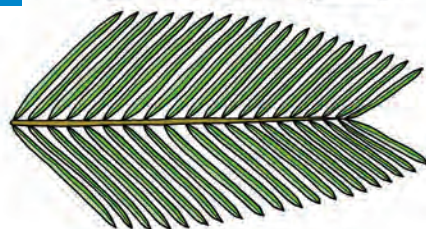
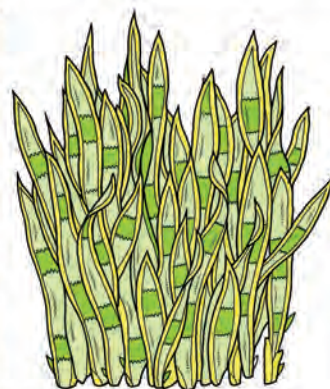
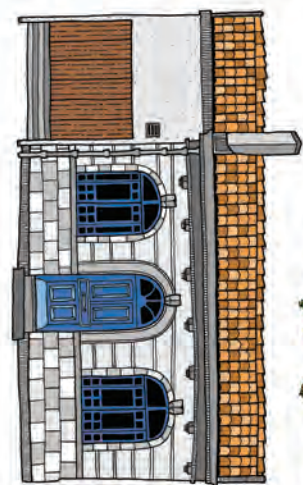
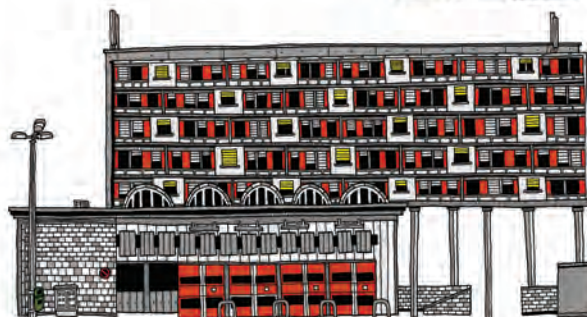
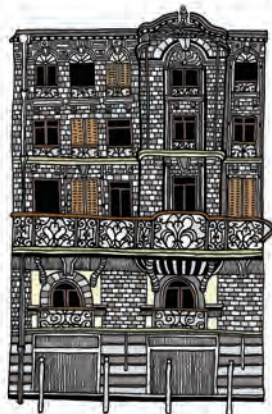
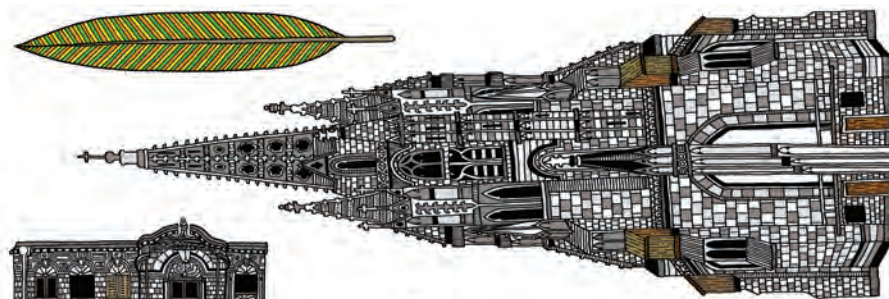


cahiers de la **M**ÉTROPOLE **B**ORDELAISE



OÙ VA LA VILLE ? perspectives périurbaines

débats

bruits de la ville

acteurs

décryptages

le festin

OÙ VA LA VILLE ?

perspectives périurbaines

débats

bruits de la ville

acteurs

décryptages

**CaMBo**

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

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

Jean-Marc Offner

Équipe éditoriale

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

Comité de rédaction

Agnès Berland-Berthon, José Branco,
Bob Clément, Stella Manning,
Thierry Oblet, Guillaume Pouyane,
Vincent Schoenmakers,
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. F1
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 Olasagasti
05 56 69 72 46
maider.lassusolasagasti@mail.lefestin.net

Chargée de diffusion

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

Chargée des abonnements

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 : mai 2013

ISBN : 978-2-36062-069-2

ISSN : 2260-9075



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

CaMBo | mai 2013

CaMBo

cahiers de la MÉTROPOLE BORDELAISE

La culture urbaine se nourrit d'expériences et de connaissances. Mais notre relation à la ville est aussi affaire de représentations, d'images, qui structurent notre compréhension de ses territoires, les significations et les valeurs que nous leur accordons.

Les médias jouent un rôle primordial en la matière. De façon plus pérenne, les expressions artistiques transforment les manières de voir. Les impressionnistes nous font admirer les paysages à leur façon, avec leur touche. Les comptoirs de café se prennent pour des tableaux d'Edward Hopper. Et le *Taxi Driver* de Martin Scorsese comme le *Manhattan* de Woody Allen accompagnent inévitablement le touriste dans New York.

Dans le cinéma, la ville est omniprésente. Les imaginaires urbains sont indissociables des productions cinématographiques. Fellini hante les rues de Rome comme Carax, Carné, Rohmer ou Truffaut celles de Paris. *Collateral* (de Michael Mann) et *Mulholland Drive* (de David Lynch) avivent le mythe mégalopolitain de Los Angeles.

La ville a pris toute sa place dans nos inconscients collectifs, par la peinture, par le cinéma, par la littérature aussi. La ville peuple romans et poèmes. Plus qu'un décor, elle en est souvent le personnage principal. Les « polars » aiment les périphéries. La ville « hors les murs » a également inspiré l'œuvre poétique de Jacques Réda, les souvenirs d'enfance d'Azouz Begag, les aventures ferroviaires de François Maspéro et de François Bon, les explorations géographiques de Jean Rolin et de Philippe Vasset dans les *terra incognita* des cartes.

Les banlieues pavillonnaires, pour leur part, font régulièrement la une du cinéma américain : *Edward aux mains d'argent* (Tim Burton, 1990), *The Truman Show* (Peter Weir, 1998), *American Beauty* (Sam Mendes, 1999)... sans oublier la fameuse série télévisée *Desperate Housewives*. Pas de mafia dans ces faussement sages voisinages, juste la monotonie à vif. Ces *suburbia*, aux rebondissements permanents, sont moins souvent mises en scène en France, où les caméras préfèrent vraies villes et vraies campagnes ! Mais le chariot du supermarché des *Valseuses* (Bertrand Blier, 1974) comme les caddies du centre commercial des Rives d'Arcins dans *Le Grand Soir* (Benoît Delépine et Gustave Kervern, 2012) témoignent aussi de cette sourde violence qu'un léger grain de folie identitaire peut attiser.

En librairie, Olivier Adam, Jean-Christophe Bailly, Éric Dupin, s'essayent à mettre en mots les périphéries. Leurs écritures naviguent entre roman et essai, comme si ces espaces de l'entre-deux s'accommodaient mal des genres littéraires figés. Malicieusement, ce sont deux auteurs bordelais qui explorent aujourd'hui avec bonheur – entre science-fiction et enquête – « le chaos suburbain » et sa « magie équivoque » chers à Jacques Réda : Bruce Bégout et Éric Chauvier, respectivement philosophe et anthropologue. Ils livrent dans ce numéro de *CaMBo* leurs visions de la ville et de ses futurs, leurs interrogations sur cet habitat périurbain aussi décrié qu'apprécié, aussi frustrant que prometteur. Philippe Cognée – peintre des architectures, des paysages urbains, des foules, des supermarchés et autres lieux de la quotidienneté contemporaine – accompagne cette plongée dans la culture métropolitaine.



Jean-Marc Offner

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

Références des ouvrages cités

Olivier Adam, *Les Lisières*, éd. Flammarion, 2012 | Olivier Adam, *Je vais bien, ne t'en fais pas*, éd. Le Dilettante, 2000 | Jean-Christophe Bailly, *Le dépaysement. Voyages en France*, éd. Le Seuil, 2011 | Azouz Begag, *Le Gone du Chaaba*, éd. Points, 2005 | Bruce Bégout, *Le Park*, éd. Allia, 2010 | Bruce Bégout, *Suburbia*, éd. Inculte, 2013 | François Bon, *Paysage fer*, éd. Verdier, 2000 | Éric Chauvier, *Contre Télérama*, éd. Allia, 2011 | Éric Chauvier, *Somaland*, éd. Allia, 2012 | Éric Dupin, *Voyages en France. La fatigue de la modernité*, éd. du Seuil, 2011 | François Maspéro, *Les passagers du Roissy Express*, éd. du Seuil, 1990, 2004 | Jacques Réda, *Hors les murs*, éd. Gallimard, 1982 | Jacques Réda, *Beauté suburbaine*, éd. Fanlac, 1985 | Jean Rolin, *Zones*, éd. Gallimard, 1995 | Jean Rolin, *La clôture*, éd. P.O.L., 2001 | Philippe Vasset, *Un livre blanc*, éd. Fayard, 2007 |

ÉDITORIAL

GRAND ENTRETIEN	PHILIPPE COGNÉE	P. 4	Franoise Taliano-des-Garets
CONTROVERSE	LA VILLE CRÉATIVE	P. 7	Stéphane Virol
IMPERTINENCE	AMÉNAGEMENT FLÉCHÉ	P. 10	Thierry Oblet

débats

décryptages

REPRÉSENTATION	REPRÉSENTER LA COMPLEXITÉ DE LA VILLE	P. 65	Corinne Langlois
RECHERCHE	10 ANS DE RECHERCHES INTERNATIONALES SUR LA MÉTROPOLISATION	P. 68	Sandrine Vaucelle
MÉTHODE	LA QUESTION DE L'AUTONOMIE DES HABITANTS DU QUARTIER DU GRAND PARC	P. 70	M.-C. Bernard-Hohm J.-C. Chadanson
CHIFFRAGE	49 126	P. 72	Caroline de Vellis
LEXIQUE	PPP	P. 73	Stella Manning
ACTUALITÉ DU DROIT	FEU L'ARTICLE 55 DE LA LOI SRU !	P. 74	Michaël David

kiosque

OÙ VA LA VILLE AUJOURD'HUI ? FORMES URBAINES ET MIXITÉS,	JACQUES LUCAN	P. 75	Nicolas Drouin
DÉCLIN ET SURVIE DES GRANDES VILLES AMÉRICAINES,	JANE JACOBS	P. 76	Élodie Maury
LA POLITIQUE CONFISQUÉE, SOCIOLOGIE DES RÉFORMES ET DES INSTITUTIONS INTERCOMMUNALES,	FABIEN DESAGE, DAVID GUÉRANGER	P. 77	Emmanuelle Goïty
VILLE ET BIODIVERSITÉ, LES ENSEIGNEMENTS D'UNE RECHERCHE PLURIDISCIPLINAIRE,	PHILIPPE CLERGEAU	P. 78	Hélène Bucheli
SCIENCES DU PAYSAGE. ENTRE THÉORIES ET PRATIQUES,	PIERRE DONADIEU	P. 79	Laure Matthieussent
PARIS, FRANCE, MONDE. REPENSER L'ÉCONOMIE PAR LE TERRITOIRE,	PIERRE VELTZ	P. 80	Lionel Bretin
LA CRISE QUI VIENT, LA NOUVELLE FRACTURE TERRITORIALE,	LAURENT DAVEZIES	P. 81	Emmanuelle Gaillard
SUR LA MÉTROPOLE BORDELAISE		P. 82	

bruits de la ville

SENS DE L'ÉVÈNEMENT	FLÂNERIES URBAINES HIGH-TECH	P. 11	Jean-Marc Offner
ÉPHÉMÈRE	PHOTOGRAPHIE	P. 12	Hélène Dumora
ZOOM	L'ÎLOT SAINTE-CATHERINE DE BORDEAUX	P. 13	Stéphane Caze
VOISINAGE	LES SUPER-ÎLOTS DE VITORIA-GASTEIZ	P. 16	Antonio Gonzalez-Alvarez
INNOVATION	RAFRAÎCHISSEMENT URBAIN À LYON	P. 19	Luce Ponsar

acteurs

IDENTITÉS MÉTROPOLITAINES	PHOTOGRAPHIE	P. 21	Hélène Dumora
MÉMOIRE	BORDEAUX ET SON PORT	P. 22	Jean Dumas
TRANCHE DE VIE	AMIRA, MAMAN CLIC-CLAC	P. 24	Gokce Selen Serçen
FABRIQUE URBAINE	LE PÔLE ÉDUCATIF MOLIÈRE AUX MUREAUX	P. 26	Camille Uri
ESPACES DE VILLE	« FAIRE D'UN LIEU DE SERVICES PARTAGÉS LE PLUS BEL ENDROIT DES TRANSPORTS FERRÉS »	P. 28	Vincent Schoenmakers

Où va la ville ?

dossier coordonné par Maud Gourvellec

OÙ VA LA VILLE ?	P. 29	Maud Gourvellec
L'ÉTALEMENT URBAIN DANS TOUS SES ÉTATS	P. 33	Lionel Bretin
SE RECENTRER OU S'ÉLOIGNER, C'EST TOUJOURS HABITER	P. 39	Marie-Christine Bernard-Hohm
DIX IDÉES REÇUES AUTOUR DE L'ÉTALEMENT URBAIN	P. 44	François Cougoule Maud Gourvellec
VILLE À LA CAMPAGNE OU CAMPAGNE À LA VILLE ?	P. 46	Hélène Dumora
POUR UNE APPROCHE « À TAILLE HUMAINE », ENTRETIEN AVEC ÉRIC CHAUVIER	P. 48	Élodie Maury
POURQUOI TANT DE HAINE ?	P. 50	Vincent Renard
SUBURBIA, ENTRETIEN AVEC BRUCE BÉGOUT	P. 52	Élodie Maury Jean-Marc Offner
ET DEMAIN ?	P. 54	Bob Clément
FAIRE PROJET AVEC L'ÉTALEMENT URBAIN, DU PÉRIURBAIN À L'URBAIN	P. 57	Marie-Flore Mattéi
VERS DES PROJETS AGRICOLES STRUCTURANTS DANS LE PÉRIURBAIN	P. 58	Céline Castellan
VERS UNE « ÉCO-MOBILITÉ » DANS LE PÉRIURBAIN	P. 61	Antonio Gonzalez-Alvarez
À LIRE	P. 63	Élodie Maury François Cougoule

Philippe Cognée

Peut-on dire à propos de votre démarche artistique que vous créez en plusieurs étapes ?

Auparavant, on travaillait sur le motif, on n'avait pas le choix. Mais après tout, maintenant que nous disposons d'appareil photo, de caméra, d'Internet, on pourrait tout aussi bien continuer comme ça. Pour ma part, je commence par me déplacer, je voyage, je filme un peu à tout va, au hasard, de manière un peu fainéante. Un ou deux ans après, je fais à nouveau le tour de ces films qui constituent plutôt une sorte de documentation. En fait, je vais chercher de la mémoire, je trouve ou je ne trouve pas. Récemment, je suis retourné dans les abattoirs après ma série des carcasses. De nouveau, j'ai filmé. On verra s'il en sort une solution.

De quelle solution voulez-vous parler ?

Il y a en fait des sujets qui me préoccupent, une dizaine de thématiques qui reviennent : la chair – le bœuf écorché, Rembrandt, Soutine, Bacon. Les abattoirs, c'est la modernité, la mort en série, à la chaîne, mourir en nombre.

Le thème de la ville est aussi chez vous un thème central ?

Hyper-central. Peut-être car je voulais être architecte, mais aussi parce que notre monde est impossible, il y a trop d'hommes sur la planète dans ces cités beaucoup trop grosses où se pose la question de ces habitations fourmilières. Je suis fasciné par le nombre, les réseaux, la verticalité, la grille que représente l'immeuble vertical. Quand



je peins en utilisant la cire d'abeille, je construis, puis je détruis en repassant au fer, cela produit une destruction partielle du motif, une mise en danger de la certitude. Le monde dans lequel nous vivons est fragile, tremble sur lui-même.

Que vous apporte l'utilisation de Google Earth ?

Il est toujours intéressant de s'interroger sur les technologies. L'appareil photo, pour moi, a été au départ très pratique, la caméra a rendu les choses plus faciles ensuite pour tourner autour des immeubles. L'ordinateur avec Google Earth, Google Street donne une vision verticale parcellaire qui n'est pas vraiment réelle et qu'il faut reconstruire. Plus nos enfants seront confrontés à la confusion entre réalité et fiction, plus cette confusion m'intéressera et c'est ce que je souhaite amener dans la peinture. Avec Google Street, je suis comme dans un taxi mais chez moi, je cherche des maisons banales qui appar-

tiennent à des familles. Par contre, il y a des contraintes, je ne peux pas reculer comme avec un appareil.

Quels sont les avantages de la peinture à la cire dans votre restitution de l'image ?

La cire n'est qu'un moyen, c'est un meilleur liant que l'acrylique, un matériau assez souple qui réagit. Je pose ensuite un film de plastique dessus et je repasse. Lorsque j'enlève le film, la photo est altérée. L'image est en danger. Elle se met à vibrer. La destruction partielle de l'image par la chaleur m'intéresse.

Pourquoi ce parti pris du flou ?

Ce n'est pas le flou en fait. Je suis en train de peindre en même temps que je vous parle. Il faut être à la fois dans la peinture et à l'extérieur de la peinture. L'image, vous la faites la plus précise possible par rapport à la source. Quand je vais l'altérer, elle va être de plus en plus parlante comme chez les impressionnistes. C'est au cerveau de celui

Tijuana, 2012
Peinture à la cire sur toile
Courtesy Galerie Daniel Templon, Paris



qui regarde de recomposer. Le réchauffement enlève, mais le regardeur a la liberté de recomposer, il rentre ainsi davantage dans l'image, il participe.

Peut-on dire que votre vision de la ville est poétique ?

Elle n'est pas romantique en tout cas. On peut dire qu'elle est poétique dans le choix de capter l'image. Oui, il y a une poésie dans ce « minable » qui me fascine, sans aucun jugement de ma part. La ville est un organisme vivant qui naît, meurt, se déconstruit en permanence. Elle est à l'image des hommes, ça vit, ça meurt.

Votre vision de la ville est-elle négative ?

Non. J'aime les grandes mégalofoles. Je suis fasciné par elles. Paris, bien sûr, pour sa beauté. New York pour sa masse qui a quelque chose de magique. Je ne connais pas assez bien encore Tokyo ou Pékin. Ma vision de la ville n'est pas apocalyptique, seulement

désespérée en ce qui concerne l'avenir si nous ne faisons rien. C'est la vision de toute personne sensée. Comment continuer ainsi à entasser des populations ? Nantes, Bordeaux sont par contre à taille humaine. Leur aménagement urbanistique est une nécessité que je ne critique pas, il y a nécessité à faire une métropole de l'Ouest dans le cas de Nantes, la ville où je vis. Il faut se réveiller, on est au XXI^e siècle, je suis pour un nouvel aéroport. J'aime bien Nantes, c'est une ville agréable, elle ne pose pas de problème mais elle ne m'inspire pas. Là où il y a confort, il n'y a pas de conflit, il n'y a pas la puissance de l'émotion.

////////

Philippe Cognée est né en 1957 à Nantes où il vit et travaille aujourd'hui. Il a passé son enfance au Bénin où il a découvert la culture africaine qui a influencé ses premières œuvres. À son retour en France, il entre à l'École des beaux-arts de Nantes (1975-1981). Sa première exposition personnelle a lieu en 1982.

Il est, en 1990, lauréat de la Villa Médicis à Rome. À la même période, Philippe Cognée développe des recherches picturales en expérimentant une nouvelle technique. Il photographie ou filme toutes sortes de choses, il reproduit ses photos à la peinture à l'encaustique sur bois ou sur toile et donne un effet flou, de destruction en mettant un film plastique sur son tableau qu'il fait fondre à l'aide d'un fer à repasser. Il est alors reconnu pour ses représentations de paysages urbains. Portraits, foules, architectures, vues de villes et supermarchés sont autant de thèmes qui jalonnent l'œuvre de l'artiste « car il plaît à Cognée d'aller de par le monde d'une ville à l'autre, en quête de ces images urbaines dont il fait son miel »¹. L'œuvre de Philippe Cognée est aussi une exaltation du pouvoir de la peinture, de son extraordinaire actualité qui lui permet de rendre compte du réel dans toute sa complexité et ses contractions. Notre expérience est « dominée par l'automatisation du travail et la circulation généralisée des marchandises - la globalisation »², écrit Pierre Bergougnoux. « C'est à cela que Philippe Cognée s'est confronté, avec sa brosse et ses tubes, comme si de rien n'était. Ses toiles sont la preuve, la seule, que la peinture n'est pas encore chose du passé »³.

L'œuvre de Philippe Cognée est aujourd'hui présente dans de nombreuses collections renommées comme celles du Musée national d'art moderne - Centre Pompidou, de la Fondation Cartier et de l'Institut culturel Bernard Magrez à Bordeaux.

////////

1 | Philippe Piguet, « Un peintre dans la ville », *L'Œil*, n° 583, septembre 2006.

2 | Pierre Bergougnoux, *Peindre aujourd'hui : Philippe Cognée*, Galilée, 2012.

3 | *Id.*



▲
Sao Paulo, 2012
 Peinture à la cire sur toile
 153 x 250 cm
 Courtesy Galerie Daniel Templon, Paris

Rio de Janeiro, 2012
 Peinture à la cire sur toile
 153 x 153 cm
 Courtesy Galerie Daniel Templon, Paris
 ▼



La ville créative

Le nouvel Eldorado des politiques urbaines ?

Bilbao est souvent citée comme la plus grande réussite de reconversion urbaine de ces dernières années. Grand centre industriel et portuaire, la ville essuie les affres de la désindustrialisation dans les années 1980 : le chômage explose et les friches se multiplient. La ville est sur le point de sombrer lorsque la province de Biscaye décide de miser sur la culture pour redynamiser la « cité noire ». Carte blanche est laissée à Frank Gehry pour réaliser un ovni architectural : le Musée Guggenheim.

Son succès est devenu légendaire. Les retombées économiques de l'ouverture du musée ont de quoi faire rêver : pas moins de 4 500 créations d'emploi et plus d'un milliard et demi d'euros ont été générés depuis 1997. La ville lance un programme d'investissement massif marqué par l'originalité architecturale : le métro, l'aéroport, le pont de la ville, la bibliothèque, le palais des congrès sont tous réalisés par des architectes lauréats du prix Pritzker. Daniel Buren y réalise son « arche rouge ». Les friches portuaires connaîtront bientôt une seconde vie, insufflée par la célèbre architecte Zaha Hadid.

Cette combinaison de développement centré sur la culture et de renouveau urbain est connue sous le nom « d'effet Bilbao ». Plusieurs villes cherchent à l'imiter. Nantes se fait connaître par ses « Folles Journées » qui font découvrir la musique classique sous des formes originales, ou la compagnie Royal de Luxe, qui fait rêver petits et grands avec ses

machines faites de bric et de broc. La ville choisit ses artistes et reconvertit pour eux d'anciennes friches industrielles, comme l'ancienne usine LU, rebaptisée « le Lieu Unique ». Bordeaux n'est pas en reste : l'ambitieux programme de renouveau urbain, structuré autour de grands projets comme la Caserne Niel, les Bassins à flot et, bien sûr, Euratlantique, prévoit de consacrer une place importante au développement des « industries créatives ».

Mais qu'ont en commun ces villes ? La réponse est simple : elles misent sur un modèle de développement original, qui constitue aujourd'hui la nouvelle orthodoxie de l'économie urbaine : la « ville créative ».

Le concept de « ville créative » a été popularisé au début des années 2000 par un universitaire canadien, Richard Florida. Selon lui, la créativité est une compétence cruciale dans l'économie moderne, et constitue un avantage concurrentiel essentiel. Son analyse peut être synthétisée en trois points :

- La production d'idées nouvelles est le fait d'un ensemble particulier d'individus mobilisant la créativité dans l'accomplissement de leurs tâches quotidiennes. Ils forment une catégorie à part, la « classe créative ».

- Les individus créatifs, par leur capacité à innover, ont une influence déterminante sur la croissance économique.

- Les villes doivent constituer un « milieu créatif », caractérisé par l'ouverture et la tolérance, afin de favoriser l'émergence d'idées nouvelles.

Ainsi, cette approche originale de la croissance économique des villes, basée sur la réunion des « 3 T » – talents, tolérance et technologie – conduit à formuler de nouvelles préconisations aux autorités urbaines. Bien qu'elle s'illustre dans des réussites éclatantes, comme Bilbao, elle n'en est pas moins très controversée. Examinons les termes du débat.

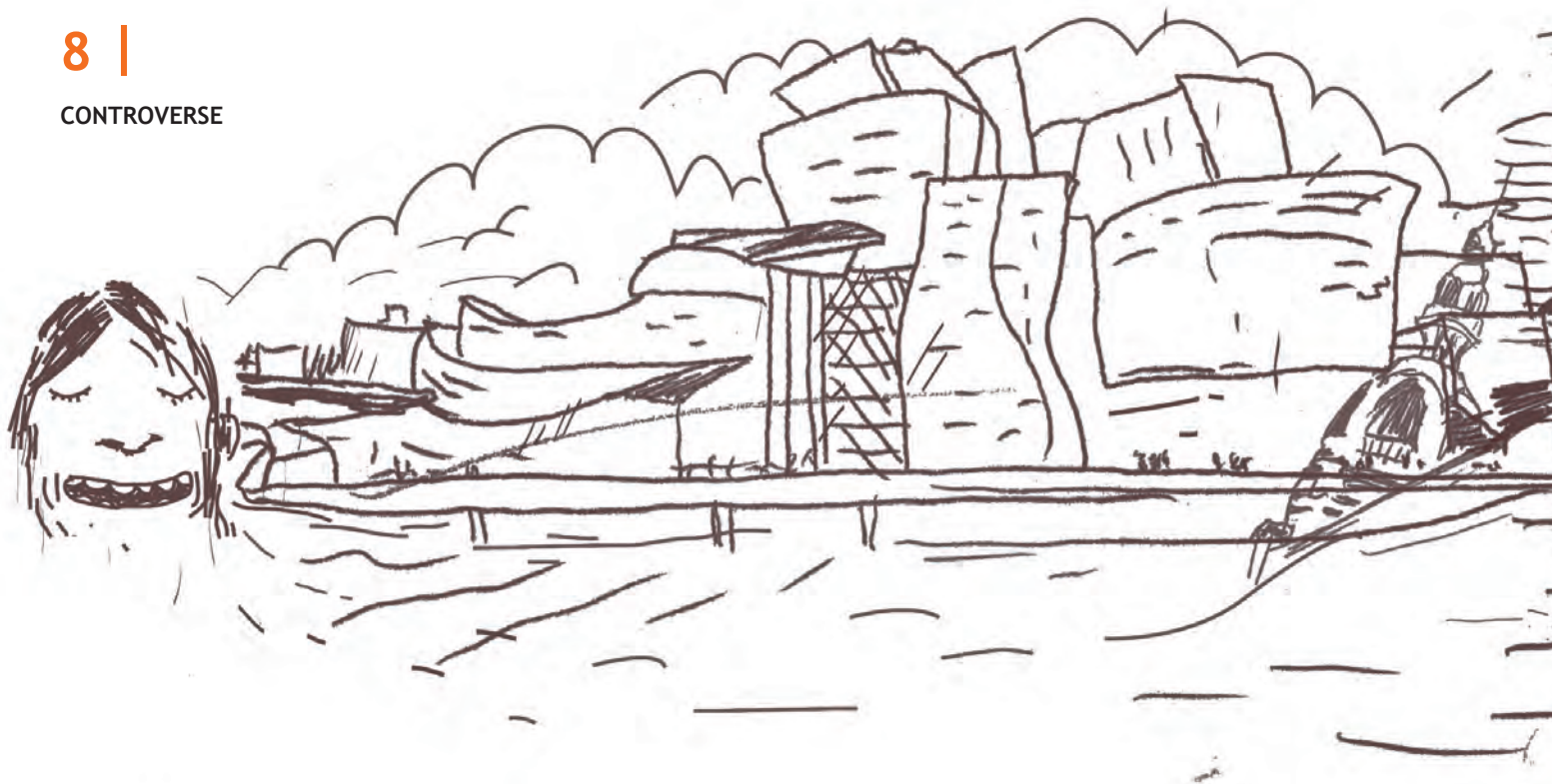
La classe créative est-elle une classe ?

La classe créative regroupe les individus dont « le travail crée de la connaissance », l'idée et l'innovation devenant de plus en plus un avantage économique majeur. Florida tranche avec les conceptions précédentes : ce n'est plus le niveau d'études qui fait la compétence, mais le talent, mélange composite d'expérience, de créativité, de capacité d'innovation et d'entreprendre : Bill Gates, idéal du *self-made man* moderne, n'a-t-il pas abandonné l'université dès la première année ? La classe créative rassemble alors les individus à l'origine de l'innovation, des avancées scientifiques ou de la production artistique. Elle est composée de trois strates :

- Les *Bohemians* représentent les professions artistiques et culturelles (art, design, médias, etc.).

- Le *Creative Core* se compose des professions directement impliquées dans la production d'*outputs* créatifs, d'idées neuves (architectes, ingénieurs, scientifiques, etc.).

- Les *Creative Professionals* renvoient aux professions qui encadrent la production créative et stimulent le changement ►



► (management, finance, business, médecine, etc.).

La notion de classe évoquée ici apparaît largement contestable. Elsa Vivant souligne l'extrême hétérogénéité de la classe créative : du chercheur en physique des particules au chef étoilé, du directeur marketing au guitariste *heavy metal*, leur seul point commun est d'être propriétaire de leurs idées, et non de leur force de travail ou d'un capital productif. Mais dans quelle mesure les membres de la classe créative partagent-ils des valeurs communes, une conscience de classe ?

Richard Shearmur, un autre universitaire canadien, dénonce quant à lui le caractère élitiste de cette théorie, et conteste l'affirmation d'une « aristocratie du savoir » : le talent est une qualité « innée » que l'on possède ou que l'on ne possède pas, et s'oppose ainsi à l'apprentissage et au mérite, qualités acquises à force de persévérance et de volonté.

Classe créative, croissance économique et qualité de vie : le tryptique gagnant

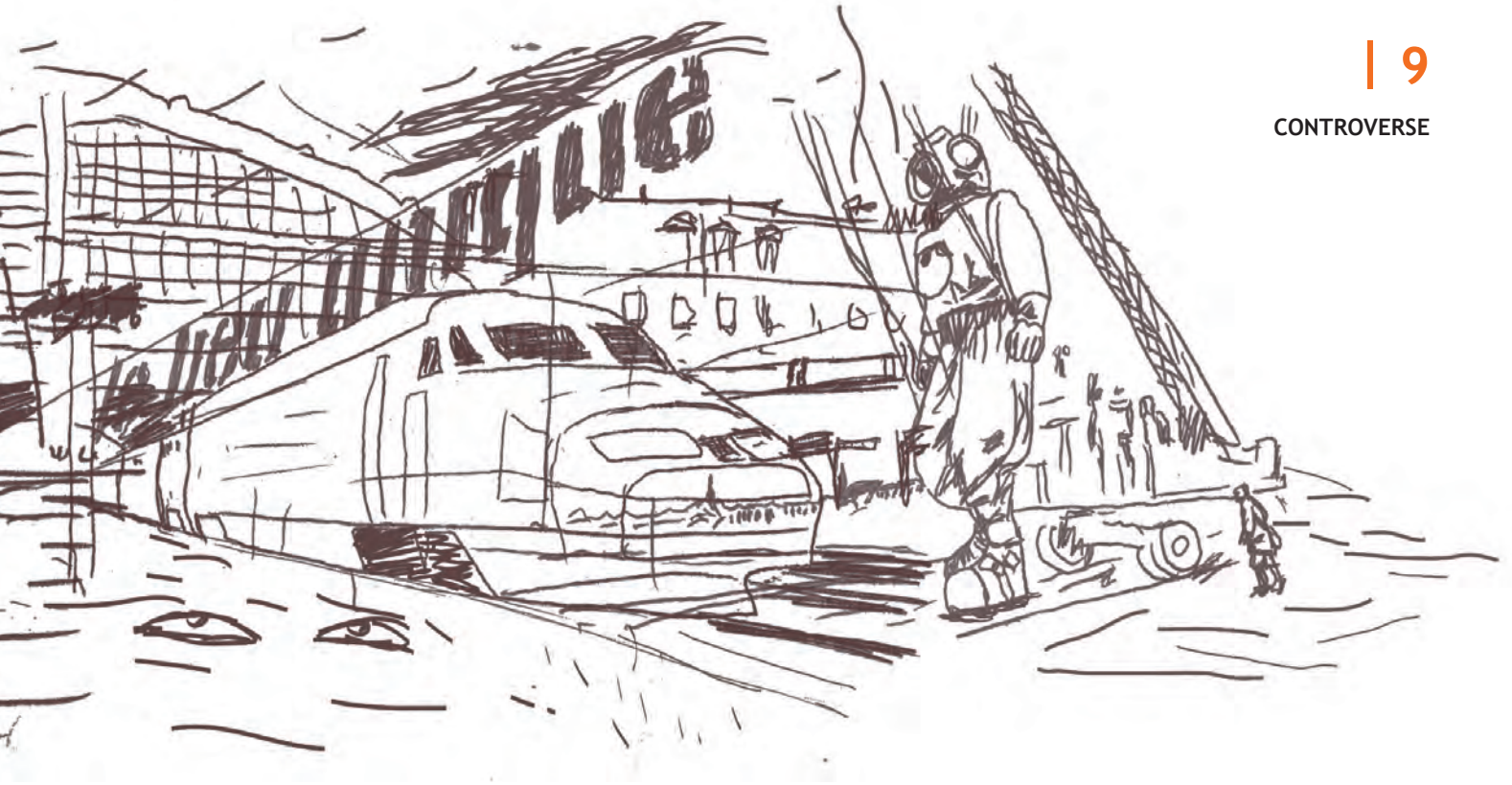
L'approche de la classe créative soutient que les individus créatifs ont une influence déterminante sur la croissance économique : à l'inverse de la vision traditionnelle, où les individus vont là où il y a de l'emploi, les créatifs attirent les entreprises là où ils sont, voire les créent directement. D'où, aussi, le succès de cette théorie dans les milieux politiques : « attirez des créatifs, vous créez de l'emploi et de la richesse », nous dit la bonne parole floridiennne.

Aussi, la « qualité de vie » au sein de la ville est consubstantielle à la créativité : la présence d'une riche scène culturelle, la diversité et le cosmopolitisme, mais aussi la tolérance et l'ouverture forment un « *people's climate* », un milieu créatif où circulent plus facilement les idées originales, et qui attire les créatifs. Le *people's climate* devient une priorité pour toute métropole d'envergure. Ainsi, Copenhague se veut « cool, culturelle, créative » et s'affiche comme « *the city*

with the happiest people in the world » (sic). La politique de stimulation de la créativité se matérialise par différentes actions : institutions innovantes telles que le *Learning Lab Denmark* ; environnement préférentiel pour les secteurs de la « nouvelle économie » : hôtels de luxe, centres de conférences, restaurants ; et, bien sûr, un musée d'art moderne, l'*Arken*.

Cette idée est néanmoins très contestable. On peut citer l'exemple montréalais en contrepoint : malgré une vie culturelle dynamique et une forte concentration de talents, la croissance économique y est plus faible que d'autres villes canadiennes. En fait, le lien de causalité entre mouvement migratoire et croissance économique est plutôt inverse : ce sont les opportunités professionnelles offertes par une économie locale dynamique qui attireraient les diplômés et les créatifs. Les flux de diplômés ne sont pas la cause mais bien la conséquence de la croissance économique.

Pour autant, la créativité et la culture sont investies d'un potentiel de déve-



loppement local aux retombées multiples, qu'elles soient sociales (intégration et cohésion, qualité de vie), économiques (création d'emplois, stimulation du tourisme, retombées fiscales) ou urbaines (valorisation du patrimoine bâti, investissements dans des équipements culturels, requalification d'espaces publics). Quelle ville, en effet, ne souhaite pas être une ville dite créative ? Quelle ville ne rêve pas d'être la matrice d'idées nouvelles émanant de la médiation des sphères culturelles et industrielles ? En répondant aux nouvelles contraintes de la compétition interurbaine, la mise en scène de la qualité de vie d'une ville passe par une instrumentalisation de la culture et des artistes visant à faire de l'espace urbain un cadre attractif non seulement pour les entreprises mais aussi pour les individus créatifs.

Cette nouvelle tendance est cependant génératrice de contradictions. D'abord, l'activité des industries créatives se structure par projet entraînant la fragilisation des statuts professionnels, la précarisation de l'emploi au

travers de formes atypiques (auto-emploi, *freelance*, etc.). Mais surtout, en arrière-plan de cette volonté d'attirer ces créatifs, on retrouve le phénomène de gentrification : la rénovation de quartiers centraux dégradés, comme Saint-Michel (cf. *CaMBo* #2), la constitution d'une offre culturelle attractive, conduisent inévitablement à l'arrivée des classes supérieures et l'élévation du niveau de vie, conduisant bien souvent à altérer le climat bohème et cosmopolite tant recherché.



