

CaMBo

n° 4 | novembre 2013
10 €

M cahiers de la
ÉTROPOLE
Bo RDELAISE

Refaire la ville



débats

bruits de la ville

acteurs

décryptages

le festin

Refaire la ville

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

Iconographie

Hélène Dumora,
sauf mention contraire

Illustrations

Olivier Chaput, Pierre Layère,
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

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

Chargée de diffusion

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

Chargée des abonnements

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

Chargée de communication

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

////////

Impression

Imprimerie Laplante (Mérignac)

Dépôt légal : novembre 2013
ISBN : 978-2-36062-083-8
ISSN : 2260-9075

////////



10-31-222 / Certifié PEFC / Ce produit est issu de forêts gérées durablement et de sources contrôlées. / pefc-france.org

CaMBo | novembre 2013

CaMBo

cahiers de la MÉTROPOLE BORDELAISE

Fin de chantier ! Penser la ville, c'est souvent dessiner, concevoir, imaginer une ville achevée. Les utopies urbaines donnent à voir des organisations stables, des territoires finis. Les cités idéales s'encadrent dans des tableaux. Les documents de planification parlent de cohérence, d'équilibre, en quête d'une répartition harmonieuse des hommes, des activités et des équipements.

Et pourtant, la ville est sans cesse en mouvement. Elle se développe, ou elle rétrécit. Elle gagne ou perd en population. Elle renouvelle ses constructions et ses infrastructures. L'évolution des comportements de mobilité transforme le paysage des espaces publics. Les bouleversements des modes de vie modifient les ambiances. Et si « la forme d'une ville change, on le sait, plus vite que le cœur d'un mortel », les pratiques de la ville évoluent à un rythme plus soutenu encore.

Chacun le voit, chacun le ressent. Nul besoin de relire nos histoires urbaines remplies de remparts sans cesse détruits puis reconstruits plus loin, de « percées » visionnaires provoquant des sauts d'échelle, de lotissements spéculatifs urbanisant les campagnes. Nul besoin de parcourir la Chine en s'émerveillant ou s'horrifiant de l'incessante construction de gratte-ciels en tout genre.

Bordeaux, sous nos yeux, change chaque jour. Depuis le tramway, les quais et les ravalements, ce n'est plus la même ville, entend-on souvent dire. Avec la métropole millionnaire, ce ne sera plus la même agglomération, expliquent d'autres avec passion ou dépit. En tout cas, les mutations urbaines sont à l'œuvre.

Et pourtant. Le « travail en cours » apparaît en creux, comme une parenthèse sans contenu, comme un provisoire sans mérite, comme un mauvais moment à passer entre deux états stables. Et si les dynamiques territoriales s'appréhendaient dans un continuum, comme une succession d'états instables dont la logique serait sans cesse à réécrire ? Et si les espaces les plus « mutants » devenaient les plus visibles et les plus attachants ?

Les friches urbaines se transforment souvent en étonnants réservoirs de biodiversité, tout en créant des accidents visuels au charme exotique. Les squats, habitats précaires de la créativité, deviennent parfois de hauts lieux artistiques. Les quartiers en cours de « gentrification » sont probablement les seuls vrais espaces de mixité sociale (du point de vue résidentiel). Et reconnaître à certains territoires (la Seine-Saint-Denis en région parisienne, le quartier Saint-Michel à Bordeaux) une dynamique de renouvellement social, c'est les qualifier positivement dans leur fonction métropolitaine.

Voir dans la ville un chantier permanent présente trois utiles conséquences. Cela permet de penser les transitions comme des moments positifs, dès lors que l'action publique se fixe des objectifs d'évolution forte de certains paramètres urbains. Quelles solutions, par exemple, pour réduire significativement et rapidement la part de l'automobile dans les déplacements sans pour autant pénaliser les habitants du périurbain captifs de la voiture ? Quelles approches pour rendre les villes vraiment faciles à vivre pour les personnes âgées, sans tomber dans des investissements démesurés ou des mesurées symboliques ? Quel nouveau modèle pour mettre en œuvre « la transition énergétique » ?

Cela incite à intégrer dès la conception des projets des capacités de recyclage, de reconversion, voire de réversibilité. Que faire d'un parc-relais lorsque sa fonction d'interface entre l'automobile et le transport collectif s'amenuise au rythme de l'allongement du réseau de tramway ? La notion d'adaptabilité est au cœur du développement durable.

Enfin, l'idée de chantier permanent amène à prendre au sérieux les aménagements éphémères et les équipements précaires. Les Nord-Américains savent utiliser une friche pour organiser, durant quelques mois ou années, un parking, un marché ou un lieu festif. Ici ou là, les potentiels artistiques et culturels des espaces en construction peuvent être exploités par des maîtres d'ouvrage audacieux.

Les paysagistes, qui connaissent le rythme des saisons et la vie des arbres, savent sans doute mieux que d'autres appréhender la permanence du changement. Pour refaire la ville, apprenons donc à nous installer dans le provisoire.

