

CaMBo

n° 2 | novembre 2012
10 €

cahiers de la
MÉTROPOLE
BoRDELAISE

Marcher en ville

débats

bruits de la ville

acteurs

décryptages

le festin

Marcher en ville

débats

bruits de la ville

acteurs

décryptages

CaMBo

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



CaMBo

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



Directeur de la publication et de la rédaction

Jean-Marc Offner

Équipe éditoriale

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

Comité de rédaction

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



Coordination graphique

Olivier Chaput

Conception maquette

Catherine Cassou-Mounat,
Olivier Chaput, Olivier Michard

Iconographie

Hélène Dumora,
sauf mention contraire

Illustrations

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



Commercialisation et diffusion

Le festin

Revue & éditions d'art en Aquitaine
176 Rue Achard
Zone d'activités Achard - Bât. F
33 300 Bordeaux
T. 05 56 69 72 46
Fax. 05 56 36 12 71
e-mail. contact@mail.lefestin.net
site. www.lefestin.net

Directrice commerciale

Maidier Lassus Ollasagasti
05 56 69 72 46
maider.lassusollasagasti@mail.lefestin.net

Chargée de diffusion

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

Chargée des abonnements

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

Chargée de communication

Mélanie Tammeveski
05 56 69 72 46
communication@mail.lefestin.net



Impression

Imprimerie Laplante (Mérignac)

Dépôt légal : novembre 2012
ISBN : 978-2-36062-062-3
ISSN : 2260-9075



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

CaMBo | novembre 2012

De quoi parle-t-on dans *CaMBo* ? s'interroge légitimement le nouveau lecteur des *Cahiers*. De villes et d'aménagements, de métropoles et de modes de vie, d'urbanisme... Mais qu'est-ce que l'urbanisme ? « Vivre, c'est passer d'un espace à un autre en essayant le plus possible de ne pas se cogner ». Avec cette belle phrase extraite de son *Espèces d'espaces*, George Perec aide à formuler une réponse. Car le sujet prête à débat ! « Méthodes permettant d'adapter l'habitat urbain aux besoins des hommes », indique le *Petit Robert*. Soyons franc : pour tout un chacun, l'urbaniste construit des villes, comme un architecte construit des immeubles.

Erreur ! Listons quelques-uns des grands dossiers de l'urbanisme contemporain : la mixité sociale et fonctionnelle, l'implantation des équipements collectifs, la voirie et ses réseaux, la nature en ville, le trafic automobile, la vie de quartier, les « circuits courts » d'approvisionnement, les zones d'activité, l'accessibilité aux services, l'étalement urbain... De quoi est-il question ? De distance ; de proximités et d'éloignements. L'urbaniste s'occupe moins des lieux que des liens. Ainsi, Alexandre Chemetoff définit-il justement l'urbanisme comme « l'art de la liaison, de la relation, de l'entre-deux ». Et les géographes rappellent que la ville a été créée pour maximiser les interactions spatiales.

C'est pour cela que l'espace public et le paysage – qui mettent en scène les perspectives, qui donnent à voir le proche et le lointain – sont aussi importants, que la question de la mobilité est essentielle, trop souvent réduite à une politique sectorielle alors que l'ensemble des fonctionnements urbains en dépend.

L'architecte n'est certes pas dénué de moyens pour concevoir « la ville des justes distances », comme l'y invite Manuel de Solà Morales, architecte-urbaniste barcelonais : mesures, proportions, densités. Dans ce travail d'ajustement, l'urbaniste dispose néanmoins d'une boîte à outils mieux garnie, avec du *hard* et du *soft* : l'urbanisme visible de la localisation des activités, du maillage des infrastructures, de la composition des espaces ; l'urbanisme invisible des flux économiques, des réseaux sociaux, des pratiques et représentations des citoyens, des temporalités. La grande ville du XIX^e siècle fut inventée grâce à l'urbanité, comprise comme maîtrise des distances entre les inconnus de la foule des grands boulevards et des transports collectifs. D'aucuns voient aujourd'hui dans l'habitat péri-urbain une façon de trouver la bonne distance par rapport à son voisin. En philosophe, Arthur Schopenhauer a fort bien résumé l'affaire avec sa fable des hérissons : pour se protéger du froid, ils se serrent ; mais ils se piquent mutuellement avec leurs aiguilles, alors ils s'éloignent. Et ils se rapprochent à nouveau... Les porcs-épics n'ont pas la vie facile ! Les urbains non plus : entre proximité conviviale et promiscuité infernale, il n'y a parfois que la hauteur d'un mur, l'épaisseur d'une haie, la largeur d'un pas. Faire de l'urbanisme, c'est donc intervenir sur les espacements. C'est réguler le proche et le loin, entre les individus, entre les activités, entre les bâtiments, entre les quartiers, entre les villes et les territoires.

Dans la métropole bordelaise, où des frontières naturelles nombreuses se conjuguent à des divisions socio-spatiales et fonctionnelles marquées, ce questionnement sur les espacements est central : le Grand Parc et le parc Rivière, Bacalan et les Chartrons, Bordeaux-Lac et le centre-ville, les deux rives, Cestas et la Cub, Langon et Libourne, Bordeaux et Toulouse... Trop près, trop loin ?



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

ÉDITORIAL

GRAND ENTRETIEN	FRANÇOIS DUBET	 P. 4 	Franoise Taliano-des-Garets
CONTROVERSE	LA GENTRIFICATION EN MARCHÉ : L'EXEMPLE DU QUARTIER SAINT-MICHEL À BORDEAUX	 P. 11 	Matthieu Bonal
IMPERTINENCE	BORDEAUX SE BROSSÉ LES DENTS	 P. 14 	Thierry Oblet

débats

décryptages

REPRÉSENTATION	L'ÉVOLUTION DE LA REPRÉSENTATION DE L'ESPACE : L'EXEMPLE BORDELAIS	 P. 65 	Corinne Langlois
RECHERCHE	LES ÉQUIPEMENTS PUBLICS DE LOISIRS POUR LES JEUNES SONT-ILS SEXISTES ?	 P. 68 	Sandrine Vaucelle
MÉTHODE	L'ARCHÉOGÉOGRAPHIE : LA PART DE L'HISTOIRE DANS LA FORME DES LIEUX	 P. 70 	J.-C. Chadanson
CHIFFRAGE	1,78	 P. 72 	Stella Manning
LEXIQUE	LE TAUX DE PAUVRETÉ	 P. 73 	Stella Manning
ACTUALITÉ DU DROIT	LES DOCUMENTS D'URBANISME ET L'URBANISME COMMERCIAL : UNE RUPTURE « CONSOMMÉE » ?	 P. 74 	Michaël David

kiosque

DES VILLES ET DES HOMMES. ENQUÊTE SUR UN MODE DE VIE PLANÉTAIRE, EDWARD GLAESER	 P. 76 	Camille Garcelon
GÉOGRAPHIE URBAINE DE L'EXCLUSION DANS LES GRANDES MÉTROPOLIS RÉGIONALES FRANÇAISES, GÉRARD-FRANÇOIS DUMONT	 P. 77 	Emmanuelle Gaillard
ATTITUDES - PROPOS SUR L'ARCHITECTURE, LA VILLE, L'ENVIRONNEMENT, NICOLAS MICHELIN	 P. 78 	Pierre Layère
ÉLIRE DOMICILE, LA CONSTRUCTION SOCIALE DES CHOIX RÉSIDENTIELS, DIR. JEAN-YVES AUTHIER, CATHERINE BONVALET, JEAN-PIERRE LÉVY	 P. 79 	Emmanuelle Goity
JUNKSPACE, REM KOOLHAAS	 P. 80 	Corinne Langlois
LA TERRE QUI MEURT, FRANÇOISE CHOAY	 P. 81 	Corinne Langlois
SUR LA MÉTROPOLIS BORDELAISE	 P. 82 	

bruits de la ville

ÉPHÉMÈRE	PHOTOGRAPHIE	 P. 15 	Hélène Dumora
SENS DE L'ÉVÈNEMENT	VIVE LES VACANCES !	 P. 16 	Jean-Marc Offner
ZOOM	L'ÉCOQUARTIER GINKO	 P. 17 	José Branco Nicolas Drouin
VOISINAGE	QUAND LA VILLE ROSE SE RÊVE VERTE	 P. 20 	Hélène Bucheli
INNOVATION	LA RUE POUR ENFANTS	 P. 22 	Bob Clément

acteurs

IDENTITÉS MÉTROPOLITAINES	PHOTOGRAPHIE	 P. 25 	Hélène Dumora
MÉMOIRE	L'AMÉNAGEMENT DE LA CÔTE AQUITAINE : UN CHÂTEAU EN ESPAGNE ?	 P. 26 	Emmanuelle Bonneau
TRANCHE DE VIE	BELLA DONA	 P. 28 	Emmanuelle Goïty
FABRIQUE URBAINE	HABITAT MODULAIRE : SYLVANIA, UNE EXPÉRIENCE AUDACIEUSE À L'AVENIR PROMETTEUR	 P. 30 	Maud Gourvellec
ESPACES DE VILLE	VERS UN PLAN DESIGN ?	 P. 32 	Benjamin Ribeau

Marcher en ville

coordonné par Antonio Gonzalez-Alvarez

MARCHER EN VILLE	 P. 33 	Antonio Gonzalez-Alvarez
CITY WALKING, TRADUCTION DE LUCY EDWARDS	 P. 35 	
CAMINAR POR LA CIUDAD, TRADUCTION DE VALÉRIE JOUBERT ANGHEL	 P. 37 	
LA MARCHE, VECTEUR D'URBANITÉ	 P. 38 	Sonia Lavadinho
STRASBOURG OU L'EXEMPLE D'UNE POLITIQUE GLOBALE EN FAVEUR DU PIÉTON	 P. 42 	Frédéric Héran
LA MARCHE JOUE	 P. 45 	Ariane Wilson
LA « MARCHABILITÉ » À MÉRIGNAC	 P. 50 	Caroline Martin
LA VILLE 2.0 AU SERVICE DU PIÉTON : ENTRETIEN AVEC BRUNO MARZLOFF	 P. 53 	Emmanuelle Goïty
EXPLORATION PÉDESTRE EN PÉRIURBAIN BORDELAIS	 P. 58 	Antonio Gonzalez Alvarez Emmanuelle Goïty Hélène Dumora

François Dubet

François Dubet est professeur de sociologie à l'université de Bordeaux et directeur d'études à l'EHESS (école des hautes études en sciences sociales). Il a écrit de nombreux ouvrages sur les mouvements sociaux, les problèmes urbains, la marginalité juvénile, la délinquance, l'école, la socialisation, le travail et la théorie sociologique. Ses travaux portent actuellement sur les théories et les sentiments de justice.



Dans votre ouvrage *L'expérience sociologique*¹, vous affirmez que la question sociale est moins aujourd'hui la question ouvrière que la question urbaine. Pouvez-vous nous expliquer cette mutation ?

Quand j'étais étudiant et que je commençais à faire de la sociologie, on était dans un monde social qui se représentait de manière extrêmement caractéristique. Cette représentation était très fortement structurée par le parti communiste, les syndicats ouvriers, l'idée de croissance, la lutte supposée du capitalisme et du socialisme. On vivait dans ces catégories-là et la plupart des problèmes sociaux étaient indexés sur ce modèle. Par exemple, contrairement à ce qu'on peut imaginer, il y avait beaucoup d'immigrés en France mais, d'une

certaine façon, on ne les voyait pas parce que les immigrés étaient d'abord des ouvriers exploités ; les femmes – bien sûr, il y avait de grandes voix, comme celle de Simone de Beauvoir – mais aussi une sorte de réflexe qui faisait dire que la domination des femmes n'était qu'un des aspects de la domination du capitalisme. D'ailleurs, le parti communiste n'était pas très chaud concernant les luttes féministes car elles allaient détourner les travailleuses de l'objectif principal. Les grands programmes sociaux, comme la construction des HLM, devaient loger la classe ouvrière ; les politiques culturelles, avec la grande figure mythologique de Jean Vilar, avaient pour objectif d'apporter la culture aux travailleurs. Les mouvements d'animation populaire, les MJC

(maisons des jeunes et de la culture) de même. Je ne dis pas que le monde était organisé autour de ça, mais la représentation du monde que l'on avait était ainsi structurée. Les acquis sociaux, les progrès, les grèves, etc. Au fond, par une ruse de l'histoire qui est assez extraordinaire, quand la gauche arrive au pouvoir, quand le projet semble aboutir, cette vision, avec une rapidité absolument fulgurante, en dix ans, s'écroule. Je ne dis pas qu'il n'y a pas d'ouvriers, qu'il n'y a pas de syndicats, qu'il n'y a pas d'exploitation, je ne dis pas cela du tout mais cette manière de lire le monde explose. Si je prends la succession de mes propres livres, – cela certes n'a qu'un intérêt anecdotique – cepen-

1 | Dubet (François), *L'expérience sociologique*, Paris, La Découverte, 2007.

dant, en 1980-1981, je suis en Pologne pour étudier la plus grande grève de l'histoire probablement, Solidarité, en 1984, avec Alain Touraine et Michel Wieviorka, nous sortons un livre sur le mouvement ouvrier, et en 1987 j'en écris un sur les banlieues, sur *La galère*², signifiant ce qu'est maintenant la question sociale. Cela a d'ailleurs créé des résistances : « Non, des ghettos ? Il ne faut pas exagérer ! Les immigrés vont devenir français rapidement, c'est un simple petit problème de croissance économique ». Le vieux modèle survivait d'une certaine façon, mais il n'était déjà plus là. Puis viennent la chute du mur et l'effondrement du parti communiste. Ensuite, en 1995, les grèves sont certes très importantes mais portées par la fonction publique. Ce n'est plus Renault Billancourt qui mène la lutte mais les cheminots ; les cheminots sont une forme très particulière de la classe ouvrière puisqu'elle n'est exploitée par personne, en tout cas pas par une bourgeoisie sanguinaire. Donc, quand je dis « question urbaine », je veux dire que c'est sur la ville, en termes urbains, que vont désormais être interprétés les problèmes sociaux. Cela ne signifie pas que ce sont des problèmes urbains mais que l'on change de grille de lecture. Aujourd'hui, n'importe qui à la question « problèmes sociaux ? » répondra : « banlieue, ou encore immigration, établissements scolaires en déshérence ». On est revenu, et c'est assez étrange, au XIX^e siècle, un siècle où la question urbaine précède la question sociale. Avec des histoires d'émeutes populaires, de vil-

les, c'est Dickens ou *Les Misérables*, *Les mystères de Paris* d'Eugène Sue. La question ouvrière est postérieure. D'abord Eugène Sue, ensuite Zola. On revient au XIX^e avec ses classes dangereuses, ses quartiers ghettoïsés, ses chômeurs, la délinquance.

On peut également dire qu'il n'y a plus de grille de lecture marxiste...

La grille de lecture marxiste a vécu et il serait passionnant de se demander pourquoi. Elle s'est effondrée partout, ceci parce qu'on sortait de la société industrielle. Même si la classe ouvrière existe toujours, les usines qui mobilisent 30 000 ouvriers en bleu de travail qui vivent dans des cités à côté de l'usine sont rares. La nature de l'immigration change. On a longtemps pensé que l'immigré était quelqu'un qui venait d'un peu loin et qui, au bout de quelques années passées à l'usine avec ses enfants à l'école, allait devenir un Français d'origine. C'est vrai que cela s'est un peu passé ainsi. Aujourd'hui, personne n'imaginerait que les immigrés ne vont pas garder longtemps, et avec raison d'ailleurs, des identités culturelles, des croyances, des principes, et que même s'ils sont des citoyens français de plein droit, il n'est pas évident qu'ils se noieront dans un *melting-pot* national. Actuellement, je travaille sur le sentiment de discrimination et je constate que tous les gens sont fascinés par l'Amérique. Les Américains ont réussi à créer une bourgeoisie noire, ils ont des mesures antidiscriminatoires et,

au fond, les vieilles inégalités sociales sont passées au deuxième plan, derrière cette nouvelle figure des problèmes sociaux des inégalités. Alors, c'est très compliqué évidemment de savoir ce qui change. Est-ce le regard que l'on porte sur les choses ? C'est probablement très vrai. Est-ce que ce sont les choses elles-mêmes ? Ce n'est probablement pas faux. Il n'y a pas de réponse. Les faits sociaux sont produits par les regards et les regards ne fonctionnent pas s'ils ne rendent pas compte. On ne peut pas produire des grilles de lecture complètement délirantes. Ce que je raconte d'une certaine manière c'est la sortie de la société industrielle. Et contrairement à ce qu'on pouvait imaginer, on n'entre pas dans la société postindustrielle de manière héroïque et triomphante, mais avec des problèmes sociaux, de la misère, de l'immigration. Ce que je n'avais pas du tout pensé c'est à quel point la question nationale deviendrait une question essentielle. Tous les gens de ma génération pensaient que c'en était fini. On voit bien aujourd'hui que la campagne présidentielle a été centrée sur l'immigration, la nation, les frontières. Personnellement, je le regrette beaucoup, mais je ne peux pas faire comme si cela n'existait pas. ▶

////////

2 | Dubet (François), *La galère. Jeunes en survie*, Paris, Fayard, 1987.

► **Vous dites que pour la sociologie, le regard s'est déplacé vers les acteurs et qu'il est moins centré sur le système. Est-ce ainsi que l'on travaille aujourd'hui en sociologie ?**

Si vous regardez les choses d'un peu loin, c'est-à-dire sur un siècle, on a vécu entre 1880 et 1980 sur l'idée que les sociétés étaient des systèmes objectifs, des organismes, des horloges. Le rôle de la sociologie était de comprendre le fonctionnement de ces horloges dans lesquelles chacun d'entre nous était une sorte de petit rouage dont on pouvait expliquer la conduite comme un élément du grand système social. La grande sociologie américaine était fonctionnaliste et la sociologie européenne était à la fois fonctionnaliste et marxiste. En fait, il n'y avait pas vraiment de différence entre le fonctionnalisme et le marxisme : la société était un système, les acteurs étaient des personnages de théâtre jouant avec plus ou moins de talent un rôle déjà écrit par la société. Le bourgeois jouait le rôle du bourgeois, l'ouvrier le rôle de l'ouvrier, l'élève le rôle de l'élève, la femme le rôle de la femme. Il y avait des institutions qui avaient l'air de bien marcher ; l'Église avait beaucoup reculé mais il y avait encore des cadres, l'école, les modèles politiques. Au fond, dans les années 1960, entre le général de Gaulle et le parti communiste, vous aviez le sentiment que le monde social était – comment dirais-je – tenu. Si vous regardez la manière de se représenter la société aujourd'hui, 30 ans après, et si vous regardez l'expression théorique qu'est

la sociologie, plus personne n'oserait en dire autant. Tout le monde vous dirait que les acteurs sont dans un monde complètement incertain, leur identité est une production d'eux-mêmes, les catégories que l'on croyait éternelles ne le sont pas.

N'y a-t-il plus de déterminismes sociaux, d'*habitus* ?

Il y a toujours de l'*habitus* et des déterminismes sociaux, mais ils ne fonctionnent plus comme un programme que vous avez acquis et que vous continuez à maintenir parce que le monde est stable. Mes enfants ont acquis un *habitus* sans doute quand elles étaient petites, il n'empêche que, 30 ans après, le monde est tellement différent de celui dans lequel elles ont été fabriquées qu'elles ont dû transformer leur *habitus* 14 fois, tout simplement pour agir, pour exister. La théorie de l'*habitus* est une théorie de la stabilité, de la reproduction du temps.

Est-ce à dire qu'il y a une accélération du temps ?

Il y a une accélération – ce que je dis est une banalité –, une accélération absolument incroyable du changement, d'où l'impression de vivre dans un monde incertain, dangereux, un monde improbable. Si je prends le cas de la France, les sociologues, les hommes politiques, les intellectuels français vous disent qu'on est en crise depuis 1974, ce qui est grotesque. Une crise

qui dure 35 ans... soit vous êtes mort, soit ce n'est pas une crise ! Entre 1974 et 2005, le niveau de vie par tête des Français a doublé. Certes, on s'enrichit moins que pendant la période précédente, mais ce n'est pas la misère généralisée. La rhétorique et la manière de vivre le monde sont celles de l'instabilité. Les femmes avaient des rôles, ils ne collent plus à ce qu'elles font vraiment ; l'institution scolaire est très loin d'être une institution, c'est plutôt un marché des qualifications ; la mobilité sociale, contrairement à ce qu'on dit, est extrêmement forte, si on la définit comme le fait de ne pas occuper la même position sociale que ses parents, c'est la majorité des cas de très loin aujourd'hui. Les uns montent, les autres descendent, ça bouge. Les premiers livres que j'ai écrits, je les ai écrits avec un stylo, je les ai tapés à la machine à écrire quatre fois. Cela paraît archaïque. Quand je dis cela à mes étudiants, j'ai l'impression de dater de Gutenberg. Le changement est devenu la règle. Il crée ce sentiment de société du risque, de panique généralisée. Les acteurs sociaux sont toujours socialement déterminés bien sûr, sauf qu'il n'y a plus un système, mais plusieurs. Nous sommes déterminés par plusieurs logiques, plusieurs rationalités. On est moins défini par son rôle que par son expérience, par la façon dont on construit soi-même son rapport à soi, son rapport aux autres. Ce qui est vécu à la fois comme très excitant car c'est le triomphe de la liberté, mais aussi très angoissant, paniquant parce qu'on perd le confort de la stabi-

lité. Pour prendre un exemple simple, aujourd'hui, les structures familiales sont extrêmement instables, de plus en plus compliquées tout simplement parce que les individus qui fondent des familles sont de plus en plus égaux, de plus en plus libres et considèrent qu'ils n'entrent pas dans un système éternel. Ceci provoque à la fois liberté et en même temps pauvreté, misère, souffrance, désespoir. Mais après tout, le vieux système où l'on n'était pas libre provoquait de la névrose, du sentiment d'oppression. Si le monde est plus instable, il ne faut pas renoncer à l'expliquer objectivement. Cependant, on ne peut plus dire que nous sommes dans « la grande horloge ». Il y en a plusieurs et nous sommes entre des horloges qui n'ont ni les mêmes temps ni les mêmes mécanismes. Et si l'on a la chance de naître dans un bon endroit, cela rend la vie sociale intéressante, sinon la vie sociale est assez pénible ce qui n'est pas nouveau.

La notion de désintégration sociale est-elle opérante ?

Je ne crois plus vraiment cette notion efficace parce qu'on vit dans un monde non intégré et en même temps plongé politiquement et intellectuellement dans l'imaginaire du monde perdu. Le XIX^e siècle, qui s'est industrialisé et urbanisé, a vécu dans le romantisme qui était pour une grande part la nostalgie du monde perdu. On s'est mis à adorer le Moyen Âge, à adorer la nature, la vie villageoise à la Jean-Jacques Rousseau,

à avoir la nostalgie d'un monde perdu, éternel et stable, évidemment on l'a enchanté alors que si on avait pu interviewer les paysans de ce monde éternel et stable il aurait été moins enchanté que supposé. Le monde industriel des années 1960, celui de la croissance économique assortie d'une forte classe ouvrière, d'un État relativement autoritaire avec des frontières bien définies, non poreuses, dans lequel la France reste une grande puissance, débarrassée de ses problèmes coloniaux, ce monde aujourd'hui chez un grand nombre de Français et d'intellectuels – et ceci me trouble un petit peu plus – devient une sorte d'âge d'or. Je me sens donc souvent en porte-à-faux avec beaucoup de gens de gauche, progressistes, ma famille naturelle si vous voulez, qui sont souvent très conservateurs, très nostalgiques et ne rêvent que de revenir dans ce paradis perdu où les maîtres d'école ont des blouses grises, où les médecins sont respectés, où les ouvriers vont à l'usine avec fierté. Il ne s'agit pas de l'espèce de gâtisme des vieilles personnes, c'est beaucoup plus que cela. Des recherches que j'ai effectuées montrent que les jeunes ont la même nostalgie que les vieux. Mais ce monde n'est pas désintégré, on vit dans un monde qui n'est plus intégré, où l'économie est devenue mondiale, où la mondialisation des cultures est presque aussi spectaculaire. Le sentiment de perte est encore plus fort en France. Le pessimisme des Français atteint-il un niveau plus grave, plus profond parce qu'ils ont été plus persuadés que les autres que la France était une

société intégrée ? Je suis toujours agacé et amusé à la fois quand on parle de la République comme les évêques parlent de l'Église : la République... Ce rêve d'un État qui intègre sa société autour d'une culture nationale. Il y a une certaine répulsion intellectuelle à accepter ce changement et au lieu de se dire : « le monde a changé, qu'est-ce qu'on peut faire ? », comme les pères fondateurs de la sociologie se le demandaient, on dénonce le changement et on rêve de retrouver le passé. Ainsi, concernant les problèmes scolaires, le conservatisme est largement majoritaire : il faut revenir aux bonnes vieilles méthodes... même si plus personne ne sait ce qu'elles étaient et quels étaient leurs effets.

Vous écrivez : « Je ne crois pas que nous entrons dans un monde post-moderne dépourvu de principes organisateurs ». Quels sont ces principes organisateurs ?

Ceci est fondamental. En disant cela, je me chipote un peu avec les postmodernes authentiques, ceux qui vous disent au fond qu'il n'y a plus de principes, que c'est chacun pour soi, que tout se vaut, qu'il n'y a plus de hiérarchie, ce que je prends pour une attitude esthétique snob. Il s'agit d'une pose quand on vit soi-même dans un monde qui n'est pas menacé. C'est une vision extrêmement libérale qui se réjouit de la mondialisation et d'un monde enfin d'individus où chacun mène sa vie. En réalité, nous ne vivons plus dans des sociétés organiques, c'est-à-dire des systèmes, mais ▶

dans des mondes qui exercent de fortes contraintes sur les uns et les autres. Par exemple, je crois que nous vivons dans un univers qui a des règles économiques, que l'on apprécie ou pas, mais l'on ne fait pas ce que l'on veut, où l'on veut, etc. Il y a des principes organisateurs. Nous vivons dans des univers d'organisations qui contrôlent très fortement nos identités, nos formes de vie : les systèmes de santé, de protection sociale, d'éducation. L'école aujourd'hui a le quasi-monopole de la définition numérique des individus, ce n'est pas rien. On a confié à une institution la capacité de répartir les individus dans la structure sociale en fonction de leur mérite. Je reste persuadé que la politique est un principe organisateur essentiel. Je pense même que moins nous sommes dans des sociétés organiques, plus la politique devient décisive car c'est là que nous pouvons combiner, arranger, ouvrir des droits, faire de la redistribution sociale. Tous ces principes, ces mécanismes organisateurs sont quand même très efficaces.

Y a-t-il un principe organisateur dominant ?

Je ne pense pas qu'il y ait un principe dominant. Je ne pense pas que l'économie commande tout, que la culture commande tout. Dans la société industrielle nationale – c'est comme cela qu'il faudrait l'appeler –, parce qu'elle était industrielle et nationale, nous étions dans un système où on pensait que l'économie était maîtrisée par une bour-

geoisie nationale, qu'elle se déployait dans une nation pourvue d'une culture homogène légitime nationale – la France était très typique de cela – et sur lequel un État exerçait une souveraineté nationale. Je suis vieux, mais quand même, j'ai été élevé dans cette vision du monde. Aujourd'hui, ces logiques sont complètement séparées : d'un côté vous avez des problèmes d'identité, de l'autre des problèmes économiques, de l'autre des problèmes institutionnels. Tout ce que l'on croyait complètement emboîté est en réalité déboîté en permanence, ce qui explique que le sentiment de crise ne s'arrête pas puisque jamais nous ne retrouverons l'ordre perdu. On constate, en faisant l'effort considérable de ne pas d'emblée les stigmatiser, que les partis populistes, les sensibilités populistes, tournent dans tous les pays d'Europe autour de 20 %, y compris dans des pays qui en seraient logiquement totalement préservés, comme les pays scandinaves. Que vous disent ces partis ? : « On veut retrouver une société ». Il n'y a pas là que de la xénophobie et du racisme. « On veut retrouver une société qui a ses frontières, son économie, sa souveraineté nationale. Redonner moi le monde perdu... Je veux bien des immigrants – disent-ils –, à condition qu'ils veuillent rentrer dans le modèle national ». Cela se joue à droite sur le thème de la communauté et à gauche sur le thème État/économie. Il s'agit d'un appel à un monde intégré. Je ne crois pas, comme beaucoup de postmodernes, que le monde se résume désormais à l'économie, je crois qu'il faut vivre en

société, qu'il faut des institutions, des mécanismes d'autorité, de la protection sociale, tous ces petits détails qui aident bien...

Nous avons, dites-vous, basculé dans le modèle américain, un modèle où la gentrification des centres urbains et la ségrégation urbaine sont, semble-t-il, des tendances de fond.

Ceci se vérifie-t-il à Bordeaux ?

Ce que j'appelle le modèle américain est un modèle où le clivage principal n'est pas celui des classes sociales, mais celui des *insiders* et des *outsiders*, entre des gens qui sont installés et ceux qui veulent trouver une place. Les États-Unis sont une société d'immigration qui s'est pensée d'emblée comme telle, ce qui est très différent en France qui dit : « Vous entrez, vous êtes un ouvrier, vous n'êtes pas un immigré ». On passe de la structuration en classes à celle d'*insiders* / *outsiders* ou, selon le langage dominant de la *french théorie* revisitée par les États-Unis dans les diverses *studies*, à celle de majoritaires / minoritaires ; les premiers imposant leurs normes aux autres. L'imaginaire se structure et se projette dans l'espace ainsi. On revient à la question sur la ville où les inégalités urbaines deviennent des inégalités économico-raciales. J'utilise le mot racial pour parler comme tout le monde, je ne veux pas dire que les races existent objectivement, mais les inégalités sont vues comme des races. Le phénomène est renforcé car le taux de

chômage extrêmement élevé s'accompagne d'un blocage de la mobilité. Ça bouge beaucoup certes, mais il y a un blocage de la mobilité structurelle, celle qu'on a connue dans les années 1960 où ceux qui étaient en bas montaient et les immigrés les remplaçaient et à leur tour ils montaient, mais cela suppose cinq points de croissance... En dépit de nos dénégations nous avons, *de facto*, basculé dans le modèle américain. On ne peut que reconnaître la supériorité des Américains et surtout des Canadiens, si je puis me permettre, qui sont des sortes d'Américains sociaux-démocrates. Leur société est ainsi structurée, ils la voient comme telle et la traitent comme telle. C'est aussi la force du bouquin de Jacques Donzelot : les quartiers sont ethniques, traitons les ainsi. Tandis qu'en France, on fabrique des quartiers ethniques mais avec des flots de rhétoriques étonnantes sur « les pauvres », qui sont, de fait, presque tous de la même origine. Comme l'a bien montré Edmond Préteceille, le niveau de ségrégation urbaine dépend de la taille de la lunette qu'on utilise. Si l'on prend des unités de comparaison assez fines, ce qu'il a fait pour Paris, on constate qu'il y a de la mixité sociale. Si on prend des ensembles plus gros, les inégalités sont fortes mais sont en revanche aussi raciales et culturelles, les marqueurs de différences ont aussi changé de nature. Dans la bonne ville de Bordeaux, La Bastide était un quartier ouvrier, Bègles se boboïse un peu mais l'était aussi, de même que Bacalan. Aujourd'hui, on a de moins en moins d'ouvriers mais des

gens définis culturellement. Que faut-il faire ? Faut-il jouer la carte d'une mixité dont personne ne veut ? Je suis en principe pour, mais je constate que les gens les plus favorables à la mixité font tout pour y échapper de manière la plus radicale. Il y a quelque chose d'incantatoire dans la mixité. Ou bien faut-il jouer la carte de la mobilité ? Ce qui est épouvantable, ce n'est pas de vivre avec des gens comme soi, c'est d'être prisonnier. Je me souviens d'une enquête comparant les Hauts de Garonne et Cenon – à l'époque beaucoup plus « *hard* » que maintenant – à Saint-Michel. L'homogénéité ethnique, le taux de pauvreté, de chômage, de logements insalubres étaient à Saint-Michel plus élevés qu'à Cenon et pourtant le taux de satisfaction était aussi plus fort car il suffit de faire 200 mètres pour sortir de Saint-Michel où en même temps on trouve de vraies communautés. Les habitants de Cenon eux regrettaient de ne pas avoir le bonheur de la communauté et d'être prisonniers.

Les politiques publiques sont-elles une réussite dans les Hauts de Garonne ?

Je ne suis pas un expert des politiques publiques, mais sans politiques publiques la situation serait absolument désastreuse. La qualité de vie dans les quartiers que je connais a été considérablement améliorée par les politiques publiques. Plus personne ne peut prétendre que les quartiers de la politique de la ville sont abandonnés, sous-équipés. En revanche, la capacité de « les mixer » n'a pas marché.

Faut-il redouter à Bordeaux, dans l'avenir, des émeutes urbaines alors que cette ville a fait exception en 2005 ?

J'ai étudié la première émeute aux Minguettes et ma certitude est qu'il s'agit d'un cycle long qui ne s'est pas depuis lors interrompu. L'exception bordelaise s'explique par des phénomènes de concentration plus faibles qu'ailleurs même si des cités du bas-Floirac ou les Aubiers demeurent des chaudières potentielles et parce que Bordeaux... c'est « la Suisse »... Des sociologues marseillais soulignent en effet le ton apaisé qui y règne. Depuis la révocation de l'Édit de Nantes où les protestants n'ont pas été chassés, jusqu'à la descente des Girondins en deuxième division, qui n'a pas donné lieu à des phénomènes d'hystérie. Par ailleurs, là où il pourrait y avoir des problèmes, des efforts politiques, associatifs ont été réalisés. Bordeaux ressemble un peu à son stéréotype : une ville extrêmement vaste, des cités à problèmes disséminées, pas de phénomène de concentration.

Comment réagissez-vous à la gentrification potentielle du quartier Saint-Michel ?

Quand je suis arrivé à Bordeaux, j'ai connu Saint-Pierre dans un état de misère noire et Saint-Michel par contraste était riant. Est-ce une catastrophe d'avoir boboïse Saint-Pierre ? Il est inévitable qu'une partie de Saint-Michel se gentrifie en raison du prix exorbitant de la réhabilitation. La taille ►

► du quartier pourrait permettre de trouver des solutions de juste mesure et il serait souhaitable de conserver de la mixité. Il y a cependant des quartiers encore plus délabrés, comme celui de la rue Lafontaine et du bas du cours de l'Yser qui n'ont ni l'exotisme de Saint-Michel, ni sa beauté architecturale.

Comment s'annonce la métropolisation bordelaise ? Quelles politiques vous paraissent les plus urgentes à mener ?

Bordeaux sera une ville millionnaire, il suffit de voir son évolution démographique. Le Grand Bordeaux concentre déjà la moitié de l'Aquitaine et nous allons vers Bordeaux et le désert aquitain. L'attractivité est indéniable, des Parisiens achètent dans l'Entre-deux-Mers et avec le TGV à deux heures... Bordeaux a des atouts formidables, le charme du midi et celui des villes anglaises. La métropolisation s'impose comme un choix politique nécessaire et la politique de transports me paraît prioritaire. À Paris, la capacité d'attraction se mesure à la dernière station de métro. Lille est plus près de Paris que Marne-La-Vallée. Soit Bordeaux sera une ville couverte d'autoroutes comme Los Angeles, soit il faudra la remplir d'immeubles de trois étages, ce qui écologiquement paraît plus raisonnable. Une densification serait plus sage.

Si la politique a autant d'importance, y a-t-il aujourd'hui nécessité d'engagement pour l'intellectuel ? Si oui, comment ?