Pour en savoir plus

- S. Chantelot, *La classe créative française, de son influence sur la croissance locale aux facteurs déterminant sa géographie*, Thèse d'État ès sciences économiques, 2006.
- S. Chantelot, « La thèse de la « classe créative » : entre limites et développements », *Géographie, Économie, Société*, 2009/4, vol. 11, p. 315-334.
- R. Florida, *The rise of the creative class. And how it's transforming work, leisure, and everyday's life*, Basic Books, 2002.
- R. Shearmur, « L'aristocratie mobile du savoir et son tapis rouge. Quelques réflexions sur les thèses de Richard Florida », in Tremblay D.-G., Tremblay R., *La compétitivité urbaine dans le contexte de la nouvelle économie*, Montréal, PUQ, 2006.
- E. Vivant, « La classe créative existe-t-elle ? », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 2006, 101, p. 155-161.

Aménagement fléché

Il existe d'innombrables discours savants sur l'essence et le devenir de l'espace public. Comme souvent, ce sont les artistes qui en parlent le mieux. Ainsi, ce commentaire par Loïse Berger d'une photo de Bertrand Baptiste qui fixe l'ambiance d'une place réputée de Bordeaux. Il est extrait d'un petit ouvrage, *Reflets*¹, où ces deux poètes de la plume et de l'optique ont assemblé leurs talents.

« Au bas de la flèche Saint-Michel, il y a un panneau de basket qui me rassure sur le monde. Si l'on peut visser ce panier à un monument historique, c'est que tout va bien encore, et que les grincheux n'ont pas raison. Quand les gamins de la place, après l'école, se feront engueuler parce qu'ils prennent deux piliers de la tour comme cage de foot, mon optimisme commencera à faiblir. D'ici là, en terrasse à l'ombre du clocher, je sirote mon thé à la menthe avec le sourire, en comptant les buts. »

À chacun son grand stade !



1 | *Reflets*, Bordeaux, Barie, mars 2011.



Flâneries urbaines high-tech

13 décembre 2012, début d'après-midi, une estrade au hangar 14 sur les quais de Bordeaux. À l'occasion des *Escales du Design*, Jean-Georges Micol, directeur général de l'agence régionale Aquitaine Développement Innovation, et Isabelle Leblan, responsable du département Prospective Design au sein d'ADI, remettent le premier prix du concours (voir encadré) de Design en Aquitaine « Le Design à 2 mains » – « Demain : nouvelle mobilité urbaine ! ».

Le gagnant est... Louis Charron, étudiant à l'École nationale supérieure des arts décoratifs de Paris. Avec l'aide de Maxime Alexandre, élève-ingénieur, le lauréat a inventé un drôle d'objet, qu'il a dénommé Wigo (à ne pas confondre avec Ouigo, la nouvelle offre TGV *low cost* de la SNCF !).

Un bel objet blanc, agréable à tenir dans la main, que l'on peut aussi accrocher à son guidon de vélo, en forme de galet poli. À quoi sert-il ? À réinventer la boussole et la flânerie à l'ère du GPS. Lors d'un déplacement, l'utilisateur entre son point de départ et son point d'arrivée sur l'application Wigo de son smartphone. La direction pour atteindre sa destination finale est alors signalée par une flèche, indication floue qui devient plus nette lorsque le but se rapproche. La distance peut également être précisée. Wigo communique avec le smartphone *via* Bluetooth. Une interface sensible et poétique, à la fonctionnalité subtile : se contenter d'orienter, sans diriger.

Le marcheur comme le cycliste retrouve ainsi sa liberté, sa capacité à profiter du maillage du réseau viaire (qui per-



met les circuits alternatifs)... sans pour autant craindre de se perdre.

D'aucuns s'exclameront qu'il n'est pas besoin d'être ainsi « équipé » pour retrouver les bonheurs d'une expérience urbaine sans contrainte, pour casser la routine de ses trajets habituels, pour réenchanter le quotidien à son rythme et à son pas. Il y a effectivement un brin de paradoxe à devoir « dégrader » (selon la terminologie des ingénieurs) une information (celle du GPS) pour en proposer une autre moins précise, comme un indice géographique. Mais les « natifs numériques » seront peut-être séduits par cette boussole nouvelle génération, qui les invitera à reconsidérer leur rapport au temps et à l'espace. Mine de rien, c'est l'essence même de la ville qui se joue dans cette aptitude à sortir des sentiers battus, à accepter le hasard des rencontres, à se perdre pour découvrir. Alors, si l'urbanité passe par un nouveau « doudou numérique »...

////////

contact : charron.louis@gmail.com

Ce concours vise à ouvrir les portes du monde professionnel aux étudiants, en les confrontant à une problématique réelle au cœur de la région Aquitaine. Pour cette seconde édition, il s'agissait de mettre en œuvre le design en équipe (« à deux mains »), en ajoutant aux compétences du designer, coordonnateur de la démarche, d'autres expertises. La thématique du concours : « Demain : nouvelle mobilité urbaine » visait pour sa part à faire prendre en compte dans la conception d'un nouvel objet ou d'un nouveau service plusieurs éléments : les utilisateurs, les usages, la réduction de l'impact environnemental, l'adéquation au contexte urbain.

12 |

ÉPHÉMÈRE

HÉLÈNE DUMORA



BRUITS DE LA VILLE

L'îlot Sainte-Catherine de Bordeaux

Une opération de renouvellement urbain dans le cœur historique de la ville

Après les travaux du tramway au début des années 2000, l'opération de l'îlot Sainte-Catherine est le plus important projet d'urbanisme du cœur historique et vraisemblablement le dernier de cette dimension avant longtemps. Il faut reconnaître en effet le caractère exceptionnel d'un tel site mutable au centre d'une grande métropole européenne, conséquence du maintien pendant très longtemps des imprimeries du journal *Sud-Ouest*, alors que la présence de cette industrie en ce lieu avait depuis longtemps un parfum d'anachronisme. Mais la symbolique était belle : le journal de la ville et de la région, comme le battement du pouls, fabriqué dans le cœur historique.

Dès le milieu du XIX^e siècle, le site de l'hôtel Cheverus, édifié en 1739 par l'architecte Portier, fabrique déjà un quotidien, *La Gironde* puis *La Petite Gironde* en 1879 avant que *Sud-Ouest* soit lancé en 1944. Dans les années 1980, le site employait 700 personnes, seulement pour la fabrication du journal.

Après un an de travaux amenant la démolition de la totalité des imprimeries, la première phase de l'opération est achevée depuis l'été 2012. Elle laisse apparaître un vide impressionnant, troublant même, tant la présence d'une friche si vaste dans un site si densément construit perturbe nos repères urbains. Il faudra attendre 2015 pour la voir se remplir complètement.

Un programme ambitieux

Redevco, groupe néerlandais, est le nouveau propriétaire du site après l'avoir acquis en 2010 au journal

Sud-Ouest qui a conservé l'hôtel de Cheverus, siège social du journal avant de le vendre récemment à un promoteur immobilier.

Spécialisé dans le développement de programmes commerciaux, Redevco est également maître d'ouvrage de l'ensemble de l'îlot en partenariat avec Nexity et Domofrance qui développeront le programme de logements de l'opération. La conception du projet a été confiée dès 2008 à l'agence d'architecture Valode et Pistre, connue à Bordeaux pour avoir réalisé dans les années 1980 la réfection des entrepôts Lainé qui abritent le CAPC, musée d'art contemporain, ainsi qu'arc en rêve.

Estimé à 105 millions d'euros, ce programme de près de 30 000 m² de surfaces de plancher vise la labellisation d'origine britannique BREEAM, pour *Building Research Establishment Environmental Assessment Method*, protocole d'évaluation environnementale pour les immeubles collectifs.

Il se conçoit d'abord comme une extension de l'artère commerciale historique de la rue Sainte-Catherine, idéalement placé entre les rues Porte-Dijéaux et Trois-Conils, les seules rues proposant une réelle activité commerciale en plus de la rue Sainte-Catherine. L'îlot Sainte-Catherine, de son nom commercial la promenade Sainte-Catherine, complètera ce réseau en faisant converger l'ensemble de ces rues vers une grande place centrale qui occupera le centre de l'îlot. Cette nouvelle place, dotée d'un bassin qui évoque la présence du port antique jadis en ce lieu, concentrera la

plupart des enseignes et accueillera des manifestations culturelles.

Les 19 000 m² de programmation commerciale seront complétés par un programme de 106 logements, dont près de 25 % en logements locatifs sociaux réalisés par Domofrance.

Le reste du programme de logements sera commercialisé en accession libre par l'opérateur Nexity à des prix, jusqu'à 6 000 euros/m², qui dépassent assez largement les valeurs immobilières les plus hautes constatées jusqu'à présent sur le marché bordelais.

Une opération qui interroge la règle d'urbanisme et le devenir des centres métropolitains

Les architectes ont voulu développer un fragment de ville incrusté au secteur sauvegardé, mais tout en étant contemporain. La hauteur moyenne de l'opération ne dépassera pas les bâtiments environnants. La structure béton des constructions sera habillée par de la pierre en moëllon au rez-de-chaussée, puis un parement pierre plus classique aux niveaux intermédiaires et une vêtue bois pour les logements qui occuperont le dernier niveau.

Sur les pourtours de l'opération, plusieurs façades d'immeubles, en particulier sur les rues Margaux et Guiraude dont la préservation était imposée par le règlement du secteur sauvegardé, seront entièrement réutilisées dans les nouvelles constructions, même si les arrières furent largement dégradés par l'imbrication des anciennes imprimeries. ►



► Avec ce projet de l'îlot Sainte-Catherine, les limites du règlement du secteur sauvegardé ont été très vite atteintes. Mais pouvait-il en être autrement pour un règlement confronté à une opération d'aménagement hors normes qui a pour vocation première l'intérêt patrimonial d'un site ? Une opération de cette envergure a besoin d'un règlement sur mesure ou tout au moins capable d'orienter l'évolution des secteurs mutables, sans pour autant que ce règlement *ad hoc* bafoue le contexte et

l'histoire du site qu'il entendra contrôler. C'est le cas pour les opérations aux Bassins à flot où la règle d'urbanisme a progressivement évolué sous l'égide d'un plan-guide, pour rendre possible des programmes de même acabit que l'îlot Sainte-Catherine.

Une vraie réflexion architecturale et urbaine a été mise en place pour intégrer le projet à ce site, mais l'opération demeure un enjeu financier très important pour l'opérateur qui n'autorise pas

le moindre écart à un modèle qui a fait ses preuves ailleurs. L'îlot Sainte-Catherine proposera deux fonctions urbaines traditionnelles d'un centre-ville, le commerce et le logement, et l'on peut craindre que son concept de centre commercial à ciel ouvert la place comme l'instrument idoine d'une homogénéisation des centres métropolitains de par le monde, à laquelle Bordeaux n'échapperait pas, comme un tribut inévitable à son ambition métropolitaine.





© Redevco – Valode & Pistré

Un renouvellement de la ville sur elle-même qui renforcera l'attractivité commerciale du cœur d'agglomération

À ce stade, les commerçants du centre-ville, en particulier ceux de la rue Sainte-Catherine, ne manifestent pas de réelles inquiétudes sur l'arrivée à moyen terme de ces nouvelles surfaces commerciales et les considèrent plutôt comme un élément de dynamisme supplémentaire, compte tenu de l'engagement de l'opérateur à compléter l'offre commerciale du centre historique.

De nombreuses enseignes absentes du marché bordelais seront en effet présentes. Redevco, pour attirer les 100 000 personnes qui empruntent chaque jour la rue Sainte-Catherine, parie sur plusieurs grandes surfaces supérieures à 1 000 m², peu présentes selon eux à Bordeaux, ainsi qu'une locomotive alimentaire et plusieurs enseignes de prêt-à-porter.

L'opération se devra d'être un succès pour l'opérateur Redevco et cela d'autant plus qu'il restera propriétaire et gestionnaire de toutes les surfaces commerciales. Cet engagement a été pris en considérant l'attractivité importante que conservait le commerce de centre-ville à Bordeaux par rapport au commerce de périphérie.

Cette opération se place dans la logique de la politique municipale engagée sur le centre historique, alliant le renforcement de l'activité de commerces et de services et le développement d'une offre de logements destinée à des publics très variés. L'usage piéton des cheminements et places publics projetés répond également aux actions développées depuis plusieurs années dans tous les quartiers historiques à l'intérieur des cours et jusqu'à Mériadeck, pour donner la priorité aux modes de déplacements doux, les mieux adaptés au contexte patrimonial bordelais.

Pour la ville, centre de l'agglomération, cette opération fait écho également aux grandes opérations d'aménagement qui entourent le cœur de la ville de part et d'autre de la Garonne. L'îlot Sainte-Catherine, comme ces nouvelles centralités bordelaises, porte un enjeu de renouvellement de la ville sur elle-même en remplacement des activités industrielles qui disparaissent simplement, ou qui s'avèrent difficilement compatibles avec la diversité fonctionnelle des centres urbains et la cherté de son foncier.

////////



Les super-îlots de Vitoria-Gasteiz

À la frontière des disciplines et des échelles

Vitoria-Gasteiz, capitale administrative de la communauté autonome du Pays-Basque en Espagne, a obtenu le titre de « capitale verte européenne 2012 », qui la couronne comme une des villes moyennes européennes les plus dynamiques en aménagement urbain durable. Tout un ensemble d'actions menées depuis plusieurs années justifie le prix : la constitution progressive d'une « ceinture verte » périphérique formée de parcs reliés par des corridors écologiques, la restructuration de zones humides et de cours d'eau, la mise en place d'un plan stratégique contre le changement climatique, d'un plan local de l'énergie, d'un plan de qualité de l'air, d'un plan des déchets, d'un plan de réduction de la consommation d'eau¹... Le « Plan de mobilité durable et espaces publics » est particulièrement intéressant pour ses préconisations innovantes comme par sa mise en œuvre rapide et courageuse avec des résultats aujourd'hui probants.

Vitoria-Gasteiz compte environ 235 000 habitants, soit à peu près le même nombre d'habitants que Bordeaux, mais sur une configuration urbaine bien plus compacte (67 hab./ha pour la capitale basque contre 44 hab./ha pour la capitale aquitaine) et isolée (la ville n'est pas au cœur d'une vaste agglomération comme Bordeaux). Cela la rend particulièrement adaptée aux politiques de mobilité centrées sur les modes actifs. Malgré son caractère compact, Vitoria-Gasteiz présente en 2006 un taux de motorisation important (433 véh./1 000 hab.), une faible

utilisation du transport public (7 % en part modale) et un espace public largement occupé par l'automobile.

Dans ce contexte, les objectifs du « Plan de mobilité durable et espaces publics » voté par la municipalité en 2007 rejoignent ceux des PDU français (réduction du trafic automobile, développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture, création de réseaux cyclables et piétons, etc.) avec une particularité : le but affiché de libérer de l'espace dédié au trafic au profit d'une meilleure qualité de l'environnement urbain. Pour y parvenir, un outil d'aménagement original est proposé : le super-îlot.

Le super-îlot : un outil d'aménagement original et puissant

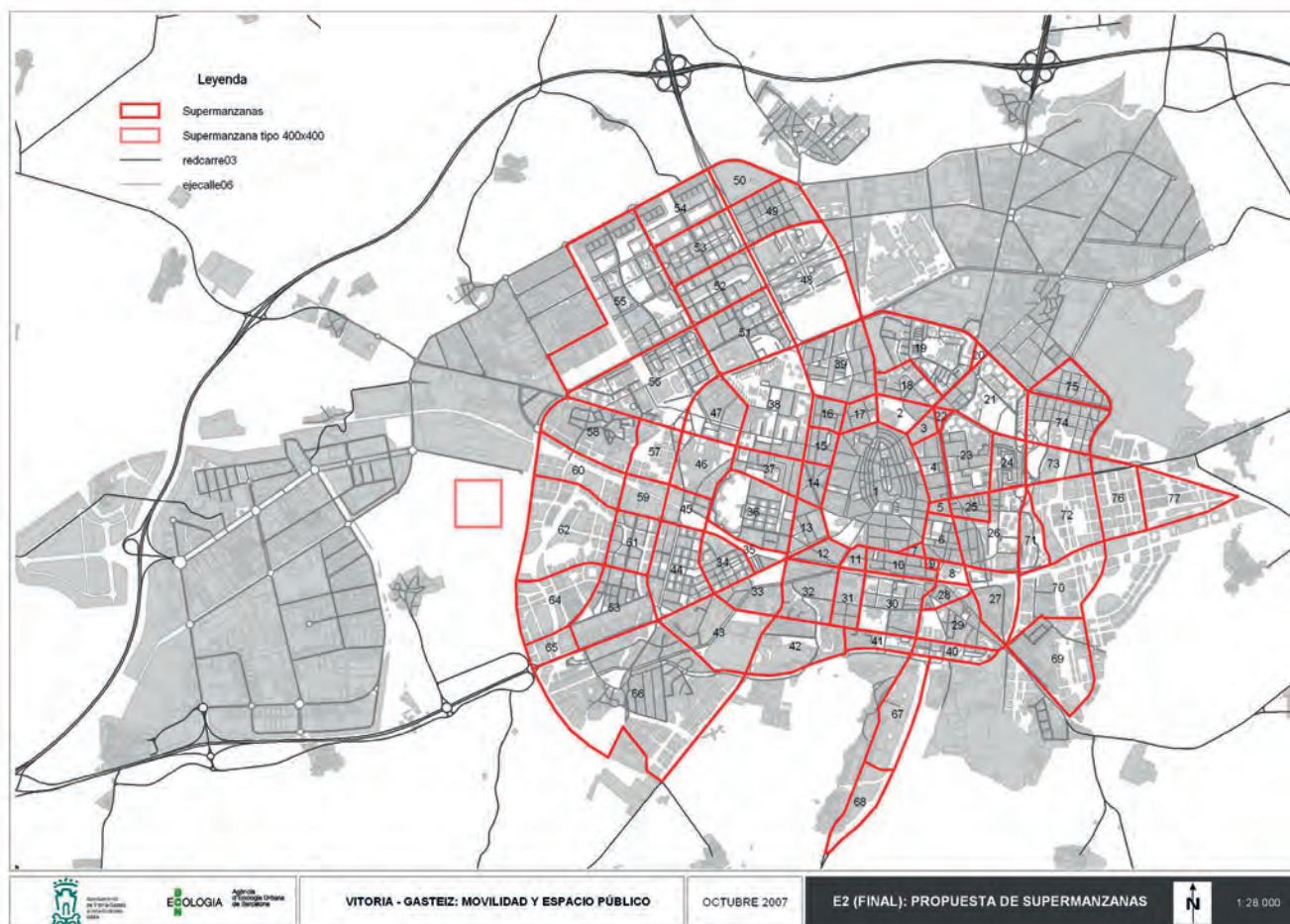
L'idée provient des réflexions menées depuis plusieurs années par l'Agence d'écologie urbaine de Barcelone, maître d'œuvre de l'étude commandée par la mairie de Vitoria. Elle consiste à réorganiser les différents réseaux de transports à partir d'une « nouvelle cellule urbaine », le super-îlot, à mi-chemin entre l'îlot délimité par la voirie classique et le quartier. Ces super-îlots sont définis à partir d'une nouvelle hiérarchisation du réseau de voirie : le plan de mobilité établit des axes d'un « réseau basique » qui concentre l'essentiel du trafic automobile et délimite les super-îlots (68 îlots de 400 mètres de côté), et des axes secondaires qui irriguent l'intérieur des super-îlots. Sur ces axes secondaires, seuls les véhicules autorisés

urgences). L'espace ainsi libéré est redistribué au profit des modes actifs, d'une meilleure accessibilité, de l'augmentation de la végétation, de l'amélioration des conditions d'échanges dans l'espace public, de la diversification des activités présentes...

La restriction de l'accès des véhicules à une partie de la ville n'est pas originale en soi. Ce qui est en revanche novateur est l'application de ce principe à l'ensemble du territoire, dans une réflexion systémique sur la cohabitation entre les activités fondamentales de la ville (la mobilité, le séjour, les échanges) et la qualité environnementale (confort thermique et acoustique, qualité de l'air). C'est parce que la qualité environnementale est posée comme une aspiration première dont doit bénéficier le plus grand nombre de citoyens que l'idée de réguler l'accès automobile sur l'ensemble de la ville prend tout son sens. Et cela sans oublier que la circulation est fondamentale au fonctionnement urbain, c'est pourquoi il ne s'agit pas de l'interdire à l'intérieur des super-îlots, mais de bien la réguler et l'apaiser pour garantir son rôle de facilitateur d'échanges. Les flux de transit sont quant à eux confinés aux frontières des super-îlots ; les plans de régulation des feux revus pour améliorer leur fluidité.

Le schéma des super-îlots permet par ailleurs de redessiner le réseau d'autobus, ce qui constitue une originalité majeure du

1 | Pour un aperçu des aspects plus urbanistiques de la politique verte de la municipalité, voir « Vitoria-Gasteiz. Une capitale verte et pour tous », *Traits urbains* n° 56, sept. 2012, p. 53-56.



© Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona et Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

plan de mobilité. L'ancien réseau était une addition de lignes héritées du passé, sans logique d'ensemble. Le nouveau réseau propose une refonte globale, avec une seule ligne sur chacun des axes du réseau « basique de voirie », ce qui améliore considérablement la lisibilité, évite les doublons et permet de renforcer les fréquences à ressources constantes. Le tout en prévoyant la complémentarité avec les nouvelles lignes de tramway inaugurées en décembre 2008. La mise en place du nouveau réseau en octobre 2009 s'est accompagnée de l'amélioration des arrêts de bus (avec installation de plateformes d'accessibilité), de l'intégration tarifaire bus-tramway, de la priorité à certains carrefours et d'une

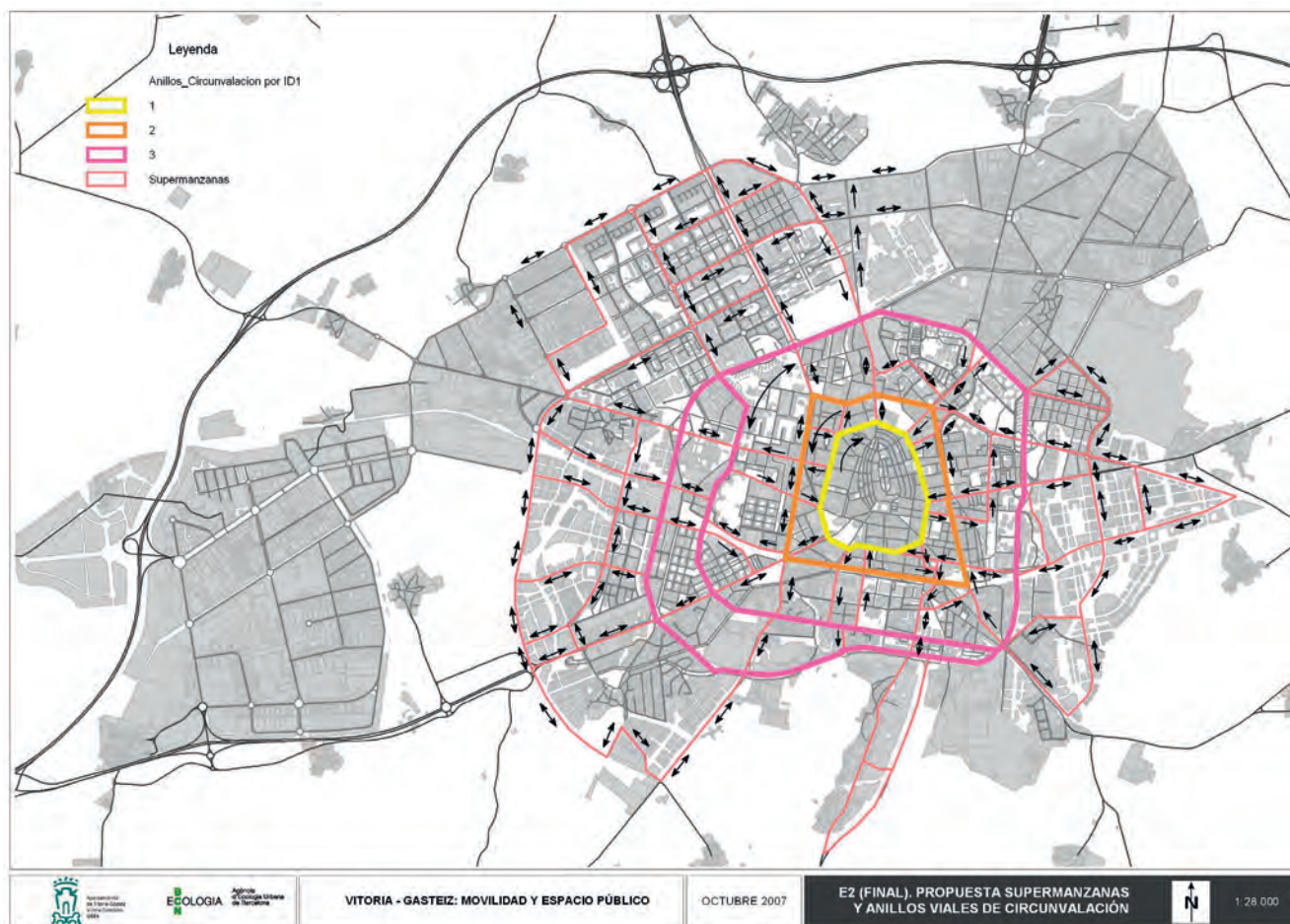
attention particulière aux points de correspondance (car le nombre de trajets en correspondance augmente).

D'autres aspects concernant l'organisation de la mobilité ont été revus à l'aune des super-îlots. Un réseau de pistes cyclables et de « sentiers piétonniers » a été planifié avec des axes principaux qui permettent de traverser de façon directe et rapide la commune à travers les super-îlots, c'est-à-dire loin des nuisances du trafic automobile. Les livraisons ont également été réorganisées avec l'implantation de plateformes logistiques de redistribution et une nouvelle régulation. Les parkings relais, les sens de circulation des rues, le stationnement

en surface, sont d'autres volets du plan de mobilité qui ont été repensés.

Par ailleurs, les études menées proposent des analyses très fines des besoins en équipements, des commerces existants et des lieux où il conviendrait de les développer, de la qualité de l'espace public ou encore de la végétation à mettre en place pour chaque type de rue dans ces « nouvelles cellules urbaines ».

Le « super-îlot » proposé par la mairie de Vitoria-Gasteiz représente ainsi un outil intéressant pour la planification urbaine car il se situe à la croisée des disciplines et des échelles. Il peut être compris et utilisé par les spécialistes des transports, de l'urbanisme ou ►



© Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona et Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

► de l'environnement ; il sert à repenser les aménagements à l'échelle de la rue comme l'organisation de l'ensemble de la ville ; il permet de faire le lien entre le micro et le macro.

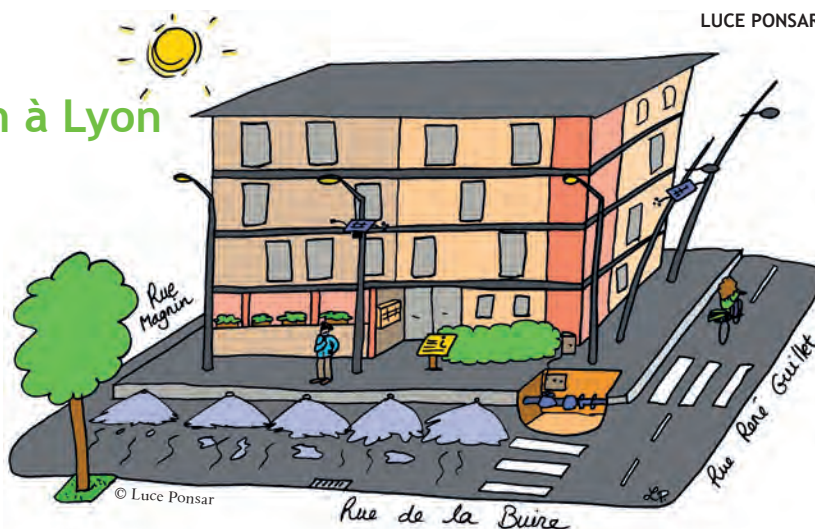
Des questions en suspens mais des résultats indéniables

Est-ce que les axes « basiques » suffisent à absorber la totalité du trafic de transit ? Les riverains de ces axes ne voient-ils pas leur environnement de vie dégradé par l'accroissement de la pollution atmosphérique et acoustique ? L'effet de coupure de ces axes sur les itinéraires actifs n'est-il pas rédhibitoire ? Des questions importantes restent donc en suspens sur la gestion des « frontières »,

ce qui explique peut-être que l'aménagement des super-îlots soit encore en phase d'étude. En attendant, plusieurs volets du plan de mobilité commencent à être appliqués avec de très bons résultats : deux ans après le début de sa mise en service, le nombre d'utilisateurs du nouveau réseau de transports en commun (bus et tramway) avait augmenté de 47 % ! Depuis, les grandes villes qui regardaient cela avec un certain scepticisme commencent à adopter le modèle².

² | La mairie de Barcelone réfléchit depuis une dizaine d'années au modèle des super-îlots et à la réorganisation complète du réseau d'autobus, mais ce n'est que récemment (octobre 2012) que la mise en place d'un Nouveau Réseau Orthogonal (qui comptera 28 lignes) a été amorcée.

Rafrâichissement urbain à Lyon



Connaissez-vous l'îlot de chaleur urbain ? Ce phénomène se manifeste en ville au plus fort de l'été. En effet, la ville, minérale et dépouillée de verdure, monte plus vite en température que la campagne, entraînant des différences de 4 à 5° C avec la banlieue proche. Cet effet est particulièrement visible au petit matin : alors que les espaces naturels rafraîchissent rapidement la périphérie urbaine (c'est l'évapotranspiration), la chaleur peine à sortir de la ville du fait de la forme des rues (on parle de canyons urbains) et de l'inertie thermique des matériaux de construction. Lyon n'échappe pas à la règle et connaît régulièrement des périodes de canicule particulièrement insupportables en ville. En 2006, la communauté urbaine de Lyon a adopté son plan Climat, qui vise, d'une part, à réduire les émissions de gaz à effet de serre du territoire et, d'autre part, à anticiper les effets locaux des changements climatiques. Ainsi, il apparaîtrait que les températures moyennes atteindraient celles des villes du sud de la Méditerranée d'ici 2050. Le territoire et ses habitants sont-ils prêts à vivre ce changement à une vitesse si rapide ?

La première étape consiste à mesurer l'ampleur du phénomène et les mesures possibles de résorption. C'est le but,

entre autres, d'un travail de recherche mené depuis deux ans par une étudiante en thèse du laboratoire de climatologie de l'université Lyon III avec l'aide des agences d'urbanisme, des animateurs des plans climat des agglomérations de Lyon, Grenoble et Saint-Étienne avec le soutien de l'Ademe. Parallèlement, se pose la question des solutions pratiques pour atténuer ces effets : un guide des matériaux à destination des services a été rédigé pour favoriser l'utilisation de

matériaux plus adaptés (revêtements clairs, etc.), des réflexions sont engagées pour le long terme dans le plan local d'urbanisme du Grand Lyon concernant le végétal, les matériaux, la configuration des espaces publics. Enfin, comme la théorie n'est rien sans une validation sur le terrain, plusieurs expérimentations sont en cours sur l'agglomération pour mesurer les effets des techniques de rafraîchissement. Ainsi, le service « arbres » de la voirie étudie les essences ►



© Veolia Environnement

Capteur de température du sol

► les plus adaptées en termes d'ombrage, de consommation d'eau et de résistance à la chaleur. Des capteurs d'humidité ont été intégrés sur certains sites pour mesurer les conditions de développement des arbres. Côté direction de l'eau, un partenariat a été mis en place avec la Recherche & Développement de Veolia Environnement pour tester, sur une rue du quartier de la Buire, une technique innovante de rafraîchissement urbain par arrosage de la rue. Technique novatrice ? Pas tant que ça si l'on en croit « les anciens » qui arrosaient les trottoirs et les devantures à grande eau. La nouveauté ici est de mesurer, d'une part, les quantités d'eau que l'on utilise, grâce à un comptage au niveau des canalisations, mais aussi l'effet sur le climat local grâce à des capteurs météo implantés sur le trottoir à hauteur de visage. Enfin, un suivi sociologique a été effectué au cours de ce premier été d'essais (en août 2012) pour recueillir les précieux témoignages des habitants.

Les premiers résultats démontrent un effet important sur le rafraîchissement de la surface (le bitume reste à la température de l'air au lieu d'être 5 à 8° C plus chaud lorsqu'il n'est pas arrosé). Par ailleurs, les témoignages recueillis auprès des passants et habitants montrent qu'une telle démarche a besoin d'être fortement accompagnée sur le plan social : la question environnementale et celle de « qui paye l'eau ? » sont les premiers freins à l'acceptabilité de ce procédé. En effet, utiliser de l'eau



© Veolia Environnement

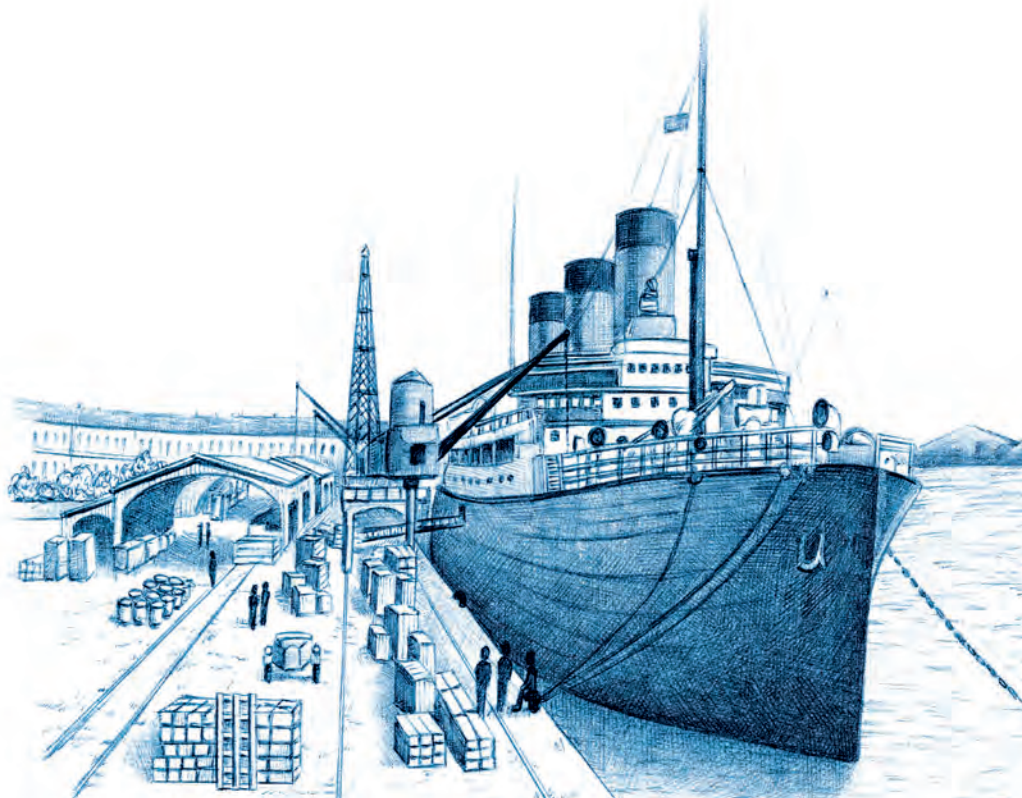
(potable ou pluviale) aux périodes de forte chaleur peut prêter à confusion dans la mesure où ce sont aussi des périodes où l'on demande aux habitants de surveiller leur consommation. *A contrario*, plusieurs passants ont estimé que cette solution était écologique car elle n'utilise pas d'énergie ou de produit chimique (en comparaison avec les climatiseurs). Une des possibilités pour éviter le recours à l'eau potable serait de raccorder le pilote à une réserve d'eau pluviale située à quelques dizaines de mètres de là, alimentée par les toits des

nouveaux bâtiments de la zone d'aménagement concertée de la Buire. La direction de l'eau compte bien creuser cette piste, sous réserve que la ressource soit disponible en qualité et quantité suffisantes.

////////

Bordeaux et son port

Du désaveu à la reconnaissance



Dans de récents *Tabous de Bordeaux*¹, l'iconoclaste mais très perspicace Hubert Bonin délivre un chapitre bref et incisif intitulé « Bordeaux n'est plus un grand port » qui constitue une manière d'envisager une réalité objective qui heurte un imaginaire local conforté par l'ensemble des affirmations ayant accompagné l'inscription de Bordeaux au patrimoine mondial de l'Unesco. Pour beaucoup, habitants et touristes, Bordeaux continue à vivre comme une sorte de port imaginaire conduisant le passé à donner sens à la ville actuelle avec cet auto-contentement souligné par de nombreux observateurs de nos réalités provinciales.

Ainsi pourra-t-on noter que tous les grands projets d'aménagement ramènent, plus ou moins explicitement, aux traces des activités maritimes passées, qu'il s'agisse des Bassins à flot en cours de traitement, d'Euratlantique qui paraît ouvrir l'environnement continental de la gare Saint-Jean, ou encore du site de La Bastide qui n'en finit pas de se heurter à des vestiges portuaires (un des derniers en date étant le *Magasin des Farines* attribué à la modernisation des Archives municipales). Mais un sommet, momentanément certes, semble atteint quand, ce 25 octobre 2012, s'achève l'assemblage d'un nouveau pont, pont à travée levante, afin de conserver la trace des vénérables activités portuaires, comme s'il y avait un retour possible des paquebots et cargos au cœur de

la ville. Hautain mais intégré dans le paysage urbain, sa définition, puis son chantier ont exprimé cet éternel retour sur le passé alors que, techniquement, l'ouvrage sera sans incidence aucune sur les anciennes ouvertures maritimes. Le débat sur son nom même est évocateur, surnommé par volonté politique pont Chaban-Delmas, la voix populaire l'avait baptisé pont BA-BA, c'est-à-dire Bacalan-Bastide, quartiers désormais reliés mais emblématiques de ces grands sites portuaires qui caractérisaient le puissant port des rives de la Garonne.