////////

Jean-Marc Offner

ÉDITORIAL

GRAND ENTRETIEN	JACQUES LÉVY	P. 4	Franoise Taliano-des-Garets
CONTROVERSE	PÉAGE URBAIN : POURQUOI FAIRE ?	P. 7	Ghislaine Deymier
IMPERTINENCE	LA MÉTROPOLE DES RAILS	P. 10	Thierry Oblet

débats

décryptages

REPRÉSENTATION	DES REPRÉSENTATIONS EN DÉBAT	P. 73	Stéphane Cordobes Karine Hurel
RECHERCHE	LES AMBIANCES SONORES DE L'ESPACE PUBLIC	P. 76	Sandrine Vaucelle
MÉTHODE	LE DESIGN DE SERVICES DANS LES POLITIQUES DE MOBILITÉ	P. 78	Jean-Christophe Chadanson
CHIFFRAGE	82 000	P. 80	Caroline de Vellis
LEXIQUE	RROMS	P. 81	Stella Manning
ACTUALITÉ DU DROIT	LA CUB « ENFIN » MÉTROPOLE ?	P. 82	Michaël David

kiosque

RÉINVENTER LA FRANCE, TRENTÉ CARTES POUR UNE NOUVELLE GÉOGRAPHIE, JACQUES LÉVY	P. 83	Thibaut Lurcin
VACANCE DES LIEUX, PHILIPPE BACHIMON	P. 84	Clara Barretto
LES CINQ SENS DE LA VILLE DU MOYEN ÂGE À NOS JOURS, ROBERT BECK, ULRIKE KRAMPL ET EMMANUELLE RETAILLAUD-BAJAC (DIR.)	P. 85	Bob Clément
(RÉ)AMÉNAGER LES REZ-DE-CHAUSSEE DE LA VILLE, ARIELLA MASBOUNGI (DIR.)	P. 86	Julien Alibert
SUR LA MÉTROPOLE BORDELAISE	P. 87	

ÉPHÉMÈRE	PHOTOGRAPHIE	P. 11	Hélène Dumora
SENS DE L'ÉVÈNEMENT	SERVICES NUMÉRIQUES : LE GRAND BAZAR DES INNOVATIONS	P. 12	Jean-Marc Offner
ZOOM	LES REFUGES PÉRIURBAINS OU LA DÉCOUVERTE INSOLITE DU QUOTIDIEN	P. 13	José Branco
VOISINAGE	BULLES CRÉATIVES À ANGOULÊME	P. 16	François Cougoule Antonio Gonzalez-Alvarez
INNOVATION	LA POSTE OU L'OBLIGATION D'INNOVER	P. 17	Bob Clément

acteurs

IDENTITÉS MÉTROPOLITAINES	PHOTOGRAPHIE	P. 19	Hélène Dumora
MÉMOIRE	LA BANLIEUE MARAÎCHÈRE DE BORDEAUX, SOUVENIRS D'UN GÉOGRAPHE	P. 20	Emmanuelle Bonneau
TRANCHE DE VIE	PORTRAIT D'UNE JEUNE FILLE RÉSILIENTE	P. 22	Marie-Christine Bernard-Hohm
FABRIQUE URBAINE	UN SPEED-DATING POUR RAVIVER LE CASTING	P. 24	Maud Gourvellec
ESPACES DE VILLE	DU « BÉTON-PAPIER » ? OUI, MAIS... « PAPIER-COTÉ » !	P. 26	Vincent Schoenmakers

Refaire la ville sur la ville

dossier coordonné par Thierry Oblet

REFAIRE LA VILLE	P. 27	Thierry Oblet
GRAMMAIRE DE LA DÉMOLITION	P. 28	Thierry Oblet
THE GRAMMAR OF DEMOLITION, TRADUCTION DE LUCY EDWARDS	P. 31	
GRAMÁTICA DE LA DEMOLICIÓN, TRADUCTION DE NAYROUZ ZAITOUNI-CHAPIN	P. 34	
LA FIN DU TABOU DE LA DÉMOLITION	P. 37	Agnès Berland-Berthon
PARVIENDREZ-VOUS À RETROUVER... ?	P. 42	Hélène Dumora
MÉRIADECK, BÉTON SENSIBLE	P. 44	Benoît Hermet
ZOOM SUR LA RIVE DROITE DE LA GARONNE	P. 46	
« IL FAUT QU'ON SE DONNE LES MOYENS D'ALLER AU BOUT DU PROCESSUS », ENTRETIEN AVEC ÉTIENNE PARIN	P. 47	Emmanuelle Goïty
« CE FUT UNE NOUVELLE ÉTAPE DANS L'HISTOIRE DE NOS MÉTIERS », ENTRETIEN AVEC FRANÇOIS BOULANGER	P. 50	Thierry Oblet
« LES HABITANTS ONT TOUJOURS ÉTÉ AU CENTRE DE NOS PRÉOCCUPATIONS », ENTRETIEN AVEC STÉPHANIE GOUJON	P. 52	Thierry Oblet
RENOUVELLEMENT URBAIN ET CHANGEMENT SOCIAL SUR LA RIVE DROITE	P. 54	Daniel Mandouze
DÉMOLIR POUR FAIRE LE PLEIN	P. 58	Manon Vivrière
LE NOUVEL AVENIR DES VILLES RURALES ET LES PIÈGES DE LA DÉMOLITION URBAINE	P. 61	Francis Pougnet
BEAUDÉSERT, QUARTIER HABITABLE	P. 64	Alexandre Richter
DE LA DÉMOLITION AU DÉCOLLAGE, ENTRETIEN AVEC ALEXIA SONNOIS ET CATHEL BOUSQUET	P. 67	Thierry Oblet
LA DÉMOLITION, ACTE DE PROJET	P. 69	Bernard Reichen

Jacques Lévy

On a coutume de vous présenter comme un spécialiste en géographie du politique. Cette appellation vous convient-elle et que faut-il entendre par là ?