Aucun chercheur sérieux ne vous dirait qu'il n'est pas engagé. On est dans une nécessité de l'engagement et j'y suis favorable. J'ai le souvenir des intellectuels organiques qui ne s'engageaient pas pour des valeurs et des causes mais pour des partis. Je n'aime pas non plus les poses, l'indignation continue. Il est très facile d'adopter cette posture devant des étudiants. La position « Onfray » est une caricature : je suis dans les médias, je dénonce et cette dénonciation me fait vivre. Michel Foucault nous l'avait suggéré, il faut s'engager pour des causes sur lesquelles on est compétent. Je trouve insupportable le modèle sartrien de l'engagement, cette position vous apporte des bénéfices sociaux considérables. L'image de l'intellectuel à la française me met mal à l'aise. L'intellectuel spécifique me paraît quant à lui acceptable.

////////



La gentrification en marche

L'exemple du quartier Saint-Michel à Bordeaux

Le quartier Saint-Michel est un objet urbain unique. Cosmopolite et populaire, convivial et vivant, ses habitants lui sont très attachés. Le projet de rénovation du quartier, décidé par la mairie, suscite autant d'inquiétudes que d'enthousiasme. Si certains se réjouissent de voir réhabiliter un quartier vieillissant, d'autres pointent le danger de son « embourgeoisement » et d'une perte de son âme. Alors que nous nous trouvons à une phase charnière entre la phase de projet, défini et validé, et la phase de réalisation, c'est l'occasion de s'interroger sur les controverses autour de l'opération.

Le projet, c'est quoi ?

La rénovation du quartier passe d'abord par la requalification des espaces publics – essentiellement les places Meynard et Canteloup et leurs deux voies d'accès principales, rue des Faures vers le cours Victor-Hugo, rues Gaspard-Philippe et Clare vers le marché des Capucins. Le projet retenu, proposé par le cabinet Obras, n'a rien de révolutionnaire : réfection du pavage et mise à l'écart de la circulation automobile (suppression des trottoirs et création d'une « zone de rencontre » limitée à 20 km/h). Nous sommes bien dans la doxa urbanistique actuelle, la même qui a guidé la réfection des places du Palais, Fernand-Lafargue ou Pey-Berland, pour ne prendre que des exemples bordelais.

La deuxième dimension du projet est davantage polémique : la politique de réhabilitation des logements du quartier, confiée à InCité¹. InCité rachète des

logements, les rénove, puis les revend ou en assure directement la gestion. Cette action se justifie par le caractère vétuste de certains logements du quartier, mais elle est contestée par la crainte de voir les prix immobiliers s'envoler, et modifier ainsi le peuplement du quartier. Examinons objectivement les termes du débat.

Le projet, pourquoi ?

La politique de renouvellement urbain mise en place à Saint-Michel vise à lutter contre l'obsolescence urbaine et immobilière. La vétusté et l'insalubrité des logements (certains logements du centre-ville n'ont même pas de chauffage !) doivent être combattues pour assurer des conditions de vie, sinon confortables, du moins décentes aux habitants. De plus, à l'heure de l'étalement urbain jugé excessif, il devient important de renforcer l'attractivité des quartiers centraux : le centre-ville de Bordeaux doit devenir un espace « actif, convivial, habité ». Ainsi, le projet de rénovation de Saint-Michel s'inscrit dans la dynamique globale de rénova-

tion du centre historique amorcée dès le début des années 2000 et renforcée par l'inscription au Patrimoine mondial de l'Unesco.

Cependant, Saint-Michel est un quartier singulier. À la fois cosmopolite et populaire, il « se caractérise par une longue tradition d'accueil des populations migrantes et démunies »² : 17 % des habitants du quartier sont étrangers (contre 7,2 % à Bordeaux) et la part de populations à bas revenus y est de 31 % (contre 7,3 % à Bordeaux) (cf. tableau). Cette tradition a forgé un esprit, une ambiance, qui sont propres au quartier. Elle a été rendue possible par l'existence d'un « parc social de fait », c'est-à-dire de logements vétustes du parc privé aux loyers particulièrement faibles, qui ont permis à de nombreux ménages aux

1 | InCité est la société d'économie mixte en charge du logement créée par la ville de Bordeaux. Sa mission principale consiste à gérer une partie du parc des logements sociaux (1 762 logements sociaux et intermédiaires) mais elle s'est vue confier en 2003 la partie « logement » du projet de requalification du centre historique de Bordeaux. InCité intervient donc entre autres sur l'espace Saint-Michel dans le cadre du projet.

2 | Victoire (Émile), *Sociologie de Bordeaux*, La Découverte, « Repères », 2007.

Comparaison de données socio-économiques de la zone urbaine sensible (ZUS) Saint-Michel et de l'unité urbaine de Bordeaux

	ZUS Saint-Michel	Bordeaux (UU)
Revenu par unité de consommation en 2009 (euros)	10 550	20 162
Part de la population à bas revenus 2009	31 %	7,3 %
Part des ménages locataires fin 2009	87,5 %	49 %
Part des ménages concernés par une allocation chômage 2009	25,6 %	16,2 %
Part des individus étrangers	17 %	7,2 %

Sources : INSEE et Délégation interministérielle à la Ville, Observatoire des ZUS.

► moyens pourtant limités de se loger au cœur du centre-ville.

Dès lors, si le projet de rénovation de Saint-Michel trouve sa légitimité dans l'amélioration des conditions de vie des habitants, il comporte aussi un risque d'exclusion par les prix immobiliers. Empruntons les mots du Collectif Saint-Michel : « [Le projet est une] démarche louable... mais sous couvert de laquelle est menée une politique de drainage de la pauvreté en dehors des quartiers centraux ». Le commissaire chargé de l'enquête publique sur le projet estime lui-même que, « à terme, compte tenu de l'évolution prévisible des prix, si aucune action spécifique n'est engagée, les habitants les plus défavorisés seront contraints de quitter les lieux » (*Sud-Ouest*, 6 mai 2011). Le risque de la gentrification est bien présent.

Du quartier populaire au quartier bobo

La rénovation à la fois de l'espace public et des logements crée une plus-value, dite « d'aménagement », qui se retrouve intégrée (capitalisée) dans les prix immobiliers³. Elle est d'autant plus forte que Saint-Michel se situe au centre historique de Bordeaux : le quartier représente un potentiel d'attractivité très fort. L'augmentation des prix et des loyers est quasiment mécanique dans ce type de configuration, souvent amplifiée par les comportements spéculatifs sur le marché immobilier.

La gentrification est le processus suivant lequel les populations pauvres sont

remplacées par de plus aisées. Elle implique l'amélioration des logements pour convenir aux besoins des nouveaux habitants, mais aussi une transformation des commerces : adieu le vieux bar PMU au comptoir en formica, bonjour le torréfacteur équitable ou le magasin de vêtements en coton bio.

Au départ, ce processus résulte de l'action spontanée de « gentrificateurs » venus acheter des logements à bas prix pour les rénover et s'installer de fait dans un quartier populaire. Les gentrificateurs privilégient un certain type de bâti : logements plus grands, lofts dans d'anciens bâtiments industriels, etc. Ils se caractérisent également par un attrait pour les espaces verts et les espaces publics de qualité, la présence des milieux artistiques et culturels et une « vie urbaine vibrante ».

Le quartier Saint-Michel constitue donc un cas d'école : le réaménagement des espaces publics, la présence d'artistes, l'organisation d'événements culturels (Evento), ainsi que la proximité avec le Conservatoire et le TNBA (Théâtre national de Bordeaux Aquitaine) en font un espace de choix pour les gentrificateurs. À cela s'ajoute un attrait marqué pour la convivialité et l'ambiance « village » (due notamment au marché), qui sont d'autant plus recherchées qu'elles constituent, en milieu urbain, des espaces en voie de disparition.

Le processus de gentrification se fait en plusieurs vagues. Après une phase initiale où les « pionniers » privilégient la convivialité et le cosmopolitisme, les « bourgeois-bohèmes », qui arrivent

ensuite, sont à la recherche d'un environnement stabilisé et pacifié. Ils sont attirés par des quartiers déjà rénovés, mais conservant tout de même un certain « cachet »⁴. Le processus de gentrification, une fois lancé, s'auto-entretient par le biais de l'augmentation des prix, qui est le véritable « signal » de l'image et de l'attractivité d'un quartier⁵.

Ce serait donner à la mairie plus de pouvoir qu'elle n'en a que de penser que la rénovation de Saint-Michel est l'unique vecteur de gentrification. Un amalgame pourtant fréquent aux comptoirs du quartier... Le processus est déjà ancien, et il est largement spontané. Le taux de vacance des logements qui était de 20 % en 1990, est passé à 12 % en 1999, pour tomber à 8,5 % en 2006 : c'est le signe indubitable d'une tension déjà ancienne sur le marché du logement, due au regain d'attractivité du quartier. De même, les changements de population ne datent pas d'hier : entre 1999 et 2006, la part des cadres dans la population a augmenté, passant de 6 à 10 % selon l'INSEE.

L'intervention publique ne provoque pas la gentrification ; elle peut éventuellement l'accompagner. Ce qui soulève la question de son rôle face à la gentrification, un rôle marqué par une certaine ambiguïté.

3 | Ces plus-values d'aménagement sont très comparables aux plus-values induites par la construction d'un système de transport en site propre tel que le tramway (cf. *CaMBo* n° 1).

4 | Brooks (David), *Les bobos*, Paris, F. Massot, 2000.

5 | Thomas (Marie-Paule), *Les visages de la gentrification*, Colloque PACTE : les controverses territoriales, 2008.

Le rôle de l'action publique

Face au risque de gentrification, les pouvoirs publics mettent en place des mesures de mixité sociale. Celle-ci se comprend comme la cohabitation, dans un quartier, de différentes catégories de population (bas revenus/hauts revenus, cadres/ouvriers, etc.). Les politiques de mixité sociale passent par la création d'un certain nombre de logements sociaux pour remplacer le parc social « de fait » amené à se réduire par la rénovation de logements insalubres. L'enjeu, entériné par des documents tels que le PLH ou le PNRQAD⁶ (rebaptisé « Bordeaux (re)centre »), est de concilier la réhabilitation des logements souvent dégradés du centre-ville et le maintien d'une offre conséquente de logements sociaux au nom du « droit à la ville ».

InCité doit ainsi, par contrat, proposer au moins 30 % de logements sociaux parmi ceux qu'elle rénove. Mais si l'on considère que les logements dont s'occupe InCité appartiennent dans leur grande majorité au « parc social de fait », cela représente une diminution nette des logements de centre-ville accessibles aux classes les moins aisées.

La nature de la réaction de l'action publique face à ce processus « d'élitisation » des centre-villes est ambiguë. Il s'agit, comme le dit Fabien Robert, adjoint au maire chargé de la rénovation de Saint-Michel, de mettre en place une « gentrification régulée »⁷. Sous couvert d'une intervention en faveur du logement social, l'action publique accompagne un processus d'embourgeoisement, jugé inévitable. Certains

n'hésiteront pas à démontrer comment l'action publique cherche à attirer des individus à fort pouvoir d'achat, laissant libre cours aux mécanismes d'exclusion du marché. La gentrification, comme « stratégie urbaine globale », permet en effet d'améliorer l'attractivité économique de la ville, et surtout d'augmenter les rentrées fiscales⁸. C'est bien ce que pensent un certain nombre d'habitants de Saint-Michel, qui retournent contre

la mairie leur peur de se voir exclus de ce quartier en grande transformation.

6 | PLH : Programme local de l'habitat, qui vise à programmer la production de logements sur le périmètre de l'agglomération. PNRQAD : Programme national de requalification des quartiers anciens dégradés, rebaptisé « Bordeaux (re)centre ».

7 | Délibération du Conseil municipal, 27 juin 2011, en ligne.

8 | Smith (Neil), « La gentrification généralisée : d'une anomalie locale à la "régénération" urbaine comme stratégie urbaine globale », in Bidou-Zachariasen (Catherine), dir., *Retours en ville*, Descartes et Cie, 2003.

Bordeaux se brosse les dents

L'information avait filtré dans la presse (journal *Sud-Ouest* du 12 avril 2010), le maire de Bordeaux aurait eu un haut-le-cœur en découvrant la taille des lampadaires du parvis de la gare Saint-Jean. Le président de la Cub a réservé son opinion au nom du caractère arbitraire des jugements esthétiques. Le journal faisait ensuite écho des divergences habituelles que suscite la création architecturale et urbaine. D'un côté, l'atterrement de ceux pour qui ces lampadaires éteignent la beauté de la gare ; de l'autre, la jubilation de ceux qui saluent l'audace de délivrer cette ville d'un trop grand classicisme ; et puis l'indifférence. On peut supposer que la résignation, l'accoutumance et l'attachement devraient cohabiter sans heurt. Lorsque ces lampadaires disparaîtront, certains les regretteront.

Prendre l'urbanisme au sérieux revient toutefois à reconnaître que notre environnement nous parle et que nous sommes, sinon conditionnés, du moins sensibles à ses messages. Quelles lumières ces lampadaires projettent-ils sur notre ville et sur nous ?

Selon leurs concepteurs, ces candélabres symboliseraient les grues du port disparu, ils constitueraient ainsi ce fameux trait d'union entre le passé et le futur que tout aménagement fondé se doit de respecter. L'argument paraîtra

rusé à ceux dont l'impression première fut d'assister à l'éclosion d'une réalisation indifférente, voire rebelle à son contexte historique. Pourtant, l'image permet de mieux saisir pourquoi la lisibilité recherchée par cet aménagement rend la gare invisible ; son gommage marque une étape de plus des progrès de la communication. Disparues plus tôt, les grues portuaires peuvent revenir sous une forme spectrale. L'impératif fonctionnel avancé par les concepteurs confirme cette orientation symbolique. L'enjeu est de remettre de l'ordre et de l'unité dans le bazar d'êtres et d'objets qui encombraient le devant de la gare. Or, n'était-ce pas une part de la fascination exercée par les gares d'abriter dans leurs ombres les bordels glauques de la misère humaine ? Ports, gares, parkings, tous ces anciens nœuds de la communication ont pour destin de s'effacer devant l'avènement du pôle d'échanges multimodal où, en bonne logique, l'on devrait pouvoir rapidement se baigner dans la wifi à volonté. La stratégie métropolitaine est servie.

Pour le journaliste de *Sud-Ouest*, forme approchante de l'opinion publique, ces candélabres évoquent davantage de gigantesques brosses à dents. Et l'on décrypte un vieux complexe bordelais. Quoi de plus nécessaire que cette monumentale évocation de l'hygiène

dans une ville qui jusqu'à peu révélaient ses visiteurs par sa saleté. Les grandes démonstrations sont l'indice d'une conversion récente. N'est-ce pas enfin le signal d'une ville prête, dans la compétition internationale, à montrer ses dents ? Cela éclairerait pourquoi ces candélabres, initialement prévus en gris, sont devenus blancs. Paradoxalement, la signification de cet aménagement apparaît de nuit plus prosaïque que rêveuse. En nocturne, Bordeaux montre son énergie.

Une habitante, dont ces candélabres éclairent le soir l'intérieur de son appartement, me confiait que ces derniers lui faisaient plutôt penser à des brins de muguet du premier mai. Peut-on alors espérer que ces lampadaires symbolisent un subtil antidote à l'affairisme programmé pour le développement de ce quartier, ou redouter qu'ils n'incarnent une tendance de notre modernité urbaine : le massif désuet.

Autrefois, les monuments étaient des cathédrales et des palais. À l'époque de Le Corbusier, les logements devinrent des monuments. Aujourd'hui, c'est le tour des lampadaires. Quelques voyageurs philosophes trouveront peut-être là un aspect à méditer du processus de démocratisation.

////////



Vive les vacances !

Chaque année, entre le 14 juillet et fin août, un curieux événement se produit. Martignas et Créon, Pessac et Bassens, Cestas et Saint-Loubès, Bègles et Floirac... se redécouvrent un destin commun ! Leur actualité quotidienne a droit à un seul et même support d'information : l'édition « Bordeaux aggro » de *Sud-Ouest*.

Les vacances d'été terminées, chacun retrouve son bord de Garonne et les deux éditions bordelaises de *Sud-Ouest* (parmi les sept éditions girondines) : « Bordeaux rive gauche », « Bordeaux rive droite ». Monde, France, Région, Gironde, Agglorama, Bordeaux, les communes de la rive gauche... ou de la rive droite. Le « ou » est exclusif ! Chacun de son côté du pont.

Le zoom a ses raisons, une pagination en partie structurée par la publicité. D'autres découpages – Cub / hors Cub par exemple – n'auraient pas beaucoup plus de sens. Mais cette pérennité de la distinction entre les deux rives étonne. « Bordeaux les deux rives », tel s'intitulait le projet pilote urbain retenu en 1997 par la Commission européenne, en conformité avec la philosophie du projet urbain de la ville de Bordeaux élaboré par Alain Juppé en 1996. La présentation du projet le soulignait avec force : « L'avenir de Bordeaux et de sa métropole repose, entre autres, sur une volonté politique partagée de mieux équilibrer nos deux rives... ».

Faire de la Garonne non une frontière mais un lien, non un vide mais une centralité, passe il est vrai par une démarche paradoxale : donner une identité à la rive droite. C'est ce à quoi le GPV (grand projet de ville) des Hauts de Garonne s'emploie avec efficacité, dans son objectif de réintégration des quartiers des communes « populaires » de Bassens, Cenon, Floirac et Lormont à la vie de l'agglomération. D'où la création d'un label Rive droite, vecteur d'une transformation d'image.

Le tramway a apporté sa contribution au rapprochement entre les deux rives, y compris en favorisant la marche à pied sur le pont de pierre. Les ponts Bacalan-Bastide et Jean-Jacques Bosc feront de même dans quelques mois et quelques années, intégrant un peu plus le « *far east* » dans les cartes mentales de l'agglomération. Des équipements comme le Rocher de Palmer à Cenon ou le parc de l'Ermitage à Lormont deviennent des « spots métropolitains ».

La rive droite peut aussi compter avec les projets ambitieux de la ville de Bordeaux pour Bastide-Niel et Bastide-Brazza (rappelons que Bordeaux s'est « installé » rive droite en 1865, annexant le quartier de La Bastide au détriment de Cenon surtout, de Floirac et de Lormont, plus modestement ; la mise en service du pont de pierre d'abord, de la gare de La Benaugue ensuite, avaient fait craindre que la rive droite ne vienne concurrencer économiquement Bordeaux).

La question des deux rives ne se résume néanmoins pas à Bordeaux et aux villes du GPV. Des dynamiques métropolitaines sont en jeu. En la matière, le rôle de la presse n'est pas négligeable. Les quotidiens régionaux doivent composer tant avec les périmètres institutionnels – d'où la valorisation des territoires communaux – qu'avec les « espaces vécus » de leurs lecteurs. À quand un « officiel des spectacles de la métropole bordelaise » ? Les médias participent à la structuration des représentations territoriales. Les quotidiens gratuits ont ainsi beaucoup fait, en région parisienne, pour familiariser les habitants à l'idée d'un Grand Paris, par le seul nom d'une rubrique. Ils ont d'ailleurs été les premiers à relayer les débats sur Paris métropole.

Rive droite, rive gauche ? Tout le monde sait que pour déterminer la rive sur laquelle on se trouve, il faut observer le sens de l'écoulement de la rivière... Alors, entre marée montante et descendante, les latéralités s'inverseraient-elles ? Faudrait-il attendre les prochaines grandes vacances pour retrouver les deux rives ?

L'écoquartier Ginko

Une étape témoin dans la transformation de l'agglomération bordelaise ?

Bordeaux-Nord, territoire de conquête

Le projet Ginko s'inscrit dans le processus historique récent d'urbanisation du nord de la ville de Bordeaux. Aménagé entre les berges du lac et le centre commercial de Bordeaux-Lac, l'écoquartier investit une friche de 36 hectares aux portes de la ville. Considéré dans le passé comme un territoire d'innovation urbanistique, le secteur renoue avec cette vision du changement et du progrès, portée durant les années 1970. Pour mémoire, dès 1958, la ville acquiert un vaste marais d'environ 1 000 ha, dans la perspective d'assainir puis d'ouvrir à l'urbanisation le territoire, pour faire face aux défis démographiques qui s'annoncent. Le lac est créé, d'une surface de 160 hectares. La collectivité locale pose les grands principes fondateurs d'un quartier novateur autour de trois idées : doter la ville de Bordeaux d'une nouvelle « vitrine sur le monde » en créant le site de la foire internationale, réaliser un quartier d'habitat moderne, construire les équipements de sports et de loisirs répondant aux standards progressistes de l'époque. Xavier Arsène-Henry

est désigné lauréat du concours d'urbanisme organisé en 1966. Les conséquences des chocs pétroliers de 1973 et 1975 auront pour effet de stopper l'ambitieux programme immobilier avec pour conséquence l'isolement du quartier des Aubiers, première « clairière » réalisée sur le modèle d'aménagement d'origine. La vocation économique du territoire, bénéficiant de bonnes infrastructures de liaisons routières, s'impose ensuite progressivement.

Le premier écoquartier d'envergure de Bordeaux

En 2005, la Cub et la ville de Bordeaux organisent une consultation d'aménageurs / concepteurs sur la base d'un nouveau plan-guide d'aménagement du grand secteur. Le groupement lauréat représenté par Bouygues Immobilier et ses partenaires s'entoure d'une équipe de maîtrise d'œuvre urbaine de talent (les architectes-urbanistes Brochet-Lajus-Pueyo, Christian Devillers & associés, et Signes paysagiste). Cette équipe propose un projet qui privilégie un urbanisme de proximité où les espaces publics s'accordent avec les lignes de force du grand paysage et sont garants

d'une certaine autonomie programmatique à l'îlot, dans le temps du projet. Le nouveau modèle d'accroche territoriale porté par le projet Ginko est fondé sur les vertus d'un habitat écologique conçu en harmonie avec le lac. Il parie également sur la revalorisation des espaces économiques attenants, souffrant de la prééminence des infrastructures routières. Le projet porte ainsi l'ambition de tisser les liens entre diverses composantes héritées d'un urbanisme inachevé. Les concepteurs organisent le site en deux grandes entités partagées par l'avenue du tramway. La frange ouest ouverte sur le lac est réservée à l'habitat et ses fonctions complémentaires (environ 2 150 logements). À l'opposé, avenue des 40-journaux, un ambitieux programme commercial est réservé au groupe Immochan en vue d'étirer le secteur d'activités vers la future station de tramway. Mais les urbanistes et les collectivités plaident pour un modèle commercial nouvelle génération, plus mixte et plus « urbain » et les acteurs peinent aujourd'hui à converger. ►



► La présence de l'eau est considérée comme un élément fondateur si l'on considère la genèse du territoire de Bordeaux-Nord. Si les percements des canaux du projet Ginko répondent à une logique de traitement écologique des eaux de pluie, ils constituent toutefois un nouvel « artifice » puisqu'ils ne sont pas en communication directe avec les eaux du lac. Ils agrémenteront les espaces publics en agissant sur le micro-climat du quartier. L'ampleur des travaux engagés sur le plan hydraulique a conduit au déboisement général du site, qui sera compensé malgré tout par les nombreuses plantations prévues (environ 800 arbres). C'est ici que la démarche d'éco-aménagement appliquée au projet Ginko se plie à une équation délicate : limiter l'impact écologique sur le milieu, tout en optimisant l'accueil de programmes diversifiés d'une certaine densité. Un des paris tenus sur Ginko semble résider dans la fabrication d'une naturalité artificielle porteuse d'une réelle plus-value d'usage locale mais également à l'échelle du cœur d'agglomération (système de jardins et promenades des quais au lac *via* les bassins à flot).

Pour la réalisation des programmes immobiliers, plusieurs concours d'architecture d'échelle régionale et internationale sont prévus, en favorisant également l'émergence de jeunes talents. L'équilibre de la représentation architecturale est recherché, avec une volonté d'éviter une « starification » du quartier qui conduirait à une production éclectique. À cette fin, des cahiers des charges qualitatifs sont préalablement élaborés par la maîtrise d'œuvre de la ZAC et imposés aux opérateurs.

Sur le thème des déplacements, le tramway est le mode privilégié, notamment pour l'accès au centre-ville. Il reste toutefois à développer le maillage des itinéraires doux à l'échelle de Bordeaux-Nord pour assurer une offre à la hauteur des ambitions affichées en matière d'éco-mobilité. Malgré cette volonté, les choix liés à la gestion ultérieure des espaces publics devraient interpeller la collectivité sur la pérennité du dispositif proposé. Cette compétence sera partiellement transférée à une association foncière libre, pour ce qui concerne l'artère verte du quartier traversant les copropriétés avec le risque, à l'usage, du repli sécuritaire... et de la fermeture des grilles.

Favoriser l'acceptabilité sociale du projet

Les enjeux de peuplement sont d'évidence majeurs sur cette portion de territoire. Si l'on observe la part des investisseurs dans les ventes liées à la première tranche opérationnelle du projet (environ 70 %), il convient d'être prévenant quant à l'équilibre des futurs programmes et le parc de logements conventionnés programmé sur le site. Mais, et c'est sans doute ici que réside l'originalité de cette opération délicate sur le plan de l'inscription urbaine, l'aménageur s'est fortement investi sur le champ social, afin de favoriser l'acceptation du projet par les populations riveraines et de préparer ainsi une cohabitation harmonieuse avec les futurs habitants. Ces actions ont notamment porté sur l'emploi par le biais de clauses d'insertion sociale imposées aux entreprises de travaux et la pérennisation de postes de maintenance. L'implication des associations locales et des écoles a permis de soutenir plusieurs pro-

Ginko en chiffres :

- 32,6 hectares de périmètre de projet.
- 2 200 logements qui accueilleront environ 5 000 habitants.
- 40 % d'espaces verts.
- 260 000 m² de surfaces construites réparties entre logements, activités économiques, équipements.

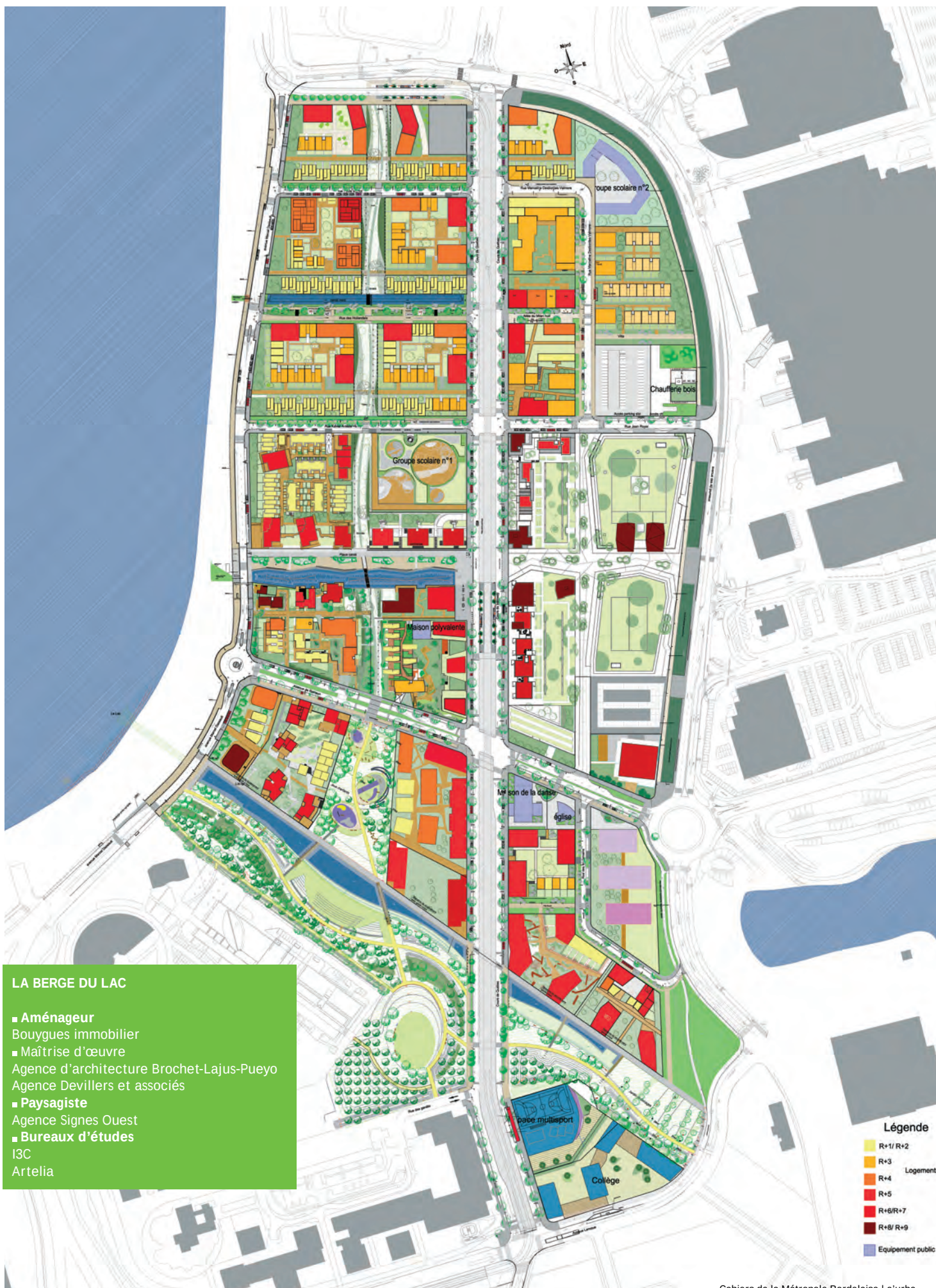
Source : www.bordeaux2030.fr

jets de coopération et de sensibilisation (portage de repas sur le chantier, pédagogie sur le thème de la nature, événements marquant l'avancement du projet, soutien des activités sportives, création de « jardins partagés »...). Prenant modèle sur l'hôtellerie haut de gamme, Bouygues met en place un « comptoir » de services à la personne pour les premiers arrivants (bricolage, pressing, baby-sitting, commande de pain...). Les premières bases d'une économie locale associant les forces vives du quartier sont testées et mises en œuvre dès les premières phases du projet d'aménagement.

Un projet pilote

L'échelle du projet Ginko et le spectaculaire changement observé dans le paysage de Bordeaux-Nord incitent à réfléchir sur les conditions de transformation accélérée de l'agglomération. Si l'on tient compte du formidable potentiel de renouvellement urbain observé en cœur de ville, l'opération Ginko comme celle des bassins à flot nourrissent de nouvelles méthodes de gestion de projet de grandes échelles. De qualité prometteuse, Ginko est le signe d'un saut quantitatif et qualitatif dans les échelles de production immobilière locale. Il est aussi l'expression d'un nouveau paradigme, amenant les acteurs du projet urbain à adopter une posture d'ouverture, face aux aléas conjoncturels. Ainsi, le principe « d'adaptation » doit être inscrit dans les gènes de la composition du projet, et concerne tout autant la conception architecturale et urbanistique, que le partenariat mobilisé à son service et au service des futurs habitants.





LA BERGE DU LAC

- **Aménageur**
Bouygues immobilier
- **Maîtrise d'œuvre**
Agence d'architecture Brochet-Lajus-Pueyo
Agence Devillers et associés
- **Paysagiste**
Agence Signes Ouest
- **Bureaux d'études**
I3C
Artelia

Légende

■ R+1/ R+2	Logements
■ R+3	
■ R+4	
■ R+5	
■ R+6/R+7	
■ R+8/ R+9	
■	Équipement public

Quand la ville rose se rêve verte

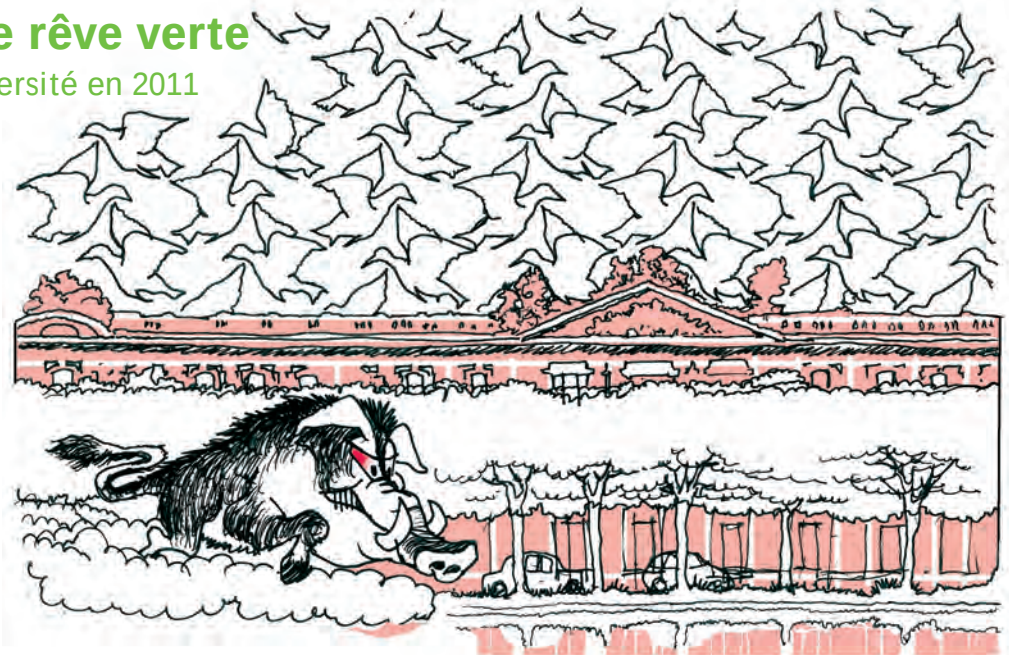
Toulouse, capitale de la biodiversité en 2011

Un concours national et européen

Le 19 octobre 2011, la ville de Toulouse s'est vue remettre le prix de la « capitale française de la biodiversité 2011 » dans la catégorie des villes de plus de 100 000 habitants¹. Ce concours national et européen se déroule simultanément en Allemagne, en Slovaquie, en Espagne et en Hongrie. Il a été créé en 2010 et est organisé par Natureparif (l'agence régionale pour la nature et la biodiversité en Île-de-France). Il récompense les actions exemplaires des collectivités locales en matière de protection de la biodiversité. Les candidats sont sélectionnés et évalués sur la base d'un questionnaire construit à partir d'indicateurs proposés par l'UICN (Union internationale pour la conservation de la nature) sur trois domaines d'action : l'intégration de la biodiversité dans la planification urbaine, la gestion des espaces verts, la concertation et la sensibilisation des citoyens.

Toulouse, ville verte ?

Déjà, en 1993, la ville de Toulouse avait été élue « capitale de la France verte ». Cette distinction a de quoi surprendre quand on connaît les stéréotypes qui collent à l'image de Toulouse : ville rose, étudiante, cosmopolite, mais aussi, parfois, ville à la propreté douteuse... Ville verte ? *A priori*, non. Les caractéristiques urbaines de Toulouse ne viennent pas démentir cet *a priori* : avec à peine plus de 1 000 ha d'espaces verts publics, soit 24,5 m² par habitant², Toulouse partage avec Bordeaux son caractère minéral. À l'échelle de l'aire urbaine toulousaine,



la poursuite de l'étalement urbain³ et la congestion routière croissante peuvent également soulever des doutes... Alors, sans vouloir prétendre évaluer l'efficacité des politiques locales en faveur de la biodiversité, on peut quand même s'interroger sur les modalités de l'appropriation toulousaine de ce nouveau concept « valise » de l'action publique.

À la recherche d'un patrimoine vert à valoriser

L'inventaire réalisé en 2009 sur 19 sites pour alimenter l'outil d'alerte faune-flore « lève le voile sur une nature insoupçonnée à Toulouse »⁴ avec, au total, « 1 162 espèces recensées et 24 réservoirs de biodiversité identifiés ». Ces réservoirs concernent principalement les zones humides associées au lit de la Garonne, déjà inventoriées. Par contre, de nombreux sites certes de taille plus réduite, mais dont la valeur était jusqu'alors méconnue, ont également été révélés. Parmi eux, le canal du Midi pour son rôle de corridor éco-

logique, et plusieurs sites associés aux coteaux de la Garonne abritant des habitats d'intérêt communautaire et des espèces protégées.