Car ces rives qui accueillirent tant d'activités, encore observables dans les années 1960-1970, aujourd'hui disparues mais enrichies par les souvenirs et les écrits, constituent, par les aménagements actuels, un rappel paradoxal de ce qui n'est plus. Ainsi, le port reste-t-il une expression identitaire : Bordeaux est un port, c'est même le « Port de la Lune », une résidence d'abord rappelée dans les livres de géographie élémentaires de la France, complétée plus tard par les guides touristiques. Mais d'évidence peut-on parler d'un port sans qu'il n'y ait guère de navires ? Telle est l'interrogation des touristes, des voyageurs, des Bordelais aussi, généralement assez mal informés de la vie de leur agglomération.

Aujourd'hui, souvenirs et réalités s'entrechoquent. Pour les plus cultivés, les plus nostalgiques également, le port

juxtapose trois séries d'images suivies d'un discours historique. D'abord, c'est le XVIII^e siècle, le port de rade fréquenté par des dizaines de voiliers qui font de Bordeaux le premier site atlantique du continent ; il y a ensuite le port de la fin du XIX^e siècle, appuyé désormais sur les deux rives, accueillant les terre-neuvas en rade, *steamers* tout au long des quais droits en progressive évolution ; enfin, dans les années 1930-1950, c'est le port ceinturé par ses grilles, avec l'alignement des hangars sur lesquels les grues paraissent s'appuyer... Surgit alors le discours sur le déclin irrémédiable du port colonial qui va rendre compte du silence portuaire actuel.

Face aux regrets des Anciens, traditionnellement relayés et entretenus – au moins jusqu'à ces toutes dernières années – par les nombreux reportages de la presse, il y a les pratiques courantes, sinon quotidiennes, des Modernes. Ceux-ci s'accommodent fort bien de la mutation majeure des quinze dernières années : Bordeaux a perdu un port (tout le moins dans les images centrales) mais a gagné deux rives ouvertes à la promenade et aux déambulations variées. Le fleuve a perdu sa fonction économique mais est devenu l'axe majeur de nouvelles pratiques urbaines. Une fixation étonnante et imprévisible est celle du miroir d'eau attirant enfants et parents, groupes de touristes et, corrélativement



1 | Hubert Bonin, *Les tabous de Bordeaux*, Le Festin, 2010.



à la fonction universitaire de Bordeaux, ivrognes des soirées étudiantes !

Telle est la situation qui voit inéluctablement s'éloigner, en réalité jusqu'à l'avant-port de Bassens, quelques éléments traditionnels de la vie locale : les arrivées et départs des bateaux dont la presse rendait compte avec leurs cargaisons, les mouvements sociaux des dockers rythmant les labeurs locaux et la référence à cet acteur longtemps tout puissant et source d'une superbe méprise, le Port autonome de Bordeaux. Contresens majeur et significatif de l'identité locale, le sigle n'affirme pas l'expression d'une puissance particulièrement reconnue mais au contraire, et depuis 1923, exprime l'autonomie au regard des milieux portuaires locaux et la mainmise de l'État à des fins stratégique-commerciales d'une entité technique propriétaire des deux rives du fleuve avec leurs équipements. Ainsi, tout est devenu illusion historique afin d'esquiver l'acceptation du mouvement de quarante années de mutations mondiales. La construction navale, fleuron d'une rive droite industrialo-portuaire autant que les sites d'escale des cargos sur la rive gauche ont disparu malgré les tentatives (ou tentations ?) de sauvegarde toutes marquées d'insuccès. Et finalement, la ville se réapproprie sa cicatrice portuaire en négociant durement avec l'instance étatique qui a dû organiser le déclin ; elle rachète des terrains désormais sans affectation pour

en faire des rives agréables en bordure d'un fleuve devenu spectacle en ayant perdu son rôle traditionnel.

Faisant cela, on ne saurait se limiter au seul regard portuaire bordelais car durant ces trois dizaines d'années le port va non pas disparaître, mais migrer *extra-muros*, se développant à Bassens, Blaye et même Le Verdon. Ce dernier site représenta à quelques reprises des espoirs de projection vers la haute mer, espoirs successivement déçus par l'évolution des exigences marchandes peu susceptibles d'accrocher une solide escale de conteneurs pour un très modeste arrière-pays au regard des exigences européennes. Ainsi, privé du regard direct des Bordelais, le port s'enfonçait-il dans une rupture marquée avec ses origines dans un mouvement que l'imaginaire urbain n'assume pas. Toutefois, lambeau de passé maritime, il se raccroche à la venue d'une trentaine de paquebots de croisière par an, lourdes coques flottantes qui symbolisent des regrets, des espérances (modestes) commerciales et justifieront les performances des machines de la travée levante du « pont BA-BA ».

Dégagés progressivement des brumes dorées d'un passé révolu et embelli, de nouveaux rapports au fleuve se créent, étrangers à la fonction strictement portuaire mais valorisés par la proximité de l'eau. D'un Bordeaux tendu longitudinalement vers l'estuaire, on passe à un Bordeaux menant la transver-

salité du rapprochement de ses deux rives longtemps négligée par un effet de rupture tant économique que social. Le catalyseur de la transformation a été le tramway animant la rive gauche et, surtout, assurant le franchissement du fleuve, régulier et en forte capacité. Désormais, s'établit une proximité qui crée un nouveau rapport avec un port virtuel né de l'imaginaire, de souvenirs transmis et largement diffusés.

« La transition ne s'hérîte pas, elle se conquiert. » La réflexion de T.S. Eliot s'applique heureusement au système bordelais. Aujourd'hui, le port est toujours présent dans toute mise en œuvre identitaire mais, loin de tracer les cicatrices d'un temps révolu comme ce fut le cas durant les ultimes décennies du siècle dernier, il compose avec un espace reconquis et renouvelé. À ce titre-là, on peut parler de reconquête du fleuve par ce mouvement où la volonté politique se mêle heureusement à la pratique collective. La rive découverte et aménagée prend sens dans l'immense paysage de la façade des quais, organes intrinsèquement portuaires qui assurent, en la renouvelant, la très ancienne thématique du « Port de la Lune » constitutif d'une identité bordelaise maintenue mais renouvelée.



Amira, maman clic-clac

Parcours (de combattant) résidentiel d'une mère solo



« Retourner vivre chez ses parents, ça peut devenir un calvaire. »

« J'habite chez mes parents. J'ai 40 ans et j'ai quatre gamins mais j'habite chez mes parents, à Saint-Loubès, depuis un an. Il y a mes parents, mon frère, qui a 27 ans, qui vit aussi chez eux, moi et mes quatre enfants. Nous sommes dans un appartement avec trois chambres, il y en a une pour mon frère, une pour mes parents, une pour les enfants et moi je dors sur le canapé dans le salon. Et ça se passe bien sûr pas très bien ; mes enfants ont 14 ans, 9 ans, 7 ans et 2 ans, ils bougent dans tous les sens chez mes parents qui sont à la retraite... J'ai une adolescente, comme tous les ados, elle est dans son monde. Mon papa est âgé et aimerait bien profiter tranquillement de sa retraite... et hop, il y a sa fille de 40 ans qui débarque. Ce n'est pas évident à vivre, pas que pour moi mais pour tout le monde ! C'est pire que ce que je pensais... Certes, il y a des côtés appréciables... Je suis actuellement en formation au centre de préparation à la vie active, j'essaie de monter un projet d'insertion professionnelle parce qu'avant, j'étais secrétaire mais j'ai arrêté de travailler à la naissance de mon dernier. Quand je pars en formation, si je suis en retard, c'est ma mère qui s'occupe des enfants. C'est pratique, c'est sûr, mais est-ce que ça vaut le coup par rapport à tout ce que ça implique au niveau de l'éducation, de partage de la maison, des goûts, etc. ? Même si on n'a pas de problème particulier avec ses parents, cette situation en crée.

Je connais d'autres gens qui sont revenus chez leurs parents et c'est devenu un calvaire. J'ai mon indépendance, ma façon de voir les choses, faire les choses... et j'ai constamment l'impression d'empiéter sur le terrain de quelqu'un d'autre... c'est assez particulier. Je n'imaginais pas que cela soit aussi difficile.

En termes pratiques aussi c'est assez ardu pour tout le monde. Parce qu'on est imposant quand même ; on est 5 : imaginez la consommation d'eau, de nourriture, etc. Ça augmente vite ! Ne serait-ce que les machines ; j'en fais au moins trois par jour. J'essaie d'en faire moins, de restreindre à une machine mais, dans ce cas-là, le week-end je me retrouve avec un tas de linge effrayant. Ça fait beaucoup d'eau consommée aussi, les douches de cinq personnes. Puis huit personnes pour une seule salle de bain, il faut être organisé !



« Attendez votre numéro unique, attendez la commission... »

Avant j'habitais en région parisienne, où je me suis installée après mon mariage, il y a dix ans. Quand mon couple est devenu insupportable, j'ai tout laissé tomber, je suis revenue à Bordeaux. Bêtement, je croyais que ça allait être plus facile ici de trouver un logement pour une maman avec ses quatre enfants, et bien non ! Ça fait plus d'un an que je cherche et je n'ai toujours pas trouvé.

Je cherche plus dans le parc privé que dans le public, le public c'est trop long

pour moi... Dès qu'on arrive, on vous dit « il y a au moins deux ans d'attente, Madame » ; ça commence bien ! Toute cette procédure, j'ai laissé tomber. Les demandes de dossier, je les ai toutes remplies et tout ça pour qu'on me dise « attendez l'attribution de votre numéro », puis « relancez le dossier je ne sais pas quand », et « attendez les commissions de je ne sais quoi »... non merci ! Ça m'a complètement freiné. Alors, j'ai pris les dossiers, je les ai tous remplis, mais je ne les ai pas envoyés, tellement ça me paraissait impossible. C'est vrai que maintenant, je regrette un peu, j'aurais dû les envoyer... Si aujourd'hui j'avais ce fameux numéro, l'assistante sociale pourrait m'aider en appuyant le dossier, mais là, même si je fais une demande, elle ne sera pas prioritaire...

Le problème dans le logement social, c'est que ça ne bouge pas... Il y a des gens

qui occupent des logements très grands pour eux : des dames toutes seules dans des T3 ou T4, c'est beau-

coup trop grand pour elles ! Pourquoi ? Parce qu'il y a des souvenirs, ou parce qu'ils vont accueillir leurs enfants pour Noël ? Je veux bien comprendre, mais quand même... Je pense que le logement doit être adapté aux besoins, eux, ils n'en ont pas besoin et d'autres si... Et les gestionnaires, les politiques ne font rien pour changer ça... Par contre, ils se permettent de vous dire « Ah non ! À vous, il vous faut un T4 », oui mais où est-il, ce T4 ? À Paris, dans ma résidence, j'avais une voisine qui avait un



T5 pour elle seule alors que moi j'étais dans un T3, j'ai réclamé je ne sais pas combien de fois l'échange mais non, elle ne voulait pas le quitter. Pourtant, ça lui aurait revenu moins cher... Elle était là, toute seule avec son chien et elle refusait de changer...

Du coup, je cherche dans le privé et là, c'est cher et petit ou complètement

filles ensemble et les deux garçons puis moi je me fais un coin « clic-clac » dans le salon. Et ils disent non, ils se permettent de juger à ma place de ce qui me convient ! Moi, un T3 me conviendrait très bien... les filles d'un côté et les garçons de l'autre, parce que pour l'instant ils sont 4 dans 10 m² !

Je regarde pratiquement tous les jours les annonces... Les journaux gratuits ne servent à rien, il y a plein de trucs très intéressants mais lorsque vous les appe-

lez, il n'y a jamais rien de disponible, c'est incroyable ! Puis, les agences, c'est invivable, je ne suis jamais passée par une agence, ils demandent des montants et des garanties que je ne peux pas fournir... Je guette les annonces tous les jours mais je ne me déplace que si il y a une vraie possibilité, si c'est pour me faire des faux rêves, c'est frustrant et c'est une perte de temps. J'ai ciblé des coins, des villes et aussi ce que je veux donc je cherche dans ce cadre-là. De toute

façon, généralement je tombe soit sur des annonces qui sont déjà parties, soit sur des offres très très chères ; ce que j'ai vu jusqu'à présent, un 70 m² vaut au moins 700 € par mois, c'est énorme !

Je préfère rester dans le coin, à Saint-Loubès ou aux alentours comme Ambarès, pour rester près de mes parents, notamment si j'ai besoin de quelque chose, par rapport au petit. Dans l'idéal, je voudrais habiter à la campagne mais c'est loin et très compliqué au niveau de la gestion, surtout toute seule. Donc voilà, j'essaie de rester près de là où j'ai de la famille, ici il y a mes parents, ma sœur, ma tante. Le maximum, c'est Saint-André-de-Cubzac, c'est à dix minutes de Saint-Loubès, ça irait... »

////

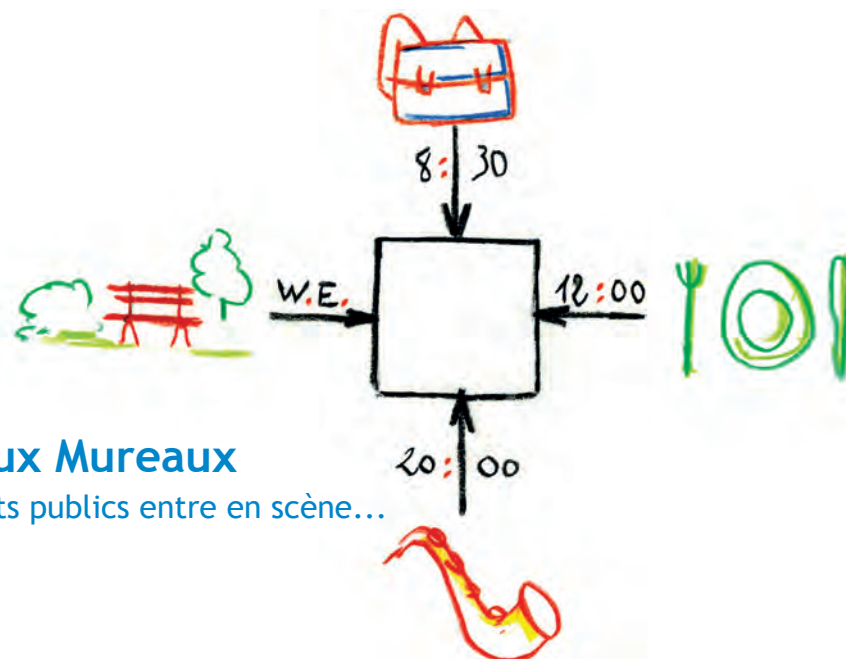


« Ils se permettent de juger ce qui me convient. »

inaccessible. Et puis, il y a le problème de garantie qui se pose tout de suite. Je suis toute seule, un seul salaire, bien évidemment ça ne suffit pas, je ne travaille pas, je suis en congé parental avec 4 enfants... ça fait beaucoup ! Surtout « 4 enfants », ça doit faire peur parce qu'on m'a déjà refusé un appartement à ce prétexte, en disant « il n'y a que trois chambres, à vous ils vous faut au moins un T4 ou T5 » et je leur dit que ça me va, que je compte mettre les deux

Le pôle éducatif Molière aux Mureaux

Quand la mutualisation des équipements publics entre en scène...



Les quartiers sud des Mureaux (Yvelines) forment un vaste grand ensemble de 15 000 habitants, en pleine recomposition urbaine dans le cadre d'un projet de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) de 400 millions d'euros débuté en 2006. Ses équipements scolaires sont anciens et concentrés au nord et au sud de ces quartiers sensibles. Il s'agit donc de construire sur les coteaux des Mureaux, où se déploie le projet urbain, une école plus proche des logements et aux abords d'un nouveau parc public structurant. Mais le pôle éducatif Molière, qui ouvrira au cœur des quartiers renouvelés au premier trimestre 2014, se veut bien plus qu'une école.

Permettre plusieurs usages d'un même lieu dans la journée

C'est d'abord un équipement multifonctionnel. Il comprend une école maternelle (six classes), une école élémentaire (sept classes), une crèche multi-accueil (50 berceaux), un restaurant scolaire ouvert au public, un centre de loisirs et une ludothèque. C'est aussi un bâtiment passif à énergie positive, lauréat de l'appel à projet 2012 « Bepos » de l'Ademe.

Mais surtout, le pôle Molière se singularise par ses espaces mutualisés, et son fonctionnement tous les jours de l'année, au moins 16 heures sur 24. La journée, les différentes structures se partagent les lieux ; le soir, le week-end et pendant les vacances scolaires, le site s'ouvre à tous les publics.



© AKLA architectes

Ainsi, des permanences juridiques, des cours d'alphabétisation ou des cours d'art manuel municipaux peuvent être organisés dans les bureaux et salles d'activités partagés de l'école. Le restaurant se transforme en 1 h 30 en salle d'exposition, de cinéma, de concert et de fêtes. La salle de musique de l'école deviendra le soir un lieu de répétition pour les groupes amateurs et les jardins pédagogiques le week-end une destination de promenade pour les habitants des Mureaux (5 000 m² d'espaces extérieurs). Le restaurant et le café des parents permettront à tous de goûter à prix modeste une cuisine faite sur place, dans un quartier qui manque cruellement de tels lieux. Cet équipement inédit, qui joue donc à la fois la proximité et le rayonnement, souhaite attirer des habitants de toute l'agglomération dans un quartier de mauvaise réputation.

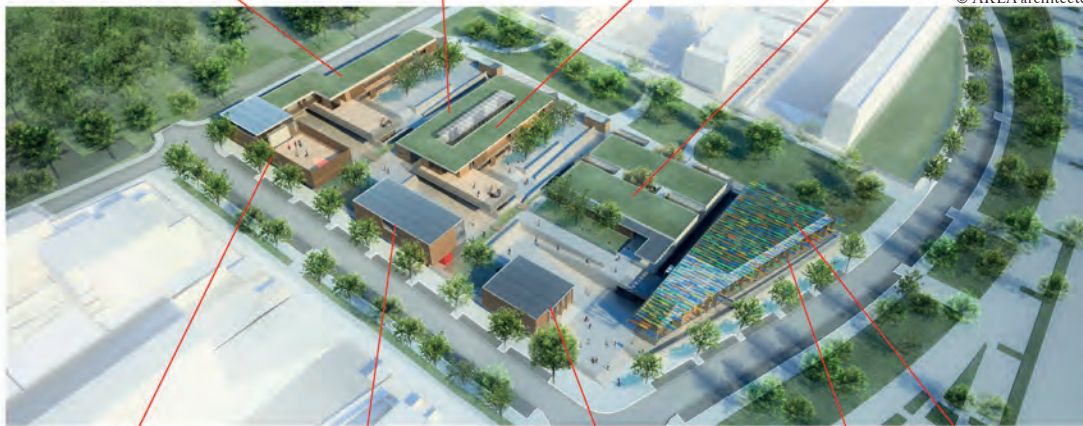
Sept bâtiments, totalisant 4 500 m² utiles, s'organisent en trois terrasses autour d'une rue intérieure, entièrement sécurisée pour les enfants pendant les horaires d'ouverture de l'école. Le restaurant et trois bâtiments sont direc-

tement accessibles depuis la rue pour permettre une utilisation autonome dès que l'école est fermée. La crèche, les salles de classes et les cours de récréation sont sanctuarisées, mais tous les autres espaces sont partagés. Pour l'adjoint au développement durable des Mureaux, Michel Carrière, porteur du projet, c'est une « émeraude sortie de terre pour casser l'école cloître ».

Des esprits à décroisonner

Avec le maire des Mureaux, François Garay, il est frappé par les sommes investies dans des bâtiments communaux ouverts seulement la moitié de l'année et qui deviennent le soir et le week-end des forteresses désertes. Ainsi, alors que les écoles ne sont ouvertes que 200 jours par an et seulement dix heures par jour, la ville paye le chauffage en continu. Il s'agit aussi de proposer un équipement exemplaire, éducatif, au service des petits et grands citoyens de la ville.

Ce projet innovant commence en 2008. La définition du programme architectural et technique détaillé d'un équipement mutualisé impose cer-

**Plot 3**

- la salle de motricité
- la salle à dominante sport
- les ateliers d'arts de la main

Plot 2

- la ludothèque
- les salles de soutiens, la salle des maîtres, des bureaux
- centre de ressources

Plot 1

- l'accueil et l'information du public
- la salle polyvalente

parking

restaurant/
salle polyvalente

taines contraintes : l'école maternelle est située à l'étage ; les petits doivent de plus traverser la rue intérieure (huit mètres) pour se rendre en salle de motricité ; la salle des professeurs est partagée entre les deux écoles. L'inspectrice de l'Éducation nationale, qui s'y oppose, quitte plusieurs fois les lieux de débat avec la municipalité. Les discussions avec les différents services de la ville sont également délicates puisque chacun voudrait un équipement parfaitement adapté à ses besoins. Si on additionne toutes les demandes, la surface et le coût de l'équipement explosent. Sur le plan technique, il faut aussi faire comprendre le projet et convaincre les services vétérinaires, les pompiers... Le pôle Molière bouscule les habitudes, mais les deux élus tiennent bon.

Pourtant, au sein même de la majorité municipale, des attaques sont régulièrement formulées contre le coût du projet. Comme le rappelle Aurélie Rigal, chef de projet à la Société d'économie mixte (SEM) 92, mandataire de la ville pour la construction du pôle Molière, il concentre sur moins de deux ans un investissement très élevé pour la commune (17 millions d'euros de travaux, pour un budget annuel de 63 millions d'euros). Sans la mutualisation, les différents équipements auraient coûté plus cher (23 millions d'euros estimés : on économise sur les surfaces construites, les annexes techniques, les sanitaires, les circulations, et les coûts de structure essentiellement), mais l'effort financier de la ville aurait été plus étalé dans le temps. Les autres projets d'équipements

de la commune sont donc reportés au mandat municipal suivant. Des mois de négociation auront été nécessaires avec les entreprises de travaux pour parvenir à un montant acceptable par la collectivité.

Le programme et le projet d'établissement : des étapes-clés

La construction du pôle Molière a débuté en octobre 2012. Si ce projet a pu se concrétiser, de l'avis de tous les acteurs, c'est d'abord grâce à la qualité du programme, élaboré par Gaëlle Bazeynnerie (Pr'optim). Il traduit très finement la mutualisation souhaitée dans les liens fonctionnels entre les espaces et dans la variété d'usages des locaux. Le projet architectural retenu, de l'équipe AKLA, suite à un concours international, a de ce fait très peu évolué depuis, ce qui a permis de peaufiner le fonctionnement du bâtiment. Marlène Kristensen (AKLA) raconte : « Nous sommes partis d'une analyse des flux, ce qui nous a conduit à mettre en valeur autant les espaces nobles que les espaces de distribution, qui sont fondamentaux dans un équipement mutualisé, car créateurs de rencontres et d'appropriations. » L'équipe a pensé chaque lieu en fonction d'un usage principal, et ensuite ajusté la conception pour permettre des utilisations plus variées. Les élus auraient voulu aller plus loin dans la modularité des espaces, avec des cloisons amovibles un peu partout, mais les architectes ont démontré le risque d'une polyvalence sans âme des lieux et

souligné l'impact sur la qualité acoustique des pièces et le coût du bâtiment. La mutualisation nécessite également une réflexion très poussée sur le projet d'établissement. Au sein du pôle Molière, chaque équipement aura son directeur (écoles, crèche, restaurant) mais l'établissement sera dirigé par un administrateur. Celui-ci devra à la fois porter le projet pédagogique de la municipalité (transversalité entre établissements, bâtiment exemplaire sur le plan environnemental, pôle éducatif ouvert) et connaître les rouages de la gestion technique du bâtiment (modularité, partage, sécurité). Cela suppose des compétences très riches, qu'on trouve dans de grands équipements nationaux (Bercy, Palais des Congrès...) mais dont les municipalités moyennes n'ont pas l'habitude. C'est aujourd'hui un point d'inquiétude fort des différents acteurs pour la réussite du projet. Ainsi, le pôle Molière apparaît comme une illustration originale de la diversification des usages que permet un équipement mutualisé. Il accueillera, avec ses espaces évolutifs et flexibles, une plus grande intensité d'utilisation, à un coût global optimisé (investissement et entretien). La mutualisation suppose une évolution des mentalités et des compétences, mais elle offre la possibilité à ces équipements de devenir un terreau d'urbanité renouvelée et donne aux habitants un nouveau type d'espace public, lieu de rencontre, de services et de savoirs particulièrement riche.





28 |

ESPACES DE VILLE

VINCENT SCHOENMAKERS

« Faire d'un lieu de services partagés le plus bel endroit des transports ferrés »

Ce titre, détourné du slogan d'Air France, illustre la révolution conceptuelle menée par les cheminots, collectivités et urbanistes français repensant les gares.

Bordeaux l'applique ainsi au projet Saint-Jean¹ transformant une zone industrielle, sise en marge du tissu urbain historique, en site de services partagés, porte d'entrée d'agglomération et équipement moteur de la requalification des quartiers alentours.

Au plan national, l'objectif reste unique (un usage protéiforme à l'adresse de populations différentes), les moyens multiples et les écueils d'autant plus nombreux.

L'objectif vise à fédérer *in situ* un concentré de fonctions complémentaires telles que les transports intermodaux, les aménités (commerces, services, culture) et centres d'affaires... soit des formes et usages quasi antagonistes, nécessairement articulés à l'échelle locale du quartier et *supra* d'agglomération.

Les moyens puisent dans la nouvelle gouvernance de la SNCF qui s'est réorganisée en créant AREP en 1997 puis Gares & Connexions en 2009, et a conçu une nouvelle ingénierie financière. Bureau d'études dont l'ADN tient dans sa devise « Concevoir les espaces de l'homme en mouvement », AREP bénéficie d'un savoir-faire mondialement reconnu.

Créé dans le cadre de l'ouverture du rail à la concurrence, G&C, bras armé des

cheminots en col blanc, gère et rénove 3 000 gares au service des futurs opérateurs ferroviaires et transforme les « coulisses techniques » en lieu facilitant la vie au quotidien des voyageurs. Elle doit tirer le meilleur profit des 400 plus grandes gares (redevance annuelle potentielle de 160 millions d'euros) en valorisant le million de m² non encore ouvert au public.

La SNCF associe maintenant les collectivités locales capables de partager les montages financiers et aménager les abords (quitte à abroger les vieilles méthodes égocentrées et devoir les intégrer pleinement au projet) et développe des partenariats public/privé où A2C (filiale de G&C) lance des appels d'offres et signe des co-entreprises pour partager les coûts²... et les redevances.

Multiples, les écueils ne bénéficient d'aucune réponse standard.

Les gares doivent ainsi tenir compte du type de trafic voyageurs et de leur rôle au sein du quartier ou de l'agglomération (échelle du projet). Or, il n'y a par exemple rien de commun entre Paris-Nord accueillant tous les publics et la station de luxe de Saint-Pancrase (Londres) dédiée au seul Eurostar ; *idem* entre une simple adaptation aux besoins modernes dans un quartier ainsi revalorisé et la création d'un équipement public phare, restructurant ou redynamisant des quartiers, voire valorisant une ville.

L'amplitude d'ouverture et les perspectives de rentabilité d'une cible de 2 milliards de voyageurs/riverains³

attirent quant à elles les opérateurs qui doivent à la fois financer, animer et sécuriser les gares pour optimiser la captation du chaland extérieur, et adapter leurs concepts classiques : contrairement aux duty free aéroportuaires et prospect captif du pré-embarquement recherchant des marques, une gare doit aussi faciliter la vie⁴ des voyageurs (pendulaires d'heure de pointe, touristes), passants et riverains, tandis que le client pressé change de comportement.

Par ailleurs, si l'ouverture des gares sur la ville est la clé de leur modernisation, elles doivent cependant préserver les capacités de développement du trafic passager (+3 % par an d'ici 2030). Or, comment concilier les aspirations consuméristes des jeunes nomades de moins de 35 ans, une population vieillissante exigeant une lecture et un usage simples des lieux, et le nécessaire maintien de la fluidité en heure de pointe ?

Enfin, quelle équation crée un objet architectural vecteur des ambitions locales en termes d'image et d'écho médiatique dans le concert concurrentiel des métropoles européennes, mais d'usage économe à long terme dans un contexte de rationalisation des deniers publics ?

1 | 150 millions d'euros investis pour 20 millions de passagers attendus d'ici 2020 grâce à la LGV-SEA.

2 | Klépierre à St-Lazare (160 M d'euros pour 10.000 m² commerciaux). Régus pour les centres d'affaires...

3 | En 2009, Naf-Naf - Gare du Nord aurait réalisé un CA supérieur à celui des Champs-Élysées.

4 | Moyennes surfaces, cabinets médicaux, radiologie, crèches déjà prévus dans une trentaine d'entre elles.

Où va la ville ?

Où va la ville ? La question donne le vertige et il serait fort présomptueux de prétendre apporter dans les pages qui suivent des réponses à tout ce qu'elle peut évoquer. À défaut d'imaginer les horizons vers lesquels la ville nous porte et de dessiner les contours qui seront les siens demain, nous avons choisi une clé d'entrée simple et solide, en appuyant le propos sur une réalité incontestable : depuis que la ville existe, elle n'a eu de cesse de se développer, de progresser, de se mouvoir, prenant inexorablement ses aises. Cette réalité est englobée dans la notion d'« étalement urbain ». Vaste sujet pour les spécialistes, question écologique majeure pour certains ou posture idéologique pour d'autres, la notion d'étalement urbain permet surtout de discuter librement autour de la ville, dans ses dimensions physique et temporelle, tout en s'immergeant au cœur d'un véritable sujet de débat public. Car cette question soulève des enjeux de société forts, des inquiétudes souvent justifiées mais aussi de nombreuses idées reçues, des conflits d'intérêt criants, des doutes insurmontables, des points de vue affirmés. L'étalement urbain, souvent diabolisé, divise encore et toujours alors qu'il n'est que le reflet des logiques de développement urbain qui prévalent depuis un demi-siècle.

Le sujet est déjà ancien. Dès les années 1970, l'habitat individuel périurbain suscite de fortes inquiétudes. En témoignent les propos tenus par le secrétaire d'État au logement de l'époque, pour introduire le sujet à la mis-

sion interministérielle conduite par Jacques Mayoux en 1979 : « un éclatement non maîtrisé des villes porterait le germe de problèmes graves que, malgré l'insuffisance des connaissances actuelles, nous pouvons pressentir. C'est d'abord le risque de gaspillage d'espace, de constitution de vastes conurbations mal structurées et mal équipées ; c'est le danger de voir la hausse exagérée des prix du foncier se généraliser sur de vastes territoires ; c'est le déséquilibre sociologique et financier qui menace les collectivités locales que rien n'a préparées à une telle évolution ; ce sont enfin des charges indirectes ou différées que la collectivité nationale devrait supporter d'une manière ou d'une autre. » Pour autant, le sujet est longtemps resté le domaine réservé des urbanistes et ne s'est invité que tardivement dans le débat public. Véritable marotte de la profession, l'étalement urbain est un de leurs terrains de jeu favoris, à la croisée des disciplines sur la ville, qu'elles soient techniques, sociales ou économiques. Cet engouement est lisible au travers de la profusion d'ouvrages écrits ces quarante dernières années sur le sujet, dont certains ont jalonné la pensée urbaine (p. 30).

L'urbanisme étant un domaine friand de néologismes, le thème de l'étalement urbain a également généré une production sémantique sans pareille. Même s'ils ne sont en réalité que de faux synonymes, chacun apportant un correctif ou une nuance par rapport à une réalité complexe qui

Les concepts à travers le temps et les ouvrages

<i>Citadins et ruraux</i>	Jean-Bernard Charrier	1965
<i>Exurbanisation et métamorphisme périurbain</i>	Jean-Bernard Racine	1967
<i>La rurbanisation ou la ville éparpillée</i>	Gérard Bauer / Jean-Michel Roux	1976
<i>Demain l'espace, l'habitat individuel périurbain</i>	Jacques Mayoux	1979
<i>La logique des villes : essai d'urbanologie</i>	Paul Claval	1981
<i>Métapolis, ou l'avenir des villes</i>	François Ascher	1995
<i>La ville émergente</i>	Yves Chalas / Geneviève Dubois-Taine	1997
<i>La ville éclatée</i>	Nicole May et al (dir.)	1998
<i>La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée</i>	Marc Wiel	1999
<i>La ville franchisée</i>	David Mangin	2004
<i>De l'étalement urbain à l'émissionnement urbain</i>	Jean-Charles Castel	2007
<i>La ville à trois vitesses</i>	Jacques Donzelot	2008
<i>L'exode urbain</i>	Pierre Merlin	2009
<i>La ville émietlée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine</i>	Éric Charmes	2011

semble irréductible, les nombreux termes ou concepts ont constitué au fil du temps un vocabulaire technique et spécialisé particulièrement fourni.

La profusion de vocabulaire technique

étalement urbain
urban sprawl
périurbanisation
exurbanisation
rurbanisation
développement urbain
extension urbaine
ville émiettée
ville éclatée
ville étalée
ville diffuse
ville éparpillée
ville émergente
ville à trois vitesses
ville morcelée
campagne urbaine
exode urbain
mitage
artificialisation
expansion urbaine
espaces suburbain
transition urbaine

Ainsi, on discourt en observant le processus. Dès 1967, on « périurbanise ». En 1976, on « rurbanise ». Puis on « contreurbanise », on « suburbanise », on « exurbanise », on « désurbanise ». Le développement urbain est analysé sous toutes ses coutures : ses sources, ses moteurs, ses effets, ses tendances. Là où certains voient une ville émiettée, d'autres perçoivent une ville éclatée, étalée, morcelée, diffuse, éparpillée, émergente, et même une ville à trois vitesses ! Étonnant dédale d'expressions qui rend le processus insaisissable et qui laisse entendre qu'il y aurait mille étalements urbains et, du coup, des formes plus acceptables que d'autres !

Puis, les spécialistes ont cherché des issues, des solutions, des alternatives. Les termes descriptifs ont ainsi trouvé leur corollaire dans les postures adoptées au fil du temps.

L'évolution des postures

CANALISER
ENRAYER
MAÎTRISER
ACCOMPAGNER

Il était d'abord question de stopper, puis d'enrayer, limiter, contrôler, canaliser, maîtriser, encadrer pour enfin accepter, faire avec, accompagner l'étalement urbain. Progressivement, les tournures se sont ainsi assouplies, suggérant une forme de découragement, parfois un aveu d'impuissance mais aussi une certaine prudence face à un processus d'une réelle complexité.

Ainsi, malgré ces débats sémantiques, des travaux innombrables, une littérature abondante, le sujet reste quasi intact aujourd'hui. Il faut reconnaître que les urbanistes, ancrés dans leurs raisonnements, ont bien souvent du mal à convaincre. Ils s'attirent même parfois la vindicte populaire en opposant avec condescendance la « vraie ville » à l'éparpillement anarchique des modestes pavillons et en servant la densité comme unique solution... Préconisation qui reste souvent lettre morte face à des citoyens peu enclins à remettre en cause leurs modes de vie et leurs intérêts particuliers.

Le ton adopté dans ce dossier se veut volontairement à contre-courant de la « bien-pensance urbanistique ». Tordre le cou aux idées reçues, contrebalancer des positions relevant trop facilement de l'évidence, relancer certains débats, répondre à un devoir d'impertinence : tels sont les principes qui ont guidé la rédaction de ces articles. Sans tomber dans la provocation ni l'angélisme, sans gommer les aspects négatifs de l'étalement urbain au risque de paraître naïf, le propos cherche à apporter un regard différent sur le sujet, moins empreint de jugements, plus objectif et surtout plus optimiste.

LUTTER
STOPPER
LIMITER
RÉGULER
ENCADRER

Tout d'abord, le dossier s'intéresse à la question de l'observation, tant d'un point de vue spatial que social car, tout n'est peut-être question que d'angle de vue et de choix de regard... Il existe en effet mille et une façons de caractériser et de mesurer l'étalement urbain : de façon factuelle (en km, ha, m², habitants, emploi, etc.), de façon relative (m²/hab., hab./ha, etc.), par comparaison, mais aussi de façon temporelle, selon un rythme ou des séquences plus ou moins longues (tous les ans, cinq ans, dix ans, depuis 1960, 1970, etc.). L'article « L'étalement urbain dans tous ses états » (p. 33) montre ainsi que, si tous les spécialistes conviennent de la réalité des faits, personne ne s'accorde véritablement sur une unité de mesure indiscutable, sur un critère manifeste. Dès lors que l'approche se veut humaine ou sociale, les réponses sont encore moins tangibles et univoques. Pourtant, sans nier la ségrégation socio-spatiale induite par l'étalement urbain, ni mettre en doute l'absence de choix pour certains dans leur « exil », mais en donnant la parole aux habitants, force est de constater que notre bonne vieille ville est devenue pour certains inadaptée, voire repoussante, et qu'au contraire, elle a encore toutes ses chances aux yeux des autres. Ainsi, simplement en écoutant, il semble que se recentrer ou s'éloigner, c'est toujours habiter (p. 39), en remettant le parcours résidentiel au centre du débat. Car, en définitive, tout espace offre ses propres qualités pour vivre et il existe autant de modes de vie que de foyers, que de moments dans sa vie, les aspirations évoluant avec le temps. Le mode de vie périurbain n'est ni une fatalité ni une fin en soi. Il répond à une quête d'air pur, de calme, de verdure et d'espace, qui peut être ponctuelle. À l'image des ZUP qui devaient initialement répondre à des moments de la vie et non devenir des impasses, les pavillons périurbains ont accompagné des existences entières. Alors, à défaut de faire renoncer les Français à devenir propriétaires, aspiration qui nuit tant à la réalisation de ces parcours résidentiels, une vision optimiste des choses réside peut-être dans l'idée que vivre à la campagne, c'est pour un temps, le temps que les bambins grandissent...