C'est vrai que je me considère, entre autres, comme un géographe, un chercheur en sciences sociales de l'espace, avec l'idée que l'appartenance disciplinaire ne fait pas tout et que l'on a intérêt à décroquer. Quand on s'intéresse à l'espace, on s'aperçoit que celui-ci est d'emblée politique. Lorsque vous faites construire une maison quelque part, cela comporte des conséquences immédiates, votre spatialité personnelle change l'espace et ce changement s'impose à tous. L'espace est une dimension immédiatement et éminemment politique. Mais la géographie du politique ce n'est pas seulement la géographie des institutions ou du jeu politique, la géographie électorale par exemple. Elle se distingue aussi de la géopolitique qui porte sur la rivalité entre États, des rapports fondés sur la violence. Au contraire, dans la politique, au sens de la tradition grecque poursuivie par des penseurs comme Bodin ou Hume, il y a la question de la légitimité qui se pose. Cette contrainte de la légitimité m'a incité à distinguer la géographie du politique de la géopolitique.

Vous êtes très proche de la science politique ?

Oui, si elle était proche de son objet, car elle est souvent soit trop abstraite, mais insuffisamment théorique, soit

rivée sur la seule étude des processus électoraux et elle a tendance à laisser à la philosophie politique les grands problèmes. Le défaut le plus courant de la science politique est de ne pas s'intéresser aux enjeux. La politique n'est pas une activité quelconque : cela sert à quelque chose dans une société et si on oublie à quoi, on passe à côté du sujet.

Qu'apporte la géographie à la compréhension du monde ?

L'espace compte dans les sociétés parce que la distance compte. Pour se développer le monde a besoin du contact, or il y a de la distance. Dans toutes les sociétés, selon des modalités diverses, on constate à la fois la nécessité du contact et l'existence de forces qui empêchent ce contact. C'est cette contradiction qui m'intéresse. La ville, c'est l'idée d'assumer le maximum de mises en contact alors qu'on y rencontre des rapports de distance, ce que montrent par exemple les corps dans

l'espace public. Ce n'est pas l'étude de la localisation comme par l'intermédiaire de la cartographie. Ma démarche, celle que je développe dans mon ouvrage *Réinventer la France*¹, consiste à appliquer à l'espace la notion de justice telle qu'elle a pu être pensée par John Rawls ou Amartya Sen. Je travaille ainsi sur les notions de bien public, de bien premier en les croisant avec les logiques spatiales. Dans le *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* que j'ai dirigé avec Michel Lussault² et dont nous venons d'achever une deuxième édition, nous avons établi un vocabulaire assez théorique qui peut intéresser les autres sciences sociales. Nous avons œuvré pour faire sortir la géographie d'une vision étroitement centrée sur l'État et placer le réseau avant le territoire, ce qui est une rupture avec la géographie traditionnelle.

1 | Jacques Lévy, *Réinventer la France, trente cartes pour une nouvelle géographie*, Fayard, 2013. Voir note de lecture p. 83

2 | Jacques Lévy, Michel Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, 2013, 2^e édition.

L'objet urbain est selon vous un objet spatial. Qu'entendez-vous par là et comment définissez-vous l'urbanité ?

La ville est un objet spatial qui concentre le maximum de diversité dans un minimum d'étendue. La ville est un dispositif de coprésence et l'urbain est une société complète dans laquelle il y a un équilibre entre des dimensions diverses. Elle est spatiale dans son principe même, dans la gestion de la coprésence. Trois modalités s'y côtoient depuis le Néolithique : la coprésence, la mobilité, la (télé-) communication comprise comme toute forme de courrier. À l'intérieur de cette société, il y a des unités de plus en plus inattaquables, insécables, dont l'individu est le cœur. Ainsi, les ménages d'une seule personne sont-ils dans les grandes villes les plus répandus. Matériellement, la coprésence totale n'est pas possible et il y a donc des contradictions à gérer. Mobilité et télé-communication sont alors mobilisées comme outils de la coprésence, alors même qu'elles en constituent des alternatives.

Peut-on distinguer des modèles urbains ?

Des modèles d'urbanité se distinguent en effet. L'urbain ne se réduit pas à la ville. Aujourd'hui, il n'y a plus de société organisée autour de la ruralité mais il y a des campagnes. Celles-ci sont devenues une figure de l'urbain, j'entends par là que les modes de vie sont proches de ceux de la ville. La

vaste classe moyenne ayant le choix de décider d'habiter dans les centres ou en périphéries. Pour ce qui est des modèles, c'est-à-dire la ville que l'on veut, la ville désirable, on peut identifier un modèle que je nomme celui d'« Amsterdam » différent de celui de « Johannesburg » ou de « Los Angeles ». Ce dernier se caractérise par une ville étendue, grosse consommatrice d'espace et fondée sur l'automobile. On se rend compte aujourd'hui que même la Chine, où les rythmes d'urbanisation sont incroyablement élevés, ne peut fonctionner sur ce modèle. Si, dans ce pays, les contradictions sont patentes au sein même des politiques publiques, des mesures restrictives sont prises sur l'achat d'automobiles et la construction d'infrastructures de transports publics est une priorité. Dans les pays d'Afrique subsaharienne ou en Inde, il est par contre difficile d'avoir des politiques de transports publics et l'on peine à répondre aux défis de l'urbanisation. Ce n'est pas simplement un problème économique car l'Inde connaît une forte croissance. On y est proche du modèle de Johannesburg, très hiérarchique, avec des villes où l'espace public existe peu et la notion de bien public a du mal à passer³, car ce n'est pas seulement une question d'argent ou de distribution de biens, il faut que l'idée d'égalité soit présente et puissante. À l'inverse, en Chine, j'ai été frappé par la qualité des interactions et des civilités dans les espaces publics. Ces régulations ne sont pas seulement dues à la tradition étatique,

on a le sentiment qu'il s'agit de quelque chose de plus profond et que cela vient de la société elle-même, en dépit de la période maoïste qui a segmenté l'espace urbain et a cherché par tous les moyens à décourager la mobilité.

Y a-t-il une ville de référence en matière de mobilité ?