Ainsi, la lumière semble avoir été mise sur la composante remarquable et emblématique du patrimoine naturel régional. Or, ce patrimoine remarquable concerne moins de 5 % de la superficie communale... Qu'en est-il pour le reste du territoire communal, essentiellement urbain ?

La nature en ville... mais laquelle ?

Depuis 2008, la ville de Toulouse s'est engagée dans la « gestion durable » de ses espaces verts. À côté des efforts de rationalisation (réduction de l'arrosage

1 | Montpellier a obtenu la plus haute distinction en étant élue « capitale 2011 de la biodiversité ». Elle succède à Grande-Synthe, lauréate en 2010, Saint-Orens-de-Gameville dans la catégorie des villes de 2 000 à 20 000 habitants, Dunkerque Grand Littoral dans la catégorie des communautés urbaines et d'agglomération.

2 | Source : observatoire de l'environnement de la ville de Toulouse, 2008.

3 | Source : AUAT, *Perspectives villes*, juin 2010.

4 | Source : « Toulouse, réservoir de biodiversité », *Magazine Toulouse*, avril 2009, page 12.



et de l'utilisation des produits phytosanitaires), des prairies urbaines ont fleuri le long des routes, du canal du Midi et dans les parcs. La municipalité de Toulouse a ainsi exprimé son souhait « d'introduire des paysages champêtres » en ville, tout en insistant sur sa volonté de poursuivre une « gestion maîtrisée » de ces espaces, rappelant ainsi que la végétation spontanée (« les mauvaises herbes ») suscite d'abord l'incompréhension voire un rejet chez certains citoyens qui l'associent à une forme de saleté et de laisser-aller de la part de la municipalité, dans une ville où les enjeux de propreté urbaine sont particulièrement prégnants⁵.

Bien que ces difficultés concernent la plupart des collectivités qui tendent vers la gestion différenciée de leurs espaces verts, il est néanmoins légitime de s'interroger : l'image champêtre et patrimoniale de la nature en ville promue par la ville correspond-elle bien à la perception qu'en ont les citoyens ?

Mais c'est la problématique de la régulation des « espèces nuisibles » qui témoigne sans doute le mieux de l'ambivalence liée à la perception de la nature en ville. À Toulouse, la prolifération de certaines espèces (en particulier étourneaux et ragondins) pose d'importants problèmes de nuisances et d'hygiène publique⁶. Au point que le site Internet de la mairie de Toulouse leur consacre une rubrique, à côté du dossier sur la biodiversité... Alors avec quelle nature les citoyens sont-ils prêts à cohabiter ? La volonté communale de « rendre au canal du Midi sa fonction de corridor écologique » fera sans doute sourire ceux qui se souviennent de l'insolite anecdote de ce sanglier qui, en novembre 2011, avait été repêché par les pompiers dans le canal du Midi, après une incursion dans le Virgin Méga Store du centre-ville.

En 2011, la candidature toulousaine s'est distinguée sur trois actions engagées depuis plusieurs années.

- L'outil d'alerte faune-flore, base de données naturaliste partagée et géo-référencée, a pour objectif de porter à la connaissance des aménageurs les sensibilités écologiques du territoire suffisamment en amont des projets. Cet outil a été alimenté par un inventaire de la faune, de la flore et des habitats conduit de mars à décembre 2009 : 19 sites et 1 162 espèces recensées (dont 8 % protégées).

- Le projet de renaturation de la Grande Plaine, site de sports et de loisirs de 17 hectares comprenant la mise en place d'une haie champêtre s'étendant sur 2 500 mètres et formant un véritable corridor écologique, la création d'une zone humide obtenue en collectant les eaux de pluie, et l'aménagement d'une vaste prairie de 10 hectares.

- L'opération « Des jardins ouverts à tous » a permis d'améliorer l'accès aux espaces verts pour les personnes âgées, les familles et toutes les personnes à mobilité réduite.

Pour en savoir plus :

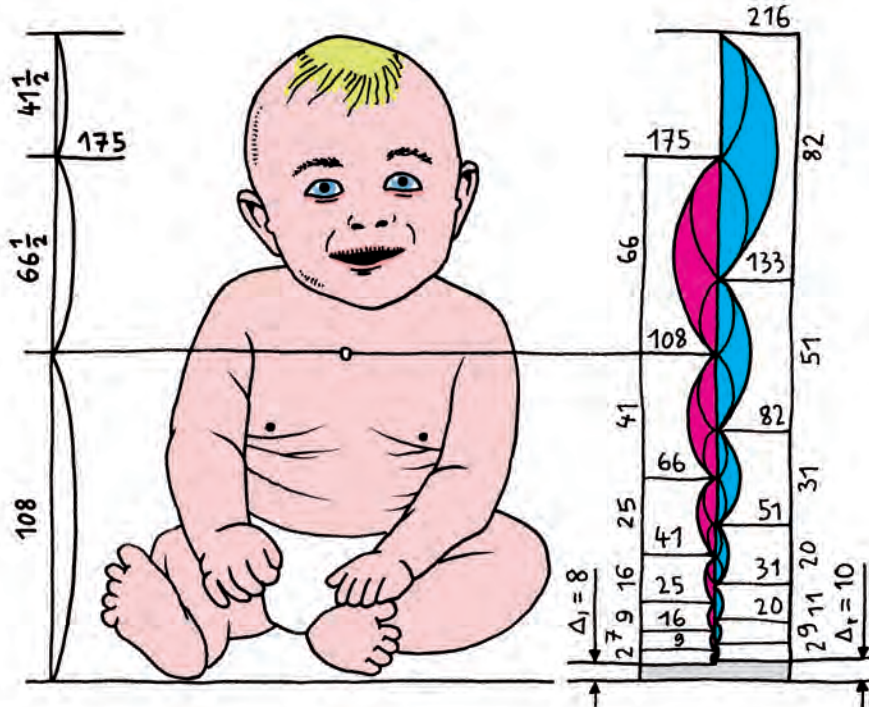
<http://www.natureparif.fr/fr/concours2012/>

<http://www.toulouse.fr/cadre-vie/dossier-biodiversite>

5 | À la même époque que la mise en œuvre de la politique biodiversité, une « opération ville propre » a été conduite pour la municipalité (en 2010). Dans la *Dépêche du Midi* du 22/09/2010 : « Le maire, Pierre Cohen, veut relever "le défi de la propreté" à Toulouse [...] un "défi majeur" selon Cohen qui constituerait la première préoccupation des Toulousains ».

6 | Voir les articles de la *Dépêche du Midi* du 13/03/2012 : « Rats, pigeons, ragondins : les nuisibles de la Ville rose » et arrêté préfectoral du 27 juin 2011.

La rue pour enfants



Il n'est guère exagéré d'affirmer que l'enfant est le parent pauvre de la ville. Mis à part quelques lieux qui lui sont spécifiquement dédiés (aires de jeux, écoles...), tout semble se passer comme s'il n'habitait pas la ville.

Un peu comme en architecture, le Modulor¹, du haut de son 1 mètre 83, semble dessiner à lui seul la ville. Si, à la maison, on peut encore lever la difficulté avec un rehausseur par-ci, un réducteur par-là, qu'en est-il dans l'espace urbain ?

En 1948, Gaston Bardet, dans son ouvrage *Problèmes d'urbanisme*, introduit la notion d'unité de voisinage, ou unité résidentielle pour un millier de familles, comme suit : « Tout doit y être fonction de la vie de l'enfant. La dimension de l'unité de voisinage est fixée par la distance maximum que peut parcourir un enfant pré-adolescent pour aller à pied, de la maison la plus éloignée à la crèche, à l'école et ses terrains de jeux annexes. [...] C'est donc un village qu'il faut créer, avec son église, sa crèche, ses écoles, ses douches, sa buanderie commune, son petit dispensaire, ses coopératives de consommation, ses ateliers d'artisans, ses petites industries fournissant du travail local à une partie des habitants du quartier, permettant à l'enfant de sentir le mariage de la main et de la matière ». Au-delà de l'idéologie du propos, deux idées nous intéressent ici : la définition d'une « métrique enfantine » et la possibilité donnée à l'enfant de faire « l'expérience du monde ».

Cet enjeu du contact avec le réel est précisément ce que Françoise Dolto, quarante ans plus tard, repointera du doigt dans *La Cause des enfants*, faisant l'analyse que l'enfant est devenu un « enfant-paquet », que l'on transporte, dépose et ramasse, sans qu'il n'ait plus la possibilité d'explorer et d'observer le monde à sa guise. C'est en grande partie le développement d'un modèle urbain fondé sur l'automobile qui a engendré cet isolement de l'enfant vis-à-vis de son environnement.

C'est sur la base de ces constats que l'agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies en Île-de-France (Arene) a décidé de développer, au sein du projet européen *Bambini*, l'expérimentation d'un nouveau concept, celui de la « rue pour enfants ». Initié dans un certain nombre de pays européens (Belgique, Pays-Bas) où il fait l'objet d'une réglementation spécifique, ce dispositif consiste à fermer temporairement à la circulation automobile une rue résidentielle en vue de rendre la chaussée totalement dédiée aux jeux pour enfants, en particulier pour l'apprentissage des modes actifs. L'organisation peut impliquer à la fois la mairie, une association ou un groupe de parents, responsables de la surveillance des enfants et de la mise en place d'animations spécifiques au besoin (ateliers, jeux collectifs...). Des règles peuvent être fixées collectivement : partager la rue en deux espaces, l'un pour activités calmes, l'autre pour activités plus spor-

tives, imposer l'usage d'un ballon en mousse pour le football...

À partir de l'objectif initial orienté sur le jeu et le développement des modes actifs de déplacement, un effet levier peut être recherché pour créer de nouveaux modes d'appropriation de l'espace public et de nouveaux échanges entre les habitants. Par exemple, l'organisation d'un goûter peut être l'occasion pour les différentes générations riveraines de se rencontrer et de partager un moment convivial auquel chacun pourra contribuer.

À ce jour, trois communes d'Île-de-France (Bois-le-Roi, Suresnes, Saint-Rémy-lès-Chevreuse) ont expérimenté ou vont expérimenter ce dispositif.

Bambini a permis de programmer huit zones de rencontre soit, à terme, 28 rues et places transformées. Cela concerne 11 021 habitants, près de 2 000 jeunes enfants, et 18 équipements pour enfants de moins de 6 ans (crèches, maternelles, accueil de loisirs, etc.). 27 activités ont permis d'associer 837 habitants, enfants et autres parties prenantes. Au total, 13 922 habitants ont été sensibilisés au partage de la voirie et aux modes actifs. 10 rues pour enfants ont également été programmées : 4 ont été réalisées et 5 seront mises en place d'ici fin 2012 (une en 2013). Dans ce cadre, 46 activités ludiques ou pédagogiques sur la

¹ | Le Modulor est une silhouette humaine standardisée inventée par Le Corbusier pour permettre une conception de l'espace architectural en harmonie avec le corps humain.

Parcours d'apprentissage du vélo lors d'une rue pour enfants organisée à St-Rémy-lès-Chevreuse (Yvelines) en 2012.
© Christophe Petit Tesson

mobilité durable ont été proposées aux enfants de ces 3 villes, dont 37 sur les modes sobres en énergie. À cette occasion, environ 280 enfants ont appris ou amélioré leur maîtrise des modes actifs (vélo, tricycle, trottinette, roller). Les rues pour enfants ont remporté un vif succès (430 enfants et 230 parents participants) grâce à la mobilisation des habitants et d'autres acteurs locaux (plus de 72 personnes volontaires parmi les habitants, associations locales, équipes de crèches, accueils de loisirs sans hébergement, maternelles, agents municipaux et élus, Arene, Vivacités...). Ici, la mise en place d'une « rue pour enfants », de façon périodique ou ponctuelle, s'appuie généralement sur un aménagement pérenne de la voie en « zone de rencontre »², les deux dispositifs se complétant dans leurs finalités. Comme l'indique Céline Meunier, en charge du projet à l'Arene, « si la "zone de rencontre" permet de changer les conditions matérielles des déplacements quotidiens dans le quartier, la rue pour enfants permet, quant à elle, de changer le regard sur la rue et la culture mobilité des citoyens dès leur plus jeune âge. Ces deux mesures mettent en évidence que la rue est un espace de vie urbaine, au-delà d'une voie de circulation ». ►



//////

2 | La « zone de rencontre » est un dispositif introduit dans le Code de la route par le décret du 30 juillet 2008. Au sein d'une telle zone, la priorité est donnée aux piétons qui n'ont pas l'obligation de circuler sur les trottoirs, et la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h.

▲ Dessins à la craie au sol lors d'une rue pour enfants organisée à St-Rémy-lès-Chevreuse (Yvelines) en 2012.
© Christophe Petit Tesson

► Rues pour enfants et zones de rencontre sont de véritables opportunités pour les quartiers à dominante résidentielle, où sont souhaités un cadre de vie convivial et un style de vie sain et sobre en énergie. Tout comme le pédibus, dispositif d'accompagnement collectif des enfants à l'école par la marche à pied, la rue pour enfants montre qu'il est possible, sans investissements lourds, de rendre l'espace urbain progressivement perméable à la curiosité et la vitalité naturelles de l'enfant.



Exposition de dessins réalisés par les enfants sur le thème « la rue aux enfants ».
© Christophe Petit Tesson



Plus d'informations :

- www.mobile-bambini.eu
(site du projet européen en anglais)
- www.arenidf.org (site de l'Arene)
- bambini.arenidf.org
(plateforme collaborative en cours de développement)

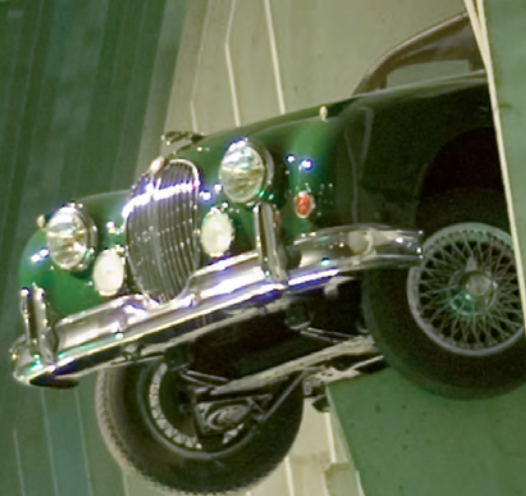


Test de zone de rencontre à Saint-Rémy-lès-Chevreuse (Yvelines) en 2012.
© Christophe Petit Tesson



Vue d'ensemble d'une rue pour enfants, ici rue pour enfants organisée à Bois-le-Roi (Seine-et-Marne) en 2011.
© Christophe Petit Tesson

CaMBo | novembre 2012



L'aménagement de la côte aquitaine : un château en Espagne ?

D'ici 2040, la Gironde prévoit d'accueillir 500 000 nouveaux habitants. Tandis que les aires urbaines de Bordeaux, Libourne et Arcachon se confondent et débordent les limites sud du département, le conseil général est chargé du pilotage d'une démarche interSCoT. Il lui revient de coordonner les huit SCoT (schémas de cohérence territoriale), approuvés ou en cours, qui organiseront l'urbanisation à venir. À quelle vision se réfère cette future réalité départementale, car la page est loin d'être blanche ?

En 1968, dans un discours préalable au lancement de la MIACA (Mission interministérielle d'aménagement de la côte aquitaine), Gabriel Delaunay, préfet de la Région et du Département, proposait une conception originale de la planification. La reconnaissance des ressources naturelles était l'assise de l'organisation urbaine de la région et de son développement économique et social. De quoi était alors constitué ce projet, et quelle est la valeur contemporaine de cet héritage ?

Le rêve d'un préfet

Formulé « trop tôt » de son propre aveu, le rêve du préfet procède à une inversion des valeurs traditionnelles de la planification technicienne en proposant la constitution et la conservation imaginative de la nature comme un capital public et comme un préalable à l'urbanisation. Ces « Réflexions préalables à l'aménagement de la côte aquitaine » ont été présentées le 15 février

1968 par Gabriel Delaunay lors d'une conférence à la faculté de droit et d'économie de Bordeaux.

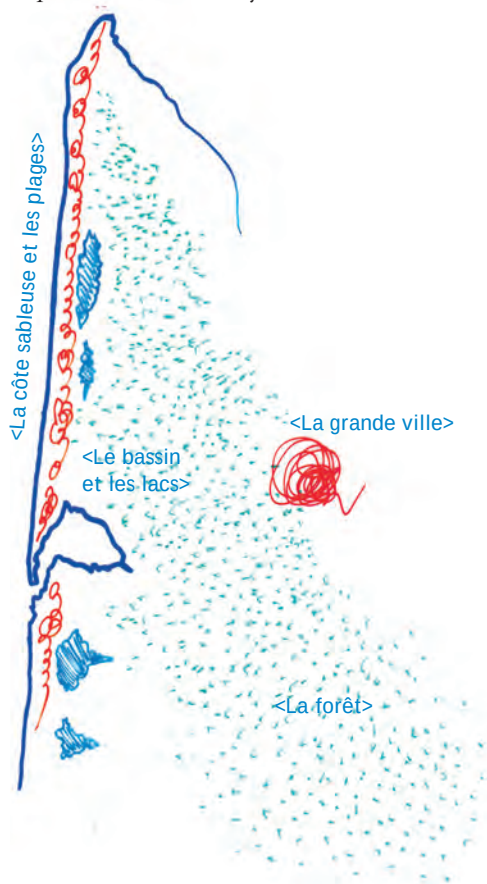
La proposition repose sur le refus des divisions, entre ville et nature, entre travail et loisirs, entre métropole et arrière-pays et peut être lue selon trois items :

- la constitution d'un capital « espace-nature-silence » public et inaliénable, fondé sur une morphologie régionale littorale, lacustre, forestière, agricole et urbaine ;
- une urbanisation glissée dans la nature, dans sa construction sous la forêt, face à l'eau violente, sur l'eau douce, ou au bord de l'eau stagnante, la ville donne et prend sens de la nature ; elle la reconnaît et l'imagine en même temps qu'elle l'investit ;
- la construction d'une région à la fois « travailleuse et courtisane » où les loisirs se conçoivent dans une étroite relation au travail, lui-même dédié à l'entretien du cadre de vie local.

Cette conception du développement régional régénère alors une organisation polycentrique héritée.

Un capital « espace-nature-silence » public et inaliénable

« Il faut bien penser notre Région avant de l'aménager mais il faut aussi la rêver avant de la penser. » G. Delaunay



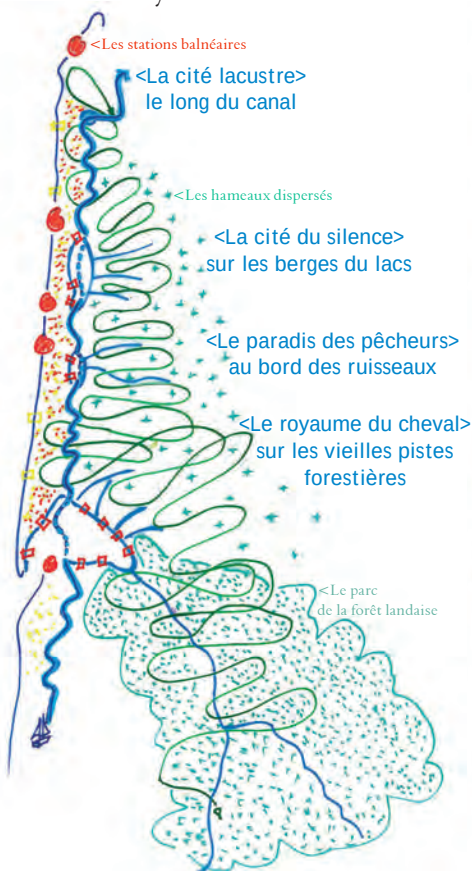
Temps 1 : protection et constitution d'un domaine inaliénable : propriétés communales et nationales d'eau et de forêt + périmètres protégés (ZNIEFF).

La côte aquitaine offre un linéaire de 543 kilomètres qui représentent « 20 % des plages sableuses françaises » sur l'océan Atlantique et autour de neuf grands lacs, adossées à deux millions d'hectares de forêt. En 1967, ce capital « espace-nature-silence » n'attire que 0,8 % des estivants. Le préfet se place dès lors en situation d'anticipation. Il propose, sur le modèle anglais (opération Neptune), une politique d'acquisition et d'aménagement des espaces littoraux et des forêts domaniales et communales. Celle-ci est indissociable d'une gestion attentionnée par l'Office national des forêts en partenariat étroit avec les services déconcentrés de l'État qui ont en charge la planification urbaine.

Une urbanisation glissée dans la nature

« Il faut que nous réussissions à nous insérer dans la nature sans qu'elle s'en aperçoive. »

G. Delaunay



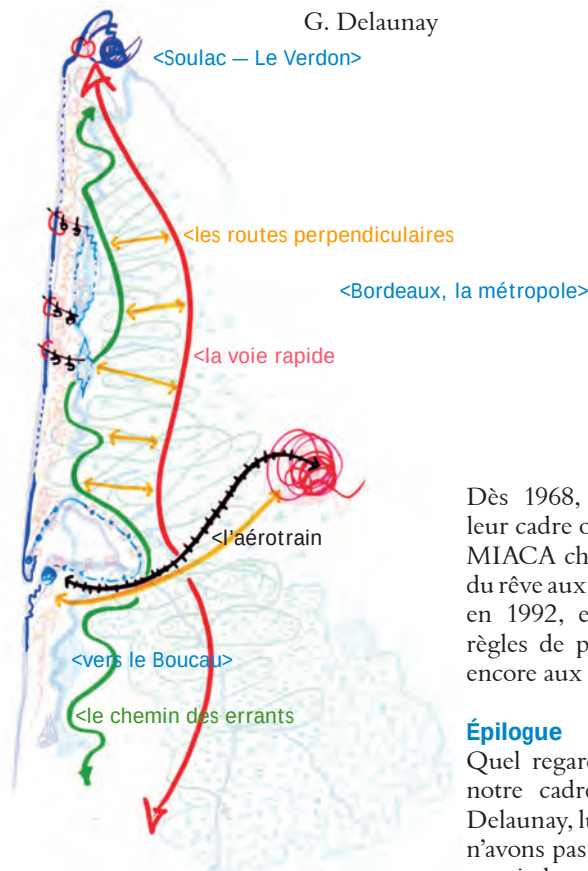
Temps 2 : proposition d'un arrière-plan onirique à l'urbanisation future : la cité lacustre, la cité du silence, le royaume du cheval, le paradis des pêcheurs.

Rêveur et lucide, le préfet cherche à concilier deux visions. L'une, « idéaliste et naturiste », préfère un aménagement sous les pins « en petits hameaux de cinq à six cents personnes » à la construction massive de logements collectifs sur une dune instable. L'autre, « réaliste et commerciale », permet l'optimisation des réseaux et le retour sur investissement des promoteurs immobiliers. Elle repose sur l'aménagement d'une vingtaine de stations de « classe internationale » tous les 25 kilomètres le long de la façade océanique. Ce dispositif prend appui sur son arrière-pays en suivant deux axes, deux fils d'eau, l'un nord-sud avec le canal de liaison des lacs encore incomplet, l'autre est-ouest, le long de la Leyre.

Une « région travailleuse et courtisane »

« Pourquoi ne serions-nous pas, dans ces conditions, une région privilégiée par sa possibilité d'association loisirs-travail ? »

G. Delaunay



Temps 3 : conception d'un réseau métropolitain de mobilités maritime, terrestre et aérien entre les lieux habités et travaillés.

Le développement urbain polycentrique est conçu entre Bordeaux, l'« anti-grande ville » du bassin d'Arcachon et Soulac Le Verdon. Les polarités lacustres et littorales sont reliées par « un téléphérique qui passerait au sommet des pins ». À l'arrière, deux voies accrochent le Boucau au Verdon, les deux grands sites industriels et portuaires de la région. L'une, rapide et assez éloignée de la côte, utilise des tronçons de la nationale, « le chemin des errants », voie touristique lente s'y rattache en « flânant ». Les villes du Bassin sont raccordées entre elles par hydroglisseur et à Bordeaux par aérotrain : « Ce paradis maritime sera sans doute en tous ses points à moins d'une demi-heure de la métropole ».

27
MÉMOIRE

Dès 1968, ces réflexions ont trouvé leur cadre opératoire dans l'action de la MIACA chargée d'ajuster les contours du rêve aux réalités du terrain. Disparue en 1992, elle laisse derrière elle des règles de planification qui s'imposent encore aux opérations d'aménagement.

Épilogue

Quel regard porterait aujourd'hui sur notre cadre de vie régional Gabriel Delaunay, lui qui considérait que « nous n'avons pas le droit de gâcher quoi que ce soit de notre richesse de paysage et de végétation » ? À peine commencée, le préfet savait que l'œuvre de la MIACA « ne sera sans doute jamais finie ». Quant à ses perspectives contemporaines, il serait rassuré par les récentes orientations des politiques d'aménagement, favorisant l'écoconception car « voilà peut-être le seul principe d'aménagement pour lequel il ne peut guère y avoir de controverse : la nature commande » mais, rappellerait-il également, « il faut réaliser une région différente de tout ce qui s'est fait ailleurs [...] ceux qui seront pareils lasseront, ceux qui seront originaux attireront. [...] Il faut que notre façade atlantique ait son originalité totale. À nous de la découvrir ».

Delaunay (Gabriel), « Réflexions préalables à l'aménagement de la côte aquitaine », in *Revue juridique et économique du Sud-Ouest*, série Économie, n° 4, 1968, p. 741-767.

Bella dona

« Je suis originaire du Béarn, j'ai 25 ans et ça fait 7 ans que je suis en Gironde. Je travaille en tant qu'auxiliaire de vie scolaire à temps partiel, auprès d'un enfant autiste, et je complète en faisant les marchés le week-end. Je me suis tout d'abord installée à Libourne pour une formation, dans un petit studio. À ce moment-là, à quoi ressemblait le logement, je n'en avais rien à faire. Tout ce que je voulais, c'était quitter la campagne et la maison familiale où j'ai grandi, pour la ville et ses activités culturelles. Après coup, j'ai l'impression qu'avoir grandi à la campagne, ça a joué sur ce que je veux, où je souhaite vivre.

Durant cette période, j'ai rencontré un mec. J'ai décidé de m'installer avec lui à Bordeaux, plus précisément à Bègles. C'était pas loin du centre-ville et lui travaillait à Gradignan. Il a grandi à la campagne aussi. On commençait à étouffer dans l'appart dans lequel on vivait à Libourne, un besoin d'air pressant. On a donc d'abord trouvé cette échoppe à Bègles, avec une terrasse, mais la terrasse était vraiment petite, pas un brin d'herbe, et il faisait trop chaud l'été. Ce n'est pas pour rien qu'on partait beaucoup les week-ends à ce moment-là, en dehors de l'agglomération, pour souffler.

Puis, par le biais d'un ami, il y a 3 ans, on a eu une super opportunité, une petite maison très abordable à Tresses, avec 400 m² de jardin et à 4 km du tramway. Je ne suis plus avec mon copain aujourd'hui, mais j'y vis toujours car c'est un petit paradis. Il y a souvent du

monde à la maison, et il m'arrive d'accueillir de temps en temps des amis ou amis d'amis de passage ou en galère de logement. Ça me fait de la compagnie et il est vrai que ça m'a aidé aussi financièrement, surtout en hiver, quand les charges sont élevées. La maison est très mal isolée. Finalement, ce n'est pas cette maison qui me coûte le plus cher, ce sont les charges ! et le fait que GDF ne me rembourse pas les agios après un trop-perçu ! J'ai accueilli des gens pour une semaine, parfois plus, parfois un mois ou deux. On a partagé les tâches ménagères, les courses. Ceux qui sont

≡ « J'ai un chez moi que je partage,
≡ mais j'habite dans plusieurs endroits ».

restés plus longtemps, on a partagé le loyer et les charges. Après, pour habiter ici, il faut une voiture ou un vélo, parce que le tram à 4 km, ça fait quand même une heure de marche.

Cette maison, c'est un espace ouvert à tout le monde, à mes amis. Avec ce terrain et les deux grandes granges, certains parfois viennent entreposer des choses qu'ils ne peuvent pas garder chez eux car c'est trop petit. Il y en a d'autres qui viennent bricoler. Je bricole pas mal aussi, je m'occupe du jardin, mon potager, etc. Je me demande comment je vais gérer tous ces « ça peut servir » quand je devrais déménager ! En dehors du bricolage, j'accueille aussi des amis pour des apéros, des repas de temps en temps, mais ils viennent plus facilement pour ça en été, pour profi-

ter du jardin. Durant l'hiver ma maison est trop loin pour eux ! Moi-même, je crois que je passe plus de temps en ville l'hiver de toute façon. Il y a plusieurs groupes d'amis en coloc sur Bordeaux qui m'accueillent régulièrement quand je veux faire quelque chose là-bas. Ça me permet de profiter de la ville, des événements, de m'investir dans des associations, sans être bloquée par les transports en commun le soir ou par l'alcool en voiture. L'été, je suis souvent à la maison, je travaille en général. Il y a beaucoup d'emplois saisonniers dans le coin.

Au final, j'ai mon chez moi que je partage, mais j'habite dans plusieurs endroits. Ça me permet d'être libre et de profiter de tout ce que je veux, la ville, la campagne.

Pour me déplacer, pendant la semaine, je prends la voiture jusqu'à la station à Lormont, puis tram et bus. C'est un peu long, entre 1 h et 1 h 30 pour arriver à Caudéran, mais comme je ne travaille pas tous les jours, c'est tolérable. Je prends la voiture seulement le week-end, pour aller travailler au marché le samedi matin. D'abord, il n'y a pas de bouchon, et puis je reviens avec des courses, donc c'est plus pratique en voiture, c'est mon petit luxe du samedi. J'achète tous les produits frais et fais de la récup' en fin de matinée. Pour d'autres types de courses, je vais généralement au Biocoop, sinon à l'épicerie du village pour dépanner, et dans les grandes sur-



faces classiques pour les inconditionnels (papier toilette, etc.). Le covoiturage ça ne m'intéresse pas pour ce genre de trajet. C'est moins cher, mais tu passes autant de temps coincé dans une voiture. Mais, à mon avis, si le tramway arrivait jusqu'à Tresses, je ne pourrais plus m'y loger, car les prix monteraient, alors je préfère cette situation même si ça nécessite plus d'organisation.

« Prendre du recul, c'est aussi changer de géographie ».

La ville est pour moi à la fois riche d'un point de vue social et culturel, je ne me verrais pas pour l'instant m'en passer, d'autant que je m'investis dans pas mal de choses, mais cette ville est aussi bruyante, asphyxiante, odorante. Habiter, manger, dormir, travailler dans un même lieu, c'est de la lobotomie. Je ne vois pas comment tu peux prendre du recul sur la vie si tu fais tout au même

endroit. Prendre du recul, changer de point de vue, c'est aussi changer de géographie, dans nos relations humaines, professionnelles, dans tout ce qu'on fait. Depuis que je vis à Tresses, je ne ressens plus ce besoin pressant du vendredi soir : « Qu'est-ce qu'on fait, on va où ce week-end ? » Mon temps partiel me permet de prendre du temps, de ne pas être à bloc comme ceux qui ont cinq semaines de congés par an et qui veulent absolument bouger sinon ils explosent.

Je suis décontractée, j'aime rester chez moi le week-end, accueillir des amis, prendre mon thé en culotte dans mon jardin, écouter les oiseaux...

Bon, maintenant, j'ai un souci avec ma propriétaire, qui ne veut pas renouveler mon bail. Elle trouve que je ne m'occupe pas assez bien de son jardin. Elle habite à côté, et là où je vis, c'est sa maison d'enfance. J'ai bien l'impression

que je vais être obligée de déménager, devoir chercher une colocation. Je vais chercher si possible dans une maison, pour avoir un espace en extérieur. Autre critère, je ne veux pas une coloc trop jeune, à qui j'aurais à apprendre à vivre en collectif, je préférerais des gens qui sont déjà habitués à vivre à plusieurs.

J'ai encore des choses à faire en ville pour l'instant, je ne peux pas m'en éloigner trop. Cette colocation, je la vois donc comme une transition. Mon projet d'ici quelque temps est de partir vivre à la campagne et de travailler dans une ferme pédagogique, où je m'occuperais d'enfants. »

////////

Habitat modulaire : Sylvania, une expérience audacieuse à l'avenir prometteur

Née de la révolution industrielle, l'architecture modulaire – entendue comme la conception de constructions à partir de modules tridimensionnels préfabriqués en usine et assemblés pour former un ensemble – peut être considérée comme l'ultime aboutissement de la préfabrication de la construction. Souvent assimilée à la production de masse de l'après-guerre, elle a pourtant suscité des réalisations de grande qualité, souvent restées confidentielles dans le champ de l'habitat.

Après des années d'infortune, elle semble aujourd'hui trouver un nouvel écho car ses aspirations – construire mieux, plus vite et moins cher – sont restées intactes. En témoignent de nombreuses réalisations telles que les conteneurs aux couleurs délirantes empilés à la manière de Lego® à Londres, Amsterdam ou au Havre dont l'audace tranche avec une production de logements souvent monotone. Si l'architecture modulaire charrie encore une production inégale, elle a su démontrer avec le temps une faculté d'évolution en termes de qualité et une capacité à rivaliser avec l'architecture traditionnelle qui ouvrent de réelles perspectives.

Répondre à un objectif quantitatif sans sacrifier la qualité

De cette histoire, Aquitanis, l'office public de l'habitat de la communauté urbaine de Bordeaux, a fait le choix de s'en nourrir pour fonder sa propre démarche. Fort d'une première expérience débutée en 2003 – les « maisons à bon de commande », en référence aux

marchés qui les régissent, qui a permis la réalisation de 700 maisons en 6 ans –, il se lance en 2009 dans une démarche ambitieuse : imaginer un système d'habitat modulaire capable d'amoindrir l'influence de l'industrialisation sur la forme architecturale tout en contribuant au doublement de sa production de logements familiaux à coûts maîtrisés, conformément à ses engagements vis-à-vis de la Cub.

L'ambition d'Aquitanis est de répondre à l'objectif quantitatif de production qu'il s'est fixé sans rien céder à l'exigence qualitative, qu'il s'agisse de la qualité urbaine, architecturale ou des usages. Pour cela, il veut déjouer les écueils de la production modulaire, « d'une part, la standardisation qui crée l'uniformité et, d'autre part, l'expérimentation qui reste isolée »¹. Il veut ainsi faire de la récurrence un gage de variété et de qualité, et de la préfabrication un moyen d'offrir plus de choix dans les déclinaisons formelles de la construction. Et ce, pour aboutir à un processus opérationnel reproductible à l'envi dans une logique de maîtrise des coûts. Le parti pris est de soutenir une démarche de création architecturale qui commande le procédé industriel et non l'inverse. Il tente ainsi de répondre à une question latente : comment arriver à conserver la singularité d'une proposition et la valeur ajoutée d'un architecte dans le cadre d'un processus d'industrialisation de modules et de mise en œuvre ? C'est en cela que Sylvania constitue un réel défi.

Dix ans pour parfaire le concept

Après six ans de production « en chambre » entre 2003 et 2009, Aquitanis est convaincu que la réponse ne peut être portée par un maître d'ouvrage seul mais qu'elle se situe à la « conjonction des intelligences »². Il fait alors collaborer architectes, constructeurs et industriels pour réinterroger la chaîne de production du logement dans son ensemble. Rosa Parks et Sylvania sont ainsi nées, bien loin des solutions « prêtes à l'emploi » d'Algeco ou BoKlok. Rosa Parks comme projet pilote permettant d'expérimenter *in situ* le système constructif à partir d'éléments modulaires bois ; Sylvania comme déclinaison conceptuelle pour pérenniser la démarche globale. Il aura fallu ainsi près de dix ans d'échanges, de réflexions et d'expérimentations préalables.