Vient ensuite le temps de la réflexion, du raisonnement, du plus pragmatique au plus philosophique. Au travers de quatre regards, bordelais pour l'essentiel, un brin provocateurs mais tous singuliers, les espaces périurbains sont décortiqués, racontés, compris, assumés, projetés. Éric Chauvier, anthropologue, définit ces lieux comme « les impensés, les refoulés de la ville-centre ». Indigné par l'approche « distanciée et surplombante » de *Télérama* titrant sur « La France moche » en 2010, il milite pour une approche « à taille humaine » (p. 48). Pour Bruce Bégout, philosophe et écrivain, le périurbain, c'est la *suburbia* (p. 52) qui est, de son point de vue, l'espace du conflit (comme élément

constitutif de la ville) et peut être l'avenir de la ville, y opposant paradoxalement les centres historiques, victimes de la « purification urbanistique ». De son côté, Vincent Renard, économiste, pose un regard plus historique et institutionnel même si son propos, peu convenu, va droit au but : étalement urbain, périurbanisation, extension périphérique : pourquoi tant de haine ? (p. 50). Il oppose ainsi les ambitions affichées des politiques publiques et l'évolution des territoires. Considérant les espaces périurbains comme des « espaces à construire et non à traiter comme des rebuts d'une urbanisation mal maîtrisée », l'enjeu est selon lui de les aménager avec qualité. Enfin, de façon ludique et imaginative, Bob Clément, urbaniste, s'interroge simplement : et demain ? Sans pouvoir prendre le sujet à bras le corps face à son ampleur, il s'amuse à tirer un fil, celui de la crise énergétique. Conscient de son incapacité à dessiner un avenir certain, il livre deux récits, à la limite de la fable, qui nous renvoient brutalement face à nos choix (p. 54).

Pour conclure sur une note d'optimisme, vient l'heure de faire projet avec l'étalement urbain (p. 57). Car, quand certains comptent sur la crise économique pour créer le déclic, quand certains attendent l'épuisement des énergies fossiles pour espérer contraindre l'automobile, d'autres préfèrent construire. Et dans une perspective presque renversée, même si l'étalement urbain reste toujours perçu comme un mauvais chemin, de nombreux auteurs se résignent à reconnaître son triomphe et lui opposent le projet. Il s'agit désormais de « vivre avec » et ils plaident avec audace pour un projet périurbain. Faire projet avec l'agriculture (p. 58) est une façon de reconnaître que, dans les territoires périurbains, le projet agricole peut servir le projet urbain, que la « matière verte » peut structurer la « matière urbaine ». En se réappropriant les concepts de ceinture verte et de coupure d'urbanisation développés depuis la fin du XIX^e siècle ou en inventant de nouveaux, à l'image de la « campagne urbaine » de Pierre Donadieu, ce levier s'impose aujourd'hui. De la même façon, faire projet avec les déplacements (p. 61) reste un défi permanent tant il est au cœur de la problématique. Les spécialistes ne sont pas à court d'inventivité à son sujet et les innovations ouvrent aujourd'hui de larges perspectives. Les propositions fusent, à l'image de la démarche bordelaise du Grenelle des mobilités.

Avant de s'engouffrer dans le sujet, une dernière précision. Par souci de pédagogie, impossible de ne pas prendre le temps de mettre en évidence, en utilisant à la fois le texte et l'image, les idées reçues autour de l'étalement urbain (p. 44) qui brouillent les pistes depuis trop longtemps, et de donner enfin quelques petits conseils de lecture (p. 63) qui permettront au lecteur de poursuivre son chemin.

//////////

L'étalement urbain dans tous ses états

Traiter de l'étalement urbain, c'est connaître et reconnaître l'urbain, en comprendre et en lire les limites et savoir le qualifier au mieux. Il s'agit d'abord d'un exercice d'observation, d'analyse et d'interprétation.

Mesurer l'étalement urbain, c'est d'abord mesurer la ville

Où commence l'urbain ? Où s'arrête-t-il ? Que trouve-t-on entre les deux ? Qu'est-ce qui « fait ville » ? Les définitions ne manquent pas. Et dans un monde qui ignore de plus en plus les limites entre les espaces, les populations, les cultures, les économies, les technologies et les ressources, le qualificatif d'urbain devient de plus en plus relatif. Il englobe des réalités différentes selon que l'on s'intéresse à la géographie, aux modes de vie, aux processus économiques, aux modes de gouvernance ou aux fonctionnements de notre environnement.

En France, la ville est d'abord une description quantitative de l'espace. Dans nombre de pays, la taille des communautés, et ce qui en fait des villes, permet d'affecter des statuts administratifs distincts. En France, toutes les communes ont le même statut. La différence entre la ville et la campagne se fait donc par la mesure de « quelque chose ». Et puisque, avant tout, la ville est le lieu de concentration des activités humaines, c'est d'abord par la population que la différence

se construit (la ville naît des besoins d'interaction des gens selon le *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*).

Le moyen, indirect, de connaître l'étendue de ces activités humaines et urbaines, c'est d'appréhender ce que l'homme a construit pour les pratiquer. C'est-à-dire identifier tout ce qui est le fruit d'une production humaine, artificielle, « en dur », par opposition à une nature externalisée et à une agriculture au caractère plus ou moins sacré. La loi dite Grenelle II d'engagement national pour l'environnement de 2010 affiche des objectifs visant à « réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers », par opposition aux espaces artificialisés ou urbanisés. C'est-à-dire limiter l'étalement urbain.

Après les intentions politiques, restent aux acteurs à définir l'objet de la démarche avant d'imaginer les moyens à mettre en œuvre. L'Agence européenne de l'environnement a ainsi proposé dès 2006 une définition pratique et quantitative : « L'étalement urbain intervient dans une zone donnée lorsque le taux d'occupation des terres et la consommation de celles-ci à des fins d'urbanisation sont plus rapides que la croissance de la population sur une période de temps déterminée. » La méthode n'est pas universelle, mais c'est certainement l'une dont le champ de lecture est le plus large puisqu'elle ne se restreint pas à certains aspects propres à l'habitat, aux coûts du foncier, à certaines localisations, à des ►

enjeux environnementaux particuliers. Elle permet d'établir des critères pour caractériser l'étalement urbain mais cependant n'offre pas de réponses suffisantes pour comprendre les moteurs et impacts du phénomène.

Combien... mais combien de quoi ?

La démographie a donc son mot à dire puisqu'il s'agit d'abord de dénombrer les populations. Traditionnellement, en France, une ville c'est d'abord une commune. C'est-à-dire une communauté qui s'incarne par des lieux et des personnes uniques, des compétences propres et un mode de gouvernance de proximité, une municipalité. Le seuil habituel est fixé à 2 000 habitants pour séparer cette ville des villages alentour. Dans les comparaisons internationales et dans nombre d'autres pays, ce chiffre se monte plus couramment à 5 000 habitants.

Ce seuil statistique uniquement démographique atteint cependant vite ses limites. Les autres conditions pour faire ville rappellent aussi l'aspect regroupé de l'urbain (avec une concentration de constructions) et impliquent une certaine dimension physique de ce dernier.

En France, l'INSEE intègre ces différents éléments pour définir une « unité urbaine ». Celle-ci peut concerner plu-

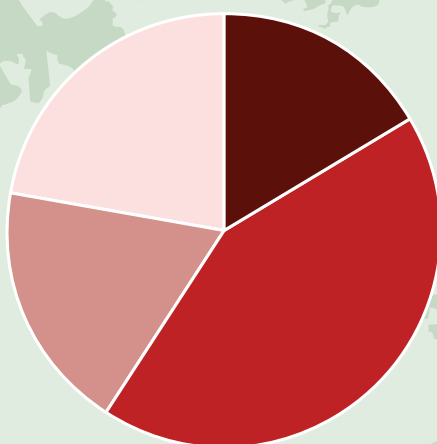
sieurs communes. Elle intègre un seuil démographique, 2 000 habitants agglomérés, et implique aussi une concentration des espaces bâtis et construits par l'homme (moins de 200 m entre les bâtiments). Au gré des évolutions des territoires, ces limites sont donc mouvantes. L'unité urbaine de Bordeaux a ainsi gagné 13 communes entre 1999 et 2010, passant de 51 à 64. Par le jeu de la croissance démographique et de l'agrégation de ces nouvelles communes, sa population est passée de 754 000 à 836 000 en 10 ans, soit un gain de 11 %.

Mais la ville a aussi des limites physiques et une forme. Une définition morphologique qui se traduit dans l'espace... et à notre regard. Représenter les limites de la ville, cela revient à connaître ce que l'on trouve concrètement sur le territoire, observer l'occupation de ses sols. Pour mesurer son évolution (en volume mais aussi en qualité, pour savoir ce qui change), il faut donc montrer ce qui est urbain.

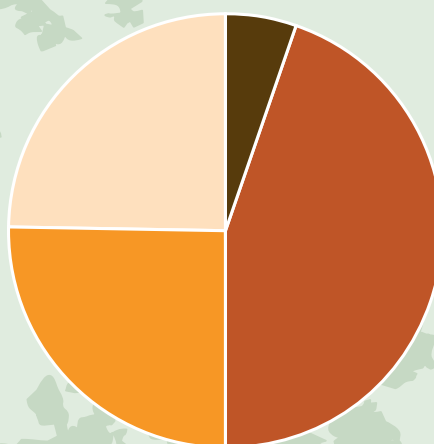
Le terme communément utilisé pour parler de la ville « physique » est celui de tache urbaine. Il n'en existe pas de définition unique et officielle. Selon les questionnements de chacun, y sont inclus différents éléments. Cela peut correspondre avant tout à l'espace occupé par les bâtiments et autres constructions. La plupart du temps, sont aussi inté-

La Gironde en 2006

Population



Tache urbaine



grées les infrastructures liées aux transports (autoroutes, emprises ferroviaires, aéroports, etc.). Bien souvent, tout ce qui est « artificialisé » est comptabilisé, c'est-à-dire recouvert d'un substrat minéral et construit par l'homme. Sont donc comptés les parkings et autres espaces commerciaux ainsi que les grandes emprises des zones d'activités. Et parfois, la question se pose d'intégrer des espaces de travail de l'homme non construits et non plantés comme les carrières, mines ou chantiers.

Sur un même périmètre, ces deux approches peuvent ainsi donner des dénombrements et des mesures bien différenciées de ce que peut être l'urbain.

Pour revenir à la définition proposée par l'Agence européenne de l'environnement, un moyen simple de mesurer l'étalement urbain consiste à comparer les évolutions de chacune de ces composantes : les taux de croissance de la population et les taux de changement d'occupation des terres (et leur artificialisation). Ainsi, si l'artificialisation est plus faible que la croissance démographique, il y a densification de la population. La situation est donc vertueuse avec une économie d'espace combinée à une démographie dynamique. Si l'artificialisation et le développement démographique connaissent le même rythme, la croissance urbaine est considérée comme équilibrée (à densité constante). Il y a ainsi une consommation d'espaces pour un gain de population équivalent, soulevant de suite la question de savoir si cet équilibre est suffisant et raisonnable dans un monde aux ressources finies. Enfin, si l'artificialisation est plus élevée que la croissance démographique, l'étalement urbain est avéré (il y a dédensification), la ville consommant plus d'espace qu'elle ne gagne d'habitants.

Étalement urbain = artificialisation ?

Le consensus étant établi sur la question démographique, l'INSEE faisant foi en France, les difficultés méthodologiques pour mesurer l'étalement urbain se portent sur l'approche morphologique. Il s'agit de quantifier la consommation d'espaces par ce qui est « en dur », artificialisé.

Pour mémoire, l'adjectif artificiel définit ce qui est « produit par le travail de l'homme et non par la nature ». Le terme est beaucoup utilisé quand on parle d'étalement urbain, souvent avec une connotation péjorative. Et parfois avec un certain abus de langage. Ce qui est reproché à l'étalement urbain, c'est plutôt la « minéralisation » des sols. La couverture de ces derniers par des matières produites par l'homme de façon industrielle (les bétons, bitumes et autres enrobés). Ceux-ci génèrent des impacts environnementaux reconnus et souvent importants tel que la pollution et l'imperméabilisation des sous-sols ou la circulation des eaux.

Pour distinguer l'artificiel du reste, il peut être nécessaire d'avoir une vision exhaustive de l'espace physique. L'objectif est de construire un mode d'occupation des sols (MOS) sur un territoire. Ici, les méthodes d'observation et les définitions sont aussi variées. On identifie des sources et outils qui expriment des différences plus ou moins fortes selon leurs enjeux, finalités et objectifs (à des fins statistiques, d'observation, de cartographie, selon des besoins paysagers, agricoles ou urbains), selon la culture et le vocabulaire employés par le producteur de l'information, selon les techniques et méthodologies utilisées (enquêtes, recensements, interprétations, données administratives indirectes, etc.).

Au regard des impératifs réglementaires établis par la loi dite Grenelle II pour les documents d'urbanisme, diverses démarches sont actuellement expérimentées pour affiner l'offre existante de données et l'adapter au mieux aux besoins de chacun. Au niveau national, l'État incite aux expérimentations en la matière (souvent à l'échelle locale) en mettant notamment en avant des méthodes explorées dans divers groupes de travail s'appuyant sur les fichiers fonciers. En Aquitaine, les outils sont partenariaux et un observatoire de suivi de l'utilisation des sols est lancé depuis 2011, en parallèle d'une démarche plus aboutie sur le littoral.

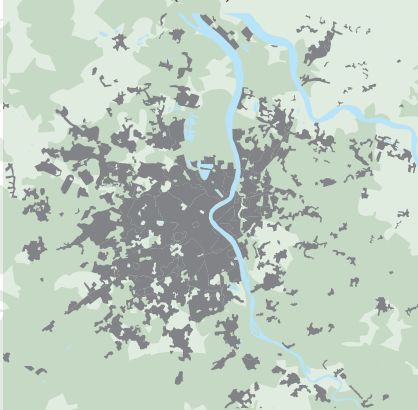
Les bases de données les plus souvent citées en France sont celles du programme européen Corine Land Cover, les informations géographiques de l'IGN, les enquêtes départementales Teruti-Lucas (à vocation agricole). En Gironde, ce dispositif est enrichi par un MOS développé par le conseil général en 2004. Celui-ci a été complété, selon la même méthode d'interprétation de photographies aériennes, sur des données de 1996 et 2010 sur le périmètre du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise.

Les limites de la ville, et plus encore ses évolutions, sont variables selon la méthode et la définition choisies. La question des différentes dimensions s'avère ici primordiale. Les échelles de construction et de restitution de la donnée fournissent des degrés de précisions plus ou moins élevés. Les différentiels de dates observés peuvent apporter parfois une incompatibilité dans la comparaison de deux sources. Enfin, le vocabulaire, les différences d'interprétation et d'affectation de certains espaces et les nomenclatures utilisées peuvent parfois compliquer les comparatifs. ►

Et Bordeaux dans tout cela ?

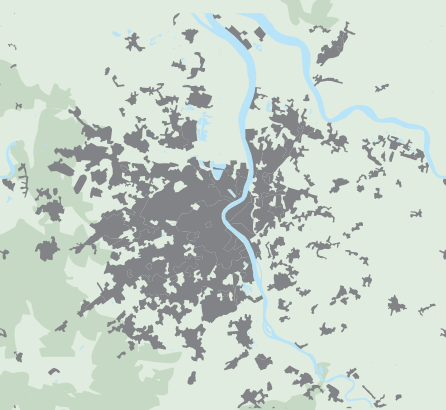
Localement, les chiffres observés démontrent la relative versatilité des résultats selon l'angle de lecture choisi. Sur le périmètre du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise (Sysdau), par exemple, plusieurs chiffres existent.

IGN - BD Carto (2007)



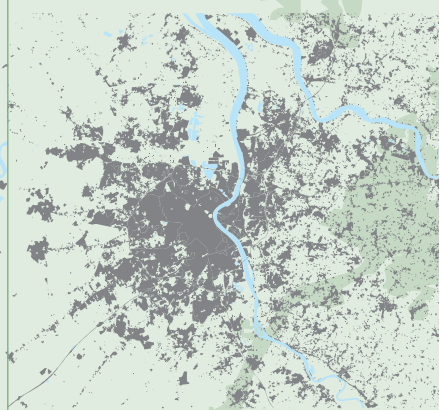
33 586 ha urbanisés en 2007
 + 1 135 ha entre 1998 et 2007 (+ 4,1 %)
 Les données de l'IGN ne sont pas conçues pour faire un suivi dans le temps de l'occupation des sols. Au gré des millésimes, les espaces dédiés aux transports (autoroutes, rocade) peuvent ainsi être affectés aux terrains urbanisés ou pas. Le changement de définition d'une date à l'autre peut ainsi en perturber la comparaison.

SOeS - Corine Land Cover



34 676 ha urbanisés en 2006
 + 236 ha entre 1990 et 2006 (+ 0,7 %)
 La définition initiale des objets mesurés est plus grossière puisqu'ils doivent faire 25 ha minimum (257 communes de Gironde ne sont même pas comptabilisées en espaces artificialisés). Construite à des fins de gestions environnementales et forestières, elle s'avère moins intéressante sur les phénomènes intégralement urbains.

SYSDAU



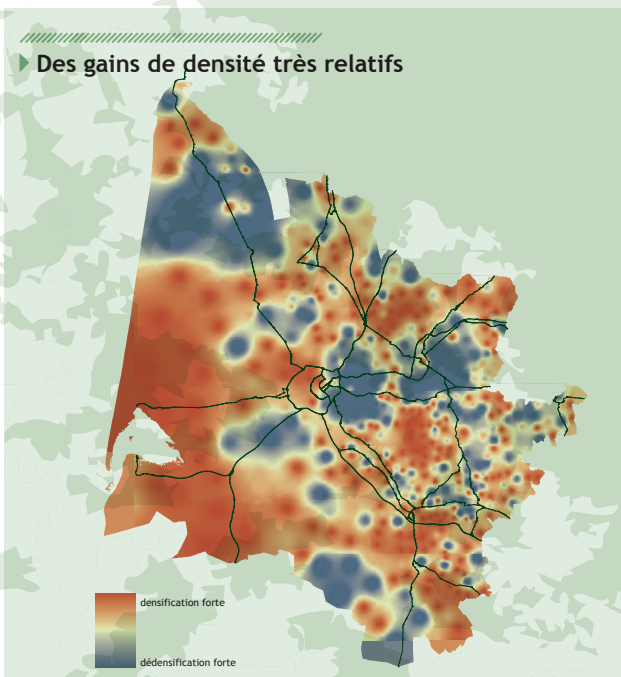
38 072 ha urbanisés en 2004
 + 289 ha entre 1996 et 2010 (+ 0,8 %)
 Le MOS du Sysdau comporte des trous. Il ne photo-interprète pas certains espaces : une partie de l'aéroport de Mérignac, les terrains aériens et militaires, certains établissements industriels. Il est très fin et met en avant les petits espaces, par exemple les bourgs des communes rurales. Mais il ne couvre que les 93 communes du SCoT bordelais.

► L'indicateur qui permet aisément d'interpréter les différents d'évolution entre population et consommation d'espace est celui de la densité de population, c'est-à-dire le rapport entre un nombre d'habitants et une surface. Classiquement, on le calcule par rapport à la surface totale d'une commune. Selon cette méthode, l'unité urbaine de Bordeaux connaît une densité moyenne de 700 hab./km² en 2006 (versus 100 hab./km² au niveau national). Mais sur un territoire comme la Gironde où les tailles des communes sont très variables (de 1 à 210 km² sur le département), où les paysages sont très différenciés (des grandes communes des Landes aux petits territoires viticoles), ces surfaces administratives sont insuffisamment précises. On utilise alors la notion de densité corrigée, calculée uniquement à partir de la tache urbaine. Dans ce cas, la densité réelle de l'unité urbaine de Bordeaux se porte à 2 600 hab./km². Ainsi, entre 1990 et 2006, la Gironde a gagné 15 % d'habitants donc, à périmètre administratif constant sa densité brute a augmenté de 15 %. En parallèle, les espaces urbanisés girondins ont crû de 13 % (source Corine Land Cover). Rapportée à l'évolution des

surfaces artificialisées, la densité corrigée de population n'a crû que de 1,2 %.

Là encore, des subtilités géographiques peuvent apparaître car la croissance démographique n'est pas générale (84 communes girondines ont perdu des habitants), alors que l'accroissement des espaces urbanisés est plus fréquent (seules 13 communes semblent avoir perdu des espaces artificiels). Le rapport entre les deux prend ainsi tout son sens selon les contextes territoriaux.

Les communes de banlieue de la rive droite bordelaise ont connu un renouvellement urbain et une dédensification forte. Les communes du Médoc ont souvent gagné de la population, mais pas autant qu'elles s'étendaient. Et certaines communes plus rurales de l'est du département perdaient des habitants alors que leur territoire urbain ne diminuait pas. La hausse de densité s'observe, quant à elle, tout autant sur des périphéries urbaines, des corridors de circulation, des zones touristiques et certains pôles ruraux.



Et ailleurs...

L'urbanisation de Bordeaux est-elle plus vertueuse, plus rapide, plus relative que celle d'autres métropoles en France ? Comparons les évolutions de population et d'espaces urbanisés, sur la base des données Corine Land Cover, de l'agglomération bordelaise à d'autres agglomérations françaises de taille proche (en utilisant les périmètres des unités urbaines pour garder une définition commune) que sont Toulouse, Nantes, Toulon et Nice. Qu'observe-t-on ?

D'abord, qu'il y a des différences au sein du panel. Et qu'elles ne sont visibles que sous le bon prisme. Toulouse et Nantes, qui connaissent des densités globales identiques, font état cependant de différences structurelles importantes. La densité de population rapportée à l'espace urbanisé uniquement est plus importante sur Nantes qui a plus concentré l'artificialisation de son espace. À l'inverse, Nice et Toulon ont des densités corrigées de population proches, des emprises totales (administratives) similaires mais Nice a une population et une surface urbanisée 1,7 fois plus grandes que sa voisine provençale. L'indicateur de densité totale brute est donc à l'avantage de Nice. Dans tous les cas de figure, Bordeaux connaît les densités de population les plus faibles du panel (2 600 hab./km² urbanisés), quelle que soit la méthode de mesure.

Entre 1990 et 2006, les extensions de la tache urbaine pour ces agglomérations se traduisent par un développement des zones d'activités en première couronne et plutôt du résidentiel en deuxième couronne (avec des surfaces plus

petites, mais plus nombreuses). Avec une consommation d'espace plus rapide que la croissance démographique, Nice est la seule agglomération du panel à voir sa densité baisser fortement (de 16 %) et connaître un étalement urbain prononcé. Les territoires de Toulon et Nantes ont globalement vu leur population croître plus fortement que leur consommation de surfaces pour l'urbanisation : il y a bien eu densification. Toulouse a connu une très forte consommation d'espace pour faire sortir de terre des grandes zones d'activités, notamment autour de l'aéroport, mais elle gagne globalement en densité... même si elle s'étend. Dans l'agglomération bordelaise, la croissance de population est un peu plus élevée que celle de la tache urbaine (+ 0,8 % par an contre + 0,6 % par an). La densification se traduit donc par une augmentation de 1,7 % de la densité corrigée, tout en ayant consommé 200 ha par an pour l'urbanisation, soit en 16 ans la surface d'une ville comme Pau ou Sauveterre-de-Guyenne (32 km² au total).

Savoir tourner son kutsch¹

Le concept même d'étalement urbain et les définitions qui en découlent n'étant pas universels, les moyens de le mesurer et de l'observer sont tout autant multiples. Une seule attitude peut être envisagée ici et pas une préconisation unique : il faut « relativiser » et comparer. Ce n'est pas une science exacte et il n'y a pas de règle absolue. Si l'on veut comparer des territoires, il faut d'abord user des mêmes instruments, sources et méthodes, en citant clairement d'où proviennent les données et en définissant ce qu'on mesure. Il s'agit ensuite de trouver un dénominateur commun aux utilisateurs de ces informations. Peut-être pas au moins disant (en termes de qualités de la donnée), mais au mieux disant, au regard des besoins de chacun, en fonction de l'échelle d'observation, des temporalités, des finalités et des coûts de production. Il s'agit d'abord de se construire un référentiel commun en la matière, d'établir un postulat accepté de tous, avec des limites méthodologiques reconnues mais intégrées dans la réflexion.

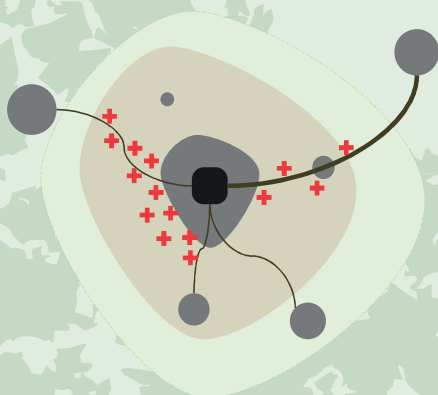
Comme dans toute démarche d'observation, partager d'abord un diagnostic, c'est un premier pas pour partager des solutions. Il s'agit donc d'adapter l'outil que l'on mobilise en fonction de ses propres besoins et de ne pas laisser le sujet uniquement aux « sachants », d'éviter d'en faire une bataille de chiffres et d'experts.

1 | Règle à deux ou trois faces doubles graduées en fonction des échelles courantes des cartes et plans, permettant de lire directement sur ces documents la distance horizontale entre deux points, sans avoir à faire de conversion.

Voir aussi l'animation construite par l'a-urba sur le développement de la tache urbaine de la Cub à partir de données cadastrales : <http://www.aurba.org/Bric-a-brac/Cartographies/Evolution-de-la-tache-urbaine>

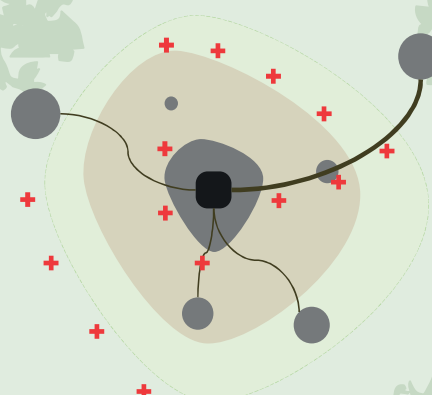
À croissance démographique égale, plusieurs cas de figure :

Extension urbaine



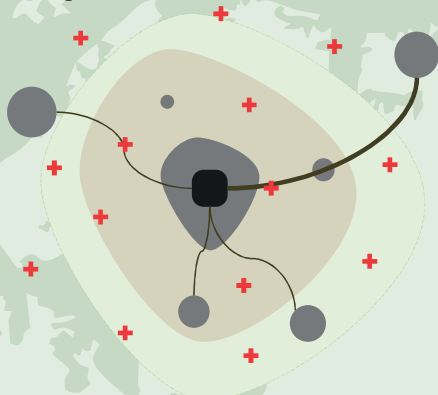
Densification autour de la tache urbaine et des axes de communication

Étalement urbain



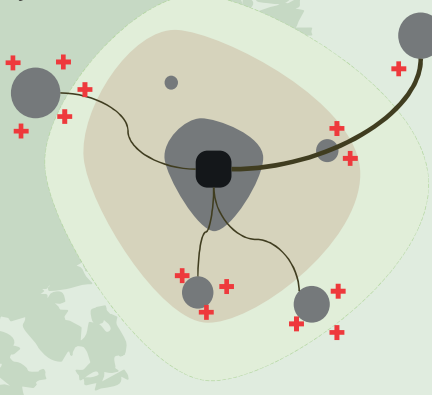
Croissance démographique en périphérie de l'unité urbaine, de l'aire urbaine et sur les axes mais avec une faible densification

Mitage



Croissance démographique et urbaine émietée

Polycentrisme



Développement autour des pôles secondaires

Ville-centre

Tache urbaine

Continuité de bâti :
moins de 200 m entre bâtiments

Unité urbaine = pôle

Groupe de communes
au moins 2 000 habitants : autour d'une tache urbaine

Aire urbaine

Zone d'influence du pôle :
au moins 40 % des résidents qui y travaillent

Banlieue

Pôle urbain hors ville-centre

Périurbain

Zone d'attraction hors pôle urbain

Pôle secondaire

Ville hors aire urbaine

+ Croissance démographique et urbaine

Se recentrer ou s'éloigner, c'est toujours habiter

S'immerger dans la dimension anthropologique des trajectoires résidentielles

Depuis quelque dix années, des « insularités résidentielles » émergent çà et là autour de villages reculés de la Gironde jusqu'aux confins d'autres départements (Dordogne, Charentes, Landes). Elles sont habitées par une nouvelle génération de « néoruraux » dits plutôt « exurbains ». Ceux-ci conservent en effet leur culture et leurs modes de vie citadins tout en s'extrayant de leur matrice urbaine afin de mieux organiser leur univers domestique.

La question majeure que l'on se pose face à la fuite continue de ces urbains est récurrente : ces trajectoires résidentielles centrifuges – hors les murs de la cité – sont-elles oui ou non choisies ? Si oui, ne faut-il pas s'inquiéter de tels comportements souvent ressentis, par les spécialistes de la question urbaine, comme non durables voire asociaux ?

Car un réel soupçon pèse *a priori* sur ceux qui s'établissent loin des leurs et des lois collectives. Nourries de la philosophie d'Aristote, nos doctrines sur la ville revendiquent que l'Homme, animal politique, trouve dans la Cité la forme d'organisation la plus élaborée de la vie sociale. Grâce à l'altérité qu'elle suscite, la vie urbaine conduit à l'usage de la raison pour un mieux vivre ensemble et mène à un appren-

tissage de la délibération (politique) dont l'écocitoyenneté représente l'apogée.

D'ailleurs, la métaphore « se mettre au vert » ne désigne-t-elle pas depuis toujours le citoyen ostracisé, contraint de prendre le large, le temps nécessaire pour se faire oublier par ses pairs ?

Finalement, outre les conséquences incontestables de tels choix en matière d'écologie globale (grignotage, mitage, artificialisation galopante et enlaidissement généralisé des campagnes), sans compter les multiples conséquences sanitaires et économiques de la dépendance automobile, les pratiques de ces exurbains travaillant en ville mais vivant parfois à plus de 50 km des centres urbains, posent un problème de civilisation. Un sujet en or pour l'anthropologie culturelle !

Et si cela devenait « tendance » de succomber à l'« idylle verte » comme la nomme l'anthropologue Jean-Didier Urbain ? Et si l'on assistait seulement aux prémices d'une évolution irréversible ? Et si les « signaux faibles » que représentent les quelques milliers d'individus isolés, amoureux de la nature, se transformaient en une migration massive de société ?

► **Citadins, périurbains, exurbains : des populations qui se croisent mais qui ne se ressemblent pas**

Pour mieux saisir les différents mouvements résidentiels en cours sur le territoire, un autre focus est nécessaire, celui de la « lutte des places », terme emprunté aux travaux du géographe Michel Lussault. Bordelais et néo-Bordelais aujourd'hui obéissent à des logiques croisées d'implantation et d'éviction urbaines.

Ce sont d'un côté de jeunes ménages bi-actifs plutôt aisés, fuyant l'hyper-urbanité en se délocalisant en province. Beaucoup de ces Parisiens aisés au capital culturel élevé ont eu un coup de cœur pour la ville-centre de Bordeaux qui, par sa dimension humaine et son climat lumineux, permet une « cure de désintoxication urbaine » et une éducation saine de leurs enfants. Ceux-là choisissent la ville patrimoniale et achètent au prix fort dans des quartiers « vivants mais pas invivables » peu marqués par les problèmes d'incivilités ! Reliés à la capitale par le TGV, l'avion et Internet, ces trentenaires jonglent entre phases actives intenses, mobilité et détente en famille.

Parallèlement, ce sont des ménages d'origine bordelaise, également bi-actifs avec enfants, mais de classe moyenne, qui, las de rechercher en ville de grands appartements ou des échoppes avec jardin, accèdent à la propriété dans la périphérie, en s'endettant pour 20 ans minimum.

D'autres encore ont traversé de dures épreuves, des ruptures affectives et professionnelles. Ils se heurtent au « parcours du combattant » pour se loger en ville et adoptent des stratégies d'attente, sorte de « pauses immobilières » plus ou moins longues dans des interstices du tissu urbain (quartiers évolutifs, squats, colocation). D'autres enfin, en particulier les mères isolées, sont contraints d'accepter une offre HLM dans une commune rurale excentrée.

Ainsi, tandis que la doctrine des urbanistes repose sur l'équation « proximité spatiale = solidarité sociale », la ville n'a jamais autant exclu et stigmatisé les plus vulnérables qui sont rendus invisibles.

Il paraît donc injuste de vouloir condamner d'emblée les partants de la ville qui, faute d'alternatives – comme le serait un parc élargi et renouvelé de logements sociaux ou une gestion efficace de la colocation –, vont compenser cette absence de choix, en se lançant dans un projet de vie inédit, qui les oblige à prendre leurs distances.

L'antidote à cette paralysie sociale serait donc un bâti construit à son image avec un bout de nature que l'on peut faire sien. Ce mode de résistance face à l'incertitude économique et à l'absence de reconnaissance sociale dont font les frais au quotidien les jeunes et les moins jeunes habitants des villes n'est pas un trait urbain à négliger. ►



▶ **Acheter et vivre en province, quand on est Parisien, travailleur indépendant et jeune parent ?**
Oui, mais à condition de vivre en plein cœur de la ville.

Ils ont 35 ans. Il traduit des romans noirs américains à domicile, elle a été comédienne à Paris mais adolescente, elle a vécu dans la région bordelaise. Elle travaille comme intermittente du spectacle. Ils sont parents d'une petite fille et s'apprêtent à emménager au cœur des Chartrons, dans un grand et bel appartement acquis récemment, grâce à la vente d'un appartement parisien hérité de parents. Un jour peut-être achèteront-ils aussi à la campagne.

« À Paris, à partir de 25 ans, ça a commencé à changer, je me suis dit qu'il fallait changer la donne... je ne sortais plus pour aller au cinéma ou à des expositions, les amis s'étaient mariés, avaient des enfants, donc nous sortions moins... Il y avait l'âge et aussi la ville qui devenait très chère, pourtant j'étais propriétaire de mon appartement depuis 2005 par héritage.

J'avais besoin d'un peu plus de calme, de nature. J'ai eu envie de quitter Paris. Je commençais à trouver ça un peu violent. Il y a un moment où l'on ne se sent plus rassuré et là Bordeaux pour le coup, c'est l'inverse, c'est le paradis, je ne me suis jamais senti mal ici et c'est important !

Ma compagne a compris qu'en tant qu'intermittente, elle pouvait vivre à Bordeaux et travailler à Paris, que c'était compliqué mais pas infaisable et on a essayé. Nous avons commencé à y penser au printemps 2010 et en novembre,

nous avons pris la décision de venir habiter à Bordeaux. Nous avons d'abord cherché une location pour savoir si on ne devenait pas fous en province ! Bordeaux, c'est la bonne dimension. En travaillant chez moi et en étant indépendant, seul, j'échappe à ce qui m'a toujours angoissé en province, la promiscuité, le fait que tout le monde se connaisse.

La condition *sine qua non*, c'est d'être dans le centre-ville. La rive droite, je connais très mal. Quand je cherchais un appartement, des amis me disaient « pourquoi tu ne vas pas rive droite, il y a plein de choses qui se font ? » mais l'image que j'en ai est d'un ennui à mourir ! J'ai des amis qui habitaient tout près de Talence, vers Nansouty, les échoppes ça peut être très bien mais pour moi c'est synonyme de quartiers morts.

On s'est installé donc dans un meublé à Saint-Michel en attendant de trouver à acheter. Je me suis rendu compte que Saint-Michel faisait l'objet de discussions assez invraisemblables autour de l'embourgeoisement, la gentrification... évidemment à Paris, c'était un sujet qui est réglé depuis longtemps !

Le prix ici est 870 euros avec le garage, 87 m², cela fait dix euros le mètre carré. Quand on vient de Paris, la différence est phénoménale. Paris, je pense que c'est le triple.