Si l'on considère comme modèle celui qui associe espace public, mobilité publique, densité et diversité, ce système n'est jamais parfaitement réalisé. La cité idéale n'existe pas. On peut même dire que des modèles contraires coexistent sur un même espace aussi bien en Europe qu'en Asie avec le modèle que j'appelle « Amsterdam », et en Amérique du Nord et en Afrique avec le modèle « Johannesburg ». Ainsi, Los Angeles dispose d'un métro et pour prendre un exemple extrême, Sarlat ou Commercy ont un système de transports moins bon que celui de Los Angeles. En France, le centre des métropoles correspond au modèle d'« Amsterdam » et la périphérie au modèle de « Johannesburg ». À Paris, si l'on supprimait la voiture dans le centre, cela pénaliserait très peu les habitants de cette zone, davantage ceux de la périphérie. En somme, toutes les villes sont complexes. C'est ce que montre, par exemple, le vélo, dont la part modale est très variable entre des villes par ailleurs similaires. Moyen de transport privé non motorisé, le vélo ▶

3 | Voir Jacques Lévy, « Le passant inconsideré. À la recherche de l'espace public en Asie du Sud », <http://www.espacestems.net/articles/le-passant-inconsideré/>

► joue souvent un rôle contradictoire selon qu'on considère ses relations avec les voitures ou avec les piétons. Une ville comme Strasbourg a ainsi été amenée à réglementer davantage la circulation des vélos dans les zones piétonnes.

Pourquoi la périurbanisation serait-elle une « mal-ville » ?

Les habitants du périurbain considèrent que c'est un bon équilibre entre ville et campagne. Pour ceux qui choisissent le centre, c'est plutôt, au contraire, le cumul de nombreux inconvénients. Ce n'est pas au chercheur de dire ce qui est le bon ou le mauvais habiter urbain. Il peut être utile lorsqu'il aide les habitants à prendre conscience des effets, parfois à longue portée et à long terme, de leurs décisions.

La gentrification des centres urbains est-elle évitable ?

La perte de diversité n'est pas inévitable. Même si c'est parfois contre-intuitif, c'est dans les centres qu'il y a le plus de diversité (notamment de mixité sociale). Plus on s'en éloigne, moins il y en a.

Faut-il y voir un lien avec la géographie du vote Front national en France ?

Le vote extrême a à voir avec le refus de l'exposition à l'altérité. Refus de l'étranger, de l'homosexuel, de l'Europe, du monde. Cela touche des personnes qui sont en demande d'une mise à distance de ce qui est le plus sociétal dans le social, pas seulement des exclus.

La ville comme concept spatial, telle que vous l'entendez, doit-elle devenir un objectif politique ?

Je dirais qu'elle l'est déjà, les élections municipales se jouent désormais sur les enjeux d'urbanisme et de développement urbain. Certains l'ont bien compris, notamment les maires de gauche qui ont progressivement conquis la plupart des grandes villes françaises, en rompant avec un modèle exclusivement redistributif fondé sur l'aide publique à la distribution de biens privés. Les sociétés urbaines sont donc de plus en plus clairement confrontées à la question : quelle ville voulons-nous et quels moyens voulons-nous nous donner pour y parvenir ? Au-delà de la démocratie participative, le problème demeure que, le plus souvent, ce ne sont pas aux bonnes échelles que se déroule la vie politique institutionnelle. Tant que les gouvernements urbains des grandes villes n'auront pas atteint l'échelle métropolitaine, incluant centres, banlieues et périurbain, il faudra s'attendre à des effets indésirables consécutifs au fait que les décisions se prennent trop haut... ou trop bas.

////////

Péage urbain : pourquoi faire ?

Le péage urbain ne serait-il pas un moyen de détourner la conversation ? La question fondamentale qui se pose aujourd'hui est bel et bien la réduction de la place de l'automobile en ville, car n'en déplaise à quiconque, la voiture en ville génère des nuisances non seulement sur l'environnement, l'occupation de l'espace, les écosystèmes mais également sur la santé publique et le niveau d'accidentologie. Lorsque l'on parle de limiter l'utilisation de la voiture en ville, il faut bien comprendre ici que l'on souhaite mieux l'intégrer dans un système de déplacements urbains qui accorderait à chaque mode de transport sa zone de pertinence propre. Le péage urbain apparaît alors comme une solution parmi d'autres pour répondre aux enjeux d'une mobilité urbaine « durable ». Encore faut-il s'accorder pour définir le niveau de durabilité à atteindre...

Les enjeux des politiques urbaines de transport aujourd'hui

Ce que l'on appelle « péage urbain » recouvre plusieurs dispositifs : le plus connu est le péage d'accès, où l'accès motorisé à une zone de la ville – comme à Londres ou Stockholm – ou à une infrastructure particulière – comme une rocade – est soumis au paiement d'une taxe. Il présente deux avantages qui l'ont fait récemment élire comme l'une des quatre mesures phares du Grenelle II de l'environnement en matière de transport. D'abord, il améliore la mobilité en ville, en contraignant l'usage de l'automobile

dans les zones les plus congestionnées – et Bordeaux, en piétonnisant son hypercentre et en étendant la zone de stationnement payant, a en fait réalisé un « péage urbain caché ». Il permet ensuite d'améliorer le cadre de vie urbain, en réduisant la pollution et les nuisances associées à l'automobile. Ainsi, à Milan, sont exemptés de péage pour l'accès au centre-ville les véhicules hybrides et électriques. Enfin, il permet de recueillir des fonds qui financeront des transports en commun se substituant à l'automobile – et l'on connaît les difficultés majeures de financement de la plupart des réseaux de transports en commun urbains français (cf. *CaMBo* #1).