En 2009, le projet Rosa Parks est lancé à Floirac. À l'issue d'un concours conception-construction, cette expérience « grandeur nature » prévoit 51 logements, mêlant collectif et individuel, conçus à partir de trois modules en bois aquitain : un module technique pour les accès, pièces humides et escaliers, un module séjour de 31 m² et un module chambre de 11 m². Construits et équipés en usine en dix jours puis montés en 48 heures sur site, ces modules peuvent être assemblés selon une cinquantaine de combinaisons et permettent toutes sortes de variations en hauteur ou en implantation et une réelle

1 | Bernard Blanc, directeur général d'Aquitanis.

2 | Doublement de sa production de logements familiaux à coûts maîtrisés.



évolutivité par ajout ou suppression de modules, comme autant de réponses à la variété des situations.

En parallèle, la démarche de Sylvania est engagée avec l'ambition de développer une vision conceptuelle capable de ne pas annihiler le rapport de la construction au site ni la part de création architecturale, laissant le concepteur au centre du dispositif. Mais, bien plus qu'une approche conceptuelle, Sylvania se veut un outil performant de production, englobant ainsi toutes les étapes, du marché à bon de commande à la livraison, avec autant de maîtres d'œuvre que d'opérations et de sites.

Sylvania, de l'expérimentation au concept

Dès 2009, la phase de conception de Sylvania est engagée. Elle repose sur une collaboration étroite avec l'Atelier provisoire, autour d'Aline Rodrigues-Lefort et Vincent Paredes, et donne lieu à un cahier de prescriptions techniques à destination des industriels et des futurs concepteurs invités à entrer par la suite dans le processus partagé de production.

Conçu comme une boîte à outils, il propose un module de base unique de 3,70 m x 3,70 m « suffisamment simple pour être assemblé dans la plus grande diversité, suffisamment défini pour être chiffré et préfabriqué et suffisamment souple pour pouvoir évoluer »⁴. Le module est décliné en pièces : quatre pièces élémentaires – la pièce d'eau, la pièce cuisine, la pièce nuit et la pièce libre – qui peuvent intégrer des « bandes

utiles » assurant les circulations, distributions et stockage ; des pièces complémentaires pour faire le lien entre le logement et l'extérieur : la pièce raccord (escaliers, entrée, palier), la pièce extérieure (balcon, terrasse, etc.), la pièce utile (local poubelles, vélo, voiture). S'ajoutent les différents habillages possibles des modules – les parois verticales, les planchers et la toiture eux-mêmes déclinés en fonction de leur rôle – ainsi que les éléments isolés qui concernent les ouvertures et leur protection (menuiseries, garde-corps, brise-soleil, etc.).

Une fois le principe constructif posé en 2011, Sylvania peut désormais entrer dans sa phase opérationnelle, déterminante dans la réussite de la démarche. Après avoir désigné Egeris pour assurer la préfabrication des modules à ossature bois et mis en place tous les protocoles nécessaires, les concepteurs peuvent entrer en scène. À eux « d'explorer les assemblages, d'enrichir le concept de composantes, de matériaux et d'éléments nouveaux mais aussi celui de le situer dans un lieu »⁵. À eux de concevoir des projets singuliers.

Aujourd'hui, cinq opérations sont déjà programmées en plusieurs points de l'agglomération⁶. Et Aquitanis envisage à terme de réaliser au moins 20 % de sa production selon le dispositif de Sylvania, soit près de 200 logements par an.

Des perspectives séduisantes

S'il est difficile de dresser un bilan complet à ce stade, cette démarche, si

séduisante intellectuellement, ouvre de nouvelles perspectives dans un contexte immobilier tendu. Au-delà des substantiels bénéfices déjà acquis en termes de délais, de confort et de coût de production, elle laisse augurer des réponses concrètes aux questions du logement abordable et de l'amélioration du cadre de vie. En réduisant le coût de sortie des constructions de 1 800 €/m² à 1 300 €/m², elle donne de réelles latitudes quant à la qualité de l'aménagement urbain en permettant un réinvestissement des économies réalisées au bénéfice des espaces publics et d'éléments de confort complémentaires. Restent cependant deux grandes inconnues, enjeux majeurs de cette démarche : son appropriation par les architectes sur lesquels le pari repose, et l'appréciation des habitants.

À lire :

Sylvania, logements modulaires à ossature bois

Atelier provisoire / Aquitanis – novembre 2010.

Edité dans le cadre de l'exposition *L'architecture modulaire, une nouvelle aventure avec Aquitanis* – Rosa Parks + Sylvania présentée par arc en rêve centre d'architecture Bordeaux, novembre 2010 – janvier 2011.



3 | *Sylvania, logements modulaires à ossature bois*, Atelier provisoire / Aquitanis, novembre 2010, p. 5.

4 | *Ibid.*, p. 13.

5 | *Ibid.*, p. 18.

6 | 25 logements à Bordeaux-Caudéran (Doazan et Hirschberger), 25 à Villenave-d'Ornon/Terrefort Îlot 4 (Atelier provisoire), 27 à Ambarès-et-Lagrave (Aldebert et Verdier), 10 à Sainte-Eulalie/Gardérat 2 (Guiraud-Gault) et 14 à Sainte-Eulalie/Sabalette (Pepito micorazon).

Vers un plan Design ?



Le designer Marc Aurel a pensé l'abribus (situé boulevard Diderot, Paris XII^e) comme un véritable lieu de vie. On peut y recharger son mobile, surfer sur internet, bouquiner, se restaurer.

L'exposition *Sous les pavés le design*, qui s'est tenue de février à juin 2012 au Lieu du Design à Paris, donnait à voir et à comprendre le rôle des designers dans l'espace public à travers huit postures : humaniste, créateur et inspirateur, innovateur, agent économique, acteur responsable et engagé, apporteur de solutions, médiateur, révélateur d'identité.

La dernière citée, révélatrice d'identité, interroge sur l'espace d'intervention du designer, à la fois source d'inspiration, terrain d'expérimentation, miroir d'un patrimoine écrit, visuel et construit : ce territoire stimulant porteur de projets innovants mais respectueux des racines culturelles de la cité.

Révéler l'identité d'une ville par le design peut s'illustrer de plusieurs manières, et selon différentes applications : mobilier, signalétique, transports, éclairage, communication institutionnelle, culturelle, création d'événements, etc. Le projet du designer de mobilier urbain Marc Aurel pour la station de bus expérimentale de la RATP incarne cette posture. Il s'agit selon son auteur « [d'un] équipement ne devant pas s'écarter du rapport compliqué entre histoire et modernité ». Ainsi, la marquise et la toiture en verre du nouvel ensemble s'inspirent des stations du début du XX^e siècle et la céramique blanche du métro se trouve remaniée en revêtement d'assise du nouveau mobilier.

Autre exemple, moins récent, la modernisation de l'identité visuelle de la ville

de Shiogama au Japon. Il s'agissait de créer un concept s'adaptant aux zones urbaines en cours de développement. GK graphics, l'agence en charge du projet, a imaginé une grille de base (ou matrice) permettant la déclinaison de la nouvelle identité visuelle sur l'ensemble des supports informatifs (signalétique, documents imprimés). Cette grille, dont la forme était calquée sur la structure chimique d'un cristal de sel, rappelait le lien historique entre ce lieu et la culture du sel.

Ces exemples sont toutefois isolés, voire inexistant dans certaines métropoles. Néanmoins, depuis longtemps, les designers ont intégré cette aptitude à s'imprégner d'un contexte pour en extraire et en élaborer du sens. Alors, comment rendre ces projets plus visibles, plus nombreux, voire naturellement implantés dans l'espace urbain ? Les leviers permettant de généraliser ces démarches se trouvent certainement dans les mains des pouvoirs publics.

La cohérence en matière de design que peut inspirer une grande ville émanera sans aucun doute d'un projet à long terme et à grande échelle. Il sera porteur de l'idée que toutes les composantes du design en milieu urbain aident à façonner une ville attractive, informative, innovante et accessible.

La mutation de Bordeaux en métropole millionnaire à l'horizon 2030 offre un terrain favorable à la naissance d'un « plan Design » s'inspirant, pourquoi

pas, de la charte de l'Unesco dont les principes directeurs¹ sont indispensables à l'obtention du très convoité label de Ville créative du design qui distingue notamment une industrie du design riche et bien implantée, un paysage culturel marqué par le design et l'architecture moderne, la présence d'écoles de design contemporain et de centres de recherche. Leur application engagerait Bordeaux à se doter d'outils performants, lui permettant ainsi de rivaliser avec d'autres métropoles en matière de design urbain.

En dépit de la présence dans le paysage bordelais de certains de ces principes, ils demeurent dans l'attente d'un plan qui situerait leur rôle au sein d'un projet global. À l'heure où, dans le cadre de la 33^e Rencontre nationale des agences d'urbanisme, il est question d'examiner les capacités contributives des divers producteurs d'intelligence territoriale à une démarche « *d'aggiornamento cognitif* », n'est-il pas opportun d'imaginer une action commune, liant acteurs du design et pouvoirs publics, capables ensemble d'apporter à la métropole bordelaise sa chance en tant que Ville créative du design ?

1 | Voir liste complète : <http://www.unesco.org/new/fr/culture/themes/creativity/creative-industries/creative-cities-network/design/>

ANTONIO GONZALEZ-ALVAREZ

Marcher en ville

Développer la marche en ville ! Voilà un objectif que partage la plupart des urbanistes pour des raisons très diverses : santé publique, diminution du nombre de voitures, désengorgement des réseaux de transports en commun, vie des rues, échanges, convivialité... S'il est récemment redevenu à la mode, ce dessein n'est pas nouveau. Mais force est de constater que les politiques publiques en faveur du développement de la marche n'avancent qu'à petits pas. S'il a le choix, le citoyen va préférer à la marche des modes de déplacements plus rapides ou moins fatigants¹. L'étalement des villes et des bassins d'emploi joue un rôle essentiel, mais n'explique cependant pas tout. Les enquêtes montrent que de nombreux déplacements qui ne se font pas à pied sont pourtant courts. À partir de ce constat, ce dossier esquissera des pistes pour la planification urbaine, en se concentrant notamment sur les motivations du marcheur. Quels sont les avantages ou les plaisirs que l'on recherche en marchant ? Pourquoi marcher en ville ?

Les obstacles fréquemment évoqués quand on parle d'accroître la pratique de la marche en milieu urbain sont les problèmes de sécurité et d'accessibilité. Bien souvent, en effet, les aménagements des espaces pour piétons ne satisfont pas certaines normes de base². Traversées dangereuses, absence de rampes, éléments de mobilier mal disposés, trottoirs trop étroits ou encombrés sont autant d'embûches semées sur la route du marcheur. Et rappelons que les personnes à mobilité réduite, outre celles qui circulent en fauteuil roulant, sont aussi les personnes chargées, qui ont une poussette ou qui, pour des raisons physiques, marchent lentement... Tout un pan de la littérature scientifique sur la marche aborde ces questions de sécurité et d'accessibilité ou, plus largement, celles des barrières que peut rencontrer le piéton (voir bibliographie en fin de dossier).

Dans ces analyses, l'aspect utilitaire de la marche est mis en avant. Le marcheur doit bénéficier d'un certain confort

1 | Nous n'aborderons pas dans ce dossier le sujet de la marche dans les pays en développement où, bien souvent, une grande partie de la population n'a pas d'autre moyen de se déplacer.

2 | Normes obligatoires en France depuis leur inscription dans la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.



dans son parcours et pouvoir emprunter les itinéraires les plus courts, éviter les dénivelés, trouver des passages piétons bien situés, ne pas trop attendre aux feux rouges... Pour y parvenir, plusieurs outils ont été développés depuis la fin des années 1970 : révision des plans de circulation automobile, déploiement des zones et itinéraires piétons, design des carrefours, travail sur les matériaux et le mobilier, éclairage la nuit...

Ces approches sont intéressantes en ce qu'elles visent à améliorer l'efficacité de la marche. Car, si certaines conditions sont réunies, la marche peut être un mode de déplacement très efficace et il convient d'insister là-dessus. Outre son intérêt pour la santé publique, elle permet l'accès rapide à de nombreux services dans la ville dense (« La ville à "portée de pied" », p. 56) et elle améliore la performance des transports collectifs (« Marche et transport collectif : des alliés objectifs », p. 57). L'utilité de la marche se trouve aussi « augmentée » grâce au développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication qui peuvent enrichir le marcheur et également, par retour d'expérience, l'aménageur (entretien avec Bruno Marzloff, p. 53).

Si des aménagements en faveur de l'efficacité de la marche sont nécessaires, ils ne sont cependant pas suffisants. Les flux de piétons ne se comportent pas comme les autres flux de la ville. Il ne suffit pas de faciliter la circulation sur un axe pour que l'on s'y promène. Des itinéraires courts seront parfois délaissés au profit de certains détours, des trottoirs très larges et confortables ignorés pour emprunter des rues plus étroites et conviviales... Bref, la marche n'est pas toujours strictement utilitaire. Ainsi, les spécialistes réfléchissent de plus en plus au mobilier urbain qui permet de concilier séjour et mouvement, à l'intégration de la nature dans les espaces publics pour rendre plus agréable la promenade, aux aménagements de zones de rencontre. Car, comme nous le verrons à l'appui d'exemples suisses (« La marche, vecteur d'urbanité », p. 38), le piéton urbain cherche souvent la co-présence, la possibilité de rencontrer et d'échanger. Et ce besoin du citadin de croiser les autres, de se confronter à l'altérité, est au cœur même de la vie des villes et de leur urbanité. Tout d'abord parce que c'est la présence et le mouvement des piétons qui animent les lieux, qui leur donnent un sens, qui façonnent l'espace. Et ensuite parce que les interactions qui se mettent en place entre les passants, les liens faibles qui se nouent, les échanges improvisés construisent une culture urbaine commune du vivre ensemble, du respect et de l'ouverture à l'autre, de la citoyenneté.

Le piéton peut aussi chercher à s'égarer pour mieux découvrir la ville et, à travers elle, le monde (« La marche joue », p. 45). Car c'est en marchant que l'on mobilise au mieux une certaine sensibilité et que l'on appréhende certains détails révélateurs qui passent autrement inaperçus. La marche a

une triple dimension : poétique, de par la fascination et l'émerveillement que provoque la ville parcourue à pied ; philosophique, car la lenteur de la marche peut aussi être une méthode d'approfondissement de la réflexion et donc de connaissance ; politique enfin : marcher, c'est bousculer les conformismes (on marche dans l'espace public pour manifester), aller voir l'envers du décor et les espaces en dés-hérence. En cela, elle est proche des déambulations prônées par la psycho-géographie (« Psycho-géographie ! Poétique de l'exploration urbaine », p. 47). Pour le planificateur, il s'agit alors de rendre cette marche possible, sans essayer de trop la « canaliser », ce qui irait à l'encontre de son esprit.

L'exploration du péri-urbain bordelais à pied (voir l'article) part de cette posture intellectuelle (découvrir, en marchant, des aspects insoupçonnés des espaces périphériques) tout en se confrontant aux contraintes du terrain (aménagements, effets de coupure, vulnérabilité du piéton). Est-il possible de marcher dans des espaces peu pensés pour le piéton ? Qu'est-ce que cette marche permet de révéler ?

Finalement, c'est en tenant compte d'une grande variété d'approches qu'il convient aujourd'hui de penser les politiques en faveur du piéton. C'est l'objectif de l'agglomération bordelaise qui a inscrit dans son projet métropolitain la marche comme une pratique urbaine d'avenir dotée de multiples vertus (« La promenade comme art de vivre ») et qui fait de la « mobilité piétonne universelle » un axe majeur de son Grenelle des Mobilités³. Nous verrons les exemples de deux autres villes qui paraissent aussi intéressantes. Mérignac, où la notion de « marchabilité », qui place les besoins du piéton au centre de la réflexion, sert de socle pour créer un plan de la marche, et Strasbourg, dont le plan Piétons est devenu une référence par son approche très riche et globale de la question (voir les articles sur ces sujets, p. 50 et p. 42).

Avant de démarrer, une dernière précision. Romanciers, essayistes et philosophes ont également été convoqués parce que le formidable pouvoir évocateur de leurs mots et images en dit beaucoup plus long que toute la littérature scientifique sur la marche en tant qu'expérience intime et personnelle. Ainsi, pour lui permettre de reprendre son souffle au cœur de ce dossier, le lecteur rencontrera quelques citations, surgies de nulle part et aussitôt disparues, à l'image de ces rencontres fortuites que permet la marche en ville, sources d'un « ineffable bonheur » comme l'expliquera, tout de suite, le premier de nos auteurs.



3 | Le Grenelle des Mobilités est une démarche originale de « co-production » de réponses innovantes aux problèmes de transport dans l'agglomération bordelaise, fondée sur une gouvernance à six collèges qui, de janvier à juin 2012, ont participé à la production d'un rapport d'orientations et d'actions.

City Walking

traduction de Lucy Edwards

Encouraging people to use walking as a means of getting around our cities is an aspiration to which most urban designers would adhere, and that for a variety of reasons – public health, reduced traffic, less overcrowding on public transport, a new lease of life for our streets, improved social relations, a sense of togetherness... It is not a new ambition, but is now once again in the spotlight, however sluggish public policy-makers are in promoting its advance. When offered a choice, most city dwellers prefer walking to other more rapid or less strenuous ways of getting about¹. Urban sprawl and travel-to-work areas are also key factors, but they don't explain everything. Surveys show that we often travel short distances by any means other than on foot. This review sheds light on new ways of planning the cities we live in so that the motivations of walkers are given the place they deserve. What advantages does walking present and what pleasures does it bring? Why indeed do some prefer shank's pony?

Many argue that urban walking is a dangerous and inaccessible business, and it is true that pedestrian lanes often fail to respect elementary regulations². Crossing the road at peril of one's life is no laughing matter – there are rarely handrails to accompany steps, urban furnishings are often an impediment, pavements too narrow or equally as congested as the roads. We also need to remember people with reduced mobility, not just wheelchair users, but those with pushchairs, carrying heavy bags or who, for physical reasons, walk at a slower pace... Much scientific research has been devoted to the question of security and accessibility, and more generally to the obstacle course with which the pedestrian is all too often confronted (see bibliography).

These studies underline the utilitarian character of urban walking. The pedestrian has the right to a basic level of comfort in his or her ambulations, should be able to take the shortest route, without steep slopes or uneven surfaces. Zebra crossings should be intelligently positioned and traffic lights not constitute too long a delay... A number of tools have been developed since the 1970s to bring these basic requisites into reality – traffic routes have been revised, pedestrian areas and circuits implemented, crossroads have been redesigned, pavement surfacing and urban furnishing rethought and street lighting introduced for those who travel on foot after dark.

These approaches are laudable in that they aim to increase the efficacy of walking as a means of transport. If the right conditions are provided, walking is an extremely efficient way of getting around, a point which can never be suffi-

ciently stressed. Over and above its considerable public health benefits, walking provides easy access to services in dense urban areas (see chapter “La ville à ‘portée de pied’”, p. 56) and frees capacity on public transport (see chapter “Marche et transport collectif : des alliés objectifs”, p. 57). New information and communications technologies have also enhanced the value of walking – not only do they enrich the walker's experience, but, through the feedback provided, they also serve to enlighten the urban designer (see interview with Bruno Marzloff, p. 53).

Not enough effort has as yet been made. The flow of pedestrians through a city has little in common with other comparable flows of traffic. People do not choose to go on foot just because a pedestrian lane has been provided. Roundabout trips are often preferred to more direct itineraries and ample, smooth-surfaced pavements rejected in favour of narrow but more lively streets... In other words, choosing to travel on foot is not just a question of efficacy. It is for this reason that specialists are now working to design urban amenities which may accommodate both movement and resting, of introducing natural, green elements into public spaces to make walking more pleasant, along with areas where one can sit and chat. Examples of innovations recently introduced in Switzerland (see chapter “La marche, vecteur d'urbanité”, p. 38), show just how much pedestrians enjoy the presence of other like-minded walkers with whom they may interrelate. City dwellers have a need to encounter other denizens, people who are different to them, a phenomenon which lies at the very heart of city life and is the defining feature of the urban world. First and foremost because pedestrians are the people who breathe life into inanimate spaces through their presence and activity, giving them a meaning and purposeful form. And also because the communication between passers by, the infinitesimal bonds established, the improvised exchange of everyday life are the building blocks of the urban culture of living together, of respecting and accepting others, of citizenship itself.

Some urban walkers prefer to stray from the beaten track in order to uncover their city's hidden secrets and the worlds they enclose (see chapter “La marche joue”, p. 45). Walking heightens the senses and the eye captures intriguing details which might otherwise go unnoticed. Its benefits are in fact three-fold. They are poetic, in that travelling on foot arouses a sense of fascination and wonder for the urban environment. They are philosophical, in that the relatively slow pace of movement allows time for inner reflection and heightened understanding. And they are political – walking

1 | Walking as a means of transport in developing countries – where more often than not, the general population has no other alternative for getting about – will not be explored in this issue.

2 | Statutory norms in France (Law n°2005-102 of 11th February 2005) to ensure equal rights and opportunities, involvement and citizenship for disabled people.

is anti-conformist (eloquently illustrated by people taking to the streets to demonstrate) and is an invitation to go behind the scenes and visit disregarded areas. This is exactly what experts in psycho-geography exhort us to do (see chapter “Psycho-géographie! Poétique de l’exploration urbaine”, p. 47). It is the town planner’s job to make this possible, without ‘channelling’ pedestrians into circumscribed lanes, thereby ruining the whole point.

Exploring the suburbs of Bordeaux on foot (see chapter on this subject) is part and parcel of this intellectual stance (discovering the unsuspected features of peripheral spaces), and likewise, is not always easy in practice (pedestrian safety, disconnected areas...). Is it always possible for pedestrians to travel through urban spaces not designed for the purpose? And what can urban walking tell us about these spaces as such?

Only by taking a variety of approaches into consideration will new policies emerge. This is the expressed aim of the governing instances of the Bordeaux conurbation and they have recently listed walking as an urban practice of the utmost value and have made “universal pedestrian mobility” the key axis of the Mobility Summit³. We will also take a closer look at two other towns which have come up with their own novel solutions – Mérignac, where the idea of “walkability” and the needs of pedestrians are given pride of place and underpin the town’s “walking scheme”, and Strasbourg, where the pedestrian policy implemented is a prime example of what can be achieved through a comprehensive and intelligent approach (see respective chapters on these subjects).

One last remark on the pages which follow. Reference is made to the work of a number of novelists, essayists and philosophers – the evocative power of their words and images on walking as an intimate, personal experience by far surpasses the scientific corpus on the subject. The reader is invited to catch his breath as we amble through the pages of this review, and pause for an instant on a handful of quotations which seemingly emerge from nowhere only to fade away, just like the chance encounters urban walking invites us to enjoy, sources of “ineffable bliss” as the first of our authors so beautifully explains.

3 | The “Grenelle des Mobilités” or Mobility Summit involved a broad range of specialists and public policy makers in order to develop innovative responses to the transport problems of the Bordeaux conurbation, under the aegis of six workshops which from January to June 2012, drafted a report outlining a series of guiding principles and courses of action.



Caminar por la ciudad

traduction de Valérie Joubert Anghel

¡ Desarrollar el caminar por la ciudad ! Este es un objetivo que comparte la mayoría de los urbanistas por razones muy diversas : salud pública, reducción del número de automóviles, decongestión de las redes de transporte público, animación urbana, intercambios, sociabilidad... Si esta intención ha vuelto a estar de moda recientemente, no es nueva. Pero es de notar que las políticas públicas a favor del desarrollo del caminar avanzan lentamente. Si puede escoger, el ciudadano optará, en vez de ir a pie, por modos de desplazamientos más rápidos o menos agotadores¹. La extensión de las ciudades y de las zonas de empleo desempeña un papel esencial, pero no explica todo. Las investigaciones demuestran que muchos desplazamientos que no se hacen andando son sin embargo cortos. A partir de tal observación, este dossier esbozará pistas de reflexión para la planificación urbana, focalizándose particularmente en las motivaciones del caminante. ¿ Qué ventajas o placeres busca uno caminando ? ¿ Porqué caminar por la ciudad ?

Los obstáculos que se suelen evocar cuando se habla de intensificar la práctica del caminar en medios urbanos son los problemas de seguridad y accesibilidad. En efecto, muy a menudo, la ordenación de los espacios peatonales no cumple con ciertas normas básicas². Cruces peligrosos, ausencia de rampas, elementos de mobiliario mal dispuestos, aceras demasiado estrechas o atestadas, son trabas sembradas en la senda del viandante. Y recordemos que las personas con movilidad reducida, a parte de las que se mueven en silla de ruedas, son también las personas cargadas, las que empujan un cochecito de bebé o las que, por razones físicas, caminan lentamente... Una parte importante de la literatura científica sobre el caminar aborda estos temas de seguridad y accesibilidad o, más ampliamente, los que tratan de los obstáculos que puede encontrar el peatón (véase la bibliografía al final del dossier).

En estos análisis, se destaca el aspecto utilitario del caminar. El que transita a pie debe gozar de cierta comodidad en su recorrido y debe poder tomar los itinerarios más cortos, evitar los desniveles, encontrar pasos de cebra bien situados, no esperar demasiado tiempo en los semáforos... Para lograrlo, se han desarrollado numerosos instrumentos desde finales de los años 1970 : revisión de los planes de trá-

1 | No trataremos en este dossier del tema del caminar en los países emergentes donde, muy a menudo, gran parte de la población no tiene otro medio para moverse.
2 | Normas obligatorias en Francia desde su inscripción en la ley n° 2005-102 del 11 de febrero de 2005 para igualdad de derechos y oportunidades, participación y ciudadanía de las personas con discapacidad.

fico, extensión de las zonas y de los itinerarios peatonales, diseño de los cruces, trabajo sobre los materiales y el mobiliario, alumbrado nocturno...

Estos enfoques son interesantes en la medida en que pretenden mejorar la eficacia del caminar. Ya que bajo ciertas condiciones, caminar puede ser una forma de moverse muy eficaz y es conveniente insistir en ello. Además de su interés para la salud pública, permite el acceso rápido a numerosos servicios en la ciudad densa (« La ville à "portée de pied" », p. 56) e incrementa el rendimiento de los transportes colectivos (« Marche et transport collectif : des alliés objectifs », p. 57). La utilidad del caminar se encuentra además « aumentada » gracias al desarrollo de las nuevas tecnologías de la información y comunicación que pueden enriquecer al peatón y también, por retorno de experiencia, al urbanista (entrevista con Bruno Marzloff, p. 53).

Si bien hace falta reordenar el espacio urbano para mejorar la eficacia del caminar, estas acciones no son suficientes. Los flujos de peatones no funcionan como los otros flujos de la ciudad. No basta con facilitar la movilidad en una vía para que ésta se convierta en lugar de paseo. A veces el peatón dejará de lado itinerarios cortos en provecho de ciertos rodeos, aceras muy anchas y cómodas serán ignoradas a favor de calles más angostas y acogedoras... En pocas palabras, andar no siempre es estrictamente utilitario. Así, los especialistas reflexionan cada vez más sobre el mobiliario urbano que permite conciliar estancia y movimiento, sobre la integración de la naturaleza en los espacios públicos para hacer más agradable el paseo, sobre la creación de zonas de encuentro. Pues, según lo veremos a través de ejemplos suizos (« La marche, vecteur d'urbanité », p. 38), el transeúnte urbano busca a menudo la copresencia, la posibilidad de encontrar e intercambiar. Y esta necesidad del ciudadano de cruzarse con los demás, de enfrentarse con la alteridad, es el corazón de la vida de las ciudades y de su urbanidad. Primero porque es la presencia de los viandantes la que anima los lugares y les da un sentido, la que moldea el espacio. Y luego porque las interacciones que se establecen entre los transeúntes, los lazos flojos que se van tejiendo, los intercambios improvisados construyen una cultura urbana común del vivir juntos, del respeto y de la apertura al otro, de la ciudadanía.

El peatón puede también intentar perderse para descubrir mejor la ciudad y, a través de ella, el mundo (« La marche joue », p. 45). Pues caminando es como mejor se moviliza cierta sensibilidad y como se logra percibir ciertos detalles reveladores que de otra manera resultan inadvertidos. Andar a pie tiene una triple dimensión : poética, por la fascinación y admiración que provoca la ciudad, cuando uno la recorre caminando ; filosófica, ya que la lentitud del paso

también puede constituir un método de reflexión profunda y por lo tanto de conocimiento ; y política al fin : caminar, es rebelarse contra los conformismos (se anda en el espacio público para protestar), salir a descubrir la cara oculta de la ciudad y los espacios abandonados. En esto, el caminar se acerca a las deambulaciones preconizadas por la psico-geografía (« Psycho-geographie ! Poétique de l'exploration urbaine », p. 47). Para el planificador urbano, se trata entonces de hacer posible este andar, sin procurar « canalizarlo » demasiado, lo que iría contra su espíritu.

La exploración pedestre del espacio periurbano bordelés (véase el artículo) parte de esta postura intelectual (descubrir, caminando, aspectos insospechados de los espacios periféricos) mientras se enfrenta con las limitaciones del terreno (infraestructuras, áreas desconectadas, vulnerabilidad del peatón). ¿ Es posible caminar en espacios poco pensados para el peatón ? ¿ Qué permite revelar esta forma de andar ?

En definitiva, conviene hoy pensar las políticas a favor del peatón teniendo en cuenta una gran variedad de enfoques. Es el objetivo de la aglomeración bordelesa, que ha inscrito en su proyecto metropolitano el caminar como una práctica urbana de futuro, dotada de múltiples virtudes y que hace de la « movilidad peatonal universal » un eje mayor de su Cumbre de la Movilidad³. Veremos los ejemplos de otras dos ciudades que parecen igualmente interesantes. Mérignac, cuya noción de « caminabilidad », que coloca las necesidades del peatón en el centro de la reflexión, sirve de base para un proyecto de peatonalización y Estrasburgo cuyo plan peatonal se ha convertido en una referencia por su enfoque rico y global de la temática (véanse los artículos sobre estos temas).

Antes de empezar, un último detalle. Convocaremos también a novelistas, ensayistas y filósofos, porque el extraordinario poder evocador de sus palabras e imágenes dice mucho más sobre el caminar como experiencia íntima y personal que toda la literatura científica. Así, para recobrar el aliento en el centro de este dossier, el lector encontrará citas literarias, fugaces e inesperadas, a imagen de esos encuentros fortuitos que sólo el caminar por la ciudad genera, fuentes de una « inefable felicidad » como lo explicará, en seguida, el primero de nuestros autores.

3 | El « Grenelle des Mobilités » o Cumbre de la Movilidad es una iniciativa original de « coproducción » de respuestas innovadoras a los problemas de transporte en la aglomeración bordelesa, creada a partir de un amplio dispositivo de concertación representativo del conjunto de la Sociedad que participó, de enero a junio de 2012, en la producción de un informe de orientaciones y acciones.

SONIA LAVADINHO

La marche, vecteur d'urbanité



Depuis quelques années, la notion de ville « conviviale » revient sur le devant de la scène. Les classements portant sur la qualité de vie se multiplient¹ et deviennent à la fois un enjeu de visibilité pour les villes et un critère fort à l'aune duquel se mesure leur attractivité. L'une des dimensions qui contribuent le plus à la qualité de vie en ville est celle de sa marchabilité, c'est-à-dire sa capacité à accueillir les marcheurs au quotidien. Ville marchable et ville conviviale deviennent ainsi synonymes. Mais pourquoi avons-nous donc le sentiment qu'une ville « conviviale » est une ville où l'on marche ?

Sans doute est-ce lié, entre autres, à la sérendipité, cette faculté de rencontrer par hasard quelqu'un ou quelque chose que l'on ne cherchait pas. La marche est le meilleur mode de transport pour humer les ambiances urbaines au gré des rythmes de notre quotidien et tirer le meilleur parti de ce que la ville peut offrir. En effet, les rues de nos villes sont généralement des concentrés de chance, qui fourmillent d'opportunités de rencontres inattendues et de lieux où s'épanouissent nos sociabilités. C'est même tout l'intérêt de vivre et de travailler en ville : pouvoir profiter

//////////

1 | Citons parmi les plus connus de ces classements annuels le « *Quality of Living Survey* » publié par le cabinet de consulting Mercer, le « *Most Liveable Cities Index* » publié par la revue *Monocle* ou encore le « *World's Most Livable Cities* » publié par le magazine *The Economist*.

La ville de Bienne en Suisse a beaucoup réinvesti dans la requalification de son centre-ville.
© Sonia Lavadinho, 2011.

d'une extrême diversité de personnes, de biens, d'intelligences concentrés au sein d'un espace qui mesure à peine quelques kilomètres carrés. C'est ce précipité urbain qui, en brassant des ingrédients différents, devient source d'innovation. Le miracle socio-économique ne prend pourtant pas toujours : il n'est pas si simple de devenir l'une de ces villes « où il fait bon vivre », tout en restant à la pointe de ce qui fera les tendances de demain. En 2011, trois villes suisses, Zurich, Genève et Berne, étaient retenues dans le *top ten* du classement des « *Most Liveable Cities Index* » établi par Mercer. Quels sont donc les éléments qui composent la recette de ce succès du « *small is beautiful* » ? Le classement se base sur une quarantaine d'éléments de qualité de vie recouvrant notamment l'environnement politique, social et économique, mais aussi les loisirs, le logement ou l'environnement. C'est là que les villes suisses se distinguent, non seulement par un sentiment de sécurité élevé, mais aussi par une très haute qualité des espaces publics et des paysages urbains, l'excellence de leur réseau très intégré de transports publics et de réseaux dédiés favorables à la pratique assidue de la marche et du vélo. À titre d'exemple, Bienne, comme d'autres villes moyennes, telles que Sion, Bulle ou Delémont, a beaucoup investi dans la requalification de son centre-ville et la création de nouveaux espaces publics. Une nouvelle zone de rencontre, récemment aménagée au sein de l'une des principales artères commerçantes qui relie la

place de la Gare à la Place Centrale, a su revitaliser l'espace urbain et assurer la vitalité du tissu économique, tout en offrant de nouveaux lieux de rencontre et de sociabilité aux habitants de la ville et à ceux qui la visitent en provenance du reste du plateau suisse.

Le rôle déterminant de l'aménagement des espaces publics centraux

Un élément majeur concerne la vitalité des espaces publics, au sens large du terme. Ils se matérialisent tout à la fois en des lieux de séjour vibrants, des lieux-mouvements accueillants ou encore des interfaces d'échange intermodal qui facilitent la transition entre les hautes vitesses propres à l'interurbain et la viscosité et le frottement qui caractérisent l'urbain. La ville d'aujourd'hui retrouve son hospitalité multimodale d'antan. De nouvelles modalités de partage de l'espace et de régulation de la vitesse voient le jour (zones de rencontre, espaces civilisés, boulevards urbains, etc.). Les disciplines consacrées à l'aménagement urbain ont su évoluer ces dernières années pour accompagner ces changements dans la façon d'envisager l'équilibre au sein de l'espace public entre espace de transit et espace de séjour. De nouveaux dispositifs de cohabitation entre les différents modes de transport ont été introduits, souvent avec succès. Mais des efforts majeurs doivent encore être déployés sur deux fronts qui

restent relativement peu explorés, eu égard à leur potentiel de transformation de l'urbain. Tout d'abord, celui des temporalités : il faut se donner les moyens de fournir à tous une véritable accessibilité aux temps de la ville, au-delà de ses lieux. Cela est d'autant plus nécessaire que la mobilité dite libre, liée aux achats et aux loisirs, prend toujours plus le pas sur la mobilité dite contrainte, liée au travail et à la formation. Ainsi, les pics d'intensité urbaine ne cessent de prendre de l'ampleur aux heures dites creuses, en fin de journée, le soir et le week-end. Ensuite, il s'agit de prendre en compte le caractère constellaire de la mobilité : l'individu ne se meut pas seul ; ses déplacements s'organisent aussi, et pour une large part, en fonction de la nébuleuse de déplacements de ses proches (famille, amis, collègues, etc.). Les opérateurs de mobilité ainsi que les collectivités territoriales se doivent d'accompagner le mouvement et de mettre à disposition des solutions de mobilité multimodales et très flexibles, capables d'épouser en temps réel les besoins protéiformes de ce fonctionnement social en réseau.