On a vendu mon appartement à Paris autour de 500 000 euros. L'idée était de ne pas dépenser tout. L'appartement que l'on achète coûte 400 000 euros. C'est rue Notre-Dame. Il fait 110 m². Il est cher pour Bordeaux mais il est en très bon état. On va signer en mai si tout se passe bien. »

▶ **Départ réfléchi du centre-ville vers le périurbain d'un couple trentenaire bi-actif avec jeune enfant.**

Cet agent de maîtrise du tramway, âgé de 30 ans, originaire de l'Est de la France, a déménagé du quartier de la gare pour accéder à la propriété au Taillan-Médoc. Il se dit « dégoûté » par l'incivilité et la saleté des habitants de Bordeaux et préfère vivre à proximité de la ville et non en son sein.

« Ma femme et moi avons décidé de déménager, il y a trois ans, pour nous décentrer un petit peu du centre de Bordeaux. Donc, nous avons été sur le Taillan, nous avons acquis grâce au « primo accédant » une maison déjà construite. Ma femme est comptable à Mérignac et moi je travaille à Bordeaux-Bastide et nous avons une petite fille de neuf mois. Dans un premier temps, cela ne s'est pas décidé sur une maison. Moi je voulais d'abord partir de Bordeaux-centre parce que je n'aimais pas la circulation, la pollution

et l'insécurité qui régnait... parce que le quartier de la gare où nous vivions, c'était assez « chaud ». On voulait partir de Bordeaux tout en gardant les commodités. Nous nous sommes donc éloignés sur le Taillan car c'est la ville tout en étant à la campagne. J'ai la crèche et l'école primaire à 50 mètres de chez moi. J'ai les transports urbains à 200 mètres, j'ai trois centres commerciaux à deux ou trois kilomètres. Nous avons deux voitures, une moto. En tout cas, ce sont les raisons qui nous ont motivés pour partir de Bordeaux. C'est une maison qui fait 110 m² sur un terrain de 550 m². On l'a payée 219 000 euros avec un crédit sur 25 ans qu'on a fait réviser sur 20 ans... J'ai des aprioris sur Bordeaux... parce que j'embauche à 4 heures du matin, que dans les rames, je vois l'incivisme, je vois la saleté, donc fatalement, c'est ça qui remonte en premier ! Alors qu'à côté de ça, Bordeaux c'est une ville très jolie, c'est de la pierre, ça a été rénové, ça évolue, les facs et tout, c'est quand même une ville qui se développe et qui est agréable à vivre... mais pas pour moi qui aime la nature... »

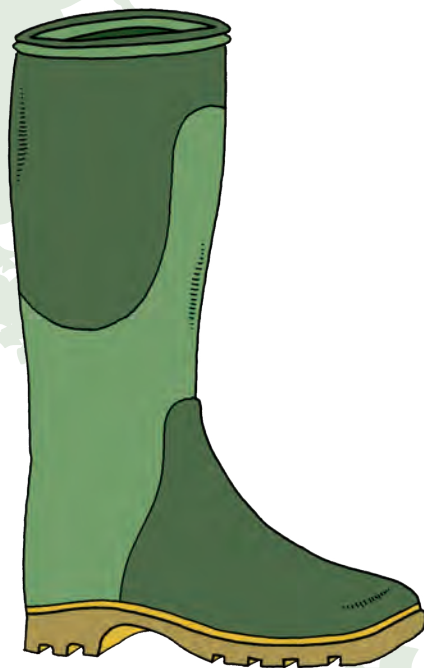
► Une partie d'entre eux revient d'ailleurs vers les centralités urbaines lors de l'adolescence de leurs enfants et une fois leurs situations économiques assainies.

En optant pour une fuite en avant, porteuse d'autres espérances d'épanouissement social et de promotion individuelle que le mode d'ascension sociale des Trente Glorieuses, les exurbains transforment une contrainte en choix. Ce qui n'était pas le cas des périurbains pavillonnaires qui ont accédé en masse à la propriété selon des valeurs sociales conformes aux idéaux libéraux de l'époque.

La bipolarisation des vies – la ville pour le travail, les loisirs et certains achats, la campagne pour le nid familial et les nouvelles affinités sociales – donne lieu à un système résidentiel fondé sur un réseau d'entourage plus élargi et néanmoins réactif. Autorisés par l'accélération des mobilités (TER + autoroute) et l'extension des réseaux de communication, ces parcours « plus autonomes » s'accompagnent de revendications éthiques et écologiques : rythmes de vie plus lents, moins consuméristes et désynchronisés des modèles métropolitains inadaptés aux besoins et aux moyens.

Bien des recherches restent à faire sur ces évolutions résidentielles qui réengagent successivement l'identité sociale et culturelle des ménages. Fabriquent-ils des espaces « socio-fuges » cloisonnés et nuisant à la communication (comme le formule le sociologue américain Edward Hall) ou réinventent-ils un nouveau type de sociabilité pluri-résidentielle à multiples ressources (alimentaires, occupationnelles, relationnelles...) ? *Quid* de l'éventualité d'une quatrième ceinture urbanisée autour de la métropole bordelaise ? Faut-il dès à présent anticiper le réaménagement du territoire, protéger les paysages encore intacts, intensifier la desserte en TER et optimiser les niveaux d'équipement de ces campagnes habitées ?

Toutefois, la crise énergétique remet en perspective ce rapport préférentiel centré sur l'habitat et cette tendance à l'échappée belle individualiste. Elle limitera sans doute la possibilité pour l'*homo urbanus* de laisser parler en lui l'*homo mobilis* qui, comme l'évoque le philosophe Michel Serres, tente de concilier le « dur » des distances avec le « doux » du voisinage sélectif et apprivoisé.



► **Coup de cœur pour une propriété aux confins de la Gironde en lisière de la Dordogne.**

Ce couple âgé de 30 et 35 ans avec une petite fille de 5 ans s'est installé en pleine campagne à 75 km de Bordeaux, après avoir acquis une vieille demeure qu'ils restaurent le week-end. Elle est infirmière à Bordeaux, au CHU, et fait l'aller-retour en train chaque jour. Lui est animateur en milieu scolaire et reste sur place.

« Avant, je vivais dans une petite maison à Bègles, mignonne avec un petit jardin. Quand il y a eu la tempête de 1999, la maison a été très abîmée, le proprio n'a pas voulu faire les travaux et on a cherché à déménager. En cherchant, on s'est rendu compte qu'en trois ans, les loyers avaient terriblement augmenté et on n'a rien trouvé. À l'époque, je venais d'être titularisée à l'hôpital. C'est ma banquière qui m'a dit : "Pourquoi ne pas acheter un appartement ? Vous êtes titulaire de la fonction publique, en fonction de votre salaire, je vous propose un budget." On a cherché, ça a été très long et fastidieux. L'appartement que j'ai trouvé à Pessac correspondait à nos critères. J'étais à 5 minutes à vélo de l'hôpital et le tarif était dans nos cordes. On s'était dit, on y reste trois ans, après on revend et on va acheter une maison à la campagne, car c'était vraiment un sacrifice humain d'être en ville ! On a tenu deux ans de plus, parce qu'entre-temps on a eu un petit bébé et, en 2005, j'ai acheté la maison. J'avais fait une très, très bonne affaire ! Mon appartement de 54 m², je l'ai acheté 35 000 euros, je l'ai revendu 100 000 euros et j'ai acheté la maison, 110 000 euros ! »

Sacrifice humain, la vie en ville ? « Oui, on ne supporte pas la ville. Tous les deux, on vient du centre-ville de Bordeaux, des Capucins. Je n'en ai pas souffert en tant qu'enfant ou ado, mais étant jeune adulte énormément ! Le

côté positif, c'est le côté étudiant, bistrots, sorties. Après, dès qu'on rentre dans la vie active, on se rend compte que les loisirs sont très onéreux et que les loyers le sont encore plus... D'autre part, le côté relations humaines est très pauvre. »

Vos critères de choix ? « On cherchait surtout pas trop loin d'une gare, pour aller à mon travail. On a visité énormément de maisons et celle-ci a été un coup de foudre. En une demi-heure, on s'est décidé. Je ne regrette en aucun cas, la gare est à 10 km. Je ne voulais pas être dans un bourg, parce que quitter une ville pour un bourg, ça n'a pas de sens, mais je ne voulais pas non plus être toute seule au fond des bois. Donc, là il y avait le hameau de quatre maisons, c'était parfait ! Surtout qu'on a été accueilli ici comme le messie ! »

Quelles sont les relations avec le voisinage ? « Les gens vivent ici depuis plus de quarante ans. Ils étaient très angoissés par notre arrivée : est-ce que ça allait être des urbains qui n'allaient adresser la parole à personne ? Nous, cela ne nous a pas gêné d'arriver au milieu de seniors... au contraire. Notre fille est scolarisée dans le village à côté, à 2 km. Le bus scolaire passe tous les jours à 8 h 30 et il est gratuit. Il fait tout le tour, s'arrête à chaque portail, et redépose les enfants à 16 h. Il ne donne uniquement l'enfant qu'à celui qui a été nommé... et le côté pratique de la campagne, c'est que si je ne suis pas là, dès qu'il y a un souci, le chauffeur de bus qui connaît très bien les voisins qui eux-mêmes connaissent très bien ma fille, eh bien, ils la récupèrent et elle est très contente de passer un moment chez eux. »

Et Bordeaux ? « On y va par choix et pas souvent ! On fait les touristes. Bien sûr, je vais à l'hôpital tous les jours mais je n'estime pas que je vais à Bordeaux mais à mon lieu de travail. Entre les deux, je suis dans une bulle, je mets mes écouteurs dans le train. »

► **Retour enthousiaste vers la ville-centre d'une famille d'exurbains avec adolescents.**

Ce chef d'entreprise d'origine bordelaise a 37 ans. Il y a dix ans, il est parti retaper une vieille demeure dans les environs de Saint-André-de-Cubzac où il a vécu avec toute sa famille à 26 km de Bordeaux au bord de la Dordogne. Son fils aîné doit aujourd'hui aller à l'université et ils viennent de s'installer il y a un an en location à Bordeaux-Bastide dans l'ensemble d'immeubles collectifs « L'autre quai » conçu par Yves Lion. Une halte résidentielle dont il compte bien profiter avant d'acheter un nouveau bien dans une proche périphérie.

« Je suis dans un T4 tout neuf ! Avec nos deux enfants, nous avons trois chambres, trois terrasses, chacun a la sienne, une grande en haut et deux petites (d'où l'on voit la Garonne), les enfants sont ravis ! Plus deux places de parking, l'appar-

tement doit faire entre 85 et 90 m² pour 1000 €/mois, ce qui n'est pas forcément énorme... Il s'avère qu'on faisait pas mal d'aller et retour pour venir à Bordeaux. Mon fils allait au lycée Michel de Montaigne à Bordeaux et nous avions une entreprise sur Bouliac. Mon fils avait deux heures de transports par jour, c'était jouable, ce n'était pas encore la vie parisienne... mais on n'avait plus envie de ça. Ce n'est pas notre seule motivation, puisqu'à côté, on a vu évoluer la ville depuis 10 ans et on a voulu venir profiter de tous ses avantages ! Pour pouvoir poser notre voiture le soir et tout faire à pieds, ce qui est le cas maintenant là où l'on habite. Mon fils se déplace en mobylette et il est de retour à la maison le soir à 18 h, au lieu de 20 h ! Et on va pouvoir profiter de ce quartier qu'on a vu évoluer, et qui devient très agréable autour du Jardin botanique... Tout ce qui est derrière et qui va devenir un super quartier autour de la Caserne Niel en rénovation, avec un écolodge... c'est vraiment beau le développement de la ville de Bordeaux ! »

Dix idées reçues

autour de l'ÉTALEMENT URBAIN

« Une idée fausse, mais claire et précise, aura toujours plus de puissance dans le monde qu'une idée vraie, mais complexe. »

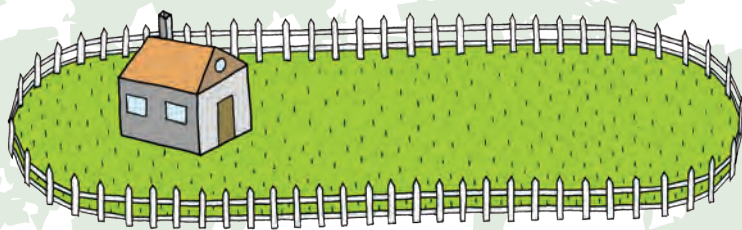
Alexis de Tocqueville, *De la démocratie en Amérique*

► L'habitat périurbain

est la cause essentielle de l'étalement urbain

Même si l'habitat périurbain demeure un des moteurs importants de l'étalement urbain, celui lié aux activités économiques reste trop souvent négligé. En effet, dans les grandes agglomérations françaises, en moyenne annuelle, les surfaces nécessaires aux activités économiques et aux équipements sont généralement supérieures à celles de l'habitat.

Parmi les grands utilisateurs d'espaces, se distinguent ainsi les zones logistiques, les infrastructures majeures et les industries qui, à partir des années 1960, se sont progressivement délocalisées là où l'offre leur était plus favorable au regard de leur besoin en surfaces, du prix des terrains, du niveau de desserte, etc. Ce déploiement a impulsé du même coup le développement d'un habitat individuel ainsi qu'une certaine migration des employés vers des zones plus rurales.



► La quête de nature est le principal moteur de l'éloignement des habitants

La principale motivation des Français est la recherche d'un grand logement en accession à la propriété à moindre coût. À ce titre, la capacité des primo-accédants estimée par l'INSEE en 2008 à 27 m² en ville contre 90 m² en zone pavillonnaire périurbaine explique sans doute que l'habitat périurbain reste encore fortement plébiscité. Outre les prix inaccessibles, le principal reproche fait à la ville concerne le bruit. Le manque de nature vient en second plan.

Par ailleurs, d'un point de vue qualitatif, ce qui motiverait les Français à quitter leur logement actuel serait principalement le fait d'avoir un jardin, une pièce en plus ou une vue agréable et dégagée, ce qui n'est pas forcément l'apanage des campagnes (Sofres, *Les Français et leur habitat*, 2007). Plus étonnant, le simple fait « d'être dans une maison » est un trait important et résume bien les attentes des Français en matière d'habitat.



► L'étalement urbain est responsable de la disparition des forêts et des terres agricoles

Les surfaces forestières sont en augmentation continue à l'échelle nationale depuis le milieu du XIX^e siècle, en moyenne de 50 000 ha par an. Elles couvrent aujourd'hui autant d'espaces qu'à la fin du Moyen Âge, soit 15,5 millions d'hectares. Néanmoins, cette augmentation cache des disparités : les zones périphériques perdent une part de leur surface forestière tandis que dans les zones plus rurales et montagneuses, la forêt continue de se développer.

Par ailleurs, le recul des terres agricoles résulte de l'insuffisance de rentabilité et des contraintes imposées par la mécanisation de l'agriculture mais aussi de la périurbanisation dans les territoires proches des agglomérations, notamment du fait de la concurrence entre prix du foncier agricole et prix du terrain à bâtir.



► L'habitat périurbain est surtout composé de lotissements

À l'évocation de l'étalement urbain, la forme urbaine qui s'impose est généralement celle du lotissement. En réalité, si les deux-tiers des logements neufs sont effectivement constitués des maisons individuelles, seulement 35 % de ces maisons font partie d'un lotissement (source Certu). L'étalement de l'habitat se fait donc essentiellement, en dehors de toute procédure, dans le diffus.

En 2011, selon l'observatoire de l'immobilier du Sud-Ouest (OISO), l'habitat individuel aménagé (terrain divisé en lots par un aménageur dans le cadre d'une procédure de type lotissement) ne représentait que 26 % de la production de logement individuel dans les communes périurbaines d'Aquitaine. 74 % de la production de logement individuel sont donc réalisés dans le diffus, c'est-à-dire sur un terrain à construire non aménagé, acheté directement par le ménage.

► La limitation de l'offre foncière dans les PLU permet de restreindre l'étalement urbain

La limitation de l'offre foncière dans les documents d'urbanisme locaux permet de restreindre le développement urbain à l'échelle de la commune ou de l'intercommunalité mais n'a pas d'effet sur les territoires limitrophes. Pis, il transfère généralement la pression foncière au-delà et contribue ainsi à repousser l'urbanisation encore plus loin. Ainsi, l'étalement urbain ne se régule pas à l'échelle d'un PLU, ni même à l'échelle de certains SCoT, car il doit s'appréhender à l'échelle des bassins de vie.

► Habiter en ville permet de diminuer ses temps de déplacements

Les habitants périurbains, plus nombreux à travailler hors de leur commune que les habitants des villes-centres, ont des déplacements domicile-travail généralement plus longs. Ainsi, selon les enquêtes Ménages Déplacements et Déplacements Grand territoire de 2009 réalisées en Gironde, la distance moyenne d'un déplacement tout mode confondu est de 8,2 km pour les habitants de la communauté urbaine de Bordeaux contre 14,3 km pour ceux de l'agglomération hors Cub et 15,8 km pour les autres Girondins.

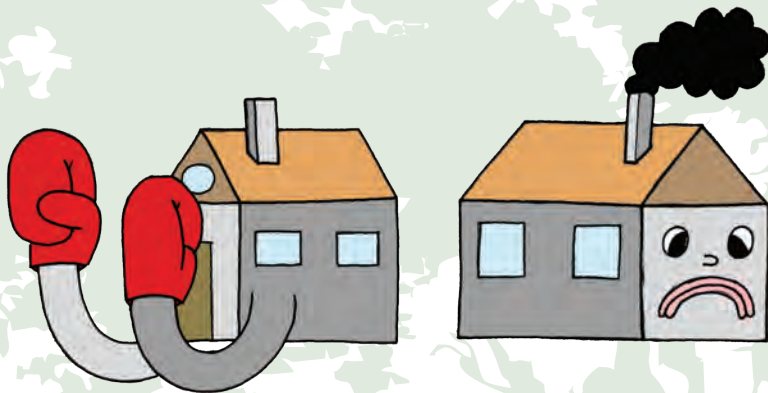
Néanmoins, malgré des distances plus longues, les habitants du périurbain ne passent pas forcément plus de temps dans les transports quotidiens que ceux des pôles urbains. Ainsi, en Gironde, la durée moyenne d'un déplacement domicile-travail varie peu en fonction de la zone de résidence comparativement à la variation des distances. Il est de 23 minutes dans la Cub, dans l'agglomération ou la Gironde. Dans le périurbain, on prend sa voiture et on va vite. En ville, on utilise des moyens de déplacements moins rapides (marche, vélo, bus ou tramway) ou une voiture rendue lente par les feux tricolores et les embouteillages.



► L'étalement urbain coûte cher à court terme

Éternel débat que le surcoût de l'étalement urbain... Les nombreuses théories sur le sujet divergent. Pour autant, il est faux de dire que l'étalement urbain coûte cher, du moins à court terme, car il est formellement démontré que construire en milieu rural coûte moins cher qu'en milieu urbain et qu'en matière de logement, le coût de construction d'un mètre carré de maison individuelle en France revient moins cher qu'un mètre carré de logement collectif (cf. J.-C. Castel, *Coûts immobiliers et arbitrages des opérateurs : un facteur explicatif de la ville diffuse*, juillet 2007).

D'autres questions doivent être posées. À long terme tout d'abord, car les coûts sociaux et environnementaux, souvent négligés car non immédiats et difficilement évaluable, seront sans doute très importants. En termes de répartition de la charge ensuite, car si les coûts des modes d'urbanisation les moins denses semblent moins élevés, c'est aussi parce qu'ils sont éclatés entre différents payeurs (la collectivité, le promoteur, le particulier, etc.).



► Le transport collectif est inadapté aux zones périurbaines et rurales

La pertinence économique du transport collectif dans les zones périurbaines et rurales est souvent mise en cause en raison de la dispersion de la population. Pour autant, de nouveaux moyens sont aujourd'hui développés pour y assurer une desserte à moindre coût. Ainsi, afin d'irriguer les zones rurales en dehors des lignes régulières, certains départements ont développé des services à la demande par taxi collectif permettant, selon un système de réservation propre, de prendre en charge l'usager à son domicile pour le déposer au lieu où il souhaite se rendre. On peut également citer l'exemple des « lignes virtuelles » où les dessertes ne sont activées que sur réservation des usagers, au plus tard la veille. Si un usager fait une réservation, la ligne est alors considérée comme « ouverte », offrant ainsi ses services à d'autres usagers éventuels.

► La ville dense permet des économies dans les coûts d'urbanisation

Même si la densité permet des économies d'échelle¹ en matière d'équipements et de réseaux publics (en particulier pour les transports en commun), le résultat global est moins évident. En effet, la densité génère des coûts spécifiques liés par exemple à la maintenance (usure plus rapide des équipements, entretien et réparation plus fréquents, etc.), à la gestion et la congestion (organisation du stationnement, temps perdu dans les embouteillages, etc.), ou au manque d'espace (imperméabilisation des sols, canalisation des eaux pluviales, réalisation de sous-sols et constructions en étages, etc.).

1 | Le terme « économies d'échelle » désigne la diminution du coût moyen de production qui résulte de l'accroissement des quantités produites.



► L'étalement urbain est inéluctable

L'étalement urbain, générateur de trafic automobile, de nuisances et de gaspillages de temps, d'espace et d'énergie, n'a rien d'inéluctable. Il est le résultat d'un certain nombre de facteurs et mécanismes largement connus aujourd'hui et nombreux sont les leviers d'action et les outils disponibles pour l'encadrer. Cependant, la maîtrise de l'étalement urbain nécessite de construire à une échelle pertinente un projet territorial partagé, permettant de dépasser les intérêts locaux, tout en étant compatible avec les aspirations de la population. Cet objectif passe donc par la mobilisation et la coordination de l'ensemble des acteurs que seule une volonté politique forte, à toutes les échelles, peut imposer mais qui ne peut se faire sans l'adhésion des populations concernées.



Pessac | 58 000 habitants

VILLE à la CAMPAGNE



Ambès | 2 894 habitants

Mérignac | 66 000 habitants

Bordeaux | 240 000 habitants

Le Bouscat | 23 000 habitants

Saint-Louis-de-Montferrand | 2 000 habitants

Le Haillan | 9 000 habitants

ou CAMPAGNE à la VILLE ?

Cahiers de la Métropole Bordelaise | a'urba

Pour une approche « à taille humaine »

entretien avec **ÉRIC CHAUVIER**

Début 2011, Éric Chauvier, anthropologue et habitant de l'agglomération bordelaise, signait un petit livre très remarqué. Son titre, provocateur, *Contre Télérama*, s'inscrivait en réaction à la Une de l'hebdomadaire culturel, publiée un an auparavant, qui titrait « Halte à la France moche » (n° 3135). Le journaliste de *Télérama* y dénonçait les « métastases périurbaines », cette ville qui, depuis les années 1960, gangrène peu à peu les campagnes françaises.



Qu'est-ce qui vous a poussé à prendre la plume pour « défendre » le périurbain ?

Je ne dirais pas que j'ai défendu le périurbain mais plutôt une analyse à taille humaine de ces « villes périphériques » (bel exemple d'oxymore !). Je n'ai rien contre *Télérama* en général mais, en février 2010, cet hebdomadaire a consacré un article articulé autour du livre de David Mangin, *La ville franchisée*. Le titre à la une, « Halte à la France moche », constituait un jugement esthétique, doublé d'un jugement de classe, qui m'a semblé déplacé et peu pertinent. En tant

qu'anthropologue et « indigène » (je vis moi-même dans une de ces villes, à Saint-Médard-en-Jalles), j'ai essayé de contrer cette approche surplombante et distanciée qui contribuait à rendre plus opaques encore les modes de vie périurbains.

Qui sont les 15 à 20 millions de Français qui vivent dans les zones périurbaines ?

Est-il possible d'en dresser le portrait ?

Il est difficile de dresser un portrait aujourd'hui car tout reste à engager en termes de recherche. À ce jour, j'ai enquêté sur deux villes de la Cub : Saint-Médard-en-Jalles et Ambarès-et-Lagrave¹. Il existe des traits communs : villes dortoirs, manque de centralités vivantes, de marqueurs identitaires et historiques, hégémonie de la voiture, fonctionnalités mais standardisation des pratiques, etc. En même temps, mes observations montrent une grande diversité au niveau des composantes sociologiques de ces villes. La difficulté est de rendre compte de leurs spécificités culturelles, qui sont bien réelles mais informulables à ce jour.

////////

1 | L'enquête à Ambarès-et-Lagrave a été menée avec le collectif *Jesuinoirdemonde*.

Vous dites que les zones périurbaines demeurent des *terra incognita*. Pourtant, la littérature sur le sujet abonde et ce, depuis plusieurs décennies.

Les grilles de lecture et d'analyse sont-elles inadaptées ?

Elles le sont si l'on cherche à comprendre « la vie des vrais gens », autrement dit la vie des résidents à l'échelle. Qu'est-ce que vivre dans une de ces villes où le repli sur soi est la norme, où l'espace public ne sert plus à discuter, mais à garer sa voiture ? Les urbanistes ont beaucoup travaillé sur ces zones, et leurs travaux sont pour la plupart conséquents et légitimes. Reste que leurs modèles théoriques n'ont pas pour objet de cerner la vie au ras du sol, c'est-à-dire les représentations et les résistances des périurbains. Ça, c'est la spécialité de l'anthropologie. Je pense qu'il faudrait aujourd'hui croiser les regards « macro » et « micro » sur ces territoires.

Comment appréhender les territoires périurbains au-delà d'une approche esthétique ou écologique ?

Il faut engager une vaste série d'enquêtes articulées avec les travaux des urbanistes. Pourquoi ne pas commencer avec la Cub qui constitue un territoire idéal ? Ces enquêtes peuvent procéder par le biais d'entretiens avec les périurbains, ce qui permet de recueillir leurs attentes et leurs résistances. Une autre approche, couplée à la première, consiste à changer méthodologiquement son regard (ce que j'ai fait à Saint-Médard-en-Jalles). Il est par exemple possible d'observer ces zones en reprenant le rythme de la marche à pied. Dans ces lieux où tout est conçu pour les automobiles, ce procédé permet de révéler en creux les effets de la standardisation sur les résidents : le rapport au temps, à l'espace, à la communication, à la nature, etc.

Quelle posture adopter face au phénomène de l'étalement urbain ? Quelle doit être l'attitude des pouvoirs publics ?

Il me semble essentiel de pouvoir mettre en débat démocratique un étalement urbain qui ressemble plus à des accumulations irraisonnées qu'à des projets urbains durables. La meilleure preuve en est l'hégémonie de l'automobile alors même que dans quelques décennies il n'y aura plus de pétrole. Au vu de l'étalement, les transports en commun ne résoudront pas tout. Les périurbains sont pour la plupart peu impliqués dans la vie de leur ville et dans ce type d'enjeux. Comment parler de covoiturage alors que les « *drive* » fleurissent partout ? Il appartient aux pouvoirs publics de se doter d'outils d'expertise capables de penser une pratique démocratique participative. Nous en sommes loin aujourd'hui.

Le territoire périurbain bordelais est-il semblable à tous les territoires périurbains de France ?

Des points de vue surplombants, oui (en termes de flux, de morphologie urbaine, de critère économiques, etc.). À taille humaine, non. Si l'on écoute les résidents, ils ne se laissent pas réduire à ces critères. Ils sont bien vivants, capables de résister à une vie mécanique qu'ils ont conscience de subir. Mais seule une grille d'analyse fine permettra d'identifier ces spécificités culturelles périurbaines afin de redonner de l'identité à ces villes. C'est la seule façon pour concevoir un urbanisme adapté et une implication citoyenne. Pour l'heure, ces lieux restent les impensés, les refoulés de la ville-centre.

////////



Pourquoi tant de haine ?



Vincent Renard est économiste, directeur de recherche au CNRS. Il est également conseiller à la direction de l'IDDRI Sciences-Po (Institut du développement durable et des relations internationales), au pôle fabrique urbaine. Il est spécialisé dans les questions d'économie foncière et immobilière, dans une optique comparative (Union européenne, Amérique latine, Asie de l'Est, pays « en transition »). Il enseigne en particulier à l'Ecole nationale des ponts et chaussées et à l'Institut d'études politiques de Paris. Il a dirigé ou participé à de nombreuses activités d'enseignement, de consultant, ou de coopération dans divers pays en développement. Il a codirigé le programme interdisciplinaire de recherche du CNRS et du ministère de la Recherche sur le développement urbain durable (PIDUD).

L'extension des villes constitue depuis toujours une question-clé de la gestion de l'urbanisme. La littérature ancienne sur le fait urbain en témoigne. C'est, par exemple, le cœur de l'ouvrage fondateur d'Ildefonso Cerdà publié en 1867, *La teoría general de la urbanización*, appliquée à la période de forte croissance de la ville de Barcelone. Ildefonso Cerdà y a conçu un développement périphérique, le quartier de l'Eixample, à l'heure où Barcelone explosait dans ses murs.

La question récurrente est de savoir si l'organisation de ce développement périphérique doit être prise en main ou s'il faut au contraire laisser la spontanéité s'épanouir et, aujourd'hui, si la priorité doit être donnée à la reconstruction de la ville sur la ville.

Dans le cas français, pour s'en tenir au XX^e siècle, une constante a été la volonté, pour la région parisienne en tout cas, de « contenir » la croissance, si possible de l'organiser. Un peu arbitrairement, trois types de politiques publiques successives peuvent être identifiées.

La première a été initiée dans l'entre-deux-guerres, dès 1928, par l'urbaniste Henri Prost, qui a consacré beaucoup d'énergie à tenter de mettre de l'ordre dans le développement autour de Paris, alors royaume du « lotissement défectueux », c'est-à-dire de simples découpages fonciers assortis d'une voirie minimale. Il n'y avait à l'époque ni permis de construire, ni permis de lotir. Mais le « plan Prost » avait une ambition beaucoup plus large de mettre en place une véritable organisation spatiale, incluant en particulier des contraintes foncières, mal acceptées. Il fallut attendre 1939 pour que ce plan soit approuvé et il est assez aisé de comprendre ce qu'en fut l'application. De cette période, date la règle, toujours en application, selon laquelle les servitudes d'urbanisme n'ouvrent pas droit à indemnisation.

Après la guerre, l'étape significative est le schéma directeur de Delouvrier, initié au début des années 1970, après un survol en hélicoptère avec le général de Gaulle. Cette fois, la volonté politique est forte ainsi que les moyens techniques et financiers, dans un contexte de centralisation dont on ne pourrait guère rêver aujourd'hui. Et, sans être tenu de manifester un enthousiasme absolu pour les villes nouvelles, il est clair que la politique suivie a orienté, canalisé et structuré le développement de l'agglomération, rompant nettement avec une politique d'extension en doigts de gants. Tout en s'articulant avec le système de transport !

Depuis la fin des années 1970, une impression domine : le mot d'ordre de la lutte contre l'étalement urbain est repris avec une impressionnante régularité, sous des vocables variables (lutter contre le mitage, donner la priorité au renouvellement, densifier, faire une ville compacte, etc.), avec des légitimations elles aussi évolutives (économies sur les équipements collectifs, qualité des paysages urbains, protection des terres agricoles, limitation des émissions de gaz à effet de serre, etc.). Mais force est de constater que le résultat est faible : l'extension périphérique se poursuit, ce qui n'a pas forcément les dimensions d'un drame. Mais elle mériterait peut-être d'être prise en compte positivement, comme des espaces à construire et non à traiter comme des rebuts d'une urbanisation mal maîtrisée. Il s'agit là d'une constante dans les politiques publiques : la connotation négative donnée à la maison individuelle en périphérie. Ce point est bien illustré par exemple par Pierre Bourdieu : « Le petit-bourgeois [acheteur d'un pavillon] conspire à son propre malheur, en s'engageant dans des choix trop grands pour lui. [...] Il passera ainsi toute une vie à s'efforcer de justifier [...] les achats ratés, les démarches malheureuses, les contrats léonins. »¹

La ministre de l'Égalité des territoires et du Logement, Cécile Duflot, a annoncé récemment qu'elle donnerait une priorité à contenir l'urbanisation en périphérie, en imposant la mesure de la « consommation » d'espace. Peut-être pourrait-on faire un effort pour mieux ajuster l'objet des politiques publiques et l'évolution des espaces périurbains. Les gens votent de plus en plus – et continueront à voter – « avec leurs pieds », du moins pour ceux qui en ont les moyens. Décentralisation et *nimbyism*² conduisent à un écart croissant entre les volontés affichées pour les politiques officielles et l'évolution des territoires. Le rapprochement pourrait être une priorité. Une certaine forme d'extension périphérique, intelligente, maîtrisée, doit faire partie des politiques menées.

Ce n'est pas ici un commentaire franco-français. Le récent rapport de Shlomo Angel, *Making room for a planet of cities*³,

met en question quelques « mantras » des politiques antérieures et reprend, en le développant, le rapport de 2008 publié par la Banque mondiale, *The dynamics of global urban expansion*⁴, recommandant tout particulièrement de structurer les extensions urbaines en les anticipant.

Il ne sert à rien de stigmatiser les espaces périurbains. Il est par contre plus urgent que jamais de prendre en compte et d'« aménager » avec qualité lesdits espaces...

Pour en savoir plus

Gérard Bauer et Jean-Michel Roux, *La ruralisation ou la ville éparpillée*, Éditions du Seuil, 1976.

Jean-Charles Castel, « Ville dense, ville diffuse ; les deux faces de l'urbanisation », *Études foncières*, n° 147, octobre 2010.

Éric Charmes, *La ville émietlée ; essai sur la clubbisation de la vie urbaine*, PUF, coll. « La ville en débat », 2011.

Éric Charmes et Taoufik Souami, *Villes rêvées, villes durables*, Paris, Gallimard, 2009.

Éric Chauvier, *Contre Télérama*, Paris, Allia, 2011.

Alain Cluzet, *Ville libérale, ville durable, répondre à l'urgence environnementale*, Éditions de l'Aube, 2007.

Jean-Pierre Orfeuil, *Pour une approche laïque de la mobilité*, Éditions Descartes et Cie, coll. « Les urbanités », 2008.

Taoufik Souami, *Écoquartiers, secrets de fabrication. Analyse critique d'exemples européens*, Éditions Les carnets de l'info, 2009.

Revue *Études foncières*, « La densification en débat ; effet de mode ou solution durable », dossier coordonné par Éric Charmes, 2010.



1 | Pierre Bourdieu, *Les structures sociales de l'économie*, Paris, Seuil, 2000.

2 | De *Nimby*, « Not In My BackYard », « pas dans mon jardin » : désigne, en la dépréciant ironiquement, l'opposition locale à l'implantation ou au développement d'infrastructures, d'équipements et de logements, en raison des nuisances probables ou supposées que ces installations pourraient engendrer.

3 | Shlomo Angel & alt., *Making Room for a Planet of Cities*, Policy Focus Report, Lincoln Institute of Land Policy, 2011. Selon ce rapport, dont le titre pourrait être traduit par *Faire de la place pour une planète de villes*, la limitation de l'étalement urbain n'est pas appropriée dans les pays en voie d'urbanisation rapide.

4 | Shlomo Angel, Stephen C. Sheppard, et Daniel L. Civco, *The dynamics of global urban expansion*, (*La dynamique de l'expansion urbaine mondiale*), 2008.

Suburbia

entretien avec BRUCE BÉGOUT



Bruce Bégout est un philosophe et écrivain français. Il est maître de conférences à l'université de Bordeaux. Il a publié plusieurs ouvrages philosophiques, quatre essais aux éditions Allia (*Zéropolis. L'expérience de Las Vegas*, 2002 ; *Lieu commun. Le motel américain*, 2003 ; *La Découverte du quotidien. Éléments pour une phénoménologie du monde de la vie*, 2005 ; *De la décence ordinaire*, 2008), mais aussi un « documentaire fiction » à la manière de certains cinéastes tiré de son roman *L'Éblouissement des bords de route* (Éditions Verticales, 2004). Par ailleurs, il a participé à la revue *Inculte* avant de la quitter en février 2008. Il dirige maintenant la collection « Matière étrangère » aux éditions Vrin. Son dernier ouvrage, *Suburbia*, vient de paraître (avril 2013) aux éditions Inculte.

Chaque chapitre de votre dernier livre *Suburbia* est d'un genre un peu différent : des promenades, des monographies sur Paris, le faux Paris, la dérive et les situationnistes, de petites balades bordelaises... Était-ce une façon de sommer tout ce que vous faites et ce que vous savez sur la question urbaine ? C'est un recueil de textes théoriques, descriptifs ou littéraires, écrits ces dix dernières années qui traitent tous de la ville, mais plutôt d'un dépassement de la ville, de ses nouveaux modèles de développement, périurbains, suburbains.

L'idée était de multiplier les points de vue différents sur un objet, de démultiplier les angles de vue et d'avoir une approche décalée, presque kaléidoscopique, plutôt que de traiter le sujet de manière centrale. Je ne suis pas un spécialiste de la ville et ma méthode s'apparente à une sorte d'errance autour de certains thèmes en utilisant parfois la théorie, parfois la description et même la fiction.

Si on condense le propos, il y a une thèse centrale : la « vraie ville », au sens de la ville où il y a du conflit, de l'altérité, des contradictions, des dysfonctionnements, n'est plus dans la ville constituée et traditionnelle. Vous dites que ces caractéristiques de la ville se retrouvent ou peuvent potentiellement se retrouver dans ce que vous appelez la « suburbia », à l'égard de laquelle vous êtes par ailleurs assez critique...