Sur le plan de la réduction de la congestion urbaine, les effets de l'instauration d'une telle taxe urbaine sont plutôt positifs. À Londres, comme à Stockholm ou à Oslo, on a pu observer une baisse de 15 à 20 % du trafic automobile, combinée à une hausse de la fréquentation des transports en commun. Les usagers des véhicules individuels ont ainsi adopté de nouveaux comportements : à Stockholm, par exemple, l'instauration du péage à l'entrée de la ville a incité les habitants des communes alentour à garer leurs voitures dans de grands parkings prévus à l'entrée de la ville et à prendre les transports en commun. Le bilan de Londres est plus mitigé. D'une part, malgré une forte diminution du trafic, le niveau de congestion est revenu à celui de 2003. Le problème

de la congestion urbaine n'a fait que se déplacer au-delà des portes du péage. Les individus empruntent désormais une grande avenue qui contourne le péage par le nord. D'autre part, aucune étude n'a pu mettre en avant une véritable amélioration de la qualité de l'air. Il faut souligner ici que la zone couverte par le péage urbain ne représente que 3,5 % de la superficie du Grand Londres.

Les débats autour du péage urbain : l'exemple du périphérique Nord de Lyon

Alors que le péage sur les autoroutes interurbaines est très largement pratiqué en France, les expériences de péage urbain sont plutôt rares. Le périphérique Nord de l'agglomération lyonnaise a été mis en service en août 1997. Lors de sa première ouverture, ce périphérique était doté d'un péage sur l'ensemble du tronçon. Mais la difficulté d'acceptation de ce péage par les Lyonnais, certainement en raison du « caractère ambivalent, voire ambigu de ce qu'il est convenu d'appeler le péage urbain » (Yves Crozet), a conduit au boycott de l'ouvrage. Les deux objectifs de l'expérience du périphérique Nord semblaient, en effet, contradictoires. Il s'agissait, d'une part, de financer une infrastructure nouvelle par le péage et, d'autre part, de limiter le trafic sur les anciennes voiries concurrentes de la nouvelle (et gratuites), dont la capacité s'est trouvée limitée. La tarification de ce contournement se faisait alors principalement ▶

► en heure de pointe afin d'alléger la circulation urbaine du trafic de transit. Dans cette configuration, la population pouvait légitimement s'estimer « captive » de l'itinéraire payant. Le périphérique Nord serait tombé à ses débuts dans le piège du triangle d'incompatibilité. Il est, en effet, impossible de combiner en même temps un tarif élevé, un usage fréquent et l'absence d'itinéraire alternatif. Un tarif élevé est acceptable s'il existe des itinéraires alternatifs ou si l'usage est relativement peu fréquent. C'est pourquoi une nouvelle grille tarifaire a été mise en place, abaissant le prix sur la partie centrale du périphérique et rendant gratuits les deux tronçons extrêmes. Malgré les réactions controversées des citoyens vis-à-vis de l'instauration du péage sur toute la partie de l'ouvrage lors de sa première ouverture, la section payante a connu une augmentation du trafic de 20 % en 2000 et de 10 % en 2001.

Le projet de périphérique Nord de Lyon illustre l'intensité des controverses suscitées par ce type d'infrastructure : difficultés à justifier l'utilité sociale de l'ouvrage par rapport aux nuisances et aux impératifs de durabilité urbaine ; ambiguïté des objectifs réellement assignés à l'infrastructure ; acceptabilité des différentes modalités de tarification visant tant le financement que la régulation.

Qui est prêt à payer un péage urbain ?

En créant des péages urbains, les villes parviennent ainsi à rendre la vie en ville plus attrayante en accélérant les déplacements de leurs habitants. La réduction de la voiture en ville permet d'accroître à la fois la vitesse des automobilistes et celle des usagers des transports en commun. Cependant, tous les individus ne sont pas disposés à payer pour gagner du temps. C'est le concept de la valeur du temps, et le fondement même de la question de la mise en place d'un péage urbain. Lorsqu'un individu est confronté au choix d'un mode de transport, il effectue un arbitrage entre le coût financier du mode et le coût temporel : la voiture, rapide et chère, ou les transports en commun, lents et bon marché ? On cherche toujours à gagner du temps sur ses déplacements pour le réinvestir dans des activités « non contraintes » telles que les loisirs par exemple. Mais tous les individus n'ont pas les mêmes ressources en temps et en argent et n'ont donc pas la même disposition à payer pour gagner du temps. Cette valeur attribuée au temps sera d'autant plus élevée que le revenu est important : ce n'est pas un hasard si la zone de Londres couverte par le péage est la « City », haut lieu de rendez-vous de la finance mondiale.

Cela pose la question centrale de l'acceptabilité sociale du péage urbain.

Nombreux sont les ménages qui, aujourd'hui, réalisent des migrations pendulaires du fait même de la concentration des activités et des emplois dans les agglomérations. Les ménages modestes, voire les catégories moyennes, ne parviennent plus à résider en ville en raison des prix élevés du marché foncier et immobilier. Cet éloignement se paie en termes de coût et de temps de déplacement, mais si les marchés immobiliers se comportent normalement, le coût supplémentaire de transport doit être justement compensé par une diminution du prix du logement. Cependant, Coulombel et Leurent (2001) ont montré dans le cas de l'Île-de-France que malgré le moindre coût des logements en zone périphérique, le taux d'effort des ménages habitant cette zone ne s'est pas suffisamment réduit pour compenser le surcoût du transport.