Dans les centres-villes, la requalification, voire la création de nouveaux espaces publics a depuis quelques années à nouveau le vent en poupe. Cet élan urbanistique améliore la qualité de vie en ville urbaine et contribue de manière significative à un regain en attractivité des centres comme lieu d'habitat, comme le dénote l'effet indésirable de gen-

trification qui l'accompagne le plus souvent. Cependant, à l'échelle du bassin de vie étendu, force est de constater que la majeure partie des territoires que nous fréquentons au quotidien reste peu accessible à pied. Obstacles et barrières de toutes sortes, de nature physique autant qu'émotionnelle ou psychologique, poussent en périphérie comme autant d'herbes folles, et il faut s'armer de persévérance si l'on souhaite un tant soit peu y cultiver la marche de manière durable. Rendre les périphéries marchables devient pourtant un pari essentiel dans l'aménagement des métropoles du XXI^e siècle, comme a pu le montrer par exemple la réflexion sur le Grand Paris.

Notre questionnaire souhaite donc déplacer ici la focale de l'aménagement des espaces publics des centres-villes vers les centralités périphériques. L'exercice n'est pas aisé : lorsque l'on nous demande de définir cette ambiance par essence indéfinissable de « ce qui fait ville », nous avons toujours tendance à citer en exemple des espaces publics centraux, qui bénéficient d'un contexte propice à la marche en termes de connectivité, densité et mixité, tant fonctionnelle que sociale.



Créer de l'urbanité en « périphérie »

Partant d'un constat qui souligne les immenses bénéfices qu'ont pu retirer les villes-centres de l'évolution récente de l'aménagement de leurs espaces publics, comment est-il possible d'injecter de la convivialité dans les espaces-temps dilués des grands territoires urbanisés au sein de nos agglomérations ? Quelle est la frontière à partir de laquelle nous ne nous sentons plus « en ville » ? Peut-on se sentir au centre de l'action alors que l'on se trouve spatialement délocalisé en périphérie ? Tout est ici question de perspective : qu'est ce qui fait centralité ? Nous avons montré ailleurs (Lavadinho et Lensel, 2010, 2011) que lorsque les centres commerciaux, les centres de loisirs, les centres d'emploi et même les musées ont tendance à se délocaliser aux lisières de nos villes, les intensités urbaines peuvent, pour autant que certaines conditions de marchabilité soient réunies, suivre le mouvement pour se constituer en véritables centralités, fussent-elles périphériques. La tâche n'est certes pas aisée, mais lorsqu'elle est réussie, elle permet à l'urbanité de se propager plus loin au sein de nos territoires, ce qui est, après tout, tout le but de la démarche urbanistique. Le cas de Sihlcity, dans la première couronne de Zurich, en est la parfaite illustration. Il s'agit d'un centre commercial à ciel ouvert de nouvelle génération qui comporte des espaces publics en nombre, ainsi qu'un centre culturel d'expositions, un hôtel, un spa, un cinéma multiplexe, des bureaux, un centre médical, une bibliothèque, une crèche et des espaces de jeux pour enfants, et même une chapelle. Une grande place centrale bordée de terrasses constitue une nouvelle centralité pour tout le quartier environnant, et la promenade à pied et à vélo le long de la rivière Sihl relie aisément cette polarité au centre-ville et aux communes situées en couronne. Équipée d'un parc de stationnement pour vélos et de 4 véhicules en auto-partage, extrêmement bien desservie également par les transports publics (une ligne de RER, une ligne de tramway et deux lignes de bus), Sihlcity connaît une fréquentation de près de 20 000 visiteurs par jour qui s'ajoutent à ses 2 300 employés avec uniquement 850 places de stationnement, soit un taux quatre fois inférieur à celui des centres commerciaux classiques de taille similaire.

La coprésence, atout majeur de la ville d'aujourd'hui

Commençons par tordre le cou à quelques mythologies bien ancrées dans notre imaginaire d'urbains : non, il ne s'agit pas, pour créer de la marchabilité, de pasticher l'idée de la proximité par l'invocation des ambiances paisibles d'un quartier d'ouvriers ou d'un village d'antan. Nous ne sommes plus dans la ville de l'ère industrielle ou de l'ère agraire. Nous sommes désormais bel et bien ancrés dans la ville créative, qui est aussi, plus que jamais, la ville des échanges, à la différence près qu'elle ne contient plus le monopole des échanges en son sein, mais qu'elle renforce au contraire son rôle de métropole-monde : cette ville 2.0

est celle où les interactions se font autant à l'autre bout de la terre que tout près de chez soi. Les nouvelles technologies sont partout, pourvoyeuses de liens avec l'infiniment lointain autant que l'infiniment proche.

Pourtant, nous sommes toujours et avant tout des humains qui choisissent de se rencontrer et qui font pour cela le pari du vivre ensemble au sein d'un espace-temps commun. Qu'il s'appelle la ville ou l'urbain, ce concentré d'urbanité en constante métamorphose reste pourtant fidèle à sa fonction première : rassembler les hommes. En ces temps de forte concurrence des mondes virtuels, la ville doit d'autant plus se positionner sur le créneau de gestion de la distance qu'elle maîtrise le mieux : la coprésence. Cette thématique, abondamment discutée par des géographes comme Michel Lussault ou Jacques Lévy, est aujourd'hui au cœur des débats sur la manière dont le paradigme de l'urbanité et de la lenteur remplace l'ancien paradigme de la vitesse au cœur du monde urbain. Ce changement est au cœur du modèle des villes conviviales aujourd'hui.

Pour reprendre la métaphore musicale, le « *live* » n'a jamais eu autant de succès que depuis que la musique ne se vend plus sur des supports physiques. S'il n'est plus important, aux yeux des nouvelles générations, de posséder la musique en tant que telle, mais simplement de pouvoir y accéder à tout moment, en revanche, assister en personne à un concert, obtenir d'arrache-pied un rendez-vous face-à-face avec l'artiste, voilà ce qui est de nos jours le plus valorisant, et le plus valorisé. La flambée des prix et la vitesse astronomique à laquelle s'épuisent les billets pour ces grands événements achèvent de nous convaincre, si besoin était, du fait que la coprésence, en particulier le face-à-face avec l'original, reste une valeur sûre que le vécu sensoriel, l'ambiance et la rareté même érigent au rang d'expérience unique.

Il en va de même pour la ville : sa valeur d'accès réside pour beaucoup dans cet intangible face-à-face de la coprésence, du frottement, de la convivialité, de cet ineffable bonheur de partager des sociabilités faibles avec des inconnus, qui s'obtient le plus souvent en marchant. Raison pour laquelle nous acceptons encore d'user nos chaussures sur ses trottoirs, de lécher ses vitrines et de boire en bonne compagnie à ses terrasses des cappuccinos et des verres de vin à des prix proprement scandaleux, alors même que nous pourrions très bien rester tranquillement assis sur notre canapé, avec le même Nespresso ou verre de vin à la main, à échanger les derniers potins au téléphone avec nos amis et à faire nos courses en ligne à des prix défiant toute concurrence. Ces deux formes d'échange, virtuelle autant que réelle, chez soi autant qu'au sein du monde, cohabitent, bien entendu, au sein de nos vies quotidiennes. Mais si l'on me demande de choisir, je serais prête à parier que l'exceptionnel, le multi-sensoriel, le face-à-face que proportionne le frottement ainsi que la texture conviviale d'une marche en ville ont encore des beaux jours devant eux.



FRÉDÉRIC HÉRAN

Strasbourg

ou l'exemple d'une politique globale en faveur du PIÉTON

Pour tous ceux qui voient dans le piéton l'avenir de nos villes, le plan Piétons de Genève constituait jusqu'à présent la seule référence digne de ce nom. Désormais, celui de Strasbourg, que la municipalité a adopté à l'unanimité le 23 janvier 2012, devrait devenir la nouvelle référence, tant les progrès dans le diagnostic, les objectifs poursuivis et les actions préconisées sont manifestes.

Les enjeux de la marche ne sont pas minces. Le document de cadrage les rappelle d'emblée avec justesse. Les piétons sont au fondement de l'urbanité et même de la démocratie. Ce sont eux qui animent la ville, la rendent plus sûre, et reconnaissent à chacun le droit de circuler librement, dans l'anonymat, sur les espaces publics. La marche est en outre un mode actif : dans un monde devenu sédentaire où les cas d'obésité et de surpoids sont en constante progression depuis 20 ans, ce n'est pas le moindre de ses avantages.

Strasbourg s'est lancée dans la réalisation de ce schéma directeur piétons avec de sérieux atouts. La mobilité active y est déjà la plus développée de France, car selon les dernières enquêtes ménages déplacements, l'agglomération est à la fois la plus cyclable (8 % de part modale), loin devant Bordeaux ou Grenoble, et l'une des plus piétonnes (33 % de part modale), juste derrière Paris, Marseille et Le Havre (34 %). Son vaste secteur piétonnier et la densité des quartiers centraux et de ses faubourgs favorisent la marche.

Pourtant, la situation est loin d'être partout satisfaisante, comme le montre un diagnostic très éclairant, traduit en une série de cartes remarquables. La trame urbaine n'est suffisamment fine que dans les quartiers anciens, à savoir le centre, la Neustadt construite à la fin du XIX^e siècle et les faubourgs qui se sont développés autour des terminus des anciennes lignes de tramway. Elle apparaît au contraire bien trop lâche dans les quartiers plus récents, par exemple HautePierre et ses grosses mailles hexagonales ou les diverses zones d'activités. Elle est à peine suffisante dans les quartiers d'habitat social.

La part de l'espace viaire accordée au piéton dans la rue fait l'objet d'une carte saisissante qui montre immédiatement dans quels quartiers les trottoirs sont généreux (plus de 50 % de l'espace viaire) ou au contraire trop étroits (moins de 30 %). Les différentes formes de coupures – linéaires, surfaciques et les « zones de conflits » – sont également recensées avec précision. Un repérage des principaux centres d'intérêt et générateurs de flux piétons complète le tableau.





La synthèse de ce diagnostic cartographique révèle une « ville archipel » où les piétons sont cantonnés dans leurs quartiers, sans réelle possibilité de passer de façon confortable d'un quartier à l'autre, bien que deux quartiers résidentiels contigus soient rarement éloignés de plus d'un kilomètre. Pour ménager les susceptibilités communales, l'analyse détaillée s'arrête aux limites de Strasbourg, mais la synthèse intègre néanmoins les communes limitrophes situées en proche couronne, telles que Schiltigheim (2^e ville du Bas-Rhin) et Bischheim au nord, Ostwald et Illkirch-Graffenstaden au sud. Elle laisse cependant de côté la seconde couronne des bourgs entourés de zones pavillonnaires où la situation est sans doute encore pire.

On comprend dès lors que la part des déplacements de moins d'1 km réalisés à pied dans la Communauté urbaine ne soit que de 62 % et celle des déplacements de 1 à 2 km de 18 %. Aussi, l'objectif fixé – qui semble réalisable – est d'accroître respectivement de 10 et 5 points ces parts modales à l'horizon 2020. Pour y parvenir, dix actions ont été retenues. Aucune n'est vraiment novatrice, mais le cocktail est tout à fait inédit et s'inspire des meilleures pratiques.

La première mesure consiste bien sûr à « Promouvoir la marche » et le plaisir de marcher par des actions événementielles sur l'espace public, la diffusion de cartes de la ville exprimée en temps-piétons (une invention de Genève) et la création de circuits balisés pour découvrir le patrimoine historique, culturel ou naturel. La seconde action consiste

à « Accorder plus de place aux piétons » en prévoyant de larges trottoirs représentant au moins 50 % de l'espace viaire, comme le proposaient Haussmann dès 1853, puis Cerdà en 1860 pour l'extension de Barcelone, Conrad dans la Neustadt ou Bordeaux dans son PDU. Pour réduire un problème récurrent à Strasbourg, la ville va aussi s'efforcer de « Désamorcer les conflits piétons / vélos ». Les accidents restent très rares et peu graves, mais les piétons sont effrayés par ces usagers très mobiles et silencieux, qui les frôlent parfois dans les aires piétonnes.

Plusieurs mesures visent ensuite à rendre la ville plus accessible aux piétons. Il s'agit d'abord d'« Utiliser les documents d'urbanisme pour améliorer la perméabilité piétonne du territoire », l'idéal étant de parvenir à « une maille publique de 100 m de côté » environ. Il faudrait par exemple que les impasses ne le soient que pour les voitures, comme souvent en Allemagne. Une autre mesure consiste à « Renforcer la perméabilité piétonne sur les axes 50 » en créant des traversées piétonnes au moins tous les 100 m, ce qui nécessite l'instauration de passages piétons en section courante, à l'image de ce que Nantes réalise depuis déjà 15 ans. En complément, il convient de « Mieux traiter les carrefours pour le piéton » en instaurant des passages piétons à toutes les branches des carrefours, en limitant la longueur et les temps de traversées, comme le fait notamment Paris, et même en ménageant des traversées en croix, comme dans certains pays (Japon).

Pour favoriser ces réalisations, une action originale prévoit d'instaurer le « 1 % piétons » à l'occasion des projets de TCSP (transport collectif en site propre), c'est-à-dire de consacrer 1 % du budget d'investissement à soigner les accès piétons dans un rayon de 500 m autour des stations. Une étude de l'Inrets (Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité) a d'ailleurs montré il y a quelques années que l'usager des transports publics passe environ la moitié de son trajet hors des véhicules.

Enfin, deux mesures plus ambitieuses. D'une part, « Traiter et planifier les ouvrages d'art stratégiques du réseau piétonnier », pour supprimer progressivement les coupures en créant des passerelles, permettant par exemple aux habitants de Neudorf d'accéder au parc de la Citadelle situé au-delà d'un canal. Strasbourg est déjà une ville exemplaire sur ce plan, mais beaucoup reste à faire. D'autre part, « Créer un réseau piétonnier magistral reliant les centralités des quartiers », ce qui ne sera pas une mince affaire, tant les quartiers sont isolés les uns des autres. Un premier itinéraire est prévu de la gare à Neudorf en passant par le centre-ville, à l'image de ce qu'a fait Lille entre la gare et sa Citadelle.

En outre, il est prévu de « Généraliser la démarche de pédi-bus dans les écoles publiques primaires de Strasbourg ». Le but n'est pas que tous les déplacements des enfants soient encadrés, mais que la démarche soit proposée partout et surtout pérennisée.

Contrairement à celui de Genève, le plan Piétons de Strasbourg ne rappelle pas l'importance cruciale d'une politique de modération de la circulation (vitesse et volume du trafic) pour sécuriser et favoriser les déplacements à pied. Après le référendum raté sur cette question, le sujet est en effet sensible, mais Strasbourg garde de grandes ambitions dans ce domaine et multiplie néanmoins les zones apaisées.

Le plan Piétons de Strasbourg a été réalisé à l'initiative de Jean-Luc Marchal, chef de projet innovation et mobilité alternative (Communauté urbaine de Strasbourg) et d'Yves Laugel, chef de service information régulation automatique de circulation (SIRAC-CUS), assistés par trois bureaux d'études :

- RR&A, bureau d'études suisse qui travaille notamment sur les mobilités alternatives ;
- Stoa, cabinet d'architectes-urbanistes marseillais ;
- PTV, bureau d'études allemand spécialisé dans les outils d'évaluation cartographiques.

► Le génie de la marche

Poétique, savoirs et politique des corps mobiles

Début juin 2012. Centre culturel international de Cerisy-la-Salle. Des spécialistes de domaines très divers, venus des quatre coins du globe, se retrouvent pour échanger pendant plusieurs jours sur le thème de la marche. Mélanger les disciplines, brouiller les frontières à la recherche de l'inattendu, du brin de créativité qui permettra l'innovation, voilà une idée chère à l'un des organisateurs de la rencontre, Georges Amar, ancien directeur de la prospective à la RATP : « La marche est à la base de tout : c'est un magnifique outil de reliance, non seulement entre lieux mais aussi entre disciplines », affirme-t-il avec enthousiasme. Elle constitue ainsi un outil de découverte. C'est d'ailleurs à la suite d'un séminaire à Cerisy sur la sérendipité (le fait de faire des découvertes inattendues par hasard) que Sabine Chardonnet-Darmaillac, professeur à l'École d'architecture de Paris Malaquais, co-organisatrice de la rencontre, a proposé le thème de la marche.

Pendant cette rencontre, des philosophes échangeront avec des sociologues, des anthropologues avec des danseurs ; on assistera à des dialogues passionnés entre l'urbaniste et le neurophysiologiste ; certains apprendront une nouvelle façon de marcher grâce à des concepteurs de chaussures ; un artiste aidera les participants à baptiser un chemin tout près du lieu du colloque...

« Les démarches poétiques ou artistiques peuvent permettre d'approcher la mobilité autrement, de la comprendre, de trouver les mots », explique Mireille Apel-Muller, déléguée générale de l'Institut pour la ville en mouvement, partenaire du colloque. Mais il ne s'agit pas de revendiquer la marche dans son approche romantique, nostalgique du passé. Au contraire, la réflexion doit tenir compte de l'hyper-mobilité de l'individu dans les sociétés urbaines contemporaines et aborder la question de la cohabitation des vitesses, des innovations technologiques. Un chercheur du CNRS est d'ailleurs attendu pour expliquer la manière dont se déplace un robot. Ce sera juste avant l'atelier expérimental Feldenkraï, où tous ces brillants cerveaux se concentreront sur l'aspect premier et pourtant parfois oublié de la marche, son côté physique et les sensations kinesthésiques qu'elle procure...

La marche joue

L'autre jour, alors que je marchais à Berlin, mon œil a trébuché sur une irrégularité du trottoir. Je me suis baissée et j'ai vu dans un interstice du pavement une forêt touffue dans laquelle je me suis promenée un moment. Je suis repartie et j'ai relié en deux heures Charlottenburg à la Ostbahnhof, dessinant un long phrasé avec l'eau pour basse continue à un contrepoint complexe de paysages résidentiels, institutionnels et industriels. Je laissais mon flanc gauche frôler ces évolutions jusqu'à buter contre un obstacle. Plutôt que de les percer, je me suis plue à photographier tous les culs de sacs qui m'empêchaient de suivre la Spree sans détour, atteintes à la liberté de passage. Un fragment du Mur ornant la berge m'a paru comme une dentelle au pied des sentinelles luisantes et du gouffre vertigineux du nouveau ministère de l'Intérieur. La casquette de Bertold Brecht avait été oubliée sur un buste de Mies van der Rohe.

C'est le privilège de la marche que de passer du microscopique au macroscopique, de décélérer et d'accélérer, de fragmenter et de relier, de suivre les logiques des plans urbains ou de les transgresser. « Les jeux des pas sont façonnage d'espaces », écrivait Michel de Certeau. L'urbanisme donne une grille, un ordre, une forme, mais tout cela n'est qu'un canevas : la marche n'est pas tenue à l'usage fonctionnel de la ville. Dans sa pratique, chacun peut improviser, faire un « récit d'espace », dessiner ses propres géométries et signes sur la partition urbaine, résister à ses logiques, jouer avec ou en jouir. La marche joue et, tout en jouant, elle porte le corps de l'émerveillement à la compréhension, à l'action.

La marche est ce véhicule poétique, analytique, inventif et politique dont les outils sont les cinq sens et le mouvement. La mesure qu'elle donne à l'échelle de la ville est celle de la peau, de la fragilité du corps et de la force de l'enchantement. Il n'y a pas de monotonie possible lorsque la marche est en état d'ouverture. Toujours elle revit, jamais ne



s'habitué. Le linéaire est plein de détours, de rugosités, de poches qui rendent rebelle la plus lisse des rues. Le banal est plein d'incongru, le petit plein de grandeur. Une marche d'escalier sonne creux et la suivante tinte. Le gris ondoie de teintes, le vert a mille saveurs. Un toit d'hypermarché est belvédère, cette enfilade de pylônes une galerie scintillante. La ville est un terrain d'aventure féérique.

Avec sa sensibilité exacerbée, le marcheur accorde la même importance à une tache de rouille qu'à un monument à la gloire de la nation. La qualité d'un jointement l'émeut autant que le panorama d'une ville pittoresque, la monstruosité d'une usine pétrolière autant que la serrure d'une porte Art Nouveau. Rien ne lui échappe puisqu'il ressent même l'imperceptible, voit l'invisible, découvre l'ignoré, associe le dissocié. Il relie les choses les unes aux autres, des éléments apparemment disparates ou trop lointains pour être saisis par une pratique piétonne utilitaire, il télescope et métamorphose les échelles et les distances sur le fil temporel continu de ses pas. Suivant intuitivement l'appel à la dérive des situationnistes, il se laisse porter par ses affinités, la beauté, sa curiosité ou le hasard de règles arbitraires et ludiques, qui tracent un chemin libéré des parcours balisés.

Par sa propension à déceler l'invisible – le corps non-technicisé agit comme sismographe –, la marche est aussi source de savoir. Le promeneur n'en reste pas à une jouissance des choses perçues. Il détecte une anomalie et l'investigue. La *Spaziergangswissenschaft* ou promenadologie fondée par Lucius Burckhardt dans les années 1980 se définissait comme une perception concentrée et consciente de notre environnement permettant la progression de la vision à la connaissance. La promenadologie est un outil de recherche sur notre environnement quotidien mais aussi un mode de transmission : l'espace n'est appréhensible que par le mouvement de notre propre corps, pas à travers la « pure description scientifique », et la promenade est donc particulièrement apte à transmettre des impressions et relations spatiales.

Dans cette démarche analytique, de tout petits indices peuvent conduire à traiter de grands thèmes de la transformation du territoire (expansion urbaine, relations de propriété, subventions étatiques, réseaux d'information). L'archéologie d'un chewing-gum blotti dans l'éclat d'un mur peut raconter l'histoire de conflits mondiaux. Ainsi, la marche permet-elle de comprendre comment l'échelle superlative s'incorpore et s'infiltre dans notre quotidien banal, tout comme certaines théories antiques ou orientales voyaient dans la poussière le reflet des structures célestes, et comment elle agit directement sur notre corps. Réciproquement, le corps en marche peut agir sur elle.

À l'affût de l'inconnu, nombre de promeneurs chevronnés développent une affinité particulière pour les abords des villes, les friches urbaines, les zones franches. L'exotique est aux portes de nos cités. Dans son manifeste, le collectif Stalker décrit son territoire comme constituant le négatif de la ville bâtie, l'interstitiel, le marginal, les espaces abandonnés ou en cours de transformation qui sont « le devenir inconscient des systèmes urbains ». Les promeneurs politiques revendiquent le droit d'être des lieux délaissés, non habités, *non grata*, ou l'accès aux lieux interdits. Dans les marges, il y a moins de contrôle, donc plus de spontanéité. L'in-franchi est affranchi. Ici, la marche est symptôme de liberté, comme pour Henry Thoreau dans les bois et la nature, et il faut lutter contre la mise en ordre de ces poches de liberté.

Même dans ses manifestations moins explicitement militantes, la marche est politique. Autant dans ses dimensions observatrices, contemplatives, inventives que revendicatrices, elle détecte les éléments absents de nos représentations mentales sociétales et matérielles. L'image conventionnelle de la ville est relativisée au point d'être méconnaissable. En marchant autrement qu'il est attendu du piéton urbain, l'on révèle aussi des attitudes, des habitudes, des crispations, des limites de tolérance, des préjugés. La promenade opère un changement de perspective, de conscience et de jugement. Elle rejoint en cela les définitions qui allient poésie et politique.

La marche est une méthode de perception minutieuse qui devrait précéder tout effort de conception de la ville et de l'architecture. Précéder, voire s'y substituer ? Car la marche s'oppose aux définitions statiques de l'espace qui permettent de planifier le territoire à grande échelle. Les géographes contemporains comme Doreen Massey ou les anthropologues comme Tim Ingold défendent une théorie de l'espace qui se construit par le mouvement du corps, se reconstruit sans cesse au gré des activités humaines sur le monde. La marche rend explicite cette dynamique et y participe. En marchant, chacun crée les lieux et en les créant, comprend mieux comment ils sont créés et recréés. Par son mouvement, le marcheur crée une géographie poétique qui n'avait jamais existé auparavant, mais qui, peut-être, était latente.



► Psycho-géographie !

Poétique de l'exploration urbaine

De Merlin Coverley, Les moutons électriques éditeur, 2011, 192 p.

À la croisée de la géographie et de la psychologie, la psychogéographie est un moyen d'explorer l'impact de l'espace urbain sur le comportement. Couramment attribuée à Guy Debord et au mouvement situationniste des années 1950 en France, cette discipline trouve néanmoins des ancêtres d'origine très diverse parmi les écrivains qui ont fait de la ville le cadre et l'objet de leurs explorations.

D'après Coverley, les traits dominants de la psychogéographie sont « l'errance urbaine, la réinvention de la ville par l'imagination, le sens du surnaturel d'un esprit des lieux, les soudaines perspicacités et les juxtapositions créées par une dérive sans but... ». C'est d'abord Londres qui inspire les écrivains. Daniel Defoe, William Blake, Thomas de Quincey, Robert Louis Stevenson ou encore Arthur Machen sont les précurseurs de ce mouvement.

Paris constitue le deuxième « pôle d'activité psychogéographique ». C'est là qu'apparaît la figure du flâneur qui proclame les merveilles de la vie urbaine à travers ses déambulations. Baudelaire et Walter Benjamin évoquent la nostalgie de la ville des lentes promenades face au développement de la cité moderne, obsédée par la vitesse. Plus tard, les surréalistes défendent la déambulation urbaine sans but comme un moyen de se confronter à l'inattendu et de défier nos modes de perception habituels. Le mouvement situationniste tente enfin de définir la psychogéographie et de fixer un cadre théorique rigoureux : « La psychogéographie se proposerait l'étude des lois exactes, et des effets précis du milieu géographique, consciemment aménagé ou non, agissant directement sur le comportement affectif des individus ». La façon d'y parvenir est la pratique de la « dérive » qui peut être définie comme une déambulation sans destination précise mais avec un but : noter les ambiances et les humeurs des diverses zones urbaines explorées. Le situationnisme a aussi des ambitions politiques révolutionnaires : il vise à changer la nature essentiellement bourgeoise de la société urbaine contemporaine.

Toutefois, Coverley souligne la contradiction inhérente au mouvement situationniste : le ressenti des ambiances urbaines est du domaine du subjectif, c'est une relation personnelle qui s'établit entre la ville et l'individu. Cela s'accommode mal d'un dispositif méthodologique qui se voulait objectif et systématique.

C'est pourquoi, d'après l'auteur, pour découvrir et célébrer les recoins cachés de la ville, il faut se tourner davantage vers l'écrivain, le poète ou le cinéaste, que vers le théoricien, géographe ou sociologue. Ce sont les approches artistiques qui, en utilisant la marche comme mode privilégié, questionnent et révèlent les singularités de l'espace urbain. Parmi les figures contemporaines, le britannique Iain Sinclair mène depuis une trentaine d'années une exploration de Londres sous la forme de romans, poèmes, études et films documentaires. On trouve également des traces de l'influence de la psychogéographie chez des cinéastes anglais (Patrick Keiller), des dessinateurs japonais de BD (Jirô Taniguchi) ou australiens (Shaun Tan), ou chez des poètes français comme Jacques Réda (qui s'est inspiré pour certains de ses textes de la banlieue bordelaise).



« Chaque fois qu'il sortait marcher, il avait l'impression de se quitter lui-même, et, en s'abandonnant au mouvement des rues, en se réduisant à n'être qu'un œil qui voit, il pouvait échapper à l'obligation de penser, ce qui, plus que toute autre chose, lui apportait une part de paix, un vide intérieur salutaire [...]. Le mouvement était l'essence des choses, l'acte de placer un pied devant l'autre et de se permettre de suivre la dérive de son propre corps. En errant sans but, il rendait tous les lieux égaux, et il ne lui importait plus d'être ici ou là. »

Paul Auster, « *Cité de verre* », *Trilogie new-yorkaise*

« Amadis Dudu suivait sans conviction la ruelle étroite qui constituait le plus long des raccourcis permettant d'atteindre l'arrêt de l'autobus 975. »

Boris Vian, *L'automne à Pékin*

« Les pas que fait un homme, du jour de sa naissance à celui de sa mort, dessinent dans le temps une figure inconcevable. L'intelligence divine voit cette figure immédiatement, comme nous voyons un triangle. Cette figure a (peut-être) sa fonction bien déterminée dans l'économie de l'univers. »

Jorge Luis Borges, *Le Miroir des énigmes*

« Marcher est la meilleure façon d'explorer et de tirer parti d'une ville : de ses transformations, de ses glissements, des endroits où le heaume de nuages se brise, du mouvement de la lumière de l'eau. »

Iain Sinclair, *Lights Out of the Territory*



« Il y a un lien secret entre la lenteur et la mémoire,
entre la vitesse et l'oubli. »
Milan Kundera, La Lenteur

« Une ivresse s'empare de celui qui a marché longtemps sans but dans les rues. À chaque pas, la marche acquiert une force nouvelle : les magasins, les bistrot, les femmes qui sourient ne cessent de perdre de leurs attraits et le prochain coin de rue, une masse lointaine de feuillage, un nom de rue exercent une attraction toujours plus irrésistible. »
Walter Benjamin, Paris, Capitale du XIX^e siècle

« Pour transporter chaque gramme de son corps sur un kilomètre en dix minutes, l'individu dépense 0,75 calories. Il forme une machine thermodynamique plus rentable que n'importe quel véhicule à moteur et plus efficace que la plupart des animaux. »
Ivan Illich, Énergie et équité

« Marcher, c'est lever des petits détails, des secrets minuscules, engranger des histoires sans paroles, recueillir les confidences de palissades, d'immeubles en démolition, de terrains vagues, voir un rébus dans la moindre rampe d'escalier ; bref, produire à chaque instant du légendaire local. »
Pascal Bruckner, Alain Finkielkraut, Au coin de la rue, l'aventure

« Les aspérités s'amollissaient comme des duvets, je me riais du pénible effort n'y trouvant qu'un aimable agrément. J'éprouvais une joie étrange, un élan joyeux, à marcher, marcher toujours plus loin. »
Robert Walser, Petits textes poétiques

CAROLINE MARTIN



La « marchabilité »

à MÉRIGNAC

Avec un peu plus de 66 000 habitants en 2008 et étendue sur une grande partie de l'ouest de l'agglomération bordelaise, la ville de Mérignac pèse par son poids démographique et économique. Caractérisée par des îlots de grande taille peu perméables et par des voies routières structurantes larges et potentiellement dangereuses, la ville est très vaste et peu propice à la pratique de la marche.

Néanmoins, une accessibilité piétonne émerge grâce à la présence de nombreuses centralités, de parcs et espaces verts et d'une pépinière de zones d'activités. D'où le souhait de la mairie de réfléchir, dans le cadre de son plan local de déplacements, au concept encore peu connu de « marchabilité », et d'en étudier les applications possibles sur son territoire. Inscrite dans un plan de la marche lui-même associé au plan des itinéraires cyclables et au plan des quartiers apaisés, l'étude menée par l'a-urba en 2011 avait pour objectifs de redonner une place aux piétons dans la ville et de dégager des priorités d'actions.

Comment évaluer la « marchabilité » ?

De l'anglais « *walkability* », la « marchabilité » est définie comme l'adaptation d'un environnement construit aux déplacements réalisés à pied. Outil d'évaluation et d'amé-

lioration de l'accessibilité piétonne, deux approches la caractérisent : l'une quantitative, renvoyant à des critères de densité du bâti, de mixité des usages, de connectivité routière, d'aménagements de voirie ; l'autre qualitative, faisant référence à des dimensions subjectives et de perception sensorielle : « La marche, c'est la ville qui va avec »¹.

La méthode retenue par la ville de Mérignac s'attache à évaluer les conditions de « marchabilité » de parcours et de sites choisis sur la base de grilles d'analyse multicritères.

Une première grille inventorie les principaux critères quantitatifs à étudier comme les repères signalétiques, la valeur paysagère et naturelle, les infrastructures et l'accessibilité, les espaces publics et les aménagements, la dimension humaine et sociale.

Une seconde grille énumère les critères qualitatifs de perception sensorielle tels que la sensation globale de bien-être / mal-être, l'esthétique visuelle, les odeurs et les bruits qu'ils soient positifs ou négatifs, le sentiment de sécurité / insécurité...

Sur la base de ces grilles multicritères, une utilisation concrète et opérationnelle peut s'envisager. Dans une pre-

////////

1 | Georges Amar, 40 ans de l'a-urba, conférence *La marche à pied : un mode de déplacement high tech* ? 13 janvier 2011.



▸ Les priorités d'actions :

l'accessibilité piétonne aux centralités, équipements autres que scolaires et commerces de proximité



Aire d'attractivité piétonne de 500 mètres autour des centralités : cheminement piétons à aménager en priorité pour une plus grande sécurité.



Parcours pédestre d'accès aux centralités, équipements structurants et commerces de proximité à aménager en priorité.



Place structurante à aménager pour une meilleure accessibilité piétonne (traversées, gestion du stationnement et de la circulation automobile) : zone 30 ? zone de rencontre ?

Commerce de proximité

Équipement culturel structurant

Espace vert public

Terrains de sports

Tram existant et extension

Ligne et gare ferroviaire

0 500m N

fonds topographiques IGN
en provenance de SIGMA SIG CUB ©

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

mière étape, des fiches d'évaluation destinées aux services techniques de la ville renseignent les catégories de critères et sous-critères et, par le biais d'un système de notation, évaluent la performance des parcours et identifient les manques.

Dans une deuxième étape, ces fiches peuvent constituer les supports de questionnaires-types administrés à un échantillon de personnes aux profils et aux sensibilités variés (riverains, population jeune et âgée...). Des groupes de travail s'organisent ensuite, afin de mesurer les conditions de « marchabilité » des parcours enquêtés et de faire des préconisations.

Une finalité opérationnelle

La volonté de la ville de Mérignac de ne pas se limiter à un exercice méthodologique mais bien de passer à une mise en pratique opérationnelle et de dégager des priorités d'actions a conduit à travailler sur l'accessibilité piétonne aux établissements scolaires d'une part, aux centralités et aux commerces de proximité d'autre part.

Un certain nombre de cheminements pédestres ont été ainsi identifiés, sélectionnés sur des critères de densité des quartiers d'habitation (lieux d'origine des parcours), et qualitatifs sur l'état des trottoirs (largeur, revêtement). Un phasage des aménagements à prévoir à court, moyen ou long terme a pu ainsi être proposé à partir du niveau de dégradation

de ces trottoirs. Au-delà des aménagements de voirie purement qualitatifs, ces parcours piétons constituent typiquement les supports d'évaluation de la « marchabilité ».

Dans le même esprit, plusieurs places structurantes ont également été retenues. Dans ces lieux où l'accessibilité et les conditions de traversées piétonnes étaient jugées difficiles et dangereuses, d'autres enjeux ont émergé comme la gestion du stationnement illicite, la vitesse de circulation automobile, les zones 30, les zones de rencontre.

Une démarche reproductible et globale

Ainsi, l'application pratique du concept de la « marchabilité » présente deux points d'intérêt majeurs : d'une part, la méthode de travail présentée ici offre l'avantage d'être globalement reproductible pour des parcours et des sites dans les contextes urbains de différentes communes ; d'autre part et au-delà de cet aspect, c'est bien l'intérêt de l'analyse « systémique » qu'il faut retenir, qui place le piéton au cœur d'un cadre interactif global croisant à la fois le niveau d'équipement, la vitesse, les usages, les cheminements piétons et cyclables, la densité bâtie... On a dépassé ici la simple approche de l'aménagement d'un itinéraire piéton. L'étude de la « marchabilité » peut dès lors servir de fil conducteur à la façon de repenser l'ensemble de l'aménagement de la commune.