Une tendance lourde de la politique urbaine actuelle, c'est l'aseptisation et l'élimination de la négativité, ce que j'appelle, de manière un peu provocante, la « purification urbanistique ». Or, la négativité est un élément essentiel du développement des villes. Je me suis beaucoup intéressé à la ville du XIX^e et XX^e siècles et j'ai compris que la dynamique urbaine a toujours été dialectique, polémique. Le conflit est constitutif de la ville, pas simplement en tant qu'espace démocratique, mais de la ville sensorielle et symbolique, de la culture urbaine. J'observe un déplacement de cette négativité vers les banlieues, vers la *suburbia*, où les conflits ethniques, sociaux, architecturaux ou environnementaux, sont très présents. Ils engendrent leur positivité, leur négativité et donc une dynamique que je ne vois plus dans les centres historiques. Ce que je reproche aux villes actuelles, c'est de ne pas faire ce travail de confrontation avec la négativité. Le désir de « purification » qui anime les politiques urbaines est inefficace et dangereux parce qu'il ne met pas fin à cette négativité. Lorsqu'elle surgit, on ne sait plus comment y faire face, ce qui est d'ailleurs une des caractéristiques de notre époque. Alors, certes, je critique la négativité de la *suburbia* mais je travaille avec, je ne la rejette pas au nom de préjugés culturels ou sociaux. Il ne s'agit pas de dire que la *suburbia* est l'espace rêvé car il y a des aspects négatifs mais ils peuvent aussi bien être un élément de développement que de destruction.

Mais la *suburbia* n'incarne-t-elle pas la « purification urbaine » à son paroxysme avec ses communautés fermées, ses centres commerciaux et leur adjonction à consommer ?

Il y a aussi dans la *suburbia* une tendance au repli purificateur et sécuritaire sur une consommation sûre et sans conflit. Les centres commerciaux sont une forme d'hygiénisation et une sorte de réduction de la complexité urbaine. Mais ces lieux « enclavés » sont aussi l'expression d'une

confrontation, de formes réactives à l'illimitation, à l'étalement informel et chaotique de la *suburbia* qu'ils ne savent pas gérer et dont ils ont peur. Ils se nourrissent de la ville tout en la rejetant. Ils ont besoin de la ville mais leur modèle s'oppose à la ville.

Vous avez des mots durs à propos de la *suburbia* comme par exemple « la colonie pénitentiaire pour primo-accédant sur la folie pavillonnaire » ou « l'intuition mélancolique du cycle infernal »...

En effet, parce que le développement des pavillons en France s'accompagne d'une exaltation du petit bonheur privé qui est étrange. La collectivité est vue comme une intrusion. Personnellement, ce que je cherche dans la ville, c'est la confrontation avec l'étranger, avec le surprenant, avec l'hétéroclite. Je ne vois pas beaucoup d'avantages au modèle pavillonnaire qui a des conséquences sur l'étalement urbain, sur la pression environnementale, sur l'isolement social, sur l'individualisme culturel... même si j'entends bien les arguments autour de moi comme le calme, la tranquillité, les espaces verts.

Malgré cela, c'est quand même dans la *suburbia* que vous voyez une réinvention potentielle d'une ville ambivalente.

Oui, parce que je pense que les éléments négatifs – que je n'exalte pas en tant que tels car je ne suis pas nihiliste – seront peu à peu réintroduits par les pratiques des habitants. Et on arrivera toujours à réinventer des formes de vie satisfaisantes, à faire quelque chose de cette négativité. C'est pour cela que je fais l'hypothèse à la fin de mon ouvrage que si le XIX^e a été le siècle de la ville (l'urbain), le XX^e, celui de la banlieue (le suburbain), alors peut-être que le XXI^e sera le siècle du retour vers les petites villes et même vers les villages (le post-urbain). Cette tendance existe déjà car, avec l'économie numérique, on peut être autonome dans son travail et dans sa connexion avec le monde. Ce serait un modèle efficace pour régler certains problèmes comme le rapport à l'alimentation, à la santé, à l'environnement.

Il y a aussi l'idée chez vous que la dérive urbaine, la flânerie qui était « propre » à la ville du XIX^e siècle est aujourd'hui éculée. Par quoi peut-elle être remplacée dans le suburbain ?

Pour moi, le modèle de la flânerie urbaine est dépassé. C'était celui où le personnage allait cueillir l'étrange et l'inconnu. Or, du fait de la muséification de la ville, il est désormais très rare de voir poindre l'inconnu ou l'étrange, qu'il soit poétique ou dérangeant. La ville est devenue un grand salon bourgeois où l'on se sent bien mais où on ne vit plus véritablement d'expériences poétiques, surprenantes, politiques ou autres. Dans les centres urbains, plus

rien ne se passe alors que dans la fragilité et l'instabilité de la *suburbia*, il y a peut-être encore cette « événementialité » qui nourrit l'imaginaire. Il me semble que la banlieue, au fond, rend encore possible cette nouvelle étrangeté qui est celle de la désorientation, car bien souvent on s'y perd. Et si la voiture, omniprésente dans le périurbain, a bien sûr des impacts négatifs, elle ne doit pas être vue comme simple objet de déplacement. C'est aussi un moyen d'explorer cet espace étalé qu'est la *suburbia*. Par exemple, dans les villes américaines, il y a une pratique qui s'appelle le *cruising* qui est une forme d'errance automobile dans les banlieues. Elle est répandue chez les adolescents qui y trouvent un espace de liberté. Ainsi, ce qui m'intéresse dans la *suburbia*, ce sont ces phénomènes dialectiques, qu'ils soient architecturaux, urbanistiques ou sociaux, qui font disparaître certaines choses et, en même temps, en rendent d'autres possibles.



Et demain ?

////////////////////////////////////

Bien malin qui peut dire de quoi sera fait notre environnement énergétique en 2050. Certes, le stock des énergies fossiles diminue inéluctablement et les énergies renouvelables se développent mais des questions demeurent : comment évolueront les technologies associées à ces énergies renouvelables ? De nouvelles sources d'énergie, aujourd'hui encore au stade de la recherche et développement (fusion, micro-algues...), se massifieront-elles à terme ?

Sans présager de futurs improbables, les deux récits qui suivent - à la limite de l'allégorie - veulent simplement montrer que de multiples chemins se dessinent, qui ne sont pas sans conséquence sur la question de l'étalement urbain.



PASSAGE

SEUIL

trop d'autres

///

État d'âme spatial #2

i n d i f f é r e n c i a t i o n
i n d i f f é r e n c i a t i o n
i n d i f f é r e n c i a t i o n
i n d i f f é r e n c i a t i o n
i n d i f f é r e n c i a t i o n
i n d i f f é r e n c i a t i o n

cœur triste

[illegible]

chez moi
(intimité)

► La morale de l'histoire...

En 2011, a été lancé, à l'initiative du ministère de la Culture et de la Communication, du ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement et de l'Atelier international du Grand Paris, un programme de recherche scientifique au titre quelque peu érudit, « *Ignis mutat res* »¹, voulant probablement mettre en évidence que l'alchimie du réchauffement climatique nous imposera une transformation inéluctable de nos paysages et de nos modes de vie.

Ce processus de transformation « imposé de l'extérieur » est aussi celui qui fonde le nouveau paradigme de « la ville sous très haute contrainte énergétique »², qui vaut très certainement pour les zones agglomérées de nos métropoles. Pour autant, élargir ce paradigme à l'ensemble du territoire, c'est peut-être occulter que les technologies et l'intelligence humaine, vont, *mutatis mutandis*, chercher à faire tout ce qui est possible pour s'arracher de la contrainte. Le projet « concept MFC 2020 », porté par Maisons France Confort et 16 entreprises partenaires (et dont on trouvera tous les détails techniques sur leur site Internet) en est une parfaite illustration. Ce projet tend ainsi à montrer que si les questions énergétiques deviennent certes une nouvelle contrainte pour nos villes, elles ne le seront pas nécessairement pour la périurbanisation.

« Dommage ! », pourrait-on dire, car face à un sujet sur lequel nous avons tant de mal à prendre des décisions, une contrainte externe nous aurait bien rendu service.

« Tant mieux ! », pourrait-on rétorquer, car cela serait nier le libre-arbitre propre à l'humain. La véritable contrainte à la périurbanisation risque finalement d'être celle que nous saurons imposer par choix.

1 | Le feu transforme la matière.

2 | Titre d'une conférence donnée par Thierry Lafont à l'École d'architecture, de la ville et des territoires de Marne-la-Vallée en 2011.

Faire projet avec l'étalement urbain

► Du périurbain à l'urbain

Marie-Flore Mattéi

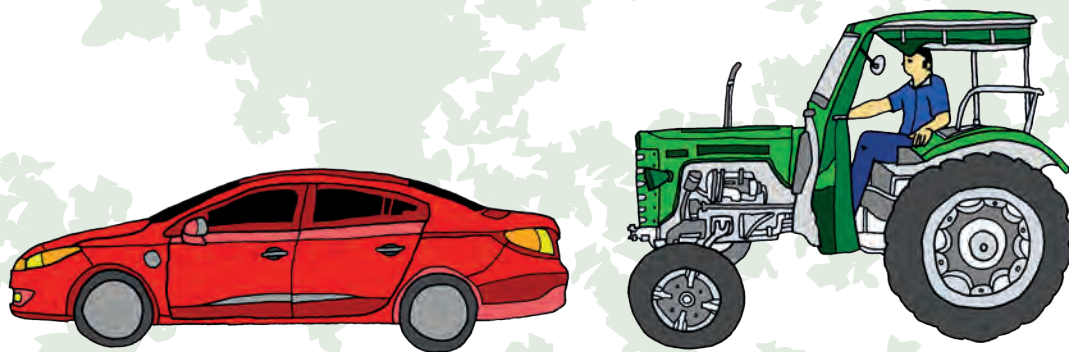
La ville compacte est pensée comme le modèle absolu de la durabilité urbaine alors que le périurbain est défini le plus souvent par défaut et par ses défauts, bien qu'il accueille une large proportion de la population, et qu'il est le mode de production ordinaire de la ville contemporaine. Dans le cadre d'une réflexion sur la ville durable, il a paru souhaitable de l'analyser « en positif », pour ce qu'il est autant que pour ce qu'il peut advenir. C'est pourquoi le Puca (Plan urbanisme construction architecture) a lancé, fin 2011, un appel d'offres « Du périurbain à l'urbain » autour d'une question : et si l'on envisageait le périurbain comme l'espace de la durabilité ? En effet, puisque ce type d'espace pose des problèmes spécifiques, pourquoi ne disposerait-il pas de potentialités qui lui seraient propres ?

Le propos n'était donc pas de participer au débat et de s'interroger pour savoir si les espaces périurbains sont de la ville ou de la non ville, mais de prendre acte de l'existence de ces espaces, de leurs habitants, des actifs qui y travaillent et d'analyser comment, sous certaines conditions, ils peuvent également contribuer à la durabilité des espaces urbains.

Autrement dit, comment les espaces périurbains pourraient être érigés comme laboratoires de la durabilité ? En fonction de quels critères ? Comment pourrait-on les concevoir comme les lieux où s'inventeraient les solutions sociales et environnementales aux défis de demain ?

Le programme en est à mi-parcours et les résultats des recherches ne sont que partiels. Cependant, certains enseignements peuvent d'ores et déjà être tirés :

- Le périurbain recouvre une diversité de situations. Il n'y a pas « un », mais « des » périurbains aux organisations sociales et aux configurations spatiales très différentes.
- C'est un espace qui se structure. Des centralités, des polarités émergent le conduisant à s'autonomiser et à sortir de ses liens de dépendance avec la ville-centre.
- Les créations d'emploi y sont importantes et favorisent l'émergence de bassins d'emploi intermédiaires.
- C'est un espace tampon permettant le changement, l'adaptation dans les parcours de vie notamment.
- Dans ces territoires, l'ancrage autour de l'habitation est important.
- On observe l'émergence de pratiques innovantes d'organisation sociale.
- Les pratiques des habitants s'inscrivent dans un bassin de vie relativement réduit.



Vers des projets agricoles structurants dans le périurbain

Le foncier agricole a été jusqu'à aujourd'hui la variable d'ajustement de l'extension urbaine. Celle-ci a remis en question l'équilibre des espaces ouverts au bénéfice du développement de la ville. Limiter l'étalement urbain en changeant de pratique « du côté de l'urbain » n'est pas suffisant, il s'agit aussi d'inverser l'approche en travaillant sur les espaces agricoles pour façonner l'espace urbain. Un espace agricole renforcé et valorisé dans ses liens directs avec la ville proche est à construire afin de ne plus être tenté de le « grignoter ».

L'espace périurbain pose des contraintes mais aussi offre des opportunités à l'agriculture. La ville représente un bassin de consommateurs proche et donc un support de vente directe, elle offre des possibilités de travail pour les autres personnes du foyer¹.

Pour autant, la proximité urbaine entraîne aussi une spéculation foncière, question sur laquelle les agriculteurs eux-mêmes ont une position ambivalente : lorsqu'ils sont propriétaires fonciers, ils sont quelques fois plus favorables à la mutation de leurs terres en zone constructible qu'au maintien de leur vocation agricole. Le morcellement du foncier qu'entraîne l'étalement urbain pose des problèmes de fonctionnalité de l'exploitation : enclavement, difficultés de circulation, surcoût... À l'inverse, l'agriculture entraîne aussi souvent des nuisances pour les habitants proches : odeurs, traitements...

Pourtant, il y a une complémentarité à trouver afin de répondre à la fois à la demande sociale de nature, au maintien du cadre de vie et renforcer des exploitations agricoles fragilisées qui permettent d'entretenir des paysages et produire une alimentation locale de plus en plus recherchée par les habitants. Dans le contexte climatique et alimentaire actuel, l'espace agricole devient aussi une ressource à préserver.

Une gestion particulière des espaces ouverts périurbains

Face à ces nouvelles préoccupations, les concepts de ceintures vertes et de coupures d'urbanisation développés depuis la fin du XIX^e siècle resurgissent. Mais le changement d'échelle de ces espaces et les coûts d'entretien qu'ils engendrent posent aujourd'hui la question de la gestion de ces espaces : elle n'est plus possible par un service d'espaces verts. L'agriculture devient alors une forme de gestion souhaitable de l'espace et contribue à sa façon à la demande sociale de nature. Les citoyens usagers reconnaissent ces

espaces comme celui de la campagne et y attendent donc des « produits de campagne »² : cueillette à la ferme, centre équestre pour se promener à la campagne, légumes de la ferme...

Un projet agricole ?

Même s'il y a intérêt à préserver les espaces agricoles, la seule logique défensive ne peut être un gage de réussite. Il y a un fort enjeu pour le monde agricole d'intégrer les problématiques urbaines afin d'y faire raisonner ses propositions. Le concept de « champ urbain » développé dans le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) de Rennes a pour objectif de pérenniser durablement les exploitations agricoles tout en incitant à développer des activités en rapport avec la demande urbaine ou l'intérêt collectif. Cet exemple illustre le concept de « campagne urbaine » développé par Pierre Donadieu dans le livre du même nom³ : un territoire de production agricole voué en priorité à satisfaire les attentes urbaines, en particulier en matière de paysage, mais conservant leur autonomie économique, basée pour partie sur leur production agricole. Faire projet avec l'agriculture, c'est utiliser les espaces agricoles comme épine dorsale du territoire aujourd'hui fragilisé par le mitage⁴, c'est favoriser les projets agri-urbains développant des porosités entre espaces bâtis et espaces ouverts, porosités aussi bien spatiales que sociales. Mais ce projet demande une mise en œuvre complexe, une diversité d'outils, différentes échelles d'intervention et touche différents types d'agriculture.

La mise en œuvre d'un projet agri-urbain fait appel à trois types d'outils complémentaires : les documents de planification, les instruments de politique foncière et la concertation entre la sphère agricole et urbaine. La diversité de ces moyens permet de sécuriser l'investissement agricole tout en ne se limitant pas à être uniquement un producteur de biens agricoles.

La planification du territoire agricole périurbain, l'exemple du SCoT de l'agglomération bordelaise

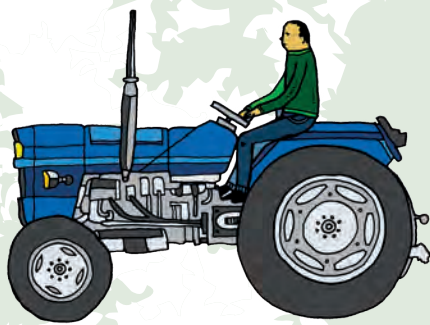
La planification est un des outils nécessaires pour faire perdurer les systèmes d'exploitation. L'intégration de l'agriculture dans le projet donne une lisibilité à long terme aux

1 | Matthieu Bacchialoni, « Quelle agriculture pour les espaces périurbains ? L'exemple de la Côte de Beaupré au Québec », *Labyrinthe* n° 9, 2001.

2 | André Fleury et Pierre Donadieu, « De l'agriculture périurbaine à l'agriculture urbaine », *Le Courrier de l'environnement* n° 31, août 1997.

3 | Pierre Donadieu, *Campagnes urbaines*, Actes Sud, École nationale supérieure du paysage, 1998.

4 | Élise Thinius, « Cultiver la ville-archipel », *Traits urbains* n° 42, octobre-novembre 2010.



agriculteurs qui ont une temporalité différente de celle du projet urbain (investissements sur 20 ans par exemple). SCoT et PLU sont les documents de planification permettant de préserver l'espace agricole et limiter l'étalement urbain. Ils peuvent être aussi des leviers pour impulser une nouvelle dynamique.

Ainsi, le SCoT de l'agglomération bordelaise en cours d'élaboration a entraîné un changement de regard sur les espaces agricoles. Ils ne sont plus vus uniquement comme des espaces à protéger, mais aussi comme des espaces de projet. Cependant, leur mise en œuvre repose sur une démarche partenariale active qui est à construire au-delà du SCoT.

Les actions foncières, l'exemple du Triangle Vert de Marcoussis

Le relais peut être pris par des actions foncières menées par les Sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural (SAFER) ou des outils de préemption détenus par les communes ou par les conseils généraux *via* les Espaces naturels sensibles (ENS) par exemple. Ces actions foncières et de protection peuvent être appuyées par des plans d'actions développés avec des outils comme les Périmètres de protection des espaces agricoles et naturels périurbains (PEANP) qui permettent de redynamiser des espaces agricoles en déclin.

Ainsi, l'association du Triangle Vert⁵ fait l'objet de deux périmètres d'intervention foncière (PRIF) qui favorisent l'accès au foncier agricole, grâce à un partenariat avec la SAFER et l'Agence des espaces verts. L'association apporte également une aide technique aux exploitations pour l'accompagnement à l'installation ou l'aménagement des chemins⁶.

Une culture commune à développer

La mise en œuvre de ces outils demande échange et partage entre les acteurs du projet urbain et ceux du monde agricole, afin de construire une culture commune à l'ensemble des acteurs.

Ce qui est par exemple un des objectifs du plan local d'agriculture de Rennes. L'axe 2 « concilier urbanisme, foncier et agriculture » a, parmi ses actions, l'objectif d'aborder l'agriculture dans les PLU pour son rôle stratégique de structuration de l'espace communale. Pour se faire, des diagnostics agricoles partagés sont établis grâce à une démarche partenariale entre Chambre d'agriculture, SAFER, Agence d'urbanisme, Rennes métropole, les communes et les agriculteurs concernés, afin de dépasser les divergences et incompréhensions entre partenaires.

La diversité des échelles

La mise en œuvre des outils cités précédemment demande une démarche à différentes échelles : il s'agit par exemple

de préserver la fonctionnalité de l'exploitation agricole à l'échelle d'une ou plusieurs communes, de préserver le tissu professionnel agricole à l'échelle du territoire. Assurer la fonctionnalité et la durabilité des espaces agricoles dans le temps signifie leur intégration dans une armature verte à grande échelle. Cela signifie aussi l'intégrer dans les démarches d'autres préoccupations environnementales actuelles comme les trames vertes et bleues.

Les contraintes et opportunités de l'agriculture périurbaine ont amené une plus grande hétérogénéité des systèmes de production par rapport au milieu rural. Leur situation périurbaine leur a demandé adaptation et innovation. Une plus grande diversité dans la spécialisation des exploitations est observée, ainsi que dans la structure socio-économique, dans les circuits de commercialisation et dans les objectifs des agriculteurs⁷. De manière générale, deux grands types d'agriculture caractérisent l'espace périurbain : celle qui entretient de simples rapports de mitoyenneté avec l'urbain et celle qui a construit des rapports fonctionnels réciproques. L'une ne se substitue pas à l'autre mais chacune est contributrice de la gestion des espaces agricoles autour des villes. Cela demande un nouveau positionnement aux agriculteurs afin de considérer leur activité privée dans le cadre du bien collectif territorial.

Une question de gouvernance ? De partenariat ?

La multifonctionnalité de l'agriculture n'est pas une nouveauté en soi puisqu'elle a toujours assumé plusieurs fonctions. Mais ce qui a évolué avec le temps, c'est la reconnaissance de cette multifonctionnalité et sa mise en œuvre explicite dans des projets de développement urbain ou agricole. L'inversion du regard sur ces espaces peut être un des leviers pour inventer une « périurbanité positive »⁸. Mais cette reconnaissance change la donne en matière de gouvernance. Le contenu des projets d'aménagement ainsi que le processus de décision sont modifiés. La prise de décision se complexifie avec l'émergence de nouvelles parties prenantes⁹. Un partenariat fort doit se monter entre le monde agricole et les intercommunalités urbaines, comme le montre le succès du réseau « Terres en villes » dont l'objectif est justement d'organiser le dialogue entre ces deux mondes.

5 | Association regroupant cinq communes au sud de Paris : Marcoussis, Sauls-les-Chartreux, Champlan, Nozay et Villebon-sur-Yvette.

6 | « Fiche n° 15 : le triangle vert de Marcoussis, Essonne », fiche du collectif des états généraux du paysage réalisée dans le cadre des actions du réseau rural français, 2010.

7 | Matthieu Bacchialoni, art. cit.

8 | Martin Vanier, « La périurbanisation comme projet », *Métropolitiques*, 23 février 2011, <http://www.metropolitiques.eu/La-periurbanisation-comme-projet.html>.

9 | Isabelle Duvernoy, Françoise Jarrige, Paule Moustier, José Serrano, « Une agriculture multifonctionnelle dans le projet urbain : quelle reconnaissance ? Quelle gouvernance ? », *Les Cahiers de la multifonctionnalité* n° 8, 2005.

| Empilement rural |



Vers une « éco-mobilité » dans le périurbain

On a longtemps pensé que la dépendance automobile des espaces périurbains était insurmontable : pourrait-il en être autrement dans ces territoires trop peu denses pour le transport collectif et inadaptés aux déplacements doux ? Pourrait-on se passer de la voiture ? Le fait même de poser la question surprend, tant la réponse semble aller de soi. Et pourtant, les chercheurs¹ dressent une image du périurbain plus complexe qu'elle ne paraît au premier abord² où de nouvelles formes de mobilité émergent, où des marges de manœuvre existent pour les pouvoirs publics.

Revisiter les modes de transports en commun

Depuis une cinquantaine d'années, l'offre des transports en commun a relativement peu évolué dans sa structure et dans son fonctionnement par rapport à l'évolution de la ville et de ses modes de vie. Pour mieux adapter cette offre à une demande de plus en plus hétérogène, la hiérarchisation des réseaux paraît aujourd'hui incontournable car un seul type de réponse ne peut plus servir à des territoires et des besoins très divers. Dans le cas précis du périurbain, caractérisé par des tissus urbains diffus et peu denses, les lignes régulières classiques ne sont pas adaptées car la demande potentielle autour des arrêts est insuffisante et les vitesses commerciales trop faibles pour les liaisons de longue distance. Ainsi, plusieurs pistes d'action émergent pouvant être déployées de façon complémentaire :

- développer des lignes de transport en commun « métropolitaines » qui permettent des liaisons rapides entre les principaux pôles de demande. La vitesse est préférée par rapport au cabotage : les distances entre arrêts sont plus importantes que dans les lignes classiques, les fréquences de passage plus élevées, les itinéraires plus directs, la priorité aux feux et les sites propres privilégiés ;
- élargir l'aire d'influence de ces lignes dans les tissus peu denses en développant l'utilisation du vélo, classique ou à assistance électrique. Dans le périurbain, l'aire d'influence des transports collectifs structurants oscille entre 500 et 1 000 mètres (8 à 15 minutes à pied). Le vélo pourrait permettre, pour un même temps de parcours, d'élargir l'aire à 3 ou 4 km (5 ou 6 km pour le vélo à assistance électrique). Il s'agit alors de mettre en place des aménagements facilitant l'utilisation des deux roues ainsi que des services dans les stations (stationnement sécurisé, notamment) ;
- adapter des lignes de transports en commun de proximité en rabattement vers le réseau métropolitain. Il s'agit de rendre les lignes de transport public de desserte locale

plus « souples », de les adapter aux besoins réels et de les penser en complémentarité avec les lignes métropolitaines : des itinéraires à la demande, des véhicules de taille variable (jusqu'au taxi collectif), des horaires coordonnés avec ceux des lignes structurantes, etc. ;

- densifier les abords des stations et en faire des pôles urbains. Il s'agit de développer à la fois l'habitat, les commerces, les équipements et les services pour faire de ces points d'entrée dans le réseau, de véritables lieux de vie. Symétriquement, les grands pôles attracteurs (comme les centres commerciaux périphériques) offrent des atouts intéressants pour en faire des nœuds du réseau de transports en commun.

Accompagner les modes actifs

Longtemps relégués, les modes de déplacements actifs (marche et vélo) redeviennent « à la mode » dans les centres urbains, pour des raisons à la fois économiques, environnementales, de santé publique et d'efficacité³. Mais, d'après les dernières enquêtes de déplacements, leur évolution est moindre dans les espaces périurbains français. Est-ce que les modes actifs sont par essence inenvisageables sur ces vastes territoires ? Non, si l'on croit aux chiffres d'utilisation du vélo dans les zones périurbaines de l'Europe du Nord. En France, les marges de progrès restent énormes. Au-delà de l'intérêt des itinéraires et des services de rabattement vers les stations de TC, d'autres pistes d'action sont possibles :

- éliminer ou minimiser les effets de coupure induits par les infrastructures de transport (en réaménageant notamment les carrefours) ;
- développer les voies express vélo qui permettent des vitesses de circulation élevées sur de longues distances sans interruption ;
- densifier le maillage des pistes cyclables et des aménagements accessibles au piéton, en particulier aux abords des centralités périphériques ;
- améliorer la perméabilité des espaces urbains pour le piéton : les raccourcis, les traversées de jardins ou d'équipements publics peuvent permettre des gains de temps considérables ;

1 | Cet article reprend plusieurs des résultats présentés lors des 2^e rencontres internationales du Forum Vies mobiles qui se sont tenues à Paris, fin janvier 2013, autour de la question : « Des mobilités durables dans le périurbain, est-ce possible ? ».

2 | La définition même de périurbain varie selon les pays, évolue avec le temps et peut se référer à des formes urbaines très diverses.

3 | Voir CaMBo n°2 : « Marcher en ville ».

- ▶ introduire des points de repère, organiser des événements, permettre des usages mixtes des espaces publics afin de rendre la marche plus attractive.

Et la voiture ?

Il ne faut pas se voiler la face : dans de nombreuses périphéries, elle restera incontournable. Les distances à parcourir et l'organisation des journées avec plusieurs déplacements enchaînés font que ce mode n'a souvent pas de vrai concurrent. Or, aux soucis de pollution et congestion s'ajoute celui de l'augmentation prévisible du prix du carburant qui va mettre certains ménages en situation de vulnérabilité. Le développement des véhicules hybrides ou électriques (économes, silencieux et non polluants) permettra de résoudre une partie des problèmes mais pas à court terme (le coût restera longtemps rédhibitoire pour une grande partie des gens) et pas complètement (les problèmes d'occupation de l'espace et de congestion demeureront les mêmes). Une utilisation de la voiture plus « rationnelle » est une première solution :

- développer le covoiturage en s'appuyant sur les outils dynamiques d'information numérique qui fiabilisent et rendent plus souple ce genre de services (des expérimentations sont en cours dans plusieurs agglomérations) ;
- promouvoir l'auto-partage. L'auto-organisation dans le prêt ou la location des voitures existe depuis longtemps de façon plus ou moins informelle. Le développement des technologies d'information et de communication est en train de renforcer l'essor de ce type de pratiques de façon plus organisée.

Toutes ces propositions reposent sur une meilleure adaptation de l'offre de transports. Ne pourrait-on pas aussi jouer sur la demande ? Induire un usage plus « raisonné » de la voiture, par exemple, en innovant dans les outils et les formes de tarification (taxer les carburants proportionnellement à la quantité consommée⁴, faire payer l'utilisation des infrastructures en fonction de la congestion ou du taux d'occupation du véhicule, etc.). Ou réduire les besoins de mobilité par le regroupement des services à la personne⁵. Dans cette optique, la réduction des distances des déplacements liés au travail apparaît comme une cible prioritaire car les enquêtes montrent qu'il s'agit du motif qui génère les déplacements quotidiens les plus longs (pour tous les autres motifs, on trouve généralement des solutions relativement proches du domicile y compris dans le périurbain). Dès lors, la piste du télétravail devient intéressante. Plusieurs expérimentations sont en cours en Aquitaine pour développer des lieux qui offrent plusieurs services permettant de travailler à distance en connexion avec l'entreprise. Leur fréquence

reste encore inégale car les entreprises ne semblent pas tout à fait prêtes sur les aspects organisationnels et juridiques. Mais les avancées spectaculaires des technologies de communication de la dernière décennie invitent à l'optimisme. Le vieux rêve de la « dématérialisation » du lieu de travail est peut-être au bout des doigts.

////////

Le périurbain dans les démarches de planification et de concertation bordelaises et girondines

Jean-Christophe Chadanson

Le *Livre blanc des mobilités* est une démarche portée par le conseil général de la Gironde. La question périurbaine est largement évoquée dans sa phase de diagnostic à au moins deux titres : cet espace représente en Gironde le plus grand producteur de kilomètres réalisés en modes motorisés ; c'est donc un contributeur essentiel à l'émission



de gaz à effet de serre. L'espace périurbain est par ailleurs un territoire stratégique pour toute réflexion départementale car il se situe à l'articulation entre l'agglomération principale dense et les secteurs ruraux. Le périurbain constitue la zone de transition entre la première et la seconde couronne urbaine, aux populations les plus aisées d'Aquitaine, et la troisième et quatrième couronne, qui accueillent à la fois une majorité de ruraux et d'urbains des polarités secondaires mais aussi des populations économiquement fragiles et dépendantes de la métropole.

La démarche du *Grenelle des mobilités*¹ menée en 2012 a permis d'élaborer un ensemble d'actions consensuelles et efficaces. Concernant le périurbain, la reconnaissance d'une impossibilité à disposer d'une offre performante en transports collectifs a conduit les participants à affirmer que, dans ces territoires, la voiture restait un mode de déplacement pertinent. Dès lors, il s'agit moins d'en supprimer l'usage que d'en promouvoir une utilisation plus économe en énergie et en espace. Ce principe se traduit par la promotion à la fois de l'auto-partage et d'un rabattement très en amont vers des réseaux ferroviaires ou/et des bus périurbains rapides et fréquents.

De manière générale, les plans de déplacements urbains (PDU) font rarement l'objet d'actions spécifiques aux territoires périurbains parce que ces démarches visent à faire partager une vision d'agglomération en privilégiant un principe d'équité territoriale. La révision du PDU actuellement engagée par la communauté urbaine de Bordeaux va sans doute échapper à ce constat dans la mesure où les débats s'organisent à partir d'un découpage en huit territoires d'enjeux, ce qui favorise l'adaptation des axes du projet à la question périurbaine. Ainsi, dans le cadre d'un objectif général d'apaisement de la circulation, les formes et les motivations visant à cet apaisement dans les quartiers pourraient varier : se protéger des flux de transit automobile dans le périurbain et renforcer l'attractivité des réseaux de tramways dans l'urbain.

////////

1 | a'urba, *Pour une mobilité fluide, raisonnée et régulée, rapport du Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise*, avril 2013.

4 | Voir le détail de cette proposition dans M.-H. Massot et J.-P. Orféuil, « Une contrainte énergétique exigeante mais surmontable », *TEC* n° 216, octobre-décembre 2012.

5 | Voir Centre d'analyse stratégique, « Pour une nouvelle approche des mobilités dans les territoires périurbains et ruraux », Note de synthèse n° 262, février 2012.

À lire

► Le périurbain, objet littéraire

Élodie Maury

Les zones périurbaines, les banlieues pavillonnaires, c'est le décor du dernier roman d'Olivier Adam, *Les Lisières*. Bien plus qu'un décor... De par leur prégnance dans le récit, elles deviennent un personnage à part entière de ce roman social et géographique.

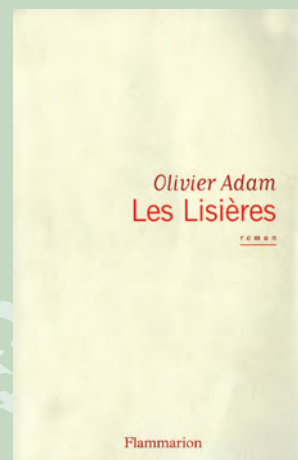
Les Lisières, c'est l'histoire de Paul Steiner, le narrateur, écrivain de profession, chez qui on devine un double d'Olivier Adam. Il a fui la banlieue parisienne, la « lisière » où il a grandi, puis Paris et le « milieu » littéraire germanopratin pour rejoindre la Bretagne, ce « finistère » ouvert sur la mer qui régénère. Quitté par sa femme et en pleine crise de la quarantaine, il se voit contraint de retourner le temps d'une semaine dans la cité pavillonnaire de son enfance pour s'occuper de ses parents malades.

La banlieue, c'est véritablement la matrice de la personnalité de Paul. D'y être né et d'y avoir grandi a fait de lui un « être périphérique », qui n'est jamais vraiment là mais plutôt « en bordure du monde ». Ces territoires indéfinis qui ne sont « nulle part mais [...] chez eux pour tant de gens [...] nulle part mais [...] un peu partout, à la fois dedans et autour » ont produit un homme sans racines, sans attaches. L'autre lisière dont Paul Steiner fait l'expé-

rience, c'est celle de la classe sociale. Elle non plus ne permet pas à Paul de se situer, de savoir à quel univers il appartient. Dans la banlieue de son enfance où il recroise ses anciens copains, aujourd'hui tentés de voter pour « La Blonde », il ne peut que faire le constat – sans mépris aucun – qu'un monde les sépare. Pour autant, l'écrivain ne se sent pas davantage lié au microcosme parisien de l'édition qu'il est amené à fréquenter... Et finalement, bien que Paul se décrive comme un être périphérique et excentré, c'est plutôt un va-et-vient incessant, une navigation « entre-deux » qu'il propose au lecteur : entre passé et présent, entre centre et périphérie, entre intérieur et extérieur, entre expérience subjective et destin collectif... « Entre-deux » qui lui confère une extrême lucidité et un regard acéré sur les relations sociales et humaines.

Les Lisières

Olivier Adam, Flammarion, 2012, 454 p.



► Épilogue...

François Cougoule

Est-il raisonnable d'espérer que les seuls effets de dépressions économiques et sociales (crise économique, montée des prix du pétrole ou banqueroutes locales), aux conséquences incalculables, éteignent un jour le phénomène d'étalement urbain ? Telle est une des perspectives décrites par Éric Hamelin, sociologue, et Olivier Razemon, journaliste, pour comprendre dans sa globalité ce mal persistant depuis plusieurs décennies. Le discours est précis, le ton enlevé. Les faits, leurs causes et conséquences sont exhaustivement traités. Le tout est illustré d'exemples qui animent le propos et qui permettent de réfléchir à nos positions parfois trop ancrées dans la dénonciation facile et la stigmatisation rassurante.

La tentation du bitume rappelle le constat net et sans bavure que tous les dix ans, l'équivalent de la superficie d'un département s'artificialise. Un grand nombre de questions relatives à cette problématique, trop souvent éludées, ou traitées partiellement dans les débats sur la construction de la ville, sont creusées dans cet ouvrage. L'espace grignoté n'est pas uniquement l'apanage des lotissements pavillonnaires, trop rapidement montrés du doigt. L'extension des zones commerciales, des zones d'activités ou des infrastructures qui, sous prétexte de soutenir à elles seules l'économie, mais aussi sous la pression de certains lobbys, participent pleinement à la disparition des espaces ouverts. La question de la densité, bien que considérée comme un argument politique, est décrite comme un simple problème mathématique. Et que dire de ce fameux « mille-feuille administratif à la française », où le langage des sigles n'est perceptible que par un nombre trop restreint d'élus, de constructeurs, d'urbanistes qui, malgré leur bonne volonté et des cadres réglementaires toujours plus restrictifs, n'arrivent pas à trouver la solution. Serions-nous tous responsables ? Pour Éric Hamelin et Olivier Razemon, aucune solution ne pourra être envisagée sans une réelle volonté de limiter l'utilisation de l'automobile et une remise à plat du système institutionnel.