Il faut dire que les choix des ménages sont complexes. Ainsi, selon la conjecture de Zahavi, élaborée dans les années 1970, le temps gagné par l'accroissement des vitesses de transport – générées notamment par la mise en service de voies rapides ou de péage urbain – serait systématiquement réinvesti dans du temps de transport supplémentaire. C'est-à-dire que lorsque les politiques publiques de transport choisissent d'augmenter les vitesses, elles favorisent non seulement les individus détenant les plus hauts revenus

(cf. le concept de la valeur du temps ci-dessus) mais, également, contribuent à l'éloignement des ménages des villes centres. L'analyse de la valorisation immobilière du périphérique Nord de Lyon par l'auteur a montré que l'amélioration des gains d'accessibilité a un impact significatif sur l'évolution des prix fonciers et immobiliers alentour. Par conséquent, la mise en service d'un péage urbain aurait tendance à renchérir l'espace et à éloigner ainsi les catégories les plus modestes des villes centres.

Un péage urbain... pourquoi pas ! Mais de la cohérence s'il vous plaît...

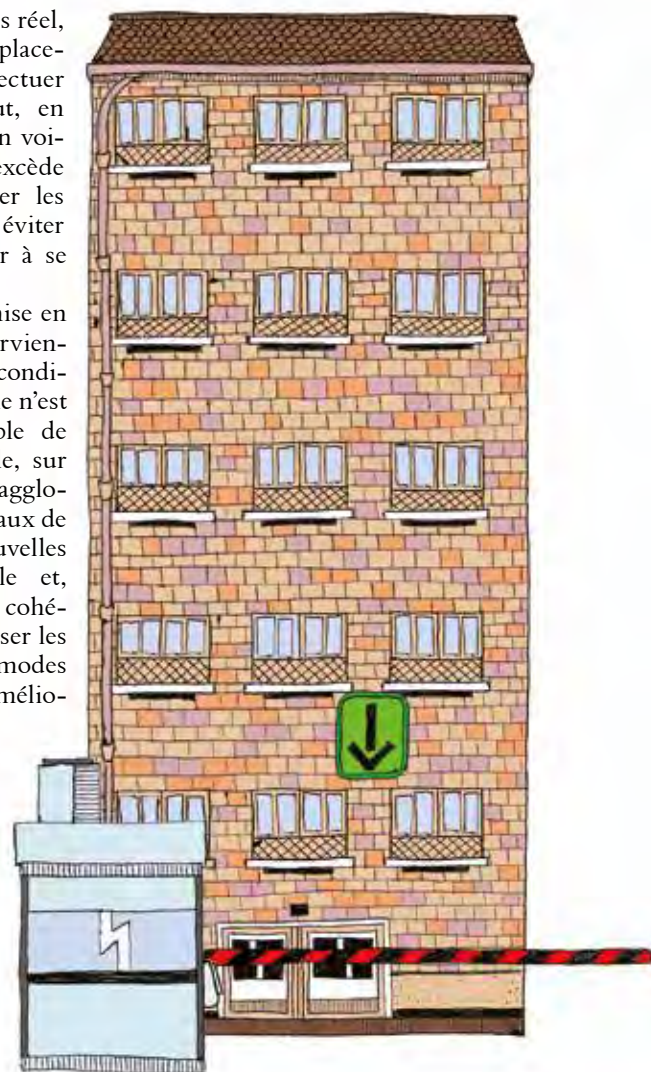
Le coût élevé de la mobilité pour la collectivité peut justifier la mise en place d'instruments de tarification, car le prix payé par les automobilistes pour leurs déplacements ne reflète pas la rareté des ressources environnementales consommées, ni l'ensemble des effets polluants tels que le bruit, la congestion, etc. Dans ce contexte, une amélioration de la tarification est porteuse de gains d'efficacité importants, comme le souligne le Livre blanc sur les transports de la Commission européenne de 2001. Elle optimise l'occupation de l'espace public car seuls circulent les usagers dont la disposition à payer est égale ou supérieure au coût des ressources consommées.

Le péage urbain vise à faire prendre conscience à l'utilisateur, en temps réel, des coûts induits par ses déplacements, afin de l'amener à effectuer des arbitrages. Celui-ci peut, en effet, choisir de se déplacer en voiture, si l'intérêt qu'il y trouve excède le montant du péage, utiliser les transports en commun pour éviter le péage, ou encore renoncer à se déplacer.

Toutefois, cette solution de mise en place d'un péage urbain ne parviendra pas, seule, à améliorer les conditions de mobilité urbaine si elle n'est pas combinée à un ensemble de mesures portant, par exemple, sur les politiques d'habitat de l'agglomération, l'efficacité des réseaux de transport en commun, les nouvelles technologies de l'automobile et, notamment, sur une ville « cohérente ». Comment et où localiser les logements, les emplois ou les modes de garde des enfants afin d'améliorer et d'organiser au mieux les conditions des déplacements intra-urbains ?

Le péage urbain, intégré dans une réflexion plus globale sur l'aménagement urbain et l'organisation des espaces, peut être le levier qui permettra au système de transport urbain de s'ajuster afin de rendre à chaque mode de transport sa zone de pertinence propre.

////////



La métropole des rails



Question pour un lecteur champion. Qui suis-je ? Inconnue des cartes de l'Insee, abusivement assimilée à la communauté urbaine de Bordeaux, dénomination longtemps inaudible par le conseil général de Gironde ; rêvée solidaire, stimulante, sensible, sobre et singulière par mon agence ; objet de jeunes et somptueux cahiers, je suis : [silence] la métropole bordelaise ! Enfin, je me débrouille pour le devenir...

