- p. 15 | **José Branco**
architecte-urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.
- p. 77 | **Céline Castellan**
urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.
- p. 70 | **Jean-Christophe Chadanson**
urbaniste, directeur de l'équipe Projet urbain
à l'a-urba.
- p. 31, 37, 59 | **Bob Clément**
ingénieur-urbaniste,
chargé d'études à l'a-urba.
- p. 65 | **François Cougoule**
urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.
- p. 74 | **Michaël David**
conseiller juridique à l'a-urba,
enseignant-chercheur associé au Cerdare,
université de Bordeaux.
- p. 47 | **Laurent Devisme**
enseignant-chercheur, professeur à l'ensa de Nantes.
- p. 72 | **Caroline de Vellis**
statisticienne, chargée d'études à l'a-urba.
- p. 24 | **Nathanaël Fournier**
économiste, chargé d'études à l'a-urba.
- p. 50 | **Emmanuelle Gaillard**
économiste, chargée d'études à l'a-urba.
- p. 79 | **Emmanuelle Goïty**
sociologue, chargée d'études à l'a-urba.
- p. 18, 76 | **Antonio Gonzalez-Alvarez**
ingénieur-urbaniste, directeur de l'équipe
Dynamiques territoriales à l'a-urba.
- p. 27 | **Maud Gourvellec**
ingénieur-urbaniste,
chargée d'études à l'a-urba.

- p. 75 | **Élisabeth Gouvelal**
directrice département mobilités transports,
Institut d'Aménagement et d'Urbanisme
d'Île-de-France.
- p. 78 | **Antoine Heraud-Courtin**
étudiant, master stratégies et gouvernance
métropolitaines, IEP de Bordeaux.
- p. 44 | **Marina Honta**
professeur des universités, université de Bordeaux.
- p. 56 | **Laurence Kotobi**
maître de conférences à la faculté d'anthropologie
sociale-ethnologie, université de Bordeaux.
- p. 56 | **Clara Lemonnier**
doctorante en ethnologie option anthropologie sociale
et culturelle, université de Bordeaux.
- p. 62 | **Gwenola Le Naour**
maître de conférences de science politique
à l'IEP de Lyon.
- p. 73 | **Thibaut Lurcin**
économiste, chargé d'études à l'a-urba.
- p. 14 | **Élodie Maury**
chargée de communication à l'a-urba.
- p. 12 | **Thierry Oblet**
sociologue, maître de conférences
à l'université de Bordeaux.
- p. 4, 31, 41 | **Gilles Pinson**
professeur de science politique à l'IEP de Bordeaux.
- p. 7 | **Guillaume Pouyanne**
économiste, maître de conférence
à l'université de Bordeaux.
- p. 53 | **Claude Ribéra-Pervillé**
présidente de l'Association de sauvegarde
des bâtiments de l'ancienne institution des sourdes
et muettes.
- p. 30 | **Vincent Schoenmakers**
urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

- p. 68 | **Sandrine Vaucelle**
géographe, maître de conférences
à l'université Bordeaux Montaigne.

LES ILLUSTRATEURS

- p. 51, 72-73 | **Olivier Chaput**
infographiste à l'a-urba.
- p. 67 | **Anne Delage**
assistante d'études à l'a-urba.
- p. 25 | **Christine Dubart**
infographiste à l'a-urba.
- p. 7, 12, 32-64 | **Sylvain Tastet**
infographiste à l'a-urba.

LA PHOTOGRAPHIE

couverture, p. 1, 2, 13, 21-23, 29, 31, 33, 35, 40, 47,
53, 55, 61, 71 | **Hélène Dumora**
photographe à l'a-urba.



Cahiers de la Métropole Bordelaise

#10 | NOVEMBRE 2016

La ville est-elle bonne pour la santé ?

le festin

a'urba.



10 €

9

782360 621606

Place des hôpitaux,
inégalités d'accès aux soins,
menaces sanitaires...

L'environnement urbain est
aujourd'hui un enjeu majeur
de santé publique.

**Quelle est la ville du XXI^e
siècle qui prendra soin
de ses habitants ?**

À paraître

#11 | MAI 2017

Bordeaux - Toulouse : un avenir commun ?