L'agglomération bordelaise est souvent citée en (contre) exemple par les auteurs. En matière d'étalement pavillonnaire, de développement d'activités commerciales ou économiques, la métropole a connu, jadis, son heure de gloire. Le livre trouve un écho particulier à l'heure où le schéma de cohérence territoriale de l'aire métropolitaine bordelaise arrive dans sa dernière ligne droite. Mais le périurbain bordelais n'est peut-être déjà plus cet espace endormi au fond d'une « raquette ». Car y fourmillent de nombreux projets à l'instar du projet métropolitain de la Cub, des démarches expérimentales engagées tels les

50 000 logements autour des axes de transports collectifs ou les 55 000 ha pour la nature, du développement de l'agriculture périurbaine, des sites de projets de nature, de la promotion de services de mobilité en tout genre, etc. Maîtriser les dynamiques existantes tout en se projetant sereinement vers l'avenir, en mettant en avant les nombreux atouts du territoire, de l'hypercentre aux espaces plus lointains, tel est sans doute le dessein de l'agglomération bordelaise. Et si les auteurs considèrent que l'histoire commune de la voiture et de l'étalement urbain est semblable à celui de l'œuf et de la poule, la démarche du Grenelle des mobilités menée localement a aussi permis de mettre en lumière de nombreuses pistes exploratoires, infusant du même coup le projet de SCoT. C'est un premier pas !

//////
***La tentation du bitume,
 Où s'arrêtera l'étalement urbain ?***

Éric Hamelin et Olivier Razemon,
 éd. Rue de L'échiquier, coll. « Petits Ruisseaux », 2012, 160 p.



Représenter la complexité de la ville

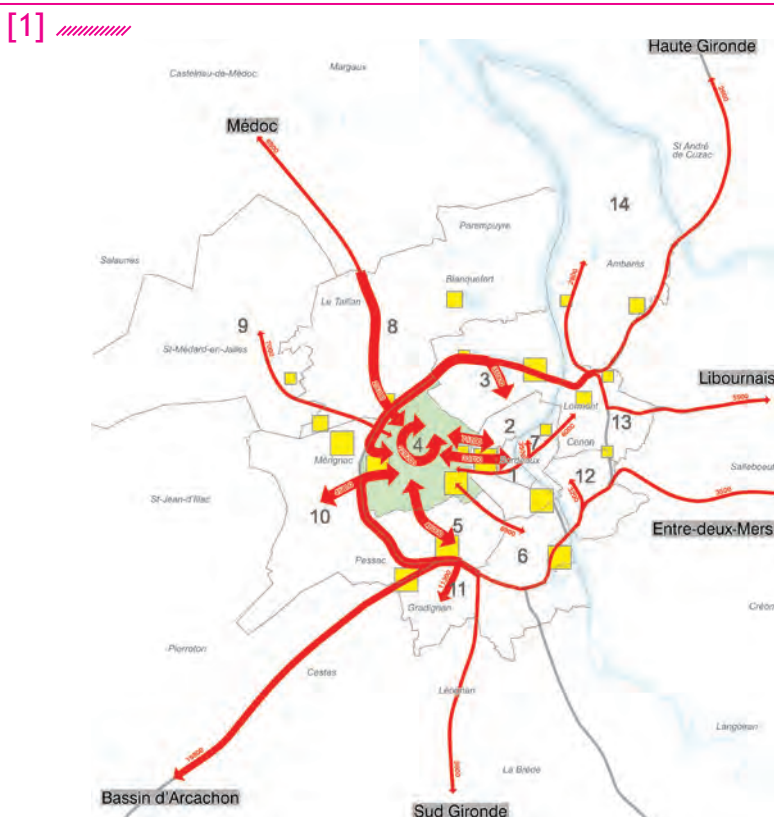
Qu'est-ce qu'une ville aujourd'hui ? Quel est son territoire ? Comment et à quelle échelle appréhender toutes ses fonctions et ses échanges ? Voici quelques-unes des questions que se posent au quotidien les urbanistes, les géographes et les élus qui s'intéressent au territoire. L'espace qu'ils ont à se représenter est multi-scalaire, il est traversé de flux et les différentes fonctions urbaines s'y mêlent et s'y entrecroisent suivant leur propre logique.

Dans ce contexte, la représentation de l'espace géographique héritée de l'époque classique n'est plus suffisante, d'autant que les techniques de photographie satellitaire ont rendu caduques celles du levé trigonométrique de terrain.

L'espace considéré comme urbain a varié sans cesse depuis le milieu du XIX^e siècle et il s'est peu à peu déconnecté de son territoire naturel. La ville lisible et multifonctionnelle enfermée derrière ses remparts ou ses octrois est devenue en un peu plus d'un siècle et demi une ville sans limite et diffuse, dont le territoire d'influence va du quartier, à la région, au pays voire au monde. L'évolution très rapide des modes de communication est à l'origine de ce bouleversement. Train, avion, autoroute, téléphone et réseau Internet ont permis de mettre en contact des territoires en s'affranchissant des distances, contacts qui sont sources d'échanges économiques et de flux résidentiels. Représenter la ville aujourd'hui ce n'est donc plus repré-

senter son espace géographique direct d'implantation mais son espace d'interrelations. Celui-ci varie suivant le thème auquel on s'intéresse. Pour aborder cette complexité, divers outils de connaissance ont été développés depuis le XIX^e siècle. Statistiques, entretiens, enquêtes sont aujourd'hui les sources principales de connaissance des phénomènes urbains.

À partir du début du XX^e siècle, les notions d'espace et de temps ont été mises en relation par les physiciens – on pense évidemment à Einstein – mais aussi, peu à peu, dans les modes de vie. Avec les vitesses croissantes de déplacements et d'échanges, l'espace est devenu multiforme et discontinu. La distance devient une donnée relative et c'est le temps nécessaire aux échanges ▶



Source : Principes d'interconnexion des réseaux de transports en commun de l'agglomération bordelaise | © a'urba 2013.

Les déplacements sont au cœur de la vie urbaine aujourd'hui. Aller de son logement à son travail, faire ses courses, utiliser un véhicule pour travailler... Tous ces déplacements s'entrecroisent et s'accumulent, générant quotidiennement désagréments et nuisances. Pour comprendre la composition de cette circulation et agir pour la réguler, les enquêtes ménages-déplacement permettent de mieux appréhender les comportements individuels qui entraînent des dysfonctionnements collectifs. Cette carte montre l'importance des flux entre le territoire de la communauté urbaine de Bordeaux et les différents territoires girondins. Elle permet de mettre en évidence leur interdépendance.

► qui rapproche et met les territoires en relation. La représentation de cette nouvelle réalité physique intègre donc un raccourcissement des distances en fonction des temps de parcours. [2]

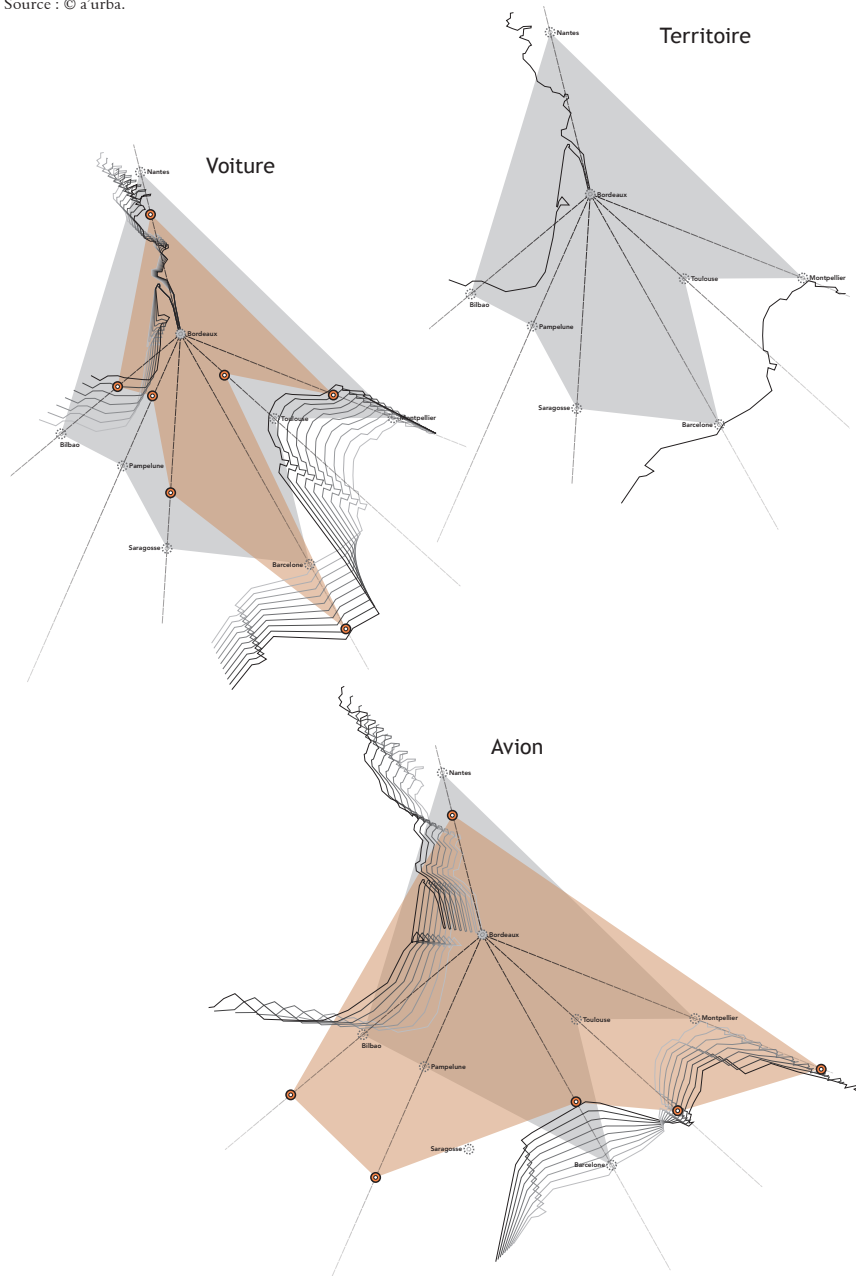
Enfin, le fonctionnement actuel de la ville est de plus en plus assimilé à un écosystème, à un organisme en relation d'échanges avec son milieu. Comprendre ces échanges, ces flux qui caractérisent aujourd'hui la ville dans toutes ses activités et sa complexité entraînent de nouveaux modes de représentation. [1]

La ville vécue d'aujourd'hui se « décompose ». La proximité physique qui liait logement/travail/famille/appartenance sociale n'existe plus. Le quartier n'est plus qu'une des entités fonctionnelles de la ville parmi d'autres. Chaque individu au cours de sa journée et de sa vie va parcourir et fréquenter plusieurs territoires pour répondre à chacun de ses besoins. Derrière les chiffres et les statistiques se cachent donc une grande variété de parcours. Les enquêtes comportementales qui mêlent la connaissance chiffrée d'ensemble et l'analyse des comportements deviennent le seul moyen d'appréhender des phénomènes aussi complexes pour conduire une politique globale adaptée à de multiples logiques individuelles. Pour ce faire, il est utile de connaître la représentation que les individus se font de leur territoire. La carte mentale apporte à ce titre d'intéressants éléments d'information en décodant l'implicite. La comparaison

[2] //

Ces cartes représentent le territoire situé entre Bordeaux, Toulouse, Nantes et Barcelone en prenant comme unité de mesure le temps de parcours plutôt que l'échelle métrique. Le mode de déplacement utilisé devient alors déterminant. Suivant que l'on utilise la voiture, le train ou l'avion, les territoires se rapprochent ou s'éloignent.

Source : © a'urba.



de plusieurs cartes mentales réalisées à partir d'un même questionnaire met en évidence des points communs et des divergences qu'il est utile d'exploiter dans le cadre d'une politique globale. [3]

L'approche sensible de l'espace est certainement le parent pauvre de la représentation de la ville aujourd'hui. Si des artistes s'en emparent, les sensations des habitants dans l'espace public notamment, sont méconnues malgré

l'importance qu'elles revêtent dans l'attractivité d'une ville. [4]

La représentation urbaine est donc aujourd'hui un domaine très ouvert, appelant une réelle créativité pour s'adapter à une société qui fonctionne de plus en plus indépendamment du territoire.

////

Source : Habiter la métropole bordelaise | © a'urba 2013.



Source : © Christian Nold 2009 | <http://emotionalcartography.net>



68

RECHERCHE

SANDRINE VAUCELLE

10 ans de recherches internationales sur la métropolisation

Dans les années 1990, la métropolisation a donné lieu à de nombreuses publications, mais cette dynamique s'est nettement ralentie depuis. Considérant que le concept de métropolisation avait atteint son stade de maturité, Aurélie Lalanne et Guillaume Pouyanne, économistes du laboratoire bordelais GREThA, ont choisi d'étudier systématiquement une centaine d'articles scientifiques issus de revues anglo-saxonnes à l'impact factor (voir définition ci-contre) élevé, pour observer les évolutions et déclinaisons de ce concept depuis 10 ans. Dans les publications en anglais, le terme de *metropolisation* est très peu présent (employé par un unique auteur de leur sélection, Stefan Krätke), aussi les chercheurs bordelais ont-ils élargi leurs investigations aux éléments contribuant au processus de métropolisation, notamment les activités économiques et les fonctions urbaines supérieures. Au cours de la décennie 2000, les recherches ont permis d'approfondir, d'affiner de nouvelles entrées, que l'étude d'A. Lalanne et G. Pouyanne ordonne en quatre grandes thématiques à l'évolution contrainte.

Le déclin de la Ville globale et le repli de la Ville innovante

La thématique de la *Ville globale* (*the Global City*), définie par ses fonctions supérieures, connaît une forte actualité au début de la décennie 2000 (dans la continuité de travaux en géographie ou aménagement, initiés par J. Friedmann ou S. Sassen). Cette approche, déve-

loppée notamment par P.-J. Taylor ou S. Krätke, insiste sur les interactions entre villes globales et sur les relations de réseaux, affranchies de la distance. Les auteurs bordelais constatent un net déclin de la thématique à partir de 2006, lié aux controverses portant sur les liens existants entre la *Ville globale* et son espace régional ou national.

La thématique *Ville innovante* (*the Innovative City*) se fonde sur les mécanismes d'agglomération favorables à l'innovation : des secteurs économiques diversifiés mais proches permettent des échanges d'informations. Les controverses récentes mettent en cause la capacité de la diversité sectorielle ou du voisinage à produire seuls de l'innovation. Une tendance au repli affecte cette thématique de la *Ville innovante* ces dernières années. Le questionnement tend à se focaliser sur les facteurs humains de l'innovation.

Le succès de la Ville cognitive et, plus encore, de la Ville créative

À l'origine des travaux sur la *Ville cognitive* (*the Cognitive City*) se trouve des réflexions notamment de R. Lucas, puis E.L. Glaeser, portant sur la concentra-

tion du capital humain, les échanges d'idées et le transfert de connaissances dans les grandes villes. L'hypothèse travaillée est alors la possibilité de transformer de l'information en savoir productif, source de croissance.

Dans la continuité de ces travaux, la thématique de la *Ville créative* (*the Creative City*) connaît un rapide succès depuis la parution de l'ouvrage *The rise of the creative class* de Richard Florida en 2002 (voir p. 7), dans lequel il valorise la dimension culturelle. Il montre l'influence des artistes (*bohemians*) dans la création d'idées et le développement économique. Ce rôle moteur de la culture est complété par la dimension cosmopolite de la ville créative, renforçant la fertilisation croisée des idées. La profusion récente d'articles sur la ville créative, liée à l'engouement pour le sujet, s'explique aussi par une approche critique de ce concept.

L'étude d'Aurélien Lalanne et Guillaume Pouyanne contribue à la clarification d'un concept polysémique, travaillé dans différents contextes culturels. Au-delà de la diversité des points de vue et des débats entre chercheurs, ils

Aurélien Lalanne et Guillaume Pouyanne, maîtres de conférences en économie urbaine à l'université de Bordeaux, sont membres du groupe de recherche en économie théorique et appliquée (unité de recherche GREThA CNRS Bordeaux 4). Leurs travaux s'inscrivent dans la lignée de nombreuses recherches conduites sur la métropolisation dans cette équipe renommée. Dans le cadre d'un contrat de recherche signé en 2011 avec le ministère du Développement durable - Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA), ils ont étudié l'évolution de l'approche économique de la métropolisation dans les plus grandes revues scientifiques internationales.

70 |

MÉTHODE

MARIE-CHRISTINE BERNARD-HOHM | JEAN-CHRISTOPHE CHADANSON

Des méthodes d'études diversifiées : la question de l'autonomie des habitants du quartier du Grand Parc

À partir de 1975, le Grand Parc¹ à Bordeaux a accueilli les habitants du quartier Mériadeck en cours de reconstruction ainsi que les rapatriés d'Algérie. Depuis, ce quartier a connu un vieillissement de sa population. Le conseil général de la Gironde a donc souhaité, en 2007, engager un travail de fond sur la perte d'autonomie et les besoins spécifiques de ses habitants en services et en mobilité. Le diagnostic réalisé repose sur une démarche originale mobilisant à la fois une approche anthropologique, psycho-sociale, sociologique, ainsi qu'une analyse urbaine du niveau d'accessibilité des espaces publics et privés. Si chaque méthode a produit des résultats distincts, la démarche multi-thématique adoptée s'avère d'une grande richesse. La confrontation des différentes observations reconstruit une vérité globale qui dépasse et nuance les visions thématiques objectives (accessibilité physique, qualité des espaces publics) et subjectives (perceptions, représentations des habitants vis-à-vis du quartier).

Un quartier attractif mais vieillissant

Le quartier dispose d'un niveau remarquable en équipements collectifs, en commerces de proximité et en services de santé (cliniques, pharmacies, etc.). Les résidents ont cependant recours à l'extérieur pour l'alimentation, l'équipement de la personne et la presse. Depuis plusieurs années, le quartier du Grand Parc est confronté à une chute de sa population : de 13 000 habitants à l'origine, on en comptait seulement 8 800 en 1999, puis 10 500 en 2009. Le

dépeuplement provient du vieillissement de sa population. Le pourcentage de personnes de plus de 60 ans a pratiquement doublé de 1975 à 1999, passant de 15,9 % à 32 %. Il reste aujourd'hui élevé, se situant à 23 %. C'est dans ce contexte que le conseil général de la Gironde a souhaité évaluer les besoins d'accessibilité des résidents pour les aider à conserver un niveau satisfaisant d'autonomie.

L'analyse technique de l'accessibilité

Identifier les problèmes physiques d'accessibilité et les réponses existantes relève d'une approche technique. Appliquée au quartier du Grand Parc par la société Accèsmétrie, elle montre que sur les 28 km de rues et trottoirs audités, la qualité d'accessibilité est faible. Le non-équipement des feux en signaux sonores, l'absence de bandes podotactiles sur les bateaux, les voitures mal garées sur les trottoirs, l'insuffisance des cheminements et le revêtement médiocre sont autant de freins à l'accessibilité. Si l'accessibilité physique aux centres commerciaux est relativement bonne, celle des 28 bâtiments audités est faible : absence de places de stationnement, entrées inaccessibles et accès aux ascenseurs impossible en raison d'une volée de marches à franchir préalablement, largeur insuffisante des couloirs et des passages de porte.

L'approche sociologique

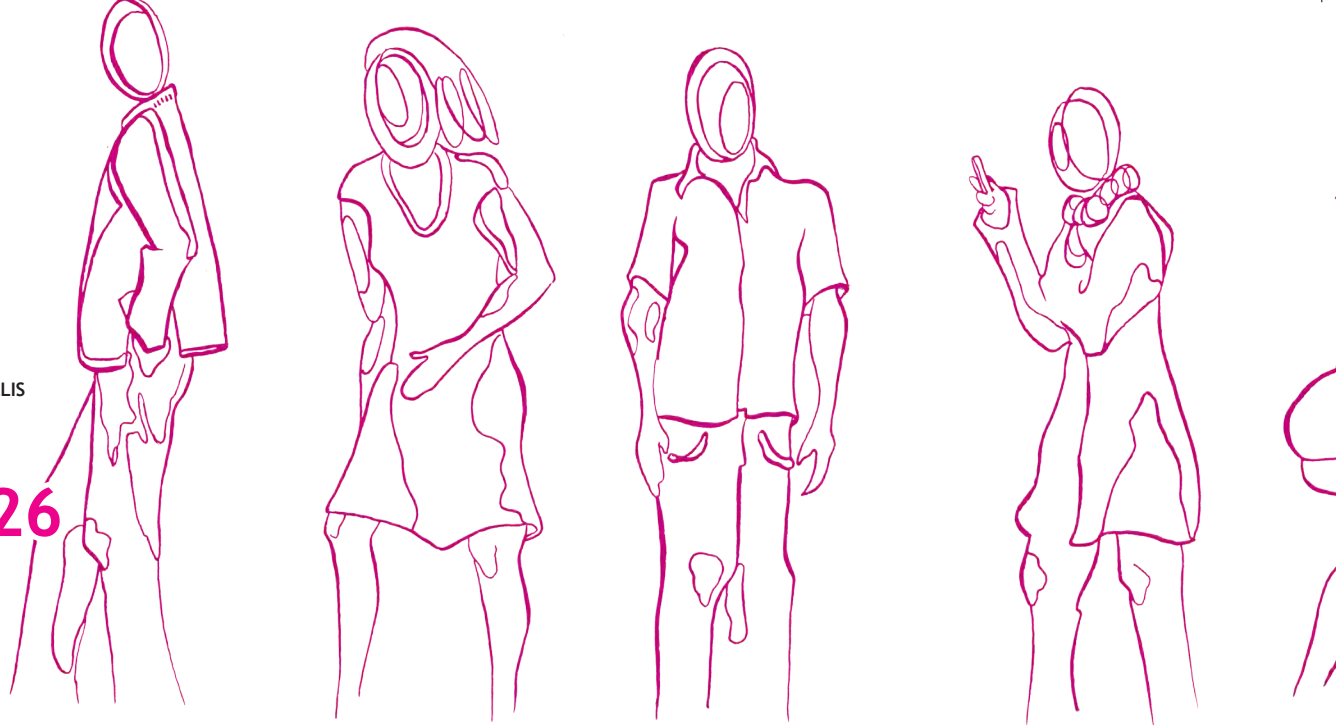
Basée sur une démarche qualitative, à partir d'une série d'entretiens auprès des habitants et des acteurs collectifs

(médiateurs sociaux, gestionnaires, etc.), l'approche sociologique montre une vision différente du quartier. L'attitude globale des résidents est caractérisée par un attachement et un fort enracinement, surtout chez les personnes les plus âgées. Du point de vue de sa vie sociale, le Grand Parc fonctionne sur des réseaux de micro-sociabilités et sur un tissu relationnel fondé sur la famille et les « collatéraux », une structuration favorable à l'autonomie des plus anciens. Ainsi, le renouvellement du parc de logements est perçu comme une menace. Partout, le cadre bâti est apprécié. Face à la mauvaise image des tours et des barres, ses habitants mettent en avant les qualités sensibles (espace, ouverture, absence de promiscuité) et fonctionnelles (grands logements, double exposition, ascenseurs, proximité des services) de l'architecture. Les locataires expriment au final peu d'exigences par rapport au quartier, car seul compte le maintien dans le logement. Leurs exigences se limitent à l'inquiétude suscitée par un nouveau voisinage (« Qui ils nous ont mis » ?), seule atteinte possible à l'attachement qu'ils ont pour leur logis.

La méthode psycho-sociale

Élaborée à partir de cartes mentales pour identifier les repères du quartier, l'approche psycho-sociale réalisée

1 | Situé sur la commune de Bordeaux, à proximité des Chartrons et en limite du Bouscat, le quartier du Grand Parc est constitué de « grands ensembles » construits sur des terrains marécageux asséchés. Il comprend environ 4 000 logements.



En 2009, les cadres des fonctions métropolitaines (CFM) occupent 49 126 emplois de l'aire urbaine bordelaise soit une part de 10 %.

En comparant cette part d'emploi avec les quinze aires urbaines de plus de 200 000 emplois, l'aire urbaine bordelaise se classe à la 12^e place juste derrière l'aire urbaine marseillaise (11^e), mais aussi derrière les aires urbaines montpellieraine (5^e), lyonnaise (4^e), grenobloise (3^e), toulousaine (2^e) et tout naturellement l'aire urbaine parisienne (1^{re}).

Comment expliquer cette place ? Tout d'abord, il faut définir les termes et le périmètre d'étude.

Les CFM, anciennement nommés emplois métropolitains supérieurs (EMS), regroupent les cadres présents dans cinq fonctions d'emploi parmi quinze définies dans l'analyse fonctionnelle des emplois. Ces cinq fonctions font écho au rayonnement économique et à l'attractivité des territoires d'étude.

Ainsi, les emplois retenus qui visent à se rapprocher de la notion d'emploi stratégique, concernent les cadres et chefs d'entreprise de dix salariés ou plus, présents dans les fonctions de conception-recherche, de prestations intellectuelles, du commerce inter-entreprises, de gestion ainsi que dans les fonctions de culture-loisirs.

Le périmètre d'étude, quant à lui, est celui de l'aire urbaine¹ et seules les aires urbaines comprenant plus de 200 000 emplois seront analysées. Se fonder sur un périmètre comparable permet de valoriser les spécialisations économiques de chaque territoire.

La comparaison des territoires se fait généralement par le ratio du nombre de cadres dans les fonctions métropolitaines sur le nombre d'emploi total. Ainsi, des aires urbaines comme Toulouse et Grenoble, très spécialisées dans la recherche et la conception, se retrouvent en haut du podium. Mais

d'autres indicateurs tout aussi importants doivent être analysés.

Tout d'abord, le volume global d'emplois cadres dans les fonctions métropolitaines. Si l'aire urbaine bordelaise se place 12^e en part d'emploi, son volume de plus de 49 000 emplois cadres lui permet d'atteindre la 6^e place, juste derrière les aires urbaines de Lille, Marseille, Toulouse, Lyon et Paris.

Depuis 2009 et cette nouvelle grille d'analyse, la comparaison entre les recensements est possible. C'est pourquoi il est important d'affiner l'analyse en regardant l'évolution des fonctions métropolitaines sur le territoire. Avec une augmentation en dix ans de 65,4 % d'emplois cadres dans les fonctions métropolitaines, l'aire urbaine bordelaise montre son dynamisme en la matière. Parmi les quinze aires urbaines d'étude, elle obtient la 4^e plus forte progression de ces dix dernières années.

Sur le plan qualitatif, il convient de souligner la spécificité de l'aire urbaine de Bordeaux : elle est caractérisée par la sous-représentation de la fonction conception-recherche souvent présente dans le tissu industriel. C'est pourquoi une complémentarité avec l'aire urbaine de Toulouse est envisageable.

La part d'emploi des cadres métropolitains reste faible pour l'aire urbaine bordelaise mais le volume montre une présence certaine de ces emplois à fort contenu intellectuel. L'évolution résume une volonté croissante d'intégrer l'aire urbaine dans une réelle dynamique économique

	Nombre de CFM 2009	Place de l'AU*	Part des CFM 2009	Place de l'AU	Évolution 1999-2009 CFM	Place de l'AU
Paris	1 111 934	1	19,3 %	1	37,4 %	14
Lyon	118 700	2	12,3 %	4	57,8 %	6
Toulouse	80 481	3	14,5 %	2	79,6 %	3
Marseille	68 354	4	10,0 %	11	52,6 %	8
Lille	55 574	5	11,0 %	7	55,7 %	7
Bordeaux	49 126	6	10,0 %	12	65,4 %	4
Grenoble	41 806	8	14,0 %	3	49,7 %	9
Montpellier	26 719	12	11,7 %	5	62,6 %	5

*AU : aire urbaine

DÉCRYPTAGES

1 | Selon l'INSEE, l'aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

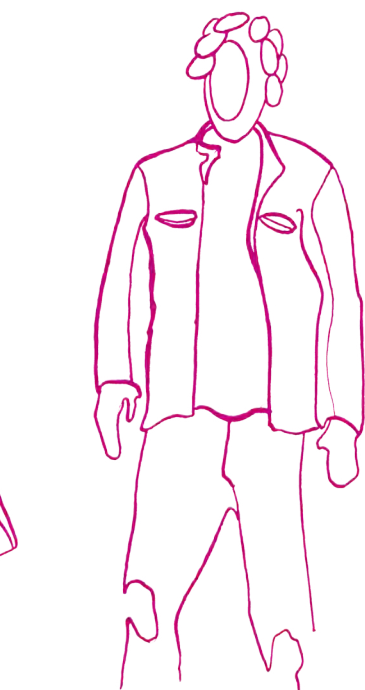


Non, PPP ne signifie pas, comme le collectif de jeunes urbanistes bordelais Deux Degrés aimerait nous faire croire, Possibilité de Pouvoir se la Péter. Plus prosaïquement, il s'agit d'un contrat de partenariat spécifique qui lie un acteur public à des partenaires privés, un partenariat public-privé, dans lequel le premier, de manière contractuelle, confie à un opérateur privé la réalisation et la gestion d'un équipement contribuant au service public en contrepartie d'un paiement qui peut prendre diverses formes.

Sous cette configuration, le PPP existe en France depuis 2004¹ et permet un champ d'application plus vaste que les formes traditionnelles régissant les rapports entre sphères publique et privée, comme les marchés publics ou les délégations de service public. Le point notable est que le PPP confie au privé non seulement un investissement public, comme il pourrait le faire avec un marché public, mais également sa gestion, et ceci pendant une durée fixée contractuellement (généralement longue, 50 ans ou plus) durant laquelle l'opérateur sera rétribué par l'acteur public, voire par l'utilisateur ou l'usager. Le PPP existe dans de nombreux pays sous des formes à peu près équivalentes et s'inspire de l'expérience britannique instituant dès 1992 la *Private Finance Initiative*.

Quelques conditions s'imposent à l'utilisation d'un PPP :

- il ne pourra concerner qu'un projet présentant un caractère d'urgence



- et/ou de complexité qui justifie le recours au partenariat privé² ;
- une étude préalable devra confirmer que cette formule permet des économies ou présente la solution la plus avantageuse³.

D'après ses partisans, le PPP est « une solution simple et efficace pour un projet complexe »⁴. Il permet à la fois gain de temps et économies d'échelle et bénéficie d'une flexibilité dont les opérateurs publics ne disposent pas. Partant du principe que le concepteur de l'équipement est également son futur gestionnaire, celui-ci devrait *a priori* mieux intégrer dans la conception les contraintes de maintenance, d'entretien, de renouvellement, etc. En outre, il conduit à un partage des risques et évite l'avance de frais pour le contribuable, ce qui est important à une période où l'argent public se fait de plus en plus rare. C'est ainsi que l'hôpital de Caen s'est modernisé en 2009 ou que plusieurs départements, comme la Gironde, ont mis en place leurs infrastructures Internet haut-débit et autres réseaux de fibre optique.

Pour ses détracteurs, le PPP conduit à la privatisation et à la monétarisation des services publics et fait passer le profit privé, notamment celui des grands groupes de BTP, qui sont les seuls à avoir l'envergure pour ces projets, avant le bien-être public. Ils craignent de surcroît un renchérissement des coûts et un transfert du risque vers le privé purement théorique. Quelques exemples récents apportent malheureusement



de l'eau à leur moulin, comme la prison de Roanne ou le centre hospitalier sud francilien, épinglé par la Cour des comptes et qui s'avère beaucoup plus coûteux que prévu.

Tout ceci plaide pour un encadrement extrêmement strict de la procédure et des modalités de gestion. Il est important notamment de prévoir l'évolution des besoins et des usages des équipements au cours de la durée du contrat. En effet, le bénéficiaire, État, centre hospitalier ou collectivité n'étant que locataire, toute intervention sur le bâti, comme par exemple la modernisation d'un service hospitalier, devra nécessiter une entente avec le propriétaire de l'équipement.

Localement, plusieurs projets sont en cours de définition ou de construction grâce à un contrat de partenariat public-privé : la LGV Sud Europe Atlantique avec le groupe Vinci, sur la base d'un contrat de concession de 50 ans, la Cité municipale de Bordeaux (avec Vinci toujours) ou son nouveau stade (avec un groupement Vinci-Fayat).

1 | Ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat.

2 | Décision n° 2003-473 DC du 26 juin 2003 du Conseil constitutionnel.

3 | Article 2 de l'ordonnance du 17 juin 2004.

4 | Le Club des Partenariats publics-privés.

Feu l'article 55 de la loi SRU¹ ! Vive le nouvel article 55 de la loi Duflot² !



Près de 12 années après son adoption, l'article 55 continue de semer le trouble parmi la classe politique. Raillé par les uns, vanté par les autres, il a été au centre des préoccupations des parlementaires au cours de leurs débats sur le projet de loi Duflot.

Si le ministère considère que cet article demeure « un puissant outil pour la construction de logements sociaux et pour le développement de la mixité sociale sur le territoire », le gouvernement a souhaité aller vite³ et plus loin en revisitant les mécanismes de l'article 55 en vue d'en renforcer l'efficacité. L'objectif du gouvernement n'est-il pas de construire 150 000 logements sociaux par an ?

Rappelons que, partant du postulat que la mixité sociale et urbaine et l'équilibre social de l'habitat impliquent de construire des logements sociaux dans les communes où il y en a peu ou pas du tout, la loi d'orientation pour la ville du 13 juillet 1991 imposait un quota minimal de 20 % de logements sociaux dans certaines communes urbanisées.

Assez rapidement, le bilan d'application de ces mesures a été jugé fort décevant faute de réelle volonté politique et de moyens contraignants pour y parvenir. D'où le vote de l'article 55 de la loi SRU permettant au préfet de département de contraindre les communes à réaliser des logements sociaux si besoin en les sanctionnant par des pénalités financières en cas de carence⁴.

Avec la loi Duflot, il s'agit d'inciter à produire davantage de logements dans le respect de la mixité sociale ou, pour reprendre les mots du Premier ministre, de « construire une ville durable comme un lieu de mixité sociale ». Aussi, plusieurs nouveautés sont introduites par la loi, parmi lesquelles les trois suivantes.

En premier lieu, est prévu un relèvement du seuil minimal de logements sociaux qui passe de 20 à 25 % des résidences principales pour les communes de plus de 3 500 habitants (hors Ile-de-France) situées dans des agglomérations ou EPCI à fiscalité propre de plus de 50 000 habitants comprenant au moins une commune de plus de 15 000 habitants. Un quintuplement des pénalités en cas de carence est prévu. Cette mesure ne concerne pas les communes où le parc de logements existant ne justifie pas un effort de production supplémentaire, lesquelles restent soumises au seuil minimal de 20 %.

En second lieu, dans les communes faisant l'objet d'un constat de carence, toute opération de construction d'immeubles collectifs de plus de douze logements ou de plus de 800 m² de surface de plancher devra prévoir qu'au moins 30 % des logements familiaux seront des logements sociaux locatifs. Cette mesure vise à éviter que l'objectif soit atteint uniquement par la construction de « petits » logements sociaux.

Mais, et c'est la troisième nouveauté, l'abaissement du seuil d'application de

l'article 55 a cristallisé les tensions au sein du Parlement. Ce faisant, l'obligation de construire des logements sociaux est étendue à des communes qui n'étaient jusqu'à présent pas concernées. Ainsi le « classique » taux de 20 % s'applique désormais à toutes les communes de plus de 15 000 habitants dont la population a crû entre les deux derniers recensements et qui n'appartiennent pas à une agglomération ou à un EPCI à fiscalité propre⁵.

Les communes de la métropole bordelaise déjà concernées par la loi SRU restent les mêmes avec la loi nouvelle. Mais la loi Duflot ambitionne « d'adapter le renforcement de la règle aux contextes locaux ». Ainsi, pour reprendre les propos d'un représentant du ministère, « dans les communes où la démographie ne progresse pas, où les délais pour obtenir un logement social sont courts et où le marché de l'immobilier n'est pas sous tension, l'obligation restera de 20 % ». Ce faisant, que les autres communes de la métropole se préparent à leurs nouvelles obligations !



1 | Solidarité et renouvellement urbains du 13 décembre 2000.

2 | Loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social, JO, 19 janv.

3 | Peut-être trop vite lui valant une censure de la (première) loi Duflot par le Conseil constitutionnel pour des motifs de procédure dans sa décision du 24 oct. 2012.

4 | 980 communes sont concernées dont 711 soumises à prélèvement pour un total de 24 millions d'euros.

5 | De plus de 50 000 habitants et comportant une commune de plus de 15 000 habitants lorsque leur parc de logements existant justifie un effort de production supplémentaire.

Où va la ville aujourd'hui ? Formes urbaines et mixités

Jacques Lucan

Éditions de la Villette, coll. « Études et prospectives », 2012, 196 p.

L'îlot, on n'a pas fini d'en faire le tour ! Trois ans après la publication de son essai¹ sur la conception de l'espace architectural, Jacques Lucan revient ici, à l'échelle de l'îlot, sur la composition urbaine et les montages opérationnels. La commande provient de la ville de Paris, mais chacun se reconnaîtra dans les exemples analysés : où en est-on de la recherche d'une mixité sociale, culturelle et générationnelle dans la fabrication de la ville ? L'auteur y répond en faisant le récit d'une histoire accélérée de la fabrique urbaine depuis les années 1980. L'ouvrage est pédagogique et documenté. Les professionnels sont invités à s'interroger sur les méthodes et le sens de leurs actions quotidiennes.