Les géographes ont beaucoup disserté sur le caractère inéluctable de mon avènement. Ils nomment processus de métropolisation ce double mouvement de concentration sur un pôle et de diffusion à partir de ce pôle des activités et des populations. Toutefois, je reste insaisissable par les définitions qu'ils donnent de l'agglomération, de l'aire urbaine, du pôle urbain ou du périurbain. Quant au conseil général, le rapport Balladur sur la réforme des collectivités territoriales, en mars 2009, lui a fait prendre mon nom en grippe. Il n'entrevoit dans mes progrès que la menace d'une annexion. Ma musique de cinq sens y résonne comme une danse macabre. Bref, de nature plus politique que technique, je suis une question de mots et de projets.

Ainsi a-t-on pris récemment conscience de la nécessité de m'armer d'une offre soutenable de transports à même de relier entre eux mes organes structuraux. Mais cette offre ne doit plus se

déchirer entre mes épanchements vertueux pour le tramway à l'intérieur de la rocade et ma mauvaise conscience de livrer à la pollution automobile mes territoires en dehors de celle-ci. Pour me doter d'un schéma de transports cohérent, il fallait dépasser la concurrence ouverte entre ma communauté urbaine et mon conseil général pour drainer à eux la croissance démographique et urbaine. À défaut, l'aspiration de mon conseil général à revitaliser ses centres-bourgs était dénoncée par ma communauté urbaine comme la continuation de ce nuisible étalement urbain.

L'an passé, grâce aux consultations de l'InterScot¹, cette coupure s'est un peu cicatrisée. Mon conseil général reconnaît le « démarrage du moteur métropolitain » ; ma communauté urbaine admet qu'une grande métropole requiert de s'appuyer sur des pôles secondaires performants et qu'un projet urbain en milieu rural peut aussi lutter contre l'étalement urbain. Par ces nouvelles dispositions, mon offre de mobilité devrait contenir l'urbanisation le long de mes réseaux de transports en commun ferroviaire et routier. Ce projet révélait la formation progressive d'une conscience métropolitaine autour du nécessaire ajustement de la politique des transports aux exigences du développement durable et des besoins en mobilité des Girondins. Il misait principalement sur l'étoile ferroviaire de Bordeaux. L'agrégation réfléchie de

pôles urbains à ses branches promettait de raisonner la diffusion urbaine. Le rail constituait la voie royale de la formation d'un système de mobilité durable à l'échelle de ma dimension métropolitaine. Il ne restait plus qu'à identifier les pôles urbains pertinents où raccorder les TER² Aquitaine, les réseaux de cars départementaux, les réseaux urbains, la voiture, le vélo et la marche. Ce n'était pas une mince affaire, mais une métropole vaut bien quelques négociations politiques !

Et voilà qu'aujourd'hui la SNCF me dit que ce n'est pas possible ! L'emprise ferroviaire existe, mais elle est trop sollicitée par les transports nationaux et internationaux, voire le développement du fret, pour accueillir des TER cadencés et fréquents. Les capacités résiduelles des lignes classiques s'avèrent véritablement résiduelles. Et puis, ce rêve de « RER³ de province » réclame un système à quatre voies pour rendre compatibles les dessertes de longues distances avec le cabotage. Si j'attends d'avoir tout cela pour me mettre en forme, je risque d'être morte avant ! Dois-je craindre la sortie de route ?

1 | Démarche de coordination des schémas de cohérence territoriale.

2 | Transport express régional.

3 | Réseau express régional.



Services numériques : le grand bazar des innovations

Le hangar 14 des quais de Bordeaux avait un petit air de lendemains qui chantent, les 19 et 20 septembre derniers. Après une première édition en 2011, Metro'num proposait à nouveau deux jours de conférences, ateliers et autres rendez-vous pour appréhender l'univers au combien évolutif des services numériques urbains et territoriaux ; une place de marché, comme aime à l'expliquer Aymar de Blomac, le fondateur de ces rencontres, où s'initient des coopérations et des affaires entre collectivités, bureaux d'études, start-up et grandes entreprises.

De la gestion intelligente de l'énergie au panneau d'affichage numérique de quartier, du service de location de voitures entre particuliers à la géolocalisation des déchets, le numérique s'infiltre dans le quotidien des villes et des campagnes. L'urbaniste, trop peu enclin à décrypter la ville invisible, celle des flux, risque de passer à côté de son sujet. Encore faut-il l'aider à faire le tri.

Yummypets, réseau social dédié aux animaux de compagnie... Le collier pour chien équipé de puces (électroniques !) et de codes 3D fait franchement rire, s'il ne sert qu'à identifier le propriétaire en cas d'errance quadrupède, telle une vulgaire étiquette. Le label *Petsfriendly*, outil de localisation des « canisites », laisse pantois, vu la désinvolture avec laquelle certains humains usagers de l'espace public sont parfois traités. Mais lorsque s'imaginent des remontées de données permettant aux villes

d'adapter leurs horaires de nettoyage aux niveaux de fréquentation, l'univers de la « data intelligente » se fait outil démocratique : la question, immanente à l'action publique locale, des crottes de chiens en voie de règlement ! Merci au *Social Petwork*.

Foin d'ironie. Les amis des bêtes trouveront sans doute leur bonheur à adhérer à *Yummypets*, et l'on souhaite pleine réussite à l'agence bordelaise *Octopepper*. Admettons néanmoins qu'il n'y a pas révolution. On a même souvent le sentiment que le numérique pallie les ratés des systèmes socio-techniques traditionnels. Ainsi est-il fort utile de connaître « en direct » les retards des trains ou des RER... à défaut de trains à l'heure !

Certains nouveaux services améliorent l'existant, l'enrichissent ou l'optimisent. Ce n'est certes pas inutile. Mais d'autres types d'innovations techniques facilitent voire impulsent l'innovation sociale, économique, juridique. Et c'est dans ce genre de situations que le high-tech prend tout son sens.