La ville 2.0 au service du piéton

entretien avec **BRUNO MARZLOFF**

De manière générale, le numérique entraîne-t-il de nouvelles formes de mobilité par rapport à la marche ? Modifie-t-il les comportements dans l'espace public ?

Au moins deux réactions à cette question. Aujourd'hui, le numérique imprègne la totalité de nos activités. Dans la marche, dans les transports ou dans d'autres occurrences, ce sera téléphoner, lire les textos, écouter de la musique... Ces situations relèvent parfois du gag, comme ces personnes tellement absorbées qu'elles heurtent un réverbère. Plus dramatique, le numérique les rend vulnérables. Ainsi, traverser la route sans faire attention... Ce qui vaut pour l'écoute du téléphone au volant vaut *mutatis mutandis* pour le piéton.

Mais qu'apporte le numérique au marcheur ? Des éléments d'assistance, d'information contextuelle sur son parcours, ses points d'intérêt... Le smartphone organise cette continuité. C'est un facteur de transformation de la qualité de la marche, de son organisation. Est-ce un facteur d'accroissement ou de diminution de la marche ? Ni l'un, ni l'autre... sans doute.

Bruno Marzloff est sociologue, directeur du cabinet d'études Média Mundi. Il anime depuis plus de dix ans le Groupe Chronos, laboratoire des mobilités innovantes qui réunit des acteurs des transports, des médias et de la ville.



Marcher en ville | CaMBo | novembre 2012



DOSSIER

Vous signalez la vulnérabilité du piéton qui marche distrait par le numérique. Est-ce que cela entraîne de nouvelles formes d'aménagement de l'espace public ? Y compris les éléments de mobilier ?

Oui. Une corrélation est établie entre l'usage du téléphone et l'accidentologie. Selon une étude américaine, les accidents graves chez les piétons qui se déplacent avec des écouteurs aux oreilles ont triplé en six ans et concernent surtout les adolescents et jeunes adultes. Des alertes sont faites sur un usage abusif du mobile dans l'espace public. Des signalétiques ont été imprimées au sol dans une ville nordique pour alerter les piétons sur les dangers liés à un usage abusif du téléphone.

Ces comportements sont analysés comme déviants alors qu'ils sont banals. Les gens continuent de téléphoner en voiture alors que la législation a été renforcée récemment. C'est naturel de continuer de téléphoner quoi qu'on fasse. Il va falloir admettre que c'est consubstantiel à nos comportements du quotidien, que ça va continuer, et donc penser les aménités de la ville, aménagements et mobiliers urbains par rapport à ça. C'est là le point de départ de la réflexion.

« Le numérique apporte au marcheur une intelligence nouvelle de la ville. »

Justement, dans l'un de vos articles, vous parlez d'un « passage de la ville où l'on navigue à la ville où l'on cherche ». Appréhenderait-on la ville différemment ?

Il est certain que cela conduit à un autre regard de la ville. Nous sommes amenés à quitter le familier et fréquenter d'autres territoires. On va mobiliser des informations absolument nécessaires pour se guider dans l'inconnu. C'est en cela qu'on comprend que le numérique est d'abord une réponse à des questions nouvelles.

On n'a pas adopté le mobile et Internet parce que c'était des instruments magnifiques ou magiques mais parce qu'ils nous apportaient des réponses. C'est valable pour la marche et la marchabilité, comme pour le reste. Ce néologisme de marchabilité, la traduction de l'anglais *walkability*, en dit d'ailleurs énormément sur la transformation de la perception de la marche.

Qu'est-ce que cela a changé ? Et connaissez-vous des outils qui encouragent la marchabilité ?

La marche à pied va être optimisée. Le terme est né à New York autour du projet WalkScore. Face à la domination de l'automobile, des New-yorkais ont exprimé un intérêt grandissant pour la marche. La démarche a été de renseigner un territoire au travers d'une carte wiki, en l'occurrence New York, sur l'ensemble des ressources offertes aux habitants à un temps de parcours donné (isochrone) de 10, 15 ou 20 minutes à pied. L'objet premier n'est pas le numérique mais l'envie de marcher, dans une ville hyper-dominée par la voiture.

Également, le programme Legible London – à Londres donc – vise à décongestionner métros et bus. Par habitude ou facilité, les TC sont utilisés de manière abusive. Le parti pris est d'inciter les Londoniens à marcher, grâce à une signalétique (parfois numérique) renseignant sur les temps de parcours. Si l'on sait que la destination est à trois minutes à pied, on est rassuré et on y va. C'est aussi profitable pour notre santé.

Commence-t-on à avoir des chiffres ou des enquêtes qui montrent que grâce à ces outils d'information, les citoyens marchent plus ?

C'est assez difficile d'y répondre car il n'y a pas de définition unanime de la marche. Ma vieille maman quand elle parcourt les quelques mètres qui la mènent chez le boulanger fait une marche. D'autres ne mentionneront pas cette marche quand ils seront interrogés. Malgré tout, tout indique que l'offre de marchabilité croît, lorsque l'on voit ce que déploient les villes, de New York à Amsterdam, de Paris à Copenhague. On connaît en revanche la forte hausse de la cyclabilité car elle est mesurée, et l'on sait que la marche et le vélo sont fortement associés.

Le numérique n'entraîne-t-il pas aussi une autre forme de sociabilité dans la mesure où les gens, ayant un téléphone qui peut leur fournir des informations, poseraient moins de questions aux autres piétons ?

Contrairement à l'idée reçue, on n'est pas dans une diminution mais dans une transformation des sociabilités. Le marcheur va activer Foursquare¹ ou d'autres applications lui donnant des opportunités de rencontres qu'il n'aurait jamais auparavant. On a fait une enquête il y a deux ans où l'on avait doté des gens de lunettes avec caméras. On les a envoyés faire des jeux de pistes et on s'est aperçu qu'ils se servaient très peu de leur téléphone. Ils interrogeaient très facilement les gens qu'ils croisaient pour avoir des informations. Ça reste plus facile de s'en référer à quelqu'un qui *a priori* détient la connaissance.

Aujourd'hui, on peut être orienté par les informations sur la toile pour chercher un restaurant. La visibilité numérique entraîne-t-elle des comportements différents ? Cela modifie-t-il les déambulations urbaines ?

Si vous n'avez pas d'information afférente, ce qui vous guidera sera le contexte, les personnes que vous voyez dans le lieu, le menu... On est forcément informé par quelque

1 | Application qui permet à l'utilisateur d'indiquer où il se trouve sur un réseau social via un système de géolocalisation.

chose. Le numérique est une autre couche d'information. Après, nous n'en sommes pas au point d'un équipement tel que l'on puisse dire qu'il affecte une grande masse de population. Les gens ne se pilotent pas encore dans la rue avec leur mobile. Le numérique, c'est aussi ce qui est préparé, planifié, programmé ; sur son PC, au travers d'Internet pour aller dans tel ou tel lieu. Dans ce cas, la pratique est délocalisée. On n'est pas *in situ* avec son téléphone.

Comme on parle des zones blanches pour la couverture, est-ce que les lieux qui ne seraient pas médiatisés, sur lesquels il n'y aurait aucune information, seraient moins attractifs ?

C'est plutôt l'inverse qui va se passer. On va nous livrer ce qu'il se passe derrière les façades et on aura peut-être des incitations à la curiosité. Mais encore une fois, je pense qu'on est très loin d'observer des comportements massifs en la matière. Aujourd'hui, on est très peu dans du mobile lié à l'utilisation du marcheur. C'est plutôt relatif aux situations que j'évoquais tout à l'heure, du territoire inconnu : je descends du train, je dois aller à l'hôtel. Google Maps me pilote jusqu'à l'hôtel. Sinon les usages un peu enrichis de la téléphonie mobile ou Internet dans l'espace public pour le guidage restent relativement légers, car peu nécessaires.

On entend parler d'hybridation de données « professionnels » et données « usagers ». Par exemple, Netscouade² permet aux usagers de signaler un problème sur la voie, faire remonter des informations. Pouvez-vous nous parler de ces différentes formes d'informations ?

Nous avons répondu à un programme de l'Agence nationale de la recherche et travaillons avec Rennes, Angers et Lorient. Bordeaux, approché, n'a pas trouvé d'agent disponible pour cette expérience. En matière de mobilité, la marche et le vélo sont peu renseignés. La question est de savoir quels sont les différents moyens pour faire remonter de l'information puisqu'il n'y a pas d'autre information. Cela pose une question tout à fait cruciale : demain l'essentiel de l'information sera de la donnée collaborative abondée par les usagers, de manière passive (les informations du mobile par la traçabilité) ou pro-active (j'inscris moi-même des informations sous une forme ou sous une autre, comme dans Open Street Map, la carte wiki). Il peut y avoir aussi d'autres formes d'information : on peut détourner l'usage des caméras publiques et arriver au travers d'algorithmes à récupérer de l'information sur les déplacements. On peut retrouver des silhouettes et voir où elles se dirigent. C'est un champ d'exploration, encore assez expérimental.

Mais ce type d'usage ne pose-t-il pas la question de l'anonymat dans la ville ? Cela entraîne-t-il des nouvelles normes de comportements dans l'espace public ? Va-t-on vers plus d'auto-censure ?

Le numérique soulève en effet toute une série de questions. Il faut bien sûr être attentif à la protection de l'individu. Mais peut-être qu'on pose mal le problème. Beaucoup affirment que finalement les caméras dans l'espace public ne servent à rien ou presque rien. C'est l'exemple même de la fausse bonne solution. En France, nous sommes infiniment plus sensibles à ce sujet qu'ailleurs. En revanche, on nous garantit l'anonymat, mais les risques liés à la traçabilité des données sur le plan des libertés individuelles ne sont pas qu'un fantasme. Ces intrusions ne sont peut-être pas là où on les imagine.

D'autre part, l'ensemble des informations, qu'elles soient données publiques, collaboratives ou « *machine to machine* »,

révèle un nouveau paysage urbain. Cela permet de jeter d'autres regards sur la ville, de mieux comprendre certains fonctionnements et aussi de fabriquer des nouveaux servi-

ces urbains. Il faut donc mettre cela en balance, avoir un œil assez critique et prendre la mesure de ce que cela fabrique, de bien et de... moins bien.

Il y a une masse d'informations avec le numérique... Sauf que cette information, on ne la mobilise pas forcément. Pourrait-on être gêné par ce trop d'informations ?

J'ai cosigné il y a longtemps un article sur « l'homme radar » dans un collectif du Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie (Crédoc). Notre système cognitif se transforme, il est parfaitement capable de s'organiser par rapport à la submersion d'informations. D'abord, nos fournisseurs s'organisent et organisent une formation intuitive, mais nous-mêmes développons des fonctions cognitives, des fonctions radars pour ne pas rentrer dans cette infobésité. Tout prouve, au fil du développement de l'aire numérique, que l'on régule.

2 | Agence de communication, travaillant dans le domaine de la production digitale, avec les collectivités notamment via beecities, plateforme de gestion de requêtes citoyennes avec système de géolocalisation pour avertir sa mairie d'un problème.

Concernant la marche, existe-t-il une fracture sociale par rapport au numérique ? Par exemple, des outils numériques peuvent-ils favoriser une forme de ségrégation par les usages entre ceux qui possèdent et ceux qui ne possèdent pas ?

Le numérique se banalise et s'intègre au quotidien. Aux États-Unis, on a franchi la barre des 50 % d'équipement en smartphone. On doit être à plus d'un tiers en France. « L'intelligence » dans toutes les occurrences – dont celle de la marche – se généralise et cela commence toujours par une fracture ; puisque ce sont ceux qui en ont les moyens et les capacités qui vont d'abord l'activer. Mais les évolutions se dirigent tout droit vers une massification. Il y aura toujours des illettrés du papier, d'autres du numérique, mais cette fracture ne sera ni plus, ni moins importante dans l'illettrisme papier que dans l'illettrisme numérique. Après, ce sont des questions politiques.



Et vous, vous bougez comment aujourd'hui ?

Bouger 30 minutes par jour, c'est facile.

Plus d'infos sur www.mangerbouger.fr

Logos: INPES, Programme National Nutrition Santé, Mairie de Bordeaux

► La ville « à portée de pied »

Fin 2010, l'Institut national de prévention et d'éducation pour la santé a lancé une campagne de promotion de l'activité physique intitulée « Bouger 30 minutes par jour, c'est facile ». Cette campagne, déployée dans une dizaine de villes et d'agglomérations en France (dont Bordeaux), se déclinait sur plusieurs supports parmi lesquels une signalétique urbaine informant les piétons sur les distances en temps (par exemple, « Porte de Bourgogne – 30 minutes ») et des affiches mettant en scène des citoyens dans leur quotidien. Sur ces dernières, une étudiante, un jeune actif ou encore une retraitée – entre autres – nous interpellent : « Et vous, vous bougez comment aujourd'hui ? ». Des flèches indiquent les destinations qui rythment le quotidien de chacun d'entre eux, la fac, la crèche, le bureau, l'épicerie, le coiffeur... Elles précisent aussi le temps de marche nécessaire pour les atteindre, temps très courts mais qui, en se cumulant, finissent par atteindre un total de 30 minutes. Le message est clair : « Bouger 30 minutes par jour », c'est à la portée de tous si on intègre la marche à pied dans ses pratiques quotidiennes. Le mérite de cette campagne de communication est de mettre l'accent sur une qualité bien souvent oubliée de la marche : marcher, c'est certes bon pour la santé mais c'est surtout un moyen « efficace » de se déplacer, qui permet d'accéder rapidement aux activités et services du quotidien. À condition bien sûr d'habiter en milieu urbain dense et mixte, dans la « ville des courtes distances » chère aux urbanistes, où les lieux de vie sont... à portée de pied !



► Marche et transport collectif : des alliés objectifs

La promotion de la marche en ville cherche des parrains. Le transport collectif (TC) en constitue un de poids, au moins potentiel, ne serait-ce parce que l'usager du bus ou du tramway est presque toujours un piéton.

Encore faut-il préciser les complémentarités à renforcer et les concurrences à réduire entre ces deux modes de déplacement. Encore faut-il que les services techniques locaux comme les exploitants des réseaux de transport se sentent mutuellement concernés par le développement de cette articulation entre marche à pied et TC.

Trois ambitions, au moins, peuvent être déclinées : l'élargissement des aires de chalandise des arrêts de bus ou de tramway ; la réduction de l'usage du TC pour des trajets courts ; la transformation de stations TC en pôles de proximité. De quoi s'agit-il plus précisément ?

Un premier objectif est la croissance de la clientèle des TC. Aujourd'hui, l'usager n'accepte en général pas de parcourir à pied plus de 300 à 350 mètres pour rejoindre l'arrêt du bus ou du tram. Augmenter le seuil d'acceptabilité de cette distance de rabattement, c'est accroître d'autant l'attractivité du TC. Signalétique et visibilité, confort de cheminement, animation, peuvent être convoqués pour ce faire. La prise en compte dans la conception des réseaux de rayons de rabattement de 500 mètres permettrait en outre d'allonger les intervalles entre les stations, donc d'améliorer les vitesses du transport collectif.

Un deuxième objectif vise la diminution de la congestion dans les bus ou les trams aux heures de pointe, pour un meilleur confort des usagers. Une part marginale mais néanmoins significative (probablement 10 % si l'on en croit les statistiques d'autres villes du monde) des trajets TC concerne un déplacement court (une inter-station). Souvent par manque d'information, en particulier pour les trajets en correspondance, parfois aussi par « paresse », l'usager vient « encombrer » le bus ou le tram alors qu'il irait aussi vite à pied.

Un troisième objectif est lié à l'idée que les proximités doivent désormais se penser au-delà du seul voisinage du logement. Dans une vision métropolitaine de la « ville du quart d'heure », les équipements et les services de proximité sont aussi à localiser près du travail et près des stations TC. Les lieux d'échanges doivent dès lors évoluer dans leur conception et leur gestion, pour accueillir une clientèle piétonne aux attentes diversifiées.

Le Forum Vies mobiles, instance de recherche et d'échanges récemment créée par la SNCF pour explorer les mobilités du futur, et l'a-urba ont entamé une réflexion pour établir le cadre d'expérimentations concrétisant ces projets de synergie entre marche à pied et transport collectif. Kéolis, exploitant des transports urbains de la Communauté urbaine de Bordeaux, en serait un acteur privilégié, aux côtés des services communautaires et communaux.

La pratique de la marche dans les principales villes françaises

	agglomération de Bordeaux	agglomération de Lyon	agglomération de Marseille	agglomération de Toulouse	Lille Métropole	Paris
Part modale des déplacements effectués à pied en %	21	32,5	37	21	31	55
Nombre moyen de déplacements à pied/personne / jour ouvrable	0,82	1,13	1,33	0,88	1,19	1,68
Distance moyenne d'un déplacement à pied en km	0,6	0,8	0,9	1	0,6	0,6

Sources : Bordeaux EMD 2009 ; Lyon EMD 2006 ; Marseille EMD 2009 ; Toulouse EMD 2004 ; Lille EMD 2006 ; Paris EGT 2001-2002.



Exploration pedestre

EN PÉRIURBAIN BORDELAIS



Évoquer la marche en ville, c'est imaginer une activité ludique, stimulante, plaisante. On se figure le piéton déambulant à travers les quartiers historiques ou se laissant emporter par les multiples aménités urbaines de la ville aux tissus urbains constitués. Mais qu'en est-il de la marche dans les espaces péri-urbains ? Dans ces lieux qui ont été *a priori* conçus davantage pour la voiture que pour le marcheur ? N'est-il pas désagréable, dangereux, voire impossible de marcher dans ces endroits ? Quels sont les principaux obstacles que le marcheur y rencontre ? Au contraire, quelles sont les qualités insoupçonnées de ces lieux que seule la marche permet de révéler ?

Pour répondre à ces questions, nous nous sommes engagés dans une exploration à pied du péri-urbain bordelais. Nous avons situé notre point de départ plus ou moins arbitrairement, au milieu d'un tissu pavillonnaire de la commune de Gradignan (pas trop loin d'une ligne de transport en commun, assez loin des centres plus urbains). Notre point d'arrivée, la Garonne, au bord de laquelle nous souhaitions pique-niquer. La contrainte : essayer de suivre un parcours le plus court possible. Le tracé sur une carte d'une ligne droite entre notre point de départ et celui le plus proche de la Garonne (ligne parallèle à la latitude 44° 46' 1'') permet de nous rendre compte que ce parcours va nous conduire à traverser des espaces très divers : zones pavillonnaires, centres-bourgs, autoroutes, voies ferrées, espaces naturels... pour une distance estimée de 6 ou 7 km. Cela nous convient parfaitement. Compte-rendu de l'exploration...



Mardi 20 mars 2012

9 h 30 | Les Stellaires | Un petit chemin entre jardins, des rues désertes

Départ : arrêt de bus Les Stellaires, boulevard Malartic, Gradignan. Tissu pavillonnaire où, supposons-nous, vivent des personnes appartenant à la classe moyenne. Ambiance très calme. Trottoirs pas vraiment aménagés mais agréables car assez larges. Un petit chemin entre les jardins des maisons attire notre attention. Sans certitude que cela nous mène quelque part, nous nous y engouffrons. Aucun piéton. Ici, manifestement, on ne marche pas beaucoup à 9 h 30 du matin. Le chant des oiseaux. La rocade est une rumeur lointaine.

Le petit chemin débouche sur une rue. De nouvelles maisons, de nombreux recoins attisent notre curiosité. Des sentiers, à droite et à gauche, entre les pavillons, entre les jardins. De multiples déambulations possibles. Tout cela donne un côté agréable à la marche. Et même si les rues sont conçues pour la voiture, presque sans trottoirs, l'absence de trafic à cette heure matinale nous permet d'emprunter la chaussée sans hésitation, avec un certain plaisir, pour aboutir au parc de Mandavit.

9 h 45 | Parc municipal de Mandavit | La promenade sportive

Traverser, à l'ombre des grands pins, en gardant le cap sur la Garonne. Des oiseaux, l'odeur de sous-bois, la fraîcheur du matin, l'humidité, et pourtant, il paraît que la ville est tout près. Soudain, un champ de vignes nous oblige à dévier vers le nord.

Un jeune homme fait son jogging. Un monsieur d'un certain âge promène son chien. Il nous explique que ce bois, très agréable pour se promener, n'a pas toujours été comme ça : « C'était vraiment la brousse ». Un autre marcheur confirme que le réaménagement attire désormais les promeneurs, les coureurs, les cyclistes qui viennent parfois de loin pour faire de l'exercice. Un parking pour les accueillir.

10 h 15 | Des piétons qui se disent bonjour, des allées presque secrètes

Allée de Chambéry, route de campagne sans trottoir. Zone de lotissements. Commune de Villenave-d'Ornon. Les quelques piétons que nous croisons nous saluent. On se dit bonjour sans se connaître. C'est comme en randonnée à la montagne, quand les traces de vie humaine sont rares...



Une assistante maternelle avec une « triple » poussette. Trois enfants d'âges différents l'accompagnent. Elle a récemment emménagé dans le quartier. Elle l'aime bien, notamment parce que les trottoirs sont larges : « C'est l'idéal en fait. Ils peuvent marcher et puis c'est tranquille ; on est protégé ». Dans ce secteur, un seul trottoir est aménagé. Celui d'en face est laissé à l'abandon, étroit, couvert d'herbe et de mousse. Côté asymétrique assez sympathique.

De petites allées se dessinent entre les arrières-cours. Rue du Maréchal-Bugeaud, l'une d'elles attire notre regard. Un chat nous y invite. Petit détour qui vaut la peine : endroit inconnu des automobilistes, voie longée de verdure, d'arbres, de portes pour s'échapper par l'arrière. On imagine les raccourcis empruntés, les rencontres entre amoureux clandestins...

Poursuite de notre balade, rue Jean-Cocteau. Les maisons ne sont pas totalement fermées sur l'espace public : les haies ou les murs, quand il y en a, sont bas et permettent de voir l'intérieur des jardins, contribuant au côté plaisant de la promenade. Un couple de retraités, habitants du coin, confirme la douceur de vivre qui règne dans le quartier avec toutes ses maisons et jardins bigarrés. Arrivés au grand square Daguin, grande pelouse ouverte au promeneur, on a presque envie de se jeter sur l'herbe...

10 h 45 | Des espaces à l'échelle de l'automobile, marcher vite

Rue du Professeur-Bergonié, plus passante et moins agréable pour marcher. Au carrefour de la route de Léognan et de la rue de la Paix, une sorte de « centralité périphérique », avec de nombreux commerces et services : boulangerie, tabac, banque, salon de coiffure, magasin de photocopies, supermarché, un arrêt de bus auquel cinq lignes marquent l'arrêt. Une certaine animation surtout alimentée par un trafic automobile intense. C'est un espace pensé pour la voiture avec de grandes parcelles dédiées exclusivement au stationnement. Le calme et le chant des oiseaux sont désormais un lointain souvenir.

Rue de la Paix, le trafic est important et, même si les trottoirs sont bien aménagés, le flux incessant et rapide de véhicules repousse le piéton. Du coup, on marche plus vite. La ligne droite de la rue nous y encourage tout comme l'architecture, sans grand intérêt. Nous suivons le même parcours que les voitures, mais de façon plus lente et pénible, la pollution en prime ! Nous rencontrons de nouveau une assistante maternelle avec sa poussette. Elle nous fait part d'un certain sentiment d'insécurité en empruntant cette rue avec les enfants : « Un moment d'inattention et... ». Nous commençons à sentir un peu la fatigue. Cela explique-t-il



notre perception négative du secteur ? Il faudrait qu'on s'arrête, qu'on mange, qu'on boive, mais ce n'est définitivement pas le lieu.

Nous quittons enfin la rue de la Paix. Au carrefour avec l'avenue des Pyrénées, nous constatons un de ces détails que seul le marcheur peut percevoir : la mairie de Villenave-d'Ornon a planté des parterres de gazon qui sont assez jolis de loin, plutôt pas mal de près, mais si on s'arrête pour les regarder attentivement, pour les toucher... c'est du plastique !

Avenue Fernand-Coin, seul axe possible pour traverser l'autoroute A62 et les voies de chemin de fer. Des espaces très larges, des trottoirs sans arbre, sans végétation, sans repère à l'échelle humaine. On se sent seul et tout petit au milieu d'un décor sans personnalité, qui pourrait être celui de n'importe quelle périphérie de ville moyenne en France.

11 h 30 | La traversée des ponts et la vieille gare abandonnée

Le trottoir se rétrécit considérablement à l'entrée du pont qui traverse l'autoroute. Fin de la piste cyclable conseillée. Au-dessus de l'autoroute, il faut crier pour s'entendre. Le bruit des voitures et l'étroitesse de l'espace piéton renforcent le sentiment d'insécurité et l'envie de s'en aller. Vite.

De l'autre côté, on retrouve un certain calme. Depuis un deuxième pont qui traverse les voies de chemin de fer, on observe des petites maisons, et une zone d'entrepôt de boissons pleine de couleurs. Trottoir encore plus étroit avec, de surcroît, des lampadaires plantés au milieu. En revanche, on se sent davantage en sécurité. Sur les voies de chemin de fer, l'ambiance est beaucoup plus calme. Visiblement, pas de train en circulation à cette heure-ci. Ces voies désertes ont un côté fascinant, leur tracé rectiligne qui se perd au loin, la promesse d'un départ possible.

Juste à côté du pont, une passerelle permet de relier les deux quais de ce qui semble être la gare de Villenave-d'Ornon. Il faut enjamber la barrière qui nous sépare de la passerelle (ce n'est pas du tout pensé pour que les piétons y accèdent depuis le pont) pour y descendre. La gare de Villenave-d'Ornon n'en est plus vraiment une. Bâtiment abandonné,



colonisé par les pigeons. L'endroit est devenu une simple halte du TER. Personne n'attend plus le prochain train. Un petit parfum de mélancolie se dégage de ces voies et vieilles bâtisses.

12 h | Le plaisir de traverser des paysages hétérogènes, la barrière d'eau blanche

Centre-bourg de Villenave-d'Ornon. Petite pause « ravi-taillement ». On prend le temps de savourer le soleil de printemps qui nous accompagne depuis le matin. Après la pause, la marche redevient plus agréable. Les trottoirs ne sont pas mieux aménagés mais, comme la circulation est calme, on peut emprunter la chaussée. Surtout, le paysage urbain est très varié : les modestes maisons anciennes, en pierre, avec de petits jardins, fleuris en cette saison, des zones pavillonnaires, un vaste champ qui donne envie de courir dedans (mais des petits barbelés nous l'interdisent, le piéton n'est quand même pas complètement libre de faire tout ce qu'il veut...).

Courrejan, hameau de Villenave-d'Ornon et limite de la zone urbanisée. Confiants dans la capacité du marcheur à s'affranchir des obstacles à la liberté de circuler, nous empruntons une voie, pourtant indiquée sans issue, pour

aborder la vaste zone marécageuse qui longe la Garonne. Au bout de l'impasse, un cours d'eau, l'Eau Blanche. Impossible de le franchir et de poursuivre tout droit. Nous essayons de trouver un itinéraire alternatif grâce à un téléphone intelligent. Demi-tour. Nous allons longer la route vers le nord et tenter de trouver un autre accès à la Garonne.

13 h | Marcher dans la nature, pique-niquer au bord de l'eau

Nous longeons une route très fréquentée qui conduit au centre commercial des Rives d'Arcins. L'espace pour le piéton est minimum. Des camions nous frôlent. On se sent très vulnérable. Un peu plus loin, une voiture est garée sur le bord de la route. Un jeune homme sort du coffre une canne à pêche. « Vous êtes très loin de la Garonne », nous dit-il, « ce sont des étangs ici ».

Nous quittons la route et accompagnons le pêcheur jusqu'à une zone de grands étangs où nous nous séparons. Le cadre est assez sauvage, surprenant et paisible à nouveau : un vrai bonheur après le dernier tronçon de route infernale. On entend le bruit de nos pas. On regarde beaucoup plus par terre, la végétation asséchée, les morceaux de branches tombées, quelques cartouches de fusil ; et on contemple le ciel également, les nuages, la cime des arbres. Marche-t-on dans la bonne direction ?



Très loin devant nous, la silhouette du centre commercial des Rives d'Arcins. On devrait dévier vers la droite, vers une zone plus arborée, qui signale sans doute la rivière. La fatigue commence à peser. Les échanges sur nos impressions se raréfient...

Et enfin, la digue, le bord de la Garonne et, cerise sur le gâteau, un petit endroit au bord de l'eau, idéal pour pique-niquer. Mission accomplie après trois heures et demie et près de 11 km de marche !

14 h | Retour à la réalité

Après le pique-nique, il nous faut trouver un arrêt de bus pour rejoindre Bordeaux. Peut-être à l'entrée du centre commercial ? Nous reprenons notre marche en suivant le chemin qui longe la Garonne vers l'Océan. De charmantes petites cabanes de pêcheurs rythment notre balade. Soudain, comme une gifle, un immense ruban de bitume coupe le chemin : le parking du centre commercial. L'arrière du bâtiment n'est pourtant pas si mal intégré au paysage, avec ses terrasses de restaurant qui donnent sur la Garonne. Mais l'ensemble n'est évidemment pas conçu pour que l'on y marche. Ni même pour que l'on s'y rende autrement qu'en voiture. Nous devons traverser plusieurs grands parkings,

à moitié vides aujourd'hui, sans aucune signalétique pour le piéton, avant de trouver les premiers indices qui nous mènent à l'arrêt de transport en commun. À notre surprise, plusieurs personnes attendent le bus qui est en retard, des gens qui sont bien obligés de marcher au travers de ces espaces si peu adaptés.

Ainsi s'achève notre balade. En attendant le bus, on se dit que pour les habitants du péri-urbain, la marche, c'est un peu du luxe ! Les services, les emplois, l'habitat, les lieux de loisirs, étant souvent éloignés les uns des autres, les effets de coupure sont nombreux. Il est difficile de multiplier le nombre d'activités dans la journée sans être motorisé. En somme, la marche en périphérie peut réserver bien d'agréables surprises. Elle accorde une grande liberté de mouvement, elle permet des « transgressions », l'appropriation à certains endroits des espaces de la voiture, l'emprunt des culs-de-sac, la découverte de passages inconnus. Elle procure aussi des sensations auditives, olfactives, kinesthésiques uniques. Mais il faut disposer d'un temps que nos rythmes de vie ne nous accordent que peu, le temps de se perdre, le temps de flâner...

► Itinérances autour de Bordeaux, carnet métropolitain

Arc en rêve centre d'architecture
Éditions Sud-Ouest, 2011, 421 p.

Sept écrivains et sept photographes promènent le lecteur à travers sept séquences métropolitaines autour de Bordeaux : vers le Médoc, la presqu'île, l'estuaire, les coteaux, l'Entre-deux-Mers, les Landes, le Bassin. Pour chacune sont proposés deux itinéraires différents avec des ambiances particulières, des lieux et sites à visiter. Ce carnet métropolitain donne envie de suivre ces itinérances et d'aller voir ces paysages et autres curiosités. Petit bonus à la fin de ce livre : des pages personnelles réservées au lecteur invitent celui-ci à participer à l'écriture d'une nouvelle séquence avec ses bonnes adresses, ses notes personnelles et ses photos.



Pour aller plus loin...

Amar (G.), Michaud (V.), *La marche au cœur des mobilités*, Lyon, Éditions du Certu, 2009.

Benjamin (W.), *Paris, Capitale du XIX^e siècle : Le livre des passages*, Paris, CERF, 2009, 970 p.

Coverley (M.), *Psycho-géographie ! Poétique de l'exploration urbaine*, Lyon, Les moutons électriques, 2011, 192 p.

Davila (T.), *Marcher, Créer. Déplacements, flâneries, dérives dans l'art de la fin du XX^e siècle*, Paris, Regard, 2002, 191 p.

Héran (F.), *La ville morcelée : Effets de coupure en milieu urbain*, Paris, Economica, avril 2011, 217 p.

Solnit (R.), *L'art de marcher*, Arles, Actes Sud, février 2002, 395 p.

Soulier (N.), *Reconquérir les rues*, Paris, Les Éditions Ulmer, avril 2012, 285 p.

Terrin (J.-J.), dir., *Le piéton dans la ville : L'espace public partagé*, Marseille, Parenthèses, 22 août 2011, 279 p.

Thomas (R.), dir., *Marcher en ville : Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*, Paris, Éditions des archives contemporaines, octobre 2010, 194 p.

Dossier « Marcher », *Revue Urbanisme*, mars-avril 2008, n°359, p. 41-72

Dossier « La marche, mode d'avenir », *Magazine Ville-Vélo*, janvier-février 2011, n°48, p. 6-15

L'évolution de la représentation de l'espace : l'exemple bordelais

L'image n'est jamais neutre. Elle est destinée à un groupe social qui peut y lire un message et des informations utiles à un moment et pour un usage donnés. Cet article propose d'illustrer, à partir de quelques images de l'agglomération bordelaise, l'évolution de la représentation de l'espace.

Jusqu'au XVI^e siècle, la faible diffusion de l'écrit et la priorité donnée à l'oral dans la transmission des informations génèrent un ensemble de signes présents dans l'espace, suffisants pour s'y repérer. La représentation est partielle et souvent liée à la gestion du sol et de ses rentes. Elle ne vise pas la justesse géométrique. Elle est complétée d'impor-

tantes parties écrites et s'apparente à un schéma. Ainsi, et jusqu'au XVII^e siècle, le plan ou portrait de ville est une perspective cavalière, sans échelle, sur laquelle seuls sont représentés les éléments jugés importants pour appuyer un discours.
cf. [1]

La Renaissance marque une rupture dans la représentation. La valeur donnée au nombre dans l'appréciation de l'harmonie, la découverte de territoires lointains, les progrès de l'astronomie et la généralisation de l'artillerie génèrent un besoin de représentation exacte de l'espace à une plus grande échelle. L'accès aux connaissances géométriques grecques et arabes va permettre l'introduction de la perspective dans la peinture puis la composition dessinée en architecture. Les progrès de la triangulation seront appliqués aux levés de terrain nécessaires à la conception des fortifications bastionnées des villes et à la représentation cartographique du monde. On passe alors à une représentation en plan et à l'échelle de l'espace même si l'orientation n'est pas encore systématique. Ainsi, les cartes de Bordeaux, utilisées à des fins de fortification, ne représentent toutefois de la ville que l'essentiel : le fleuve, les murs extérieurs et les principales voies d'accès.

cf. [2]

À la fin du XVII^e siècle, le territoire est pacifié et le pouvoir s'organise autour du roi. Les commerçants comme les



[1] //

Sur ce « plan » de 1565 n'apparaît que ce qui est caractéristique de Bordeaux : son activité fluviale, ses remparts dessinant plusieurs quartiers, ses portes, ses édifices religieux et ses vestiges antiques.

Illustrations de L'Antiquité de Bourdeaux [Cote : BNF C72557]

Source : Bibliothèque nationale de France.

► militaires ont besoin de circuler rapidement sur un territoire étendu. Les travaux pour améliorer les voies de communication nécessitent le relevé des plus importantes, confié aux ingénieurs des Ponts et Chaussées à partir de 1715. Ceux-ci reprennent les techniques de triangulation développées par leurs prédécesseurs du Génie. L'atlas de Trudaine, établi à partir du milieu du XVIII^e siècle, donne ainsi une vision du territoire français et de ses grandes villes tout à fait particulière. Très détaillé, représentant tous les bâtiments situés le long des axes de communication, les modes de cultures, les chemins et indiquant le nom des propriétés, il ne représente le territoire qu'en « couloir », un peu comme nous découvrons aujourd'hui le paysage depuis une autoroute ou un TGV.

cf. [3]

Au XVIII^e siècle, le développement des sciences de l'observation conduit à chercher une représentation exhaustive du monde. Vers 1746, l'Académie des Sciences s'engage dans une vaste campagne de relevés du territoire national, achevée 10 ans plus tard. Cassini quadrille le territoire depuis la méridienne et en dresse un plan complet. Cette carte, qui ne représente qu'imparfaitement le relief, apporte un nombre très important d'informations sur le territoire et ce, pour la première fois. Elle cumule des données liées à la géographie physique, aux infrastructures, aux modalités d'occupation du sol et à l'organisation du territoire héritée du Moyen Âge. Elle est orientée comme le



[2] //

Cette carte de 1653 représente la ville dans sa province, la Guyenne, ce qui est nouveau. La légende fait état des fortifications nouvelles et anciennes et montre le lien entre la défense de la ville et son territoire. Mais, si la carte générale est orientée, l'extrait concernant la ville garde l'orientation des portraits de ville plus anciens et doit donc être lue dans le sens inverse de la carte générale.