De l'îlot au macrolot

*De l'îlot à la barre*², paru en 1976, retraçait l'agonie de l'îlot. Dépression passagère car depuis, l'îlot est revenu en force comme « constituant élémentaire de la ville européenne », ré-interrogeant le triptyque du renouvellement urbain : unité d'usage / unité d'opération / unité foncière. Lucan réinterprète cette histoire et la complète de deux grands chapitres, « Mutations 1 » (années 1990) et « Mutations 2 » (le macrolot, années 2000). Un panorama qui l'autorise à nous interpellier sur ce qui se passe aujourd'hui : « est-ce durable ? »

Cités par l'auteur, Herzog et de Meuron résument assez bien les postures adoptées durant deux décennies : « Les gens veulent ce que la modernité leur a promis mais pas dans la forme dans laquelle elle a été traduite. Pas d'espaces trop ouverts, mais des espaces plus contenus, mieux définis. Pas de mono fonctionnalité mais une plus grande diversité ». Mais, après des années de recherche d'un compromis acceptable entre « la hantise des grands ensembles et l'ennui du néo-haussmannien », s'ajouteront les objectifs de mixité programmatique, sociale et de rapidité d'exécution. À cette fin, de nouveaux dispositifs sont imaginés, comme le « macrolot », modifiant les jeux d'acteurs et le leadership. Pour Lucan, « un macrolot est constitué de plusieurs programmes, donc



de plusieurs maîtres d'ouvrage, programmes conçus par plusieurs architectes. Tous les programmes sont coordonnés [...]. Dans un macrolot, toutes les décisions sont prises dans la même temporalité. Aucun programme ne devant peser sur l'avancement d'un autre ». Serait-ce une déclinaison domestique des « méga structures », ayant pour objet l'articulation de programmes complexes dans des contextes de fortes pressions foncières ? Mais est-ce toujours opportun ?

Îlot, macrolot... et après ?

Beaucoup de questions sont soulevées à la fin de l'ouvrage : la mixité à la parcelle sera-t-elle gérable dans le temps (cf. îlot Armagnac à Bordeaux) ? Qu'en est-il du bailleur social quand il n'est plus constructeur mais utilisateur (VEFA) ? Et quel poids aura-t-il dans la maintenance des copropriétés ? L'urgence et les commodités opérationnelles déléguées par la puissance publique aux majors du BTP, non redevables sur le long terme ne posent-elles pas la question de l'héritage (rappelons-nous l'urbanisme sur dalle avec ses découpes en volumes) ? Enfin, à défaut de substitution à la parcelle, toujours pour l'héritage, les volumes seront-ils réversibles ? Les techniques et normes de constructions sont-elles au rendez-vous ?

On aurait cependant tort de résumer l'ouvrage à ces seules questions. Lucan offre aussi des parenthèses sensibles qui aident à comprendre ces architectures parfois étranges produites au nom de la diversité, gabaritaires ou héliotropiques, solitaires (plots et totems) ou, à l'inverse, complices quand la valeur du voisinage ou celle de l'espace public l'emporte sur celle de l'objet.

Un seul regret : si les talents ne manquent pas pour diversifier le paysage urbain, où en est-on de la qualité du logement depuis 30 ans ? Cette inversion de regard, du logement à la ville, a présidé à la démarche « 50 000 logements » initiée par la communauté urbaine de Bordeaux. Le sujet vaudra bien un second tome.

1 | *Composition - non composition - Architecture et théories XIX^e - XX^e siècles*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2009.

2 | Philippe Panerai, Jean Castex, Jean-Charles Depaule, *Formes urbaines - De l'îlot à la barre*, Éditions Parenthèses, réédition 2001.

Déclin et survie des grandes villes américaines

Jane Jacobs

Éditions Parenthèses, 2012, 416 p.

L'urbanisme est une question trop sérieuse pour être confiée aux seuls urbanistes... C'est un des enseignements de l'œuvre de Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, parue en 1961 aux États-Unis. Ni architecte, ni urbaniste, Jane Jacobs s'intéresse aux grandes questions urbaines (rue et sécurité, espaces verts, grands ensembles...) dans le contexte des années 1960 où la rénovation urbaine en marche aux États-Unis vide les centres-villes de leurs habitants et voit la naissance de banlieues-dortoirs et de vastes réseaux d'autoroutes. Sa méthode : une analyse fondée sur des expériences quotidiennes et sur l'observation. Comment les habitants ressentent le quartier dans lequel ils vivent ? Pourquoi ce dernier est-il « vivant » ou « mort » ? Pourquoi une rue est-elle sûre ou dangereuse ? Son terrain de jeu : les rues de New York, Boston, Chicago et Philadelphie lui servent de laboratoire pour ses recherches et analyses.

Ainsi, au fil des pages, c'est un véritable plaidoyer pour la ville intense, dense et mixte qui se dessine. Elle fustige la cité-jardin d'Ebenezer Howard et la Cité radieuse de Le Corbusier, dans une charge violente contre les villes fonctionnelles et compartimentées. Elle défend au contraire l'idée selon laquelle les centres denses des villes peuvent offrir un cadre de vie de qualité, en développant la mixité des usages dans les quartiers et en valorisant les espaces non spécialisés que sont les rues. Rues dont elle fait l'apologie comme lieu de rencontres, socle de la vie de quartier, où le piéton est roi et les petits commerces sont légions. La rue est indispensable pour que « l'esprit de la ville » puisse exister, se reproduire et s'enrichir, nous dit Jane Jacobs. C'est notamment pour cette raison que, plus de 50 ans après sa publication, son ouvrage reste d'une étonnante actualité et pertinence. Comme l'écrit Claire Parin, professeur à l'École nationale d'architecture et de paysage de Bordeaux et auteur de la préface de cette nouvelle édition, non seulement ce livre « questionne encore



avec une grande pertinence les enjeux que doivent affronter les métropoles un peu partout dans le monde », mais « le concept de la ville développée par Jane Jacobs est à l'origine de principes d'organisation urbaine qui font aujourd'hui figure de lieux communs, tant en Europe qu'aux États-Unis [...] : la mixité fonctionnelle, par exemple, qui est admise comme l'élément moteur de nombreux projets urbains, ou encore la présence d'espaces publics accueillants et vivants, qui sont considérés comme autant d'ingrédients indispensables à la vie citadine à l'heure actuelle ». Le caractère profondément novateur de la pensée de Jane Jacobs réside également dans un positionnement de recherche original : elle s'intéresse avant l'heure « aux fonctionnements » de la ville en adoptant un raisonnement de type systémique : « Elle pointe les interconnexions entre les facteurs économiques, sociaux et

environnementaux à l'origine des dysfonctionnements urbains ». Surtout, Jane Jacobs s'intéresse aux processus de transformation de la ville dans le temps, mettant en cause le vieux rêve des architectes-urbanistes-démiurges d'accoucher d'une ville « finie » à laquelle aucune retouche ne serait à apporter. Elle écrit : « En matière d'urbanisme, le résultat réside dans les moyens plus que dans la fin, parce qu'il n'y a pas de fin... »

À l'heure de l'élaboration du PLU 3.1 de la communauté urbaine de Bordeaux, l'ouvrage de Jane Jacobs ne peut manquer « de questionner et d'inspirer ». La ville dense, intense et mixte en faveur de laquelle elle plaide est bien celle que ce document de planification – qui encadre et accompagne le processus permanent d'évolution de la ville par grands projets ou petites interventions – ambitionne d'organiser et de promouvoir. Ce document intégrant désormais les anciens programme local de l'habitat et plan des déplacements urbains offre également l'occasion de développer une vision plus systémique de la planification telle que privilégiée par l'auteur.

////////

La politique confisquée, sociologie des réformes et des institutions intercommunales

Fabien Desage et David Guéranger

Éditions du croquant, coll. « savoir/agir », 2011, 247 p.

Selon Fabien Desage et David Guéranger, le développement des institutions intercommunales en France participe à « une captation de l'action publique par des instances où prédominent les négociations et les compromis permanents ». Les élus confisqueraient le débat en exerçant ces négociations dans des espaces politiques confinés pour servir leurs intérêts et ceux de leurs communes. L'histoire de l'intercommunalité est retracée de la Révolution française jusqu'à la V^e République. Les 50 dernières années sont observées à partir de deux terrains : la communauté urbaine de Lille et la communauté d'agglomération de Chambéry.



L'histoire de l'intercommunalité est marquée par la mise en place progressive du consensus local et un affaiblissement de la démocratie et des affrontements partisans. Les auteurs prennent le parti de mettre les temps de réforme et périodes creuses bout à bout pour comprendre cette confiscation politique. Les réformes menées depuis le début de la V^e République en faveur d'une logique intercommunale ont plutôt été mal accueillies par les élus locaux. Mais les changements institutionnels se sont aussi joués dans les périodes de creux législatif. Les réformes, autant que les temps plus longs de leurs appropriations par les acteurs locaux, construisent l'institution.

L'affaiblissement démocratique de l'intercommunalité ne signifie pas la perte de pouvoir des maires. Les confrontations lors des réformes ont donné une visibilité et ont légitimé le pouvoir local. Les auteurs expliquent que si les élus s'affrontent au plan national, il n'en est pas de même dans « les débats confinés » des EPCI (établissements publics de coopération intercommunale). Ils comparent cette politique du consensus à la démocratie censitaire de 1848, soit une machine à fabriquer des notables dans un fonctionnement corporatiste. Les instances telles que le bureau communautaire se chargent de « filtrer et dépolitiser les conflits ». Le consensus minimum revient à ne prendre aucune décision forte et va finalement à l'encontre des intérêts communautaires. Il empêche toute

volonté « planificatrice et redistributive » à l'échelle communautaire. Cette confiscation politique des intérêts communautaires impacte le coût des politiques publiques, notamment face aux questions de développement économique, d'étalement urbain ou de cohésion sociale.

D'après les auteurs, les élus instrumentalisent les légitimités qu'ils tirent de chacun de leurs mandats, intercommunal et communal, pour jouer sur les deux tableaux. Ils utilisent leur mandat communautaire pour défendre leurs attributions municipales, mais aussi pour légitimer les décisions prises à l'échelle communautaire dans leurs conseils municipaux. Si cela dessert l'intérêt communautaire, il y a un affaiblissement du

pouvoir du conseil municipal face au maire qui exerce un double mandat. Le pouvoir des élus est paradoxalement renforcé par l'intercommunalité : « En réalité, ce sont moins les communes ou les partis qui s'affaiblissent que leurs leaders qui s'en détachent, participant à l'évidement de ces organes et, *in fine*, à ce que nous avons appelé la confiscation de la politique. » L'intercommunalité apparaît aussi comme un accélérateur de carrière politique, où le « métier » dame le pion à la conviction et à la démocratie.

Dans un contexte où les structures intercommunales sont amenées à exercer de plus en plus de compétences, l'élection au suffrage universel (direct) des délégués communautaires des EPCI à fiscalité propre à partir de 2014 semble être une avancée démocratique importante.

Au-delà, cet ouvrage interroge indirectement sur le système de cogestion en place à la Cub depuis les années 1960 : s'agit-il d'un outil démocratique permettant que toutes les décisions soient prises en concertation entre tous les responsables politiques qui représentent les communes ou, au contraire, est-ce un moyen d'enterrer les débats partisans, à l'origine d'un affaiblissement démocratique comme ce fut le cas pour les EPCI de Lille et de Chambéry ?

////////

Ville et biodiversité, les enseignements d'une recherche pluridisciplinaire

Sous la direction de Philippe Clergeau

Presses universitaires de Rennes, 2011, 235 p.

Quels oiseaux vivent et se maintiennent dans les centres de nos villes ? Pourquoi certaines espèces végétales s'adaptent-elles aussi bien au milieu urbain ? Quelles sont les caractéristiques communes de ces espèces « urbanophiles » ? Quelle influence de l'îlot de chaleur et de l'étalement urbain sur la biodiversité en ville ? Ce sont quelques-unes des nombreuses interrogations sur lesquelles s'est penché le programme de recherche ECOURB. Conduit entre 2002 et 2010, ce programme a mobilisé une équipe de 27 chercheurs, ingénieurs et techniciens de plusieurs universités et instituts de recherche de Rennes et d'Angers autour d'un même objet de recherche : « comprendre les effets de l'urbanisation et du climat sur la biodiversité locale ». Rassemblés dans cet ouvrage, les résultats des écologues, géographes et sociologues engagés dans le programme apportent non seulement des réponses en matière de conservation de la biodiversité urbaine, mais ouvrent également la voie à une réflexion plus globale sur les relations homme-ville-nature.

En posant la ville comme nouvel objet d'étude, Philippe Clergeau interroge les modèles classiques de l'écologie autant qu'il participe au renouvellement du regard porté sur la ville. En effet, jusqu'aux années 1990, l'écologie s'est principalement intéressée au fonctionnement des espaces naturels et agricoles loin des villes. L'écosystème urbain était peu étudié en France. En faisant l'hypothèse que ce sont d'abord les activités humaines qui déterminent la nature de la biodiversité en ville, l'auteur propose un « changement de paradigme théorique sur l'écologie des espèces et sur les relations homme/nature ».

Pour vérifier cette hypothèse, de multiples outils et méthodes ont été déployés. À titre d'exemple, l'étude par les géographes de l'évolution de l'étalement urbain s'est inspirée des outils



et indicateurs de l'écologie du paysage. L'échantillonnage et les choix de localisation des stations de mesure des boisements ont été réalisés par les écologues le long d'un « gradient d'urbanisation » (centre-ville, péri-centre, suburbain, périurbain) de manière concertée avec les géographes. L'analyse de la perception de la nature par les habitants, initialement conçue par les sociologues à travers le prisme des catégories sociales, a mis en évidence la forte corrélation avec les origines rurales ou non des habitants, et semble redonner une actualité au modèle de l'opposition urbain-rural qui a longtemps prévalu au sein de la géographie française.

La description de l'émergence d'une interdisciplinarité nouvelle à travers le programme ECOURB montre également les prémices du concept de « trame verte et bleue », plus tard mis en lumière par le Grenelle de l'environnement. En démontrant la prépondérance

de l'empreinte humaine sur le fonctionnement de l'écosystème urbain, les résultats de ces travaux entérinent la fin de l'opposition homme-nature au sein de l'écologie. Ce changement radical de modèle scientifique contribue à l'implication renouvelée de la sphère scientifique dans les questions d'aménagement du territoire, en ouvrant de multiples perspectives de recherche-action. Inspirées au départ par les demandes concrètes des agglomérations de Rennes et d'Angers, ces recherches ont apporté des éléments objectifs pour appuyer et orienter la mise en œuvre des trames vertes en ville. Ces pistes d'actions sont aujourd'hui encore développées dans le cadre du programme « Trames vertes urbaines » de l'Agence nationale pour la recherche.

////////

Sciences du paysage. Entre théories et pratiques

Pierre Donadieu

Éditions TEC & DOC, 2012, 230 p.

De quoi parle-t-on quand on parle de paysage ? Qui sont les paysagistes ? Quel est leur rôle ? L'ouvrage de Pierre Donadieu propose une vision panoptique et dynamique des disciplines qui ont forgé cette profession récente et en plein essor. Les pratiques paysagistes contemporaines empruntent à l'architecture des jardins et à l'urbanisme des manières de prendre forme. À travers les plans, les chartes, les atlas de paysage et les autres outils que développent les pays européens, le paysage construit un nouveau paradigme de la fabrique urbaine. L'écologie, la géographie, l'histoire sont appelées ici pour mettre en perspective ce que ces sciences spatiales ont apporté au développement des pratiques paysagistes. Les sciences plus proches du vivant comme l'horticulture et la géo-agronomie rappellent le caractère hybride de la notion de paysage, qui se construit à la croisée des savoirs et s'invente dans la multitude des pratiques. L'économie du paysage porte un autre regard sur la production des biens paysagers qui, sans être des biens marchands, entrent pourtant dans l'économie de l'aménagement du territoire. Leur valeur marchande relève de leurs usages (promenade, biodiversité) et de valeurs culturelles (identité, héritage). La comparaison des politiques du paysage des différents pays du nord et du sud de l'Europe indique enfin une racine commune à l'ensemble des pratiques paysagistes européennes. La protection de la nature et du patrimoine architectural née au début du XX^e siècle a construit, dans chaque pays, le cadre d'émergence des politiques européennes du paysage, notamment en l'instaurant comme un bien commun lors de la Convention européenne du paysage de Florence en 2000.

L'auteur exploite donc la polysémie du mot « paysage » pour souligner le caractère transversal des pratiques paysagères qui s'imprègnent de tous ces savoirs sans jamais se laisser réduire à aucun dogme scientifique. Cet ouvrage cherche sans cesse à franchir la limite floue « entre théories et pratiques » pour



esquisser le contour d'un savoir du paysage. Pierre Donadieu propose à la fin de son panorama bibliographique une classification des pratiques en invoquant la construction d'une « épistémè » du paysage. Cette classification ouverte a le mérite d'exposer les différentes dimensions des métiers en lien avec le paysage. Les postures spatialistes des paysagistes designers et celles plus participatives des paysagistes médiateurs trouvent des ressources dans les différentes sciences évoquées dans le livre mais se revendiquent surtout du projet de paysage, de territoire ou urbain. Aussi, les historiens, les économistes, les sociologues, les écologues, les ingénieurs du paysage, qui se sont formés auprès de leur discipline-mère, participent également chacun à leur manière, à la construction d'une nouvelle lecture des territoires vécus. Au fil de ce panorama éclairé des sciences du paysage, ce théoricien paysagiste sème avant tout les graines d'un paysagisme

inventif, discipline hybride et transversale, encore fuyante et avide de tout ce qui peut la faire grandir. Le temps est encore à l'expérimentation de pratiques paysagistes plurielles, qui se construisent au contact direct des sites et des territoires, et renouvellent sans cesse les manières de faire projet. Pierre Donadieu propose un temps de réflexion pour mieux cerner cette discipline en cours de sédimentation. Et inspirer de nouvelles pratiques ? Si la valeur du paysage urbain historique de Bordeaux a été reconnue par l'Unesco en 2007, l'agglomération, inscrite dans le grand paysage alluvial de la Garonne, regorge de sites de projet qui participent à cette nouvelle fabrique urbaine inspirée par les caractères de son territoire, ses forêts, ses vignobles, son fleuve, ses coteaux. Ces sites sont des laboratoires vivants pour les paysagistes médiateurs, concepteurs et chercheurs, qui font évoluer le regard que l'on porte sur Bordeaux.

////////

Paris, France, Monde Repenser l'économie par le territoire

Pierre Veltz

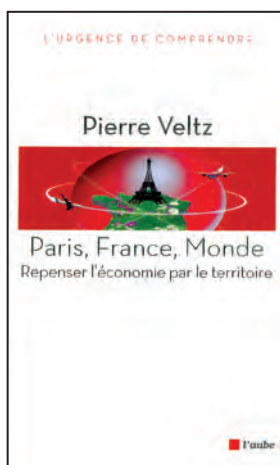
L'Aube, coll. « L'urgence de comprendre », 2012, 238 p.

Un monde en mouvement et qui se dématérialise. C'est le premier constat que pose Pierre Veltz pour définir le contexte de cet ouvrage. La spécificité des facteurs économiques actuels (les idées, les capitaux, les compétences) est leur nomadisme dont le principal moteur devient le capital humain. L'économie se construit désormais plus en réseau entre sites (en « archipel ») qu'en territoires larges (en « mosaïque »). L'urbain devient « généralisé », les territoires s'homogénéisent de plus en plus et les différences se manifestent moins dans l'espace que dans la société.

Dans ce cadre, la stratégie des villes pour sortir du lot serait, selon l'auteur, la « coopération » (faire de la coopération, tout en restant en compétition). Il est nécessaire pour les agglomérations de miser sur la distinction avec les autres, de s'appuyer sur des identités fortes et d'oser les expérimentations. Il leur faut fixer ces ressources stratégiques nomades. Les territoires dynamiques dans le monde sont des mégarégions urbaines solidarisées par des transferts internes massifs. Et la mégarégion française doit être la France. L'auteur projette en effet le processus de métropolisation non plus à l'échelle d'une agglomération régionale, mais au niveau national. Paris deviendrait le cœur urbain d'une « métropole France », distribuée sur tout le territoire et fonctionnant en réseau avec les agglomérations de province.

Le concept n'est pas si évident et l'ouvrage rappelle les relations complexes que Paris a entretenues avec le reste du pays. Pendant longtemps, les échanges se résumaient à un mécanisme de redistribution et de consommation de ressources entre la capitale et la province. Après la Révolution française, la méfiance à l'égard de la capitale qui a grandi au XIX^e siècle a abouti à une forme de déconcentration économique durant les Trente Glorieuses où Paris a perdu de ses forces de production mais conservé ses capacités de décision.

Veltz refuse l'idée de « Paris et le désert français » et vise plutôt un « concert français ». Le développement doit être global et non différencié. Il rejette un jeu économique à somme nulle



où il faudrait déshabiller Paris pour permettre le développement du reste du pays. Cette idéologie a pourtant marqué les politiques du pays avec les stratégies des « métropoles d'équilibre » de la DATAR dans les années 1960.

L'auteur souligne que l'idée du Grand Paris est finalement assez récente et repose sur des initiatives d'abord politiques et locales. Ainsi, les démarches communales des municipalités des « banlieues rouges », les expérimentations du département de la Seine et le passage à gauche de la ville de Paris en 2001 amènent progressivement vers cette prise de conscience collective. Il y a surtout un vrai système de gouvernance locale à repenser, notamment au niveau régional, afin que les territoires franciliens se

l'approprient véritablement. D'autres propositions sont faites. D'abord, réformer les institutions nationales pour « décentraliser mieux ». Avoir moins d'acteurs, mais plus compétents et sur plus d'espace. Qu'ils partagent une vision interterritoriale à différentes échelles, sans oublier les « interstices », les espaces entre les métropoles. Il s'agit désormais de réinventer les fonctions et relations politiques de ces nouveaux espaces partagés.

Pour un homme devenu PDG de l'établissement public de Paris-Saclay, on comprend mieux l'intérêt de ce dernier à défendre cette vision métropolitaine du développement parisien à travers ce livre en forme de plaidoyer.

La transposition de ces enjeux à la métropole bordelaise n'est qu'un exercice de mise à l'échelle évident. L'absence d'un *hinterland* bordelais suffisamment dense et la forte monopolisation de l'agglomération bordelaise dans la région renvoie à cette image de Paris et du désert français qui l'entoure. Les solutions locales restent aussi à inventer et passeront nécessairement par une reconstruction des modes de gouvernance locaux et par une plus grande intégration des projets locaux (SCoT, InterSCoT, projet métropolitain, infrastructures nationales, grands projets urbains...).

////////

La crise qui vient, la nouvelle fracture territoriale

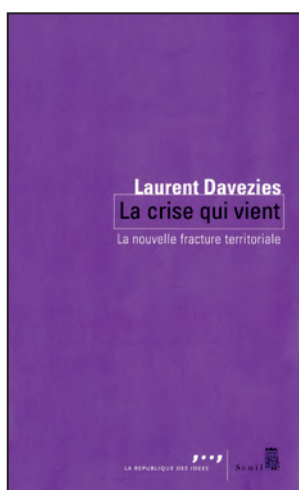
Laurent Davezies

Coédition Seuil-La République des idées, 2012, 128 p.

Les difficultés que nous traversons sont loin d'être derrière nous et elles entraîneront des inégalités territoriales majeures... Pour en faire la démonstration, Davezies propose, d'une part, de « déglobaliser » les épisodes de crise, en observant les territoires infra-nationaux et, d'autre part, de différencier la nature de ces épisodes.

Selon lui, la crise de 2008 résulte d'une sortie de route des marchés financiers. Les conséquences de ce choc « conjoncturel » sur les territoires ont été variables et ont mis en évidence le rôle majeur des transferts de revenus comme amortisseurs. Dans son ouvrage *La république et ses territoires*, Davezies exposait la déconnexion entre les lieux de production et les lieux de distribution du revenu et de la consommation. Lors de la crise, les territoires « productifs » ont été les plus impactés tandis que les territoires à dominante « résidentielle » ont été les plus soutenus grâce aux transferts de revenus. On pouvait alors penser que ces territoires « résidentiels » étaient ceux qui tiraient leur épingle du jeu. Selon l'auteur, il n'en est rien car c'était sans compter sur le deuxième épisode de crise qualifié de « crise de la dette souveraine ». Présenté comme choc structurel, il marquerait la fin du modèle de redistribution hérité des Trente Glorieuses et des logiques keynésiennes, où l'investissement public permet de générer de la croissance. Aujourd'hui, cet investissement public joue certes un rôle d'amortisseur mais n'a plus les effets d'entraînement escomptés. De surcroît, les dépenses publiques ne pourront rester au niveau actuel et leur fonction palliative sera amputée. La consommation et les revenus risqueront à leur tour d'être dégradés, contrairement à ce que nous avons connu en 2008.

Ce serait alors le retour de « la compétitivité productive » qui suppléerait la consommation dans un « juste retour des choses » : ceux qui produiront sont ceux qui gagneront, promet Laurent Davezies. Ce scénario voit l'avènement des métropoles qui, parce qu'elles concentrent la main-d'œuvre hautement qualifiée, les services, les équipements, seront



les lieux de concentration de la production. Il faudra « soutenir la croissance des territoires à forts avantages comparatifs ». *Quid* des autres territoires dans un contexte de déprise de l'action gouvernementale ? La remise en question de l'égalité territoriale est ainsi annoncée. Il serait plus efficace d'aider les territoires de la croissance que les autres. La variable d'ajustement devra être la mobilité : en encourageant les populations à se déplacer vers les lieux de création de richesse, une partie du problème sera résolue.

Laurent Davezies a pris l'habitude de bousculer les idées reçues avec des essais courts, illustrés et incisifs. On peut toutefois soulever deux limites à son propos : d'une part, peut-on

faire l'amalgame entre développement domestique et soutien public ? La sphère « résidentielle » n'a-t-elle pas d'autres moteurs que les transferts de revenus ? Si ces derniers diminuent, les logiques endogènes de l'économie domestique ne peuvent-elles pas suffire à générer de la croissance ? D'autre part, faut-il concentrer les aides publiques au profit des métropoles ? Constituent-elles les seuls points d'appui pour une croissance retrouvée ? Les effets d'entraînement ne pourraient-ils pas être ailleurs ? Rappelons que depuis déjà trois décennies, les créations d'emploi en France découlent au moins autant, voire plus, des nouvelles attentes des ménages en termes de services que de la compétitivité internationale des entreprises.

Ramené au contexte local, cet essai plaide en faveur de la métropole millionnaire : grâce à sa métropolisation, Bordeaux fera partie des territoires gagnants. Mais, dans ce modèle où les populations en difficulté afflueraient vers les métropoles, *quid* du projet d'accueil ? Sur le territoire de la Cub, 80 % de la population est éligible au logement social... Autres interrogations : quelle place pour les territoires girondins ? Doivent-ils être pensés comme la périphérie de ce système en devenir ? Ne sont-ils pas la source d'une dynamique endogène ?

//////////

Sur la métropole bordelaise

5 sens pour un Bordeaux métropolitain

La Cub, 2012, 200 p.

2030... c'est l'horizon visé par les 27 communes qui composent la communauté urbaine de Bordeaux – plus de 700 000 habitants – pour que l'agglomération bordelaise accède au rang de métropole européenne... Mais pourquoi une métropole ? Parce qu'à travers d'une ambition de croissance millionnaire, il s'agit de construire un territoire plus uni et plus fort face au contexte économique, plus prospère et plus généreux pour ses habitants, plus sensible et plus respectueux de son cadre, de ses particularismes et de l'environnement en général.

Ce projet de territoire, largement auto-construit par ceux qui y vivent au travers d'une démarche participative, est présenté dans cet ouvrage à la couverture solaire, exprimant l'envie de la communauté urbaine de Bordeaux de se lancer dans ce nouveau modèle métropolitain attentif et revigorant.

//////////



Représenter la ville

Sous la direction de Sandrine Lavaud et Burghart Schmidt, université de Bordeaux 3
éditions Ausonius, Scripta Mediævalia 20, 2012, 414 p.

Cet ouvrage est issu d'un colloque et d'une exposition organisés en 2009 par l'institut Ausonius de l'université Bordeaux 3. Il retrace l'évolution de la production iconographique depuis le Moyen Âge en apportant un regard particulier aux villes portuaires. L'ouvrage interroge d'abord l'histoire de l'image urbaine, à la fois dans sa dimension technique et dans sa fonction de mise en scène des villes-ports.

Dès le XIX^e siècle, une autre fonction de la carte est mise en évidence, celle d'outil d'analyse, de recueil de données. Elle devient au fur et à mesure un moyen de penser la fabrique des villes.

C'est la seconde facette de l'ouvrage qui présente les écoles actuelles de représentations des villes. Le lecteur bordelais y trouvera un intérêt particulier puisque la représentation du port de lune y est décortiquée d'un point de vue historique et illustrée de travaux récents comme l'approche archéogéographique de la plaine rive droite par Cédric Lavigne ou encore l'étude préalable à l'aménagement du secteur Brazza par Djamel Klouche.

//////////



Visages et portraits politiques de Gironde

Jean Petaux, éd. Bord de l'eau, 2012, 263 p.

Un temps que les moins de vingt ans ne peuvent pas connaître... mais ne doivent cependant pas ignorer pour comprendre la politique girondine de cette seconde décennie du XXI^e siècle.

Douze portraits des personnages marquants, enrichis des très nombreuses figures locales, de ces 40 dernières années permettent ainsi de sérier les effets de l'ancrage d'une culture de grands crûs et héritage des Lumières : la « garde » pluri-décennale de nombreux élus et le savant « assemblage d'une cogestion humaniste » gauche/droite qui constitue par exemple la marque de fabrique de la Cub.

Quant aux plus de vingt ans... ils parcourront ce riche album commenté de 263 pages pour raviver ou compléter leur mémoire sépia.

//////////



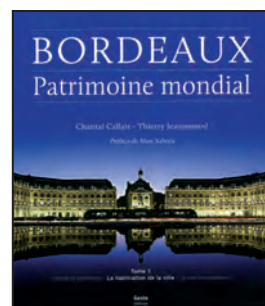
Bordeaux, Patrimoine mondial

Tome 1 : La fabrication de la ville

Chantal Callais et Thierry Jeanmonod, Geste éditions, 2012, 624 p.

Riche en illustrations, cet ouvrage retrace l'histoire de la fabrication et de la transformation de Bordeaux. Les auteurs proposent une mise en perspective des connaissances sur l'architecture et la ville de la fin du XIX^e siècle jusqu'aux recherches récentes. Ce livre cible un public large et rend accessible des données à caractère scientifique, en utilisant des schémas clairs, des photographies et des plans. C'est le premier tome d'une série de trois ouvrages complémentaires pour mieux connaître Bordeaux et son patrimoine.

//////////



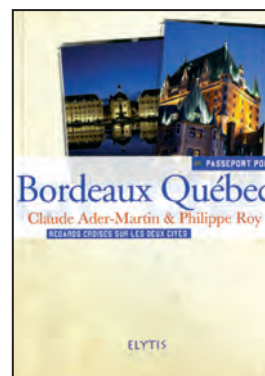
Passeport pour Bordeaux Québec : Regards croisés sur les deux cités

Claude Ader-Martin, éd. Elytis, 2012, 128 p.

Regards croisés, entrelacés même, tant le destin, les relations et les caractéristiques de ces deux cités, aujourd'hui métropoles, sont liés. De ces villes dont l'histoire se lit sur les pierres, on perçoit à travers ce livre une Québec petite, mais vaste, sœur d'un Bordeaux explorateur et porteur de torche. Les ressemblances sont également frappantes lorsque l'eau nous guide et dessine la géographie des lieux. On peut ainsi lire un rapport « saumâtre » et intime avec des fleuves-estuaires puissants et tumultueux, offrant une ouverture sur le monde et son négoce pour deux cités isolées. Ouvertes sur le monde et repliées sur elles-mêmes.

Un esprit « insulaire » que le long et lent développement des ponts illustre parfaitement, même si ce dernier est depuis bien des années mis à mal, l'influence de la terre se substituant à celle des fleuves. Un petit livre parfait pour appréhender Québec et son histoire. À lire avant de découvrir la capitale de la Belle Province.

//////////

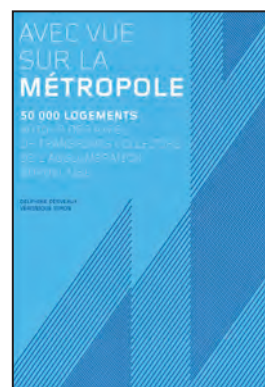


Avec vue sur la métropole, 50 000 logements autour des axes de transport collectif de l'agglomération bordelaise

Delphine Désveaux et Véronique Siron, Archibooks, 2012, 174 p.

Le titre est vendeur. Il s'agit bien ici de promouvoir un habitat plus complice avec son environnement et de prendre de la hauteur : au sens figuré, reconsidérant le mode de production courant du logement ; au sens propre car les horizons du territoire bordelais sont riches, variés et lumineux. Partant de l'habitat, dans sa dimension « polytopique », les architectes inversent le regard. Ils invitent à donner sens et valeur aux quartiers en devenir par le plaisir d'habiter « ici et maintenant », s'affranchissant des standards obsolètes du produit logement « hors sol ». Dans cette édition, une sélection de dessins des architectes est magnifiquement restituée et commentée. Les points de vue croisés des acteurs politiques, techniques, experts, viennent donner corps et esprit à la démarche en action. On se surprend à vivre les plans des maisons et appartements conçus avec attention. Du « sur mesure » à la portée de tous, avec « vue sur la métropole ».

//////////





Si vous souhaitez
recevoir CaMBo chez vous :



BULLETIN D'ABONNEMENT

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

à partir du n° 3 (Où va la ville ? mai 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. 39, 70 // **Marie-Christine Bernard-Hohm**
ethnologue urbaniste,
chargée d'études à l'a-urba.

p. 33, 80 // **Lionel Bretin**
géographe, chargé d'études à l'a-urba.

p. 78 // **Hélène Bucheli**
ingénieur-agronome, urbaniste,
chargée d'études à l'a-urba.

p. 58 // **Céline Castellan**
paysagiste-urbaniste,
chargée d'études à l'a-urba.

p. 13 // **Stéphane Caze**
directeur du droit des sols et de l'architecture,
mairie de Bordeaux.

p. 62, 70 // **Jean-Christophe Chadanson**
urbaniste, directeur d'études à l'a-urba.

p. 54 // **Bob Clément**
ingénieur-urbaniste,
chargé d'études à l'a-urba.

p. 44, 64 // **François Cougoule**
urbaniste,
chargé d'études à l'a-urba.

p. 74 // **Michaël David**
conseiller juridique à l'a-urba,
enseignant-chercheur associé au Cerdare,
université de Bordeaux.

p. 72 // **Caroline De Vellis**
statisticienne, chargée d'études à l'a-urba.

p. 75 // **Nicolas Drouin**
architecte-urbaniste,
directeur d'études à l'a-urba.

p. 22 // **Jean Dumas**
professeur émérite,
IEP de Bordeaux.

p. 81 // **Emmanuelle Gaillard**
économiste, chargée d'études à l'a-urba.

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

p. 16, 61 // **Antonio Gonzalez-Alvarez**
ingénieur-urbaniste, directeur de l'équipe
Dynamiques territoriales à l'a-urba.

p. 29, 44 // **Maud Gourvellec**
ingénieur-urbaniste,
chargée d'études à l'a-urba.

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

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

p. 57 // **Marie-Flore Mattéi**
chargée de mission, Plan Urbanisme
Construction Architecture, ministère
de l'Égalité des territoires et du Logement.

p. 79 // **Laure Matthieussent**
paysagiste-urbaniste,
chargée d'études à l'a-urba.

p. 48, 52, 63, 76 // **Élodie Maury**
chargée de communication à l'a-urba.

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

p. 11, 52 // **Jean-Marc Offner**
directeur général de l'a-urba.

p. 19 // **Luce Ponsar**
chef de projet Plan climat, Grand Lyon.

p. 50 // **Vincent Renard**
économiste, directeur de recherche
au CNRS.

p. 83 // **Sandra Rinjonneau**
assistante communication à l'a-urba.

p. 28 // **Vincent Schoenmakers**
urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 24 // **Gokce Selen Serçen**
doctorante, département de sociologie,
université de Bordeaux 2.

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

p. 26 // **Camille Uri**
urbaniste, directrice de l'équipe Projet
urbain à l'a-urba.

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

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

Les illustrateurs

p. 68-74 // **Olivier Chaput**
infographiste à l'a-urba.

p. 26 // **Bob Clément**
ingénieur-urbaniste,
chargé d'études à l'a-urba.

p. 22-23 // **Christine Dubart**
infographiste à l'a-urba.

p. 28 // **Pierre Layère**
architecte-urbaniste,
chargé d'études à l'a-urba.

p. 8-9, 25 // **Olivier Michard**
infographiste à l'a-urba.

illustration de la couverture,
p.31, 40, 42, 44-45, 60 // **Sylvain Tastet**
infographiste à l'a-urba.

La photographe

p. 12, 14, 21, 46-47 // **Hélène Dumora**
photographe à l'a-urba.

n°3 | mai 2013
www.lefestin.net
www.aurba.org

CaMBo

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



CaMBo n° 4
à paraître

Rénovations urbaines

novembre 2013



a'urba.



9 782360 620692