Un télé-relevé de compteur d'eau en temps réel détectant une absence anormale de signe de vie chez une personne âgée vivant seule et déclenchant une alerte chez un proche, et l'immense débat de l'intégration des anciens dans la ville se trouve posé à nouveaux frais. Un service de parking partagé automatisé (comme le développe la société Zenpark) pour mutualiser facilement des places de stationnement (hôtels, bail-

leurs immobiliers, entreprises, administrations...), et les questions de domanialité des espaces collectifs, de tarification de l'usage du sol, se voient chamboulées. Profitons donc de la grande farfouille numérique pour déclencher les mutations organisationnelles nécessaires au développement de métropoles sobres et solidaires.

////////



Les refuges périurbains ou la découverte insolite du quotidien

Depuis 2010, apparaissent dans les paysages de la métropole bordelaise d'étranges objets. Situées à mi-chemin entre la performance artistique et le manifeste écologique, ces constructions arborent des formes surprenantes. Hiboux, tronc creux, nuage et autres curiosités d'architecture viennent bousculer nos repères et l'image conventionnelle de nos périphéries. Exit le ton pierre des paysages pavillonnaires ou le bardage tôle des centres commerciaux : place à la création et à la libération des codes !

Nichés au cœur des parcs et jardins publics, les refuges sont le prétexte à la redécouverte d'un territoire souvent accusé de porter tous les maux de la société de consommation : le périurbain. Six abris ont été réalisés à ce jour : écosite du Bourgaillh, parc de Mandavit et berges des Rives d'Arcins, domaine de la Burthe et parc de l'Ermitage, parc de Cantefrêne pour le plus récent. Il s'agit de proposer au plus grand nombre et gratuitement la possibilité de découvrir une nouvelle pratique de loisir extérieur, écologique et poétique, à l'opposé des standards du tourisme de masse. Ces gîtes, que l'on peut louer à la nuitée, accueillent de 6 à 9 couchages. Sans eau, ni électricité, les volontaires à l'évasion sont convoqués pour une nouvelle forme de convivialité partagée entre amis ou en famille.

Habiter l'œuvre d'art, nouveau paradigme culturel

La conception des refuges est le fruit d'une collaboration entre le collectif

artistique le Bruit du Frigo et Zébra3/Buy-Sellf qui s'est vu notamment confier leur fabrication. Cette dernière association est, depuis 2003, une figure montante de la création contemporaine de la métropole bordelaise. La singularité et la dimension artistique des refuges interpellent l'utilisateur sur son rapport intime au lieu et suscitent une prise de conscience des réalités de son milieu. L'abri-œuvre d'art est apprécié, investi par ses hôtes puis habité le temps d'une nuit. L'expérience questionne le sens donné aux notions d'habitat et d'intimité. Le dialogue entre l'œuvre et son environnement invite à mesurer la richesse des contextes offerts par l'agglomération. La présence de la nature et la proximité de la cité en sommeil provoquent un décalage avec le vécu quotidien de la ville, une sorte d'expérience sensorielle destinée à susciter le changement de regard sur son environnement.

Arpenter la ville en « creux » pour sortir des sentiers battus

Né en 2000 de l'imaginaire d'Yvan Detraz, directeur artistique du collectif le Bruit du Frigo, les refuges périurbains sont le résultat d'un projet de recherche universitaire¹ portant sur la valorisation des lieux indéterminés et typiques des périphéries. Ce n'est que dix ans plus tard que le premier refuge « le nuage » sera installé dans le parc de l'Ermitage de Lormont.

Le postulat proposé formule l'hypothèse que la ville contemporaine produit autant d'espaces délaissés que pensés,

d'où la recherche d'une nouvelle forme de cohérence à l'échelle territoriale. Les refuges sont liés au concept des randonnées périurbaines. À l'image des circuits pédestres de haute montagne, Yvan Detraz imagine doter l'agglomération d'un circuit de découverte, prémices de l'actuelle boucle verte de la Cub. Les refuges sont donc pensés comme des points de ralliement et de repos, répartis sur un parcours estimé entre 6 et 7 jours de marche. Le gisement foncier et la diversité des paysages relevés sur les nombreux sites en déshérence, friches économiques, délaissés de voiries, produits avortés de l'urbanisme moderne ont rapidement convaincu Yvan Detraz du potentiel présent sur la couronne périurbaine. Ainsi, depuis plusieurs années, le Bruit du Frigo organise régulièrement des randonnées de groupes rassemblant jusqu'à 200 personnes. Ces sorties sont l'occasion d'arpenter des sites souvent inaccessibles par les modes de déplacement conventionnels et de redécouvrir les lieux emblématiques de la ville, avec une porte d'entrée inhabituelle. La marche et la flânerie sont valorisées par la richesse sensorielle du parcours et la diversité des paysages. Artefacts abandonnés et ruines modernes alternent avec des équipements plus symboliques de l'agglomération. L'originalité du parcours réside dans l'éclectisme des situations traversées : tissus pavillonnaires, zones d'activités, franges de rocade mais aussi ▶



¹ | Yvan Detraz, *Zone sweet zone, randonnées périurbaines*, TPFE architecture, Bordeaux, ENSAP, 2000.

► morceaux de nature oubliés, comme la richesse des esteyes. L'émergence d'une nouvelle biodiversité dans les espaces interstitiels témoigne de la vitalité des écosystèmes en milieu citadin et brouille les représentations mentales ordinaires entre ville construite et nature sauvage. La pratique des espaces « d'entre-deux » échappe bien souvent à la police des usages et la normalisation de l'espace public. Leur statut hybride et parfois indéfini interroge la vocation de ces lieux. La géographie des espaces en « creux » offre donc l'opportunité de vivre le territoire autrement, libéré de notre métrique spatiale et temporelle, formatée par nos migrations quotidiennes. L