Coste de Gascogne. Plan de la ville de Bordeaux avec ses vieilles et nouvelles fortifications par Duval (P.)
Source : Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, CPL GE DD-2987 (1486).

sont les cartes aujourd'hui, le nord vers le haut, et elle porte une échelle.
cf. [4]

Cette manière de représenter le territoire sera reprise un siècle plus tard par les cartes d'état-major. À vocation militaire, elles accumulent des informations de toutes sortes, destinées à faciliter la circulation des troupes ainsi que la stratégie militaire. Les cartes IGN les remplaceront au milieu du XX^e siècle en améliorant la précision de la représentation du relief, du fait notamment de l'utilisation de la photographie aérienne et des techniques de photogrammétrie.

Le XIX^e siècle fournit aux urbanistes deux autres modes de représentation de l'espace : le cadastre et la carte routière. Le premier recense dès l'Empire tou-

tes les propriétés foncières du territoire national, en reliant un plan établi par un géomètre, un descriptif de l'usage du sol et un propriétaire foncier. Document fiscal, il indique la nature de l'utilisation du sol (pâtures, jardin, vignes, friches, éléments bâtis) et l'identification de la propriété, sans viser la justesse de la représentation.

À la fin du XIX^e siècle, avec le tourisme et l'automobile, apparaissent deux types de représentation : la carte routière et le plan de ville, tous deux destinés à s'orienter dans un milieu inconnu, à pied ou en voiture. Sur les cartes routières, les messages sont hiérarchisés : voies principales, points de repère et sites intéressants. En ville, les plans s'accompagnent d'une liste de noms de rues et de monuments.

La nécessité d'améliorer la circulation dans la ville conduit à réaliser des réseaux de transports urbains (tramway et train), dont l'apparition s'accompagne de plans. Souvent complètement déconnectés de la représentation de l'espace géographique, ces derniers ne servent qu'à faciliter l'usage des réseaux et leur connexion. Ainsi, à l'heure du GPS, ces plans si riches d'informations pour comprendre l'espace dans lequel nous vivons sont-ils voués à disparaître ?

La transversalité des approches urbaines nécessite un accès rapide et complet aux données. Les « systèmes d'informations géographiques » permettent aujourd'hui cette diffusion large sur des portails de type Open Data. Par ailleurs, la complexité des dynamiques territoriales implique une représentation des flux et des interactions entre territoires. La cartographie statistique ou les anamorphoses représentent l'espace tel qu'il est vécu. Ainsi, le schéma, qui corréle distance métrique et temps passé à la parcourir, montre la distance vécue entre l'agglomération bordelaise et différentes agglomérations françaises en fonction du mode de transport utilisé.

Les métiers de la représentation ont ainsi profondément évolué. Triangulation et contact direct avec le terrain ne sont plus aujourd'hui le quotidien des cartographes. Ils ont été remplacés par les bases de données, les outils informatiques et les logiciels graphiques !



[3] Cette vue de Blanquefort de 1787 permet d'en reconstituer le paysage : un petit bourg groupé au croisement de deux routes, de nombreuses propriétés agricoles disséminées dans un territoire cultivé, une présence forestière modeste, des moulins à eau et à vent.

Dossier Atlas de Trudaine - XVIII^e siècle ; généralité de Bordeaux - vol. II
Document conservé aux archives nationales, Paris



[4] Sur l'extrait représentant l'agglomération girondine en 1774, on lit très clairement l'implantation de la ville de Bordeaux dans le méandre de la Garonne, le rayonnement des voies de circulation vers la ville, l'absence de ponts permanents traversant le fleuve, le maillage très serré de bourgs, de hameaux, de voies au sud et à l'ouest de l'agglomération et au contraire la très faible occupation de la partie ouest que l'on devine traversée de multiples fils d'eau, comme en témoigne la représentation du bassin d'Arcachon.

Carte générale de la France. 104, [Bordeaux]. N°104. Fille 164 / [établie sous la direction de César-François Cassini de Thury]
Source : Bibliothèque nationale de France.

Les équipements publics de loisirs pour les jeunes sont-ils sexistes ?

Qui profite des équipements de loisirs ? Quels sont les jeunes qui bénéficient des investissements que consent la collectivité ? Derrière l'apparence anodine de ces questions, se trouve un champ de recherche qu'un géographe bordelais explore depuis plusieurs années, affinant les catégories présumées. Yves Raibaud, enseignant-chercheur de l'université de Bordeaux 3 et du laboratoire Aménagement, Développement, Environnement, Santé et Sociétés (ADES), étudie les cultures urbaines et les loisirs des jeunes, en portant son attention sur les questions de mixité dans l'espace public. Il mobilise ainsi les notions de sexe et de genre (le sexe, considéré comme une donnée biologique, se distinguant du genre, construit socialement), pour étudier de manière systématique les équipements et espaces publics de loisirs des jeunes de l'agglomération bordelaise.

Des sites marqués par la non-mixité

Qui fréquente les parcs des sports, les skate-parcs et autres locaux de musique amplifiée ? Les garçons s'y retrouvent entre eux, parfois de manière exclusive. Dans les salles et lieux de répétition de musiques actuelles, 4 jeunes sur 5 sont des garçons. Quand une commune crée un skate-parc pour les jeunes en rollers, 5 % seulement sont des filles. Quant aux city-stades qui proposent basket-ball et football, 100 % de leurs joueurs sont des garçons. Ces types d'équipements publics, souvent présentés comme étant conçus pour canaliser une jeunesse turbulente dans des activités positives,

semblent avoir pour principale fonction de socialiser les garçons.

Pourtant, Yves Raibaud montre par des études approfondies que ces lieux renforcent les conduites viriles et les valeurs masculines, ce qui produit l'effet inverse de celui escompté. La prégnance de stéréotypes comme celui de « l'homme fort et dominant » et la prééminence de valeurs traditionnelles sont observées au sein des plus jeunes générations fréquentant ces équipements de loisirs. L'espace des loisirs urbains peut ainsi devenir un espace discriminant ou répulsif pour les jeunes dont le comportement ou les choix s'inscrivent mal dans les catégories garçon/fille ou homme/femme aux valeurs nettement tranchées. Cet entre-soi masculin peut entraîner l'exclusion des garçons se rattachant à des valeurs féminines – chemin pouvant aussi mener à des conduites homophobes. Ces éléments contribuent à renforcer le caractère sexué de l'espace.

Historiquement, une ville pensée par les hommes

Si la sociologie et l'anthropologie ont été les premières disciplines des sciences sociales à travailler sur les questions de genre et de sexe, la géographie montre que les lieux ne sont pas neutres, qu'ils construisent de la sociabilité et que cette construction peut être androcentrée : le plus souvent, la ville a été construite par les hommes et pour les hommes. Yves Raibaud inscrit ainsi une partie de ses travaux dans un courant

des sciences sociales dont l'origine est anglo-saxonne : les *gender studies*. Les recherches géographiques sur les pratiques spatiales selon le sexe peuvent rendre visibles des inégalités trop souvent ignorées. La production de données, de cartes, de diagnostics genrés de l'espace public peut contribuer à rénover les perceptions et à améliorer les projets d'aménagement.

En effet, lorsque l'auteur étudie les efforts financiers des collectivités avec une approche de type *gender budgeting*, il révèle également une inégalité de traitement entre les sexes : les équipements dont vont bénéficier principalement les garçons obtiennent des budgets deux fois plus importants que ceux qui seront surtout fréquentés par les filles. Perçues comme plus calmes, elles fréquentent plutôt les clubs de danse, de gymnastique ou les médiathèques. De plus, alors que les petites filles sont très présentes dans l'espace public, les études conduites par Yves Raibaud montrent qu'à leur entrée au collège, les adolescentes désertent les structures et les équipements de loisirs prévus pour les jeunes. Une extrapolation de ces tendances permet de questionner le futur de notre société : sera-t-elle toujours marquée par la domination masculine ? Parité et tolérance restent des défis à relever pour la Cité.

////////

Yves Raibaud est géographe, maître de conférences habilité à diriger des recherches à l'université de Bordeaux Michel de Montaigne, membre de l'unité de recherche ADES CNRS. Après une carrière de cadre de collectivités territoriales dans le domaine de la culture et de l'insertion par l'économie, il a été responsable de formations de directeurs de projet et d'ingénieurs animateurs territoriaux. Ses recherches (dont certaines en partenariat avec des collectivités locales) portent sur le rôle de la culture dans le développement local, la question du genre dans les loisirs des jeunes et les territoires musicaux.

À lire

- Raibaud (Y.), *Géographie socioculturelle*, Éditions de l'Harmattan, coll. « Logiques sociales », Série Études culturelles, avril 2011.
- Raibaud (Y.), « De nouveaux modèles de virilité : musiques actuelles et cultures urbaines », in *Regards sur les hommes et le masculin*, dir. D. Welzer-Lang et C. Zaouche, Empan, 2011, p. 149-161.
- Raibaud (Y.), « Le genre, variable centrale de la violence sociale », avec S. Ayral, in *Violence et société, regards sociologiques*, dir. A. Ndiaye et D. Ferrand-Bechmann, Desclée de Brouwer, 2010, p. 233-250.

Méthodologie :

Comment intégrer « le genre » dans les études urbaines ?

Postulat :

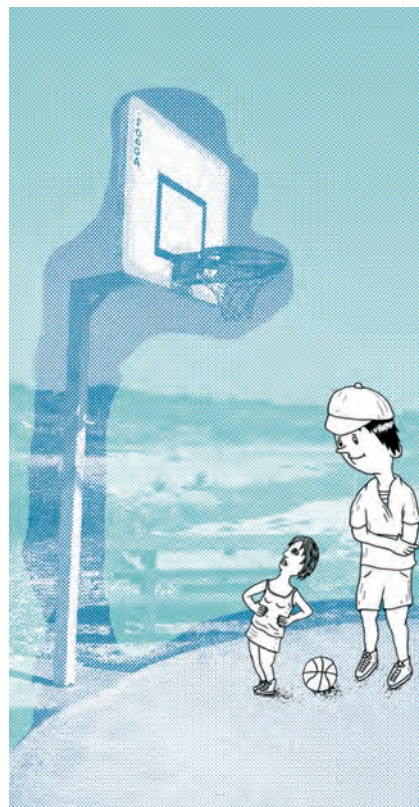
Les caractéristiques associées aux pratiques de chaque sexe ne sont pas biologiques, mais socialement construites. Il s'agit alors d'interroger les représentations sociales.

- L'approche qualitative procède par entretiens, individuels ou de groupe, pour comprendre comment chaque individu ou groupe d'individus construit sa perception de la ville à partir des contraintes imposées par son « rôle de sexe ».
- L'approche « éthologique » permet d'observer les circulations des femmes et des hommes à différentes heures de la journée pour mesurer les différences de pratiques, les lieux mixtes et non-mixtes, les freins, obstacles et frontières qui empêchent parfois que l'usage de la ville soit égal entre les deux sexes (par exemple les femmes, la nuit).
- L'approche quantitative consiste à réaliser ou à exploiter (quand elles existent) les statistiques publiques par sexe sur la mobilité des ménages, l'usage des transports publics, la fréquentation des équipements administratifs, des commerces, des espaces de loisirs, des centres de santé, etc.

Qu'est-ce que le *gender budgeting* ?

Analyser, sous l'angle du genre, toutes les formes de dépenses publiques. Confronter, pour un équipement public, l'ensemble des coûts supportés par la collectivité (investissement et fonctionnement) et la fréquentation en fonction de la variable sexe (pratiques mixtes et non-mixtes). Par

exemple, l'étude des équipements publics d'une commune, dont une salle des sports polyvalente, montre que cette salle est fréquentée par toutes classes sociales, de différents quartiers de la commune, mais à 77 % par les hommes et les garçons. Ce ratio indique qu'avec cet équipement municipal, la collectivité tourne son effort financier à 77 % vers les hommes, sans équivalent pour les femmes dans aucun autre équipement public, ni dans l'ensemble du budget communal.



L'archéogéographie, la part de l'histoire dans la forme des lieux

Entretien avec Cédric Lavigne



Chercheur et consultant, auteur de nombreux articles et ouvrages sur la morphologie et l'histoire des paysages, Cédric Lavigne se définit avant tout comme archéogéographe. Il développe une approche originale de lecture du territoire qui peut aider ses habitants à mieux comprendre les lieux qu'ils pratiquent tout en constituant un référentiel au service des aménageurs.

Comment définissez-vous l'archéogéographie et ses apports en termes de lecture des paysages ?

Quand on regarde la couverture aérienne d'un territoire donné, par exemple à partir d'un des nombreux géoportails aujourd'hui en ligne sur Internet, l'œil est immédiatement attiré par la multitude des formes qui s'y déploient et qui organisent l'espace en un tissu continu. Si l'on parvient facilement à identifier le tracé de l'autoroute ou de la voie ferrée, le plan du lotissement ou de la zone commerciale, aménagements relativement récents aux formes bien caractérisées, on reste, pour l'essentiel, circonspect devant l'enchevêtrement de points, de lignes et de surfaces que révèle la terre vue du ciel, pour reprendre le titre d'un ouvrage à succès. Confusément, ces formes nous paraissent anciennes et l'on devine que la part des héritages y est importante, même si les repères font souvent défaut pour dire ce qui relève de telle époque ou de telle autre. Surtout, on manque de clé de lecture pour comprendre quelles sont les logiques anciennes qui

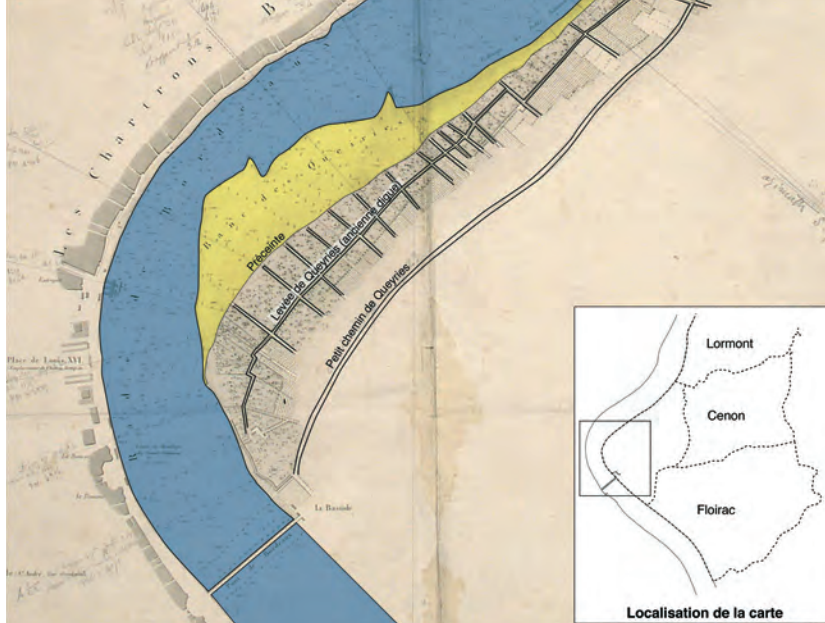
sous-tendent le dessin des formes, voire à quel projet historique peut correspondre tel ou tel découpage. C'est précisément l'objet de l'archéogéographie que de tenter, par une analyse de la morphologie des lieux, de répondre à ces questions, de comprendre comment et selon quels processus les paysages ont été construits par les sociétés, quelle est la part de l'intentionnalité et celle de l'impensé dans cette fabrique, comment, enfin, les formes se transmettent et se transforment dans le temps et dans l'espace. L'archéogéographie est donc une géographie des espaces du passé et de leurs dynamiques historiques, qui fait de la compréhension des héritages planimétriques l'objet de son étude.

Vous êtes historien de formation, quelle a été votre contribution à l'avancée de la recherche dans ce domaine ?

Pendant longtemps, la recherche a porté sur l'organisation de l'espace agraire dans l'Antiquité romaine et particulièrement sur une des formes les plus emblématiques de la planification de cette époque, la centuriation (réseau géométrique, s'apparentant à un damier, pour certains de plusieurs centaines de kilomètres carrés, servant à asseoir la distribution des terres aux colons ou vétérans de l'armée romaine). Partant, je me suis demandé ce qu'il en était au Moyen Âge lorsque, à l'occasion de la fondation d'un village neuf, comme une bastide (pour prendre un exemple régional), un seigneur distribuait des terres aux colons

qui venaient s'y installer. Cette question a été le point de départ d'une recherche de plusieurs années (qui a donné lieu notamment à la rédaction d'une thèse de doctorat¹ puis d'un contrat de recherche au CNRS) qui m'a permis d'annoncer les règles de l'arpentage présidant à la création des formes agraires planifiées au Moyen Âge. J'ai montré ainsi que, dans un certain nombre de cas, la fondation de ces villages neufs s'accompagnait de l'implantation, dans le territoire rural environnant, de grandes trames de plusieurs centaines d'hectares généralement découpées en lanières. J'ai découvert également qu'à l'intérieur de ces grandes bandes, les champs étaient arpentés suivant des modules standardisés établis sur un système de mesures original servant à asseoir l'assiette des redevances dues par chaque paysan à son seigneur. J'ai montré enfin qu'une telle opération impliquait l'intervention d'arpenteurs (nos géomètres actuels), pour tracer les axes et délimiter les parcelles, de notaires, pour enregistrer les lots assignés et calculer le montant des redevances, bref d'un corps technique et administratif dont l'apparition, dans un tel contexte, participait de ce que les historiens appellent la genèse de l'État Moderne. En partant de l'analyse des formes, c'est donc un nouveau chapitre de l'histoire du Moyen Âge occidental qui s'est ouvert.

¹ | Lavigne (C.), *Essai sur la planification agraire au Moyen Âge ; Les paysages neufs de la Gascogne médiévale (XIII^e-XIV^e siècles)*, Éditions Ausonius, scripta varia n° 5, Bordeaux, 2002, 299 p.



En quoi cette expertise peut-elle éclairer le présent et donner des éléments de référence, voire de projet, aux aménageurs et aux urbanistes ?

Lorsqu'on travaille sur la morphologie paysagère d'un espace donné (urbain, rural ou rural), on le fait à partir de documents planimétriques (cartes, plans, photographies aériennes) actuels – en tous les cas très récents (s'ils datent du XVIII^e ou du XIX^e siècle) – par rapport à l'histoire de la fabrique de l'espace qui s'étire sur plus de deux millénaires. Pour une large part, les formes qui y sont figurées sont des formes transmises, c'est-à-dire fortement chargées en éléments historiques, même si ces éléments ont été progressivement réinterprétés par les sociétés au cours de l'histoire. Les notions de mémoire et d'héritages sont donc centrales. Parce

que l'archéogéographie a émergé dans le milieu de la recherche historique et archéologique, les objectifs de l'analyse ont longtemps été guidés par des problématiques du passé. Mes travaux sur les formes de la planification agraire au Moyen Âge en sont une illustration. L'idée que je défends (et sur laquelle j'ai construit mon activité de consultant) est que ces formes peuvent être, tout autant, interprétées par rapport à des problématiques du présent, ce qui conduit alors l'archéogéographie à se situer dans le champ de l'aménagement et de l'urbanisme. Parce qu'ils sont transmis dans les formes du paysage, les héritages du passé construisent notre présent et imposent leurs sujétions aux évolutions actuelles. L'objectif est alors de dépasser l'analyse d'un état trop souvent qualifié « d'initial » du site et de l'environnement, pour aller vers la

L'espace est chargé de mémoire et cette mémoire parle autant du passé que de l'avenir. L'hybridation de l'héritage et du projet constitue une des dimensions de l'aménagement durable (ici le secteur de Braza, sur la rive droite de Bordeaux, à deux siècles d'intervalle).

compréhension d'un état hérité, chargé d'atouts, de potentialités, de contraintes ou de risques pour les projets contemporains. L'étude que j'ai conduite sur la rive droite de la Garonne, pour la ville de Bordeaux et le GIP-Grand Projet des Villes, illustre l'apport de cette expertise dans le cadre de grands projets urbains. L'objectif était ici d'apporter de l'intelligibilité et du sens sur ce territoire en pleine mutation de façon à faire émerger une vision partagée par les acteurs locaux (habitants, associations, élus, services techniques) et de révéler des héritages susceptibles de nourrir la réflexion des architectes et urbanistes en charge du projet. Le plan guide d'aménagement du secteur de Braza, élaboré par Djamel Klouche en 2010, entre le débouché du futur pont levant et l'avenue Thiers, montre la fécondité de cette hybridation de l'héritage et du projet, très éloignée de « la table rase » souvent mise en œuvre dans l'aménagement durant la période des Trente Glorieuses². Cette articulation constitue une des dimensions de l'aménagement durable des territoires. Il s'agit là d'une évolution de fond comme on peut en juger par le thème retenu cette année par Agora, la biennale d'architecture et d'urbanisme de Bordeaux, intitulé « Patrimoines, héritage / hérésie »...

2 | Il n'est pas possible de rentrer, ici, dans le détail de ce dossier. Le lecteur pourra se référer à l'article de Cédric Lavigne rapportant cette contribution au projet urbain, « L'articulation de l'héritage et du projet dans l'aménagement urbain : l'exemple du secteur de Braza à Bordeaux », dans Lavaud (S.) et Schmidt (B.) éd., *Représenter la ville*, Éditions Ausonius, *scripta Mediaevalia*, n° 20, Bordeaux, 2012, p. 363-400. Cet article peut être consulté en ligne sur le site <http://www.archeogeographie.com>.

C'est le nombre de personnes par ménage dans la commune de Bordeaux

Les résidences principales bordelaises abritent en moyenne 1,78 personne. Ce chiffre a l'étonnante particularité d'être un des plus faibles de France. En effet, Bordeaux se situe à la 13^e place parmi les communes de plus de 10 000 habitants, après Vichy, les Sables-d'Olonne, Périgueux, Chamalières, Arcachon, Nancy, Dinan, Poitiers, Moulins, Tarbes, Rouen et Royan. Alors que la taille moyenne des ménages de France métropolitaine est de 2,18, celle des dix premières communes se situe à 1,94, et Bordeaux fait figure d'exception avec un score la rapprochant des villes d'eau ou des stations balnéaires de la côte atlantique.

Quels sont les éléments d'explication qui peuvent être apportés à cette singulière constatation ? L'hypothèse que Bordeaux est une ville universitaire ne tient pas la

La taille des ménages des 10 communes les plus peuplées de France

	Population	Taille moyenne des ménages
Paris	2 211 297	1,88
Marseille	851 420	2,2
Lyon	474 946	1,93
Toulouse	439 553	1,84
Nice	344 875	2,03
Nantes	283 288	1,9
Strasbourg	272 116	2,04
Montpellier	252 998	1,92
Bordeaux	235 891	1,78
Lille	225 784	1,9

comparaison, comme on peut le constater avec des communes comme Montpellier ou Toulouse, qui ont plus d'étudiants qu'elle et des tailles des ménages de respectivement 1,92 et 1,84.

Trois pistes se conjuguent pour justifier la situation bordelaise : une raison administrative, un contexte économique particulier et des causes liées aux comportements démographiques régionaux.

Le découpage administratif de la commune de Bordeaux lui dessine une cote étroite, limitée à l'hypercentre de l'agglomération. Il reporte ainsi dans les communes de première couronne des quartiers

Les 15 communes de plus de 10 000 habitants ayant la plus faible taille des ménages

	Taille moyenne des ménages
Vichy	1,66
Les Sables-d'Olonne	1,72
Périgueux	1,72
Chamalières	1,73
Arcachon	1,73
Nancy	1,75
Dinan	1,76
Poitiers	1,76
Moulins	1,76
Tarbes	1,78
Rouen	1,78
Royan	1,78
Bordeaux	1,78
Dax	1,78
Lille	1,78

Un ménage, au sens statistique du terme, désigne l'ensemble des occupants d'un même logement sans que ces personnes soient nécessairement unies par des liens de parenté (en cas de cohabitation, par exemple). Un ménage peut être composé d'une seule personne.

source : Insee.

qui, dans d'autres agglomérations françaises, se situent dans la ville centre, contribuant à leur jeunesse par des ménages plus grands et plus jeunes. Cette idée permet également d'expliquer les situations de Nancy et Rouen qui ont des configurations similaires.

Le deuxième facteur est lié au fait que Bordeaux, commune ô combien attractive, ne sait pas retenir ses jeunes diplômés au sortir de l'université, qui vont donc fonder leur famille ailleurs et sont remplacés, dans la commune, par de nouvelles cohortes d'étudiants, qui constituent des ménages de très petite taille. C'est en effet la ville universitaire qui exporte le plus ses jeunes diplômés vers Paris.

Enfin, la conjonction de ces deux raisons à des comportements démographiques spécifiques à l'Aquitaine complète le tableau. En effet, l'*homo Aquitanus* a pour particularités, en comparaison à la moyenne française :

- de vivre plus longtemps (notamment les femmes, ce qui entraîne des petits ménages de personnes seules) ;
- de se mettre en couple à la fois moins fréquemment, plus tardivement et moins durablement (comme quoi l'art de vivre à la bordelaise a encore des progrès à faire) ;
- de faire moins d'enfants et de les faire plus tard.

Tous ces facteurs concourent à des ménages de petite taille et on comprendra que les louables efforts de la commune de Bordeaux pour développer le logement familial dans les nouvelles opérations immobilières, tout à fait nécessaires, se confronteront à un socle structurel peu modelable.

Le taux de pauvreté

Comment mesurer la pauvreté ?

Le taux de pauvreté est un indicateur communément utilisé pour mesurer la pauvreté monétaire et son évolution. Il mesure le nombre de ménages ou de personnes qui vivent, une année donnée, sous le seuil de pauvreté. Ce seuil est calculé annuellement et est fixé à 50 ou 60 % du niveau de vie médian des ménages français. Ce seuil de pauvreté s'élevait en 2009 à 954 € par mois pour une personne seule.

On comprend dès lors que cet outil de mesure de la pauvreté est relatif puisqu'il dépend de la répartition des ménages français et de l'évolution globale de leur niveau de vie. Il ne tient pas compte des conditions réelles d'existence, comme le coût du logement, ce qui en limite la portée et la pertinence. La catégorie des pauvres vue par cet indicateur regroupe des situations qui ont peu à voir : un étudiant locataire parisien et un retraité de province ayant soldé son prêt immobilier auront-ils une semblable perception de leur appartenance à cette même catégorie ?

L'évolution de ce taux restera donc forcément relative et sous-estimera les pertes de pouvoir d'achat liées à l'augmentation des dépenses contraintes, incontournables et incompressibles, telles que le logement et les charges afférentes. On peut se gausser d'avoir un taux stable, voire en légère baisse, comme ce fut le cas ces dernières années. Mais la situation des ménages modestes, qu'ils soient au-dessus ou

en deçà du seuil de pauvreté, s'est-elle améliorée dans un contexte de hausse depuis 10 ans des secteurs stratégiques suivants : + 110 % d'augmentation des coûts de l'immobilier, + 50 % pour les loyers privés, + 30 % pour les loyers sociaux, + 60 % pour le gaz et + 20 % l'électricité, + 55 % pour le carburant sans plomb et + 85 % pour le diesel ? La légère remontée de 2009 (13,5 % contre 13 % l'année précédente) illustre-t-elle réellement la manière dont les ménages français traversent la récession ?

L'intérêt de cet indicateur semble donc limité, même s'il a le mérite d'exister. Car quels sont les autres moyens possibles pour mesurer la pauvreté ?

Le suivi de l'endettement des ménages pourrait être une piste. Mais le surendettement n'est-il pas le reflet d'une société de consommation qui crée des besoins artificiels et des moyens tout aussi artificiels de les assouvir ?

Le suivi des impayés de loyer et des expulsions semble être un indicateur intéressant. Mais, outre le fait qu'il varie en fonction du contexte politique général qui fait preuve, selon les époques et les lieux, de plus ou moins de mansuétude à l'égard des ménages surendettés, il laissera de côté la pauvreté des propriétaires occupants ou des locataires qui se privent de nombreuses choses afin de pouvoir honorer leur bailleur. Enfin, on peut également changer d'optique. Un certain nombre de pays, notamment d'Amérique du Nord, mesurent la pauvreté en termes absolus.

Il s'agit d'identifier la part des ménages ne pouvant accéder à un certain nombre de biens ou services fondamentaux. L'Europe, qui a longtemps boudé cette définition, s'y est mise avec les enquêtes sur les conditions de vie (très lourdes à mener et qui ne sauront donc être annuelles), qui recensent les privations qu'un ménage doit arbitrer. Toute la difficulté de l'exercice réside en la définition de ce que l'on considère fondamental ou non. Et la réalité européenne montre bien des différences d'appréciation en la matière !

Quelle que soit la manière d'aborder la question, et cet article en occulte de nombreuses, les constats se rejoignent malheureusement sur les populations les plus exposées que sont les personnes seules (en particulier les hommes seuls), les familles monoparentales et les personnes ayant un faible niveau de diplôme ou touchées par un problème de santé.

Les documents d'urbanisme et l'urbanisme commercial : une rupture « consommée » ?

Ce devait être, à l'instar des lois Grenelle, une loi d'envergure visant à réformer en profondeur l'urbanisme commercial sinon à le fondre et l'unifier dans le droit commun de l'urbanisme. Quelle déception, voire quelle frustration !

En effet, si prometteuse était la (proposition de) loi Piron relative à l'urbanisme commercial, peu fructueuse en est aujourd'hui la récolte. Ne devait-elle pas pourtant, après le sévère bilan dressé à l'encontre de la loi LME¹, conduire à organiser et améliorer la qualité des implantations commerciales sur un plan aussi bien économique, esthétique que fonctionnel ?

Les enjeux ne sont pourtant pas minces. D'aucuns des professionnels et autres élus locaux dénoncent les consommations foncières et anarchiques dans les périphéries de nombreuses agglomérations qui s'accroissent, les déséquilibres spatiaux et les concurrences territoriales qui s'accroissent, les centralités qui se fragilisent ou encore le processus de banalisation paysagère des entrées de ville qui se poursuit.

Pour y remédier et parachever l'arsenal législatif entamé par la loi LME du 4 août 2008 et poursuivi par la loi Grenelle II du 12 juillet 2010, il était convenu de donner aux schémas de cohérence territoriale (SCoT) et plans locaux d'urbanisme (PLU) de nouveaux moyens de régulation et de maîtrise des implantations commerciales.

Dès lors, on ne sera pas étonné que le législateur fasse des SCoT « le lieu où s'exprime une stratégie intercommunale d'aménagement commercial du territoire » et donc le « document maître en matière d'urbanisme commercial ».

Plusieurs nouveautés étaient réellement porteuses d'espoir. On en retiendra principalement trois. D'une part, le document d'aménagement commercial (DAC) du SCoT pouvait délimiter des centralités urbaines, centres-villes et centres de quartier où les implantations commerciales ne seraient réglementées que par le PLU. En dehors de ces secteurs, le DAC pourrait déterminer des zones autorisant des implantations commerciales d'une surface supérieure à 1 000 m². D'autre part, l'introduction par la proposition de loi d'une typologie des commerces² au nombre de quatre : l'alimentaire, l'équipement de la personne, de la maison, les loisirs et la culture. Enfin, il serait loisible au DAC de fixer une surface maximale qui pourrait être différente selon le type de commerces.

Feux de ces dispositions aujourd'hui ! Riches de potentialités pour les auteurs des documents d'urbanisme, leurs virtualités pratiques sont aujourd'hui paralysées. Le praticien ne peut que déplorer le blocage du texte³. Et ce, d'autant plus que tous les spécialistes s'accordent pour dénoncer la multiplication désordonnée des implantations commerciales qui non seulement a pour effet de fragiliser les équilibres de l'armature commerciale, mais également d'accroître de manière inconsidérée les consommations foncières.

Selon l'Assemblée des communautés de France et Procos (fédération pour l'urbanisme et le développement du commerce spécialisé), « plus de 4,1 millions de mètres carrés de surfaces commerciales supplémentaires ont été autorisés en 2010 alors qu'aucune augmentation de pouvoir d'achat de cet ampleur ne le justifie ».

Dans ce contexte, rien d'étonnant à ce que les auteurs de SCoT s'inquiètent et s'agacent au moment d'élaborer le DAC, source probable de futurs contentieux. Comment sécuriser un document tiraillé entre des législations existantes et la tentative sinon l'audace, voire l'ambition d'anticiper la législation à venir ?

Peut-on écrire des règles en considération de seuils que l'on ne sait comment exprimer ? Peut-on s'essayer à reprendre la typologie des commerces pour mieux interdire ou discriminer certaines formes de commerces ? Peut-on innover en reprenant les « secteurs » posés par la loi ?

Voilà quelques questions (parmi d'autres) qui hantent les rédacteurs de DAC et autres documents d'orientation et d'objectifs (DOO) sur le volet d'urbanisme commercial. Les échéances d'élaboration des SCoT, déjà fortement contraintes par les lois Grenelle et la pression des finances publiques, peuvent-elles se payer le luxe voire le privilège d'attendre la bonne volonté et autres promesses du législateur ?

1 | Rapport d'information de MM. Ollier et Gaubert sur la loi de modernisation de l'économie, AN, 18 février 2010, n° 2312.

2 | Introduite par le Sénat, contre l'avis du gouvernement.

3 | Une seule lecture dans chaque assemblée : 15 juin 2010 pour l'Assemblée nationale et 31 mars 2011 pour le Sénat.



Des villes et des hommes

Enquête sur un mode de vie planétaire

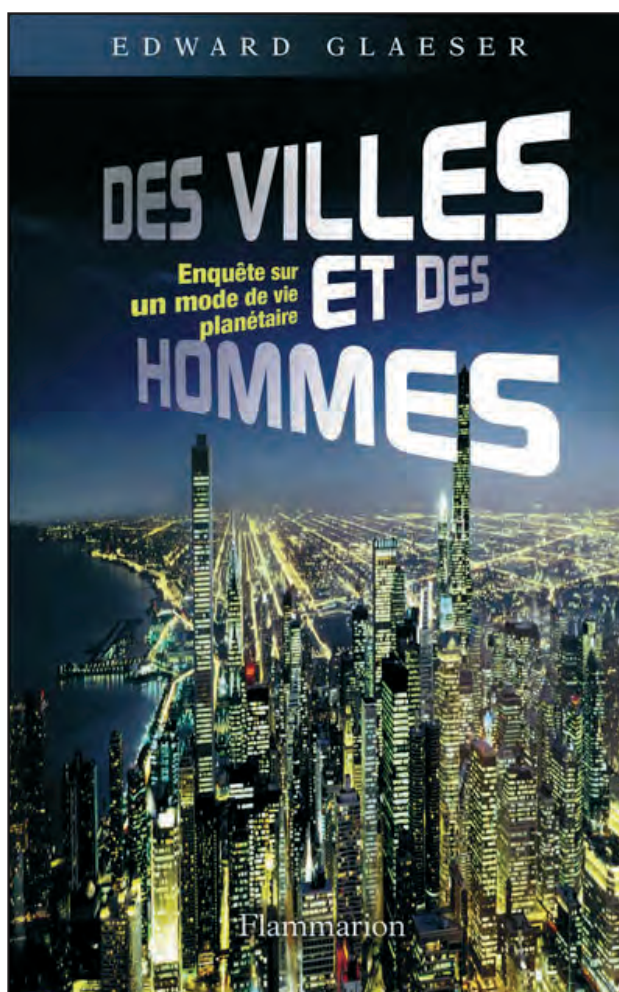
Edward Glaeser

Flammarion, 2011, 364 p.

Convaincu que « les villes sont la plus grande invention de l'espèce humaine », l'auteur s'attache à démontrer, à l'appui d'exemples du monde entier, les bénéfices d'un mode de vie urbain d'un point de vue social, économique et environnemental. Cet ouvrage décrypte également les conditions de l'essor et du maintien du rayonnement des grandes villes du monde.

Pour démontrer les avantages à vivre en milieu urbain, l'auteur se réfère tout au long du livre à une thèse selon laquelle les idées se diffusent plus facilement dans les environnements denses. Ainsi, la densité urbaine et la proximité entre les individus qu'elle génère ont permis à Bangalore ou à la Silicon Valley de devenir des lieux d'échanges et de concentration des idées et de connaître ainsi un essor économique remarquable. En effet, dans des domaines aussi complexes que les technologies de pointe, la proximité géographique est nécessaire à une circulation fluide et fiable de l'information.

D'un point de vue social, l'auteur soutient l'idée que si les villes peuvent apparaître comme des espaces de concentration de la pauvreté où les inégalités et le dénuement sont plus présents qu'en milieu rural, cette situation est en fait le résultat d'un paradoxe : les villes, en améliorant l'existence de leurs habitants les plus pauvres par leur soutien aux écoles publiques et aux transports en commun, attirent la pauvreté mais ne la créent pas.



Enfin, l'auteur souligne le fait que les villes sont bien meilleures pour l'environnement que la vie dans des zones de densité plus faible, les déplacements et le chauffage des maisons individuelles étant fortement consommateurs d'énergie.

Grâce à de nombreux exemples historiques ou actuels (le déclin de la Rust Belt aux États-Unis, la genèse de la politique d'approvisionnement en eau de New York ou la nouvelle attractivité de Londres et Paris grâce aux divertissements et plaisirs), l'ouvrage définit des facteurs qui contribuent à la réussite des grandes villes du monde : des politiques publiques volontaristes en matière d'hygiène et de sécurité, un investissement majeur dans l'éducation, une polyvalence des fonctions économiques...

L'auteur étaye son exposé sur la supériorité du monde urbain par de nombreuses références à des études et statistiques récentes.

Cet éloge de la ville, parfois agaçant à force d'être martelé, constitue toutefois un vivier d'arguments en faveur du changement d'échelle à l'œuvre

actuellement dans l'agglomération bordelaise. À la lecture des analyses présentées par l'auteur, la dimension métropolitaine que le territoire souhaite atteindre apparaît comme une condition indispensable à un développement performant.

////////

Géographie urbaine de l'exclusion dans les grandes métropoles régionales françaises

Gérard-François Dumont

L'Harmattan, 2011, 270 p.

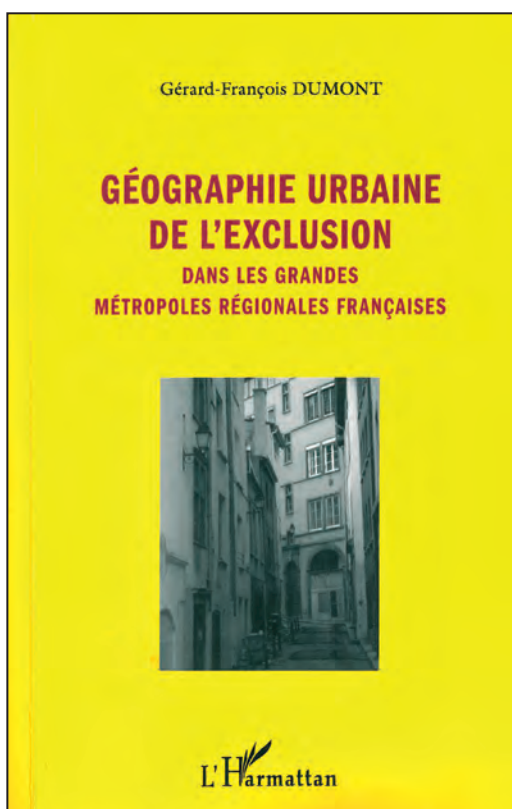
Véritable étude comparative, cet ouvrage dresse le profil de six métropoles régionales françaises, dont Bordeaux, au regard du phénomène d'exclusion sociale.

L'objectif est de vérifier l'existence d'un modèle spatial de l'exclusion commun aux grandes métropoles françaises. La géographie de l'exclusion est-elle la même dans les six villes étudiées ? L'auteur a donc choisi d'étudier le phénomène à l'échelle communale sur les six unités urbaines. Il ne s'agit donc pas de comparer le niveau d'exclusion des métropoles entre elles mais plutôt d'observer la spatialisation de l'exclusion à l'intérieur d'un ensemble métropolitain.

Bâtir un indice synthétique, voici le parti pris de l'auteur. Ce dernier est composé de 13 indicateurs, censés mesurer les différentes dimensions de l'exclusion. Plusieurs sources ont été mobilisées : le recensement de la population de l'Insee, la Direction générale des impôts, la Banque de France et les caisses d'allocations familiales. Parmi ces indicateurs figurent, entre autres, le taux de chômage, le pourcentage de Rmistes et de familles monoparentales, la part du logement social, le taux de surendettés ou encore le taux d'ouvriers et d'employés.

Chaque indicateur est ensuite divisé en cinq catégories allant de faible à élevée avec une classe centrale correspondant à la valeur moyenne de l'indicateur dans l'unité urbaine.

Dès l'analyse distincte de chaque indicateur, la géographie de l'exclusion se dessine au sein des métropoles. On la perçoit dans sa globalité grâce à l'indice synthétique. Dans les six métropoles, le modèle dit « européen », c'est-à-dire un centre



relativement aisé et une périphérie défavorisée, est remis en question.

La géographie de l'exclusion suit plutôt un modèle « américain » caractérisé par un centre dégradé avec des périphéries de plus en plus riches en fonction de la distance au centre.

Bordeaux ne fait pas exception même si ce modèle est atténué par la reconquête du centre-ville depuis quelques années.

Bordeaux, les communes du Grand Projet de Ville (Bassens, Cenon, Floirac, Lormont) et Bègles ont les indices d'exclusion les plus forts.

Inversement, les communes du Pian-Médoc, de Saint-Aubin-du-Médoc, de Pompignac et de Bouliac ont les indices d'exclusion les moins forts.

On retrouve les ségrégations socio-spatiales bien connues localement. Une analyse plus fine de la ville-centre aurait certainement montré de fortes divergences entre quartiers.

Une critique doit être évoquée : la forte corrélation entre les variables.

Si l'on prend la carte des revenus fiscaux, on observe quasiment la même

géographie. On peut alors s'interroger sur l'intérêt de bâtir un indice synthétique dans la mesure où il n'apporte pas d'information nouvelle.

Plus fondamentalement, l'ouvrage porte sans doute mal son nom. En effet, le terme d'exclusion n'est peut-être pas adapté. Qu'est-ce que l'exclusion ? L'étude lui reconnaît un caractère protéiforme et c'est pour cela que l'auteur s'appuie sur plusieurs indicateurs. En revanche, on confond ici exclusion et fragilité sociale ou « potentiel » à subir l'exclusion.

//////////

Attitudes Propos sur l'architecture, la ville, l'environnement

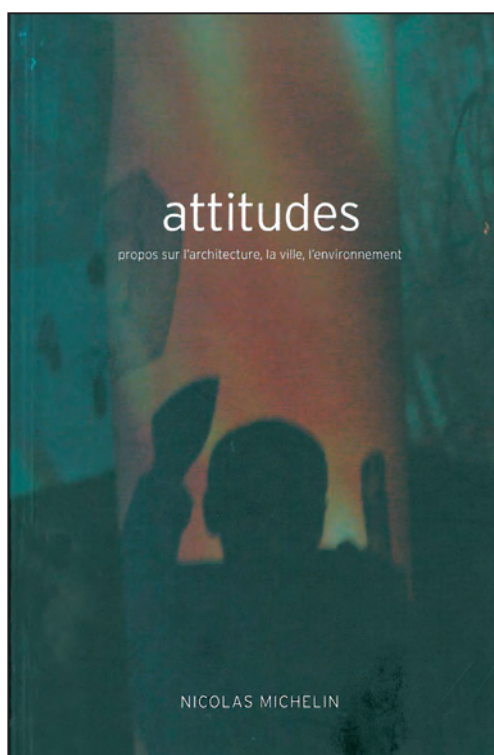
Nicolas Michelin

Archibooks + Sautereau, 2010, 96 p.

Ce recueil de réflexions multiformes d'un architecte-urbaniste, Nicolas Michelin, en perpétuelle recherche de sens, débute par un bref manifeste sur la pratique de son métier, suivi d'une série de fictions urbaines évoquant tour à tour les notions de génie des lieux, d'innovation technologique, et s'achève par une série d'entretiens. D'abord, avec deux de ses associés, Michel Delplace et Cyril Trétoux, sur les notions d'échelle, de représentation du projet et de responsabilité de l'urbaniste. Ensuite, avec Emmanuel Saulnier, peintre : un passage par la Renaissance introduit l'Homme et sa vie quotidienne dans une représentation multi-scalaire du décor. Enfin, avec Benjamin Drossart et Bruno Rollet, architectes de deux autres générations, Nicolas Michelin débat des notions d'engagement, de transmission à travers l'enseignement de l'architecture et de plaisir à faire évoluer les modèles dominants.

Cet ouvrage s'adresse autant à un public de lecteurs s'intéressant à la question urbaine qu'aux élus et professionnels qui participent à la construction et à la gestion des villes.

S'appuyant essentiellement sur les dix dernières années de son expérience d'urbaniste, Nicolas Michelin, dans la foulée de la « *Tendenza* » d'Aldo Rossi apparue dans les années 1970, prône une véritable renaissance du métier d'architecte qui passe par deux attitudes apparemment contraires : humilité et désobéissance (évoquant de Filippo Lippi, peintre du XV^e siècle). Se libérant du statut d'artiste et des débats de style, il doit s'engager, fort des autres disciplines qui participent à la construction des villes, vers une approche plus politique de son métier.



« Faire autrement » suppose une approche globale allant du grand paysage au détail à dimension humaine, puis d'interroger la norme qui entrave l'invention et l'adaptation du projet à son contexte.

Dans son équipe, les réponses architecturales privilégient la mémoire et la poésie des lieux, l'usage, la gestion et la malléabilité des espaces. Avec une présence du sensoriel surprenante chez ce personnage empreint d'une douce austérité.

En qualité d'urbaniste, il propose des îlots multifonctionnels proches des transports publics où la densité doit ménager vie privative et services mutualisés. Ville durable où l'intelligence des édifices tient plus au respect de fondamentaux parfois séculaires qu'à une débauche de technologie et de normes. Aux règles et cahiers des charges, il substitue des objectifs fixés collectivement.

C'est aussi travailler autrement.

S'appuyant largement sur l'expérience bordelaise d'un urbanisme négocié initié sur le site des bassins à flot, il montre l'importance de mettre en place le plus tôt possible le trio « motivé » élu-urbaniste-aménageur autour d'un projet valant objectifs qui propose un programme et une organisation de chaque îlot (les « macro-lots »). Le promoteur est désigné par appel d'offres, l'architecte est choisi collectivement et des ateliers de travail vont permettre à ces cinq acteurs de développer une culture commune du projet et de définir collectivement les moyens d'atteindre ces objectifs. Ce partage favorise la communication avec les riverains. L'expérimentation est très observée par les milieux professionnels et porteuse d'exemplarité.

////////

Élire domicile, la construction sociale des choix résidentiels

dir. Jean-Yves Authier, Catherine Bonvalet, Jean-Pierre Lévy

Presses Universitaires de Lyon, 2010

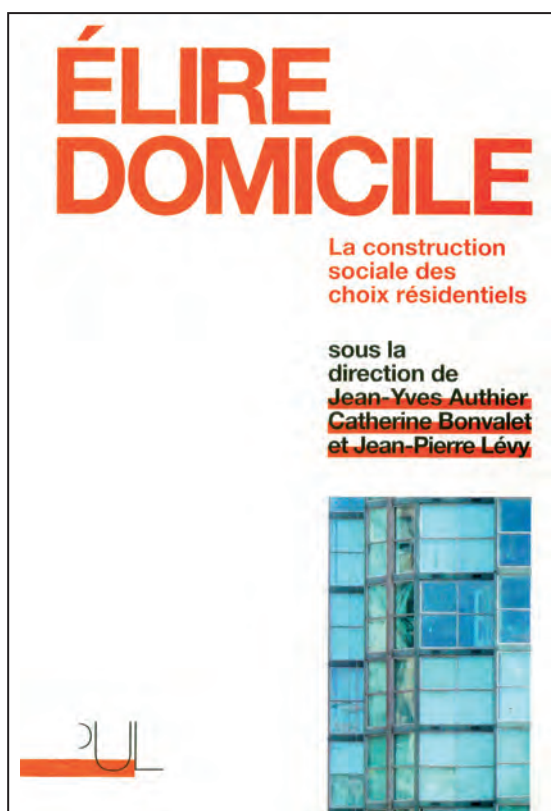
Issu d'un colloque tenu à Lyon en 2005, cet ouvrage rassemble des travaux sur les choix résidentiels dans les espaces urbains ou périurbains. Si la plupart d'entre eux se base sur le contexte francilien, des situations au Canada, en Italie, en Espagne ou au Royaume-Uni sont également approchées.

Rappelant tout d'abord les fondements théoriques et méthodologiques de l'objet d'étude, le recueil se structure en quatre chapitres : la diversité des parcours ; les arbitrages ; des choix résidentiels aux modes de vie ; enfin, la dimension territoriale des choix. Le lecteur prend connaissance d'un ensemble d'informations par public, par stratégie, par territoire et par problématique pour caractériser la capacité d'agir. « Élire » paraît en effet aussi central que « domicile ».

Une grande partie des articles privilégie une approche par caractéristiques socio-démographiques. Les choix résidentiels semblent

séquencés par différents âges, phases de la vie des ménages, et tributaires du niveau de revenu par rapport au statut d'occupation et à la localisation. D'autres travaux mettent davantage en valeur l'impact des politiques nationales et conjonctures économiques, abordant la question des choix et contraintes par des effets systémiques. En Italie et en Espagne par exemple, le manque d'intervention de l'État dans le domaine du logement freine fortement la décohabitation des jeunes ménages, faisant jouer à la famille un rôle prépondérant.

Les méthodes compréhensives révèlent plus précisément les motifs expliquant le choix résidentiel : être attaché à un quartier, se rapprocher d'une communauté culturelle ou du lieu où



l'on a grandi, quitter une ambiance urbaine...

Yves Grafmeyer et Jean-Yves Authier invitent à adopter une logique de complémentarité entre échelles pour cerner l'objet. Ils mettent en garde sur le fait que les arbitrages des individus peuvent ne pas être parfaitement « corrélés » aux catégories socio-démographiques, ni aux conjonctures : « À cette échelle, ce ne sont pas les choix eux-mêmes qui sont observés, mais ce qui en constitue en quelque sorte l'envers : les principes d'ordonnement qui se dégagent des cartes ou des chiffres, les facteurs structurants qu'ils suggèrent, les régularités statistiques qui se manifestent quand les positions résidentielles des ménages sont mises en relation avec leurs caractéristiques démographiques, socioéconomiques ou culturelles ». Les revenus par exemple ne déterminent pas forcément le fait d'avoir un champ d'action plus ou moins vaste, les codes de la distinction sociale ou proximités familiales

pouvant être « prioritaires ». Enfin, les décisions des individus ne sont pas fondées sur des éléments purement rationnels. Elles incluent l'affect, l'incertitude, la prise de risque...

Concernant le matériau mobilisable sur la métropole bordelaise, on pourra constater que le rêve pavillonnaire a de beaux jours devant lui, invitant à se détacher de la logique de la seule lutte contre l'étalement urbain. Sommes-nous en mesure d'agir sur la décision des individus ? Avec quelle finesse aborder cette problématique pour articuler bien-être individuel et préservation des ressources ?

////////

Junkspace

Rem Koolhaas

Payot, coll. « Manuels Payot », 2011

L'ouvrage de Rem Koolhaas rassemble trois essais qui proposent une lecture du contexte contemporain de la production bâtie, la *Bigness*, de la production urbaine, la *Generic City* et de ce qui en résulte, le *Junkspace*. Partant de l'objet bâti pour traiter ensuite de la métropole puis de l'espace en général, l'ouvrage aborde plusieurs échelles spatiales.

Par *Bigness*, l'auteur désigne les nouveaux objets bâtis qui atteignent une telle dimension qu'ils ne peuvent plus relever de l'appellation « architecture ». En effet, ignorant leur contexte mais connectés aux nœuds de communication, ils imposent par leur taille un impact majeur sur leur environnement sans que celui-ci soit lié à leur qualité. Ils constituent par contre des signaux dans un espace métropolitain post-architectural. Rendus possibles par l'évolution des techniques, notamment l'ascenseur et la climatisation, ils forment des espaces de vie intérieurs modulables et ré-interprétables en permanence. L'architecte n'intervient que pour donner une forme et une peau à ces objets formés de parties assemblées, ayant chacune leur autonomie. Œuvre collective des ingénieurs, des décorateurs et des architectes, ces sculptures géantes génèrent une forme de vie urbaine d'un nouveau type, totalement isolée du contexte.

La ville dans laquelle s'inscrivent ces *Bigness* est un espace d'un nouveau genre. Spontanée et sans histoire, sans mémoire, elle se développe et se déplace au gré des opportunités foncières, défiant la planification publique. Elle construit et démolit sans cesse. Les espaces publics, structurants de la ville ancienne, n'y ont plus ni place ni rôle. Ils sont remplacés par des points de connexion aux réseaux de communication dont les aéroports sont les archétypes. Bâtie suivant les mêmes concepts sur toute la planète, implantée essentiellement dans les zones au climat doux et constant, cosmopolite, cette ville générique contemporaine devient universelle, effaçant les identités locales, quitte à les réutiliser de manière caricaturale. Elle anéantit par la puissance de son développement les noyaux historiques, soit par la démolition soit par une dénaturaison au profit des réseaux et du tourisme. Mais dans cet espace



Les deux ouvrages de Rem Koolhaas et de Françoise Choay présentent des similitudes qui plaident pour leur lecture simultanée. Ces deux théoriciens de l'urbain proposent une analyse de l'espace contemporain qui met en évidence le changement d'échelle de l'architecture comme de l'aménagement et le lien étroit entre communications et aménagement.

aléatoire, naissent des expériences individuelles multiples et imprévisibles, liées au mouvement et au déplacement, que seule la sociologie peut appréhender. Sans mémoire, si cette ville n'est plus adaptée ou nécessaire, elle meurt, contrairement à la ville historique qui détient un potentiel important d'adaptation.

Ces espaces urbains génériques forment ce que R. Koolhaas appelle le « *Junkspace* ». Un espace où l'accumulation prime sur la hiérarchisation, où l'addition se substitue à la composition, où tout est artificiel tant dans le rapport entre les individus que dans l'aménagement de l'espace, où le spontané, l'imprévu, le sensoriel sont bannis. En guise de conclusion, R. Koolhaas estime

que la conquête prochaine du *Junkspace* sera l'être humain lui-même, conquête qui a commencé par le recours de plus en plus systématique à la chirurgie esthétique par exemple.

Même si l'analyse de R. Koolhaas porte sur des métropoles d'une autre dimension que celle de la métropole bordelaise, son ouvrage interroge sur nos pratiques urbaines. N'y a-t-il pas dans les grands projets d'équipements ou dans les centres commerciaux quelque chose d'une *Bigness* ? Ces objets plus sculpturaux qu'architecturaux ont bien, par le choix de leur site d'implantation, vocation à marquer l'espace métropolitain : le Centre mondial du vin ou le grand stade ne signaleront-ils pas la modernité de la métropole depuis le pont d'Aquitaine, la rocade ou les quais ? D'autre part, les espaces périphériques de développement récents de l'agglomération, à quelques exceptions près, ne sont-ils pas nés de l'initiative individuelle dans un certain désordre ? On peut d'ailleurs louer à ce titre les efforts faits par les collectivités pour encadrer ces initiatives afin de donner une qualité urbaine aux projets privés. À l'heure où se redéfinit la politique urbaine de la Communauté urbaine, la volonté affichée de construire un projet métropolitain qui ne nie ni l'environnement, ni l'histoire, ni l'identité du territoire est une manière de rompre avec le modèle de ville qu'a analysé R. Koolhaas.

////////

La terre qui meurt

Françoise Choay

Fayard, coll. « Essais », 2011

Cet ouvrage rassemble deux essais : *Espacements* (1969) et *Patrimoine, quel enjeu de société ?* (2011). Ils visent à éclairer les modalités de conception de l'espace contemporain.

Espacements propose une analyse historique croisée entre composantes de l'espace urbain et modalités de communication. L'homme projette dans l'espace un ensemble de signes nécessaires à la communication entre individus et à la compréhension du fonctionnement social, signes qui ne sont compréhensibles qu'à une époque donnée dans un contexte social déterminé. L'auteur pose un regard en « creux » sur l'évolution urbaine, en partant des espaces publics, réceptacle du fonctionnement social et déterminant majeur de la forme urbaine.

L'époque médiévale est celle de la communication verbale et directe d'individu à individu. Elle produit un espace clos, affirmant la ville par rapport à la campagne, lieu de contact resserré et dense, réservé du piéton. À l'époque classique, la ville entretient des relations avec un espace géographique plus large. Une évolution profonde intervient dans les modes de communication : l'œil, par la lecture et la peinture, devient son principal vecteur. La perspective, artifice de représentation du monde, dessine les villes : les rues sont droites, les vues organisées et dégagées. La trame bâtie s'élargit et le vide, le jardin, la place, desserrent le tissu. Le décor nouveau est plaqué sur une ville qui reste médiévale. La façade des quais bordelais en est un bel exemple.

Aux XIX^e et XX^e siècles, les villes sont profondément modifiées par l'évolution des modes de transports et par un exode rural important. Leur tissu est adapté pour faciliter les flux de déplacements. La voirie est élargie et les monuments dégagés. Le domaine public est aménagé en séparant les usagers. Il s'uniformise par le mobilier urbain et les signaux de circulation. À des fins de salubrité, la ville est scandée d'espaces verts. Pour organiser l'extension urbaine, les fonctions sont dissociées, le logement adapté à une cellule familiale étroite. L'opposition entre la ville et la campagne disparaît.

La ville actuelle répond à des techniques de communication rapides et lointaines : ce sont les points de connexion entre ces réseaux qui l'organisent. Juxtaposition de tissus historiques et de banlieues sillonnées par de grands axes routiers, la manière de concevoir la ville d'aujourd'hui est à inventer. La ville doit à la fois être connectée au territoire à grande échelle mais également



maillée aux territoires de proximité, support de la vie quotidienne. À défaut d'apporter une réponse à cette question, la vie urbaine se réduira peu à peu à l'intérieur des grands temples modernes sur les nœuds de communication, lieux que R. Kooolhass nomme *Bigness*.

Dans son second essai, F. Choay évoque les enjeux liés au patrimoine dans la société actuelle. Ce maître mot du XX^e siècle recouvre pourtant deux notions très différentes : celle universelle de « monument », aux fonctions essentiellement mémorielles, et celle très occidentale de « monument historique », trace architecturale du passé. Jusqu'à la Renaissance, seul le monument avait lieu d'être. Les profondes mutations sociales de la fin du XVIII^e siècle se sont

accompagnées d'un besoin de rattachement à des vestiges physiques du passé : naissent alors le « monument historique » conservé pour lui-même et le métier de restaurateur. Cette notion s'étend au XIX^e siècle en Europe occidentale, pour atteindre l'échelle mondiale en 1972, par le biais de la Convention du patrimoine mondial de l'Unesco.

Pourtant, cette notion unificatrice de monument historique est très réductrice et efface le rôle mémoriel du patrimoine. Or, dans une société planétaire qui se virtualise, qui efface les différences, le temps, la matérialité et les institutions, le patrimoine comme vecteur de mémoire est une manière pour l'homme de retisser des liens directs avec les autres et avec son environnement, fondement d'un urbanisme qui renoue avec l'échelle locale.

Les propos de F. Choay trouvent un écho particulier dans une agglomération riche d'un patrimoine reconnu, qui se transforme en métropole. Ce patrimoine est vécu comme un support d'identité par les habitants. Mais une métropole qui base son projet sur ces identités ne doit-elle pas se pencher sur tout ce qui fait mémoire sur son territoire, des chemins aux espaces de nature, des monuments à l'habitat, des pratiques habitantes aux lieux d'histoire ? Le développement massif et attendu des déplacements à pied ou en vélo ne plaide-t-il pas pour une approche urbaine de la proximité, du contact, de l'inattendu ? C'est sur cette base que peut-être se construire un espace urbain, connecté à la grande échelle mais ancré dans son territoire et attentif à ses habitants.

////////

Sur la métropole bordelaise

Un siècle d'écrivains nrf à Bordeaux Bordeaux, Mollat - Paris, Gallimard, 2011

À l'occasion des cent ans de Gallimard, la librairie Mollat a rassemblé dans un élégant petit recueil de la collection « Blanche », portant la « griffe » de la *Nouvelle Revue Française*, une sélection d'écrits parmi les plus belles plumes qui témoignent de la richesse littéraire suscitée par Bordeaux. De Jacques Rivière à Philippe Sollers en passant par Marie N'Diaye, Hervé Le Corre ou Patrick Modiano, cette anthologie offre une lecture contemporaine d'un territoire littéraire déjà exceptionnel et donne à voir des regards singuliers sur la ville, tantôt comme un décor, tantôt comme un simple souvenir, tantôt comme un personnage, mais toujours comme l'arrière-fond d'histoires plus ou moins personnelles.

//////////

Mémoire du quartier Grand Parc Hier, aujourd'hui et demain

Ouvrage collectif sous la direction de Sandra Queille, association GP Intencité
éd. L'Harmattan, février 2011, coll. « La gérontologie en actes ».

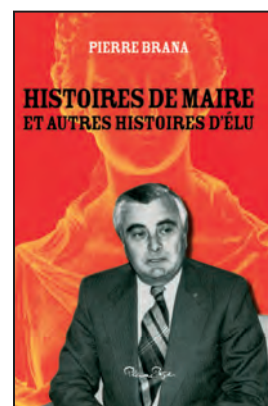
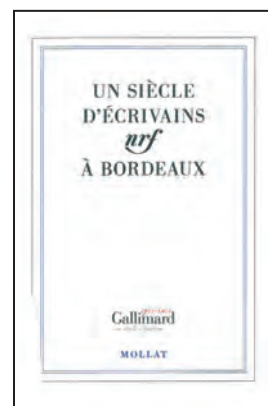
Butiner la parole des anciens habitants – enracinés au Grand Parc pour certains depuis 1960 – entraîne le lecteur dans un espace-temps bordelais inédit. Au gré de souvenirs rangés *via* un abécédaire, l'on s'évade dans l'opération fétiche de Chaban-Delmas, de l'ère de la reconstruction à sa récente inscription au patrimoine de l'Unesco. Une friche encore sauvage du nord de la ville, au milieu des mûriers et des cressonnières. Parties de pêche, jardins ouvriers et marécages « où s'enlisent les vaches » jouxtent les premiers grands immeubles au confort moderne de la « petite ville dans la grande ville ». En son cœur, la place de Luze rassemble bébés et amoureux et résonnent encore dans les mémoires rires du lavoir et airs populaires, majorettes et *toro de fuego* ! Ce livre a été réalisé à l'initiative du Centre social pour lutter contre l'isolement des personnes âgées et à mobilité réduite.

//////////

Histoires de maire et autres histoires d'élus Pierre Brana, éd. Pleine page, mars 2011

Pierre Brana, originaire du quartier Bacalan, maire d'Eysines durant 31 ans, conseiller général, conseiller régional, fait partie de ces élus qui ont profondément marqué le paysage politique local. À travers cet ouvrage, il livre son quotidien d'élus et celui des nombreux personnages politiques qu'il a croisés durant sa carrière. Construit comme un recueil de nouvelles, on y découvre des anecdotes tour à tour drôles, légères, cocasses, ou plus graves. Avec un ton sincère, l'auteur parle de son vécu, de la façon dont il a perçu les gens et les événements. Au-delà du caractère intime et anecdotique, on retrouve le récit de quelques grands moments de l'histoire contemporaine, la petite et la grande. Par exemple, on découvre les coulisses de la MIACA (Mission inter-ministérielle d'aménagement de la côte atlantique) dans les années 1970, ou les premières élections libres au Chili après Pinochet.

//////////



Structures campus Talence-Pessac-Gradignan

Claire Parin, Jacques Robert, Hocine Aliouane-Shaw
Maison des sciences de l'Homme de l'Aquitaine, 2011

En 2008, les ministères de la Culture et de l'Enseignement supérieur ont sollicité les écoles d'architecture proches des sites retenus dans le cadre de l'Opération Campus pour contribuer aux réflexions urbaines engagées. L'EnsapBx a mis en place un Atelier Campus rassemblant les enseignants-chercheurs de l'école et des étudiants diplômés ou doctorants afin de produire des propositions d'amélioration de la vie de campus sur les différents sites universitaires. Cet ouvrage retrace la démarche pédagogique développée et restitue les travaux des étudiants, qui ont été présentés également lors de plusieurs expositions à Bordeaux. Il constitue le premier cahier de la collection « Atelier Bordeaux Campus » créée pour l'occasion.

//////////



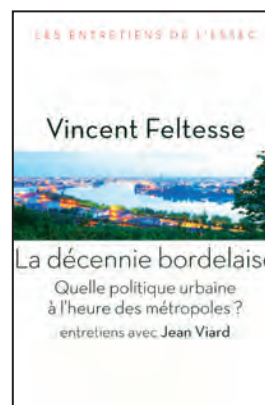
La décennie bordelaise

Quelle politique urbaine à l'heure des métropoles ?

Vincent Feltesse, entretiens avec Jean Viard, éd. de l'aube, 2012

Pour Vincent Feltesse, « l'actuelle décennie sera la décennie bordelaise ». C'est un des messages forts de cet ouvrage d'entretiens avec le sociologue Jean Viard, réalisés l'hiver dernier. Selon le président de la Cub, Bordeaux ne manque pas d'atouts pour « devenir une métropole de référence au niveau français et même européen » au cours des dix ou vingt prochaines années : « une ville et un territoire sans ruptures », « assez paisible socialement parlant », une forte attractivité démographique, facteur essentiel de vitalité économique, un niveau élevé des investissements publics et un consensus politique autour de l'ambition métropolitaine. La métropole justement : c'est l'échelle à laquelle doit être repensée et mise en œuvre une véritable politique nationale en faveur des villes pour laquelle plaide dans cet ouvrage cet « amoureux de la ville dans un pays qui ne l'aime pas ».

//////////



Présence africaine à Bordeaux de 1916 à nos jours

Mar Fall, éd. Pleine Page, 2011

L'ouvrage de Mar Fall décrit la situation de la communauté africaine noire à Bordeaux et en Gironde aujourd'hui, en retraçant son histoire de la première guerre mondiale jusqu'à nos jours, à travers l'évolution des contextes politiques français et africains. Cet essai marque les difficultés qui furent celles de cette communauté pour la reconnaissance de ses droits à travers les guerres, le travail, l'université, les mouvements intellectuels contestataires. L'auteur met en lumière également la place prépondérante des femmes dans le processus d'intégration depuis le dernier quart de siècle. Mar Fall montre finalement comment la présence africaine a réussi à se construire un espace social, *via* les multiples initiatives culturelles, politiques et économiques observées aujourd'hui.

//////////



Si vous souhaitez
recevoir CaMBo chez vous :

ABONNEZ-VOUS !



BULLETIN D'ABONNEMENT

Oui, je souhaite m'abonner à la revue CaMBo pour 1 an ☐
à partir du n° 1 (juin 2012) ☐
à partir du n° 2 (novembre 2012) ☐
à partir du n° 3 (juin 2013) ☐

1 an – 2 numéros – 20 euros

2 ans – 4 numéros – 40 euros

M ☐ Mme ☐ Mlle ☐
Nom
Prénom
E-mail

Adresse

Code postal
Ville
Pays

Date

Signature

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

Le Festin
autorisation 64348
33 098 Bordeaux cedex

CaMBo

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

Les auteurs

p. 11 // **Matthieu Bonal**
doctorant en économie urbaine,
université Bordeaux 4.

p. 26 // **Emmanuelle Bonneau**
architecte paysagiste, doctorante
en aménagement de l'espace et urbanisme.

p. 17 // **José Branco**
architecte urbaniste,
chargé d'études à l'a-urba.

p. 20 // **Hélène Bucheli**
ingénieur-agronome, urbaniste,
chargée d'études à l'a-urba.

p. 70 // **Jean-Christophe Chadanson**
urbaniste, directeur d'études à l'a-urba.

p. 22 // **Bob Clément**
ingénieur-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. 17 // **Nicolas Drouin**
architecte urbaniste,
directeur d'études à l'a-urba.

p. 77 // **Emmanuelle Gaillard**
économiste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 76 // **Camille Garcelon**
géographe, chargée d'études à l'a-urba.

p. 28, 53, 58, 79 // **Emmanuelle Goïty**
sociologue, chargée d'études à l'a-urba.

p. 33, 44, 47, 58 // **Antonio Gonzalez-Alvarez**
ingénieur-urbaniste, directeur de l'équipe
Dynamiques territoriales à l'a-urba.

p. 30 // **Maud Gourvellec**
ingénieur-urbaniste,
chargée d'études à l'a-urba.

p. 42 // **Frédéric Héran**
maître de conférences en économie
à l'université de Lille 1.

p. 65, 80, 81 // **Corinne Langlois**
directrice générale adjointe de l'a-urba.

p. 38 // **Sonia Lavadinho**
chercheuse au Centre de Transports,
Ecole Polytechnique Fédérale
de Lausanne.

p. 78 // **Pierre Layère**
architecte urbaniste,
chargé d'études à l'a-urba.

p. 72, 73 // **Stella Manning**
géographe, chargée d'études à l'a-urba.

p. 50 // **Caroline Martin**
urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 56 // **Elodie Maury**
chargée de communication à l'a-urba.

p. 14 // **Thierry Oblet**
sociologue, maître de conférences
à l'université Bordeaux 2.

p. 16, 57 // **Jean-Marc Offner**
directeur général de l'a-urba.

p. 32 // **Benjamin Ribeiro**
responsable de Kubik, agence de design
graphique.

p. 64 // **Sandra Rinjonéau**
assistante communication à l'a-urba.

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

p. 68 // **Sandrine Vaucelle**
géographe, maître de conférences
à l'université Bordeaux 3.

p. 45 // **Ariane Wilson**
enseignante au département
de théorie de la faculté d'architecture
à l'université d'Aix-la-Chapelle.

Les illustrateurs

p. 58-63, 70, 72-73 // **Olivier Chaput**
infographiste à l'a-urba.

p. 17 // **Bob Clément**
ingénieur-urbaniste,
chargé d'études à l'a-urba.

p. 75 // **Christine Dubart**
infographiste à l'a-urba.

p. 20 // **Pierre Layère**
architecte urbaniste,
chargé d'études à l'a-urba.

p. 11, 13, 14, 29, 72-73 // **Olivier Michard**
infographiste à l'a-urba.

p. 22, 31, 69 // **Sylvain Tastet**
infographiste à l'a-urba.

La photographe

p. 15, 17, 25, 33-64, // **Hélène Dumora**
photographe à l'a-urba.

n° 2 | novembre 2012

www.lefestin.net

www.aurba.org

CaMBo

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



CaMBo n° 3
à paraître
Où va la ville ?
juin 2013



a'urba.



9 782360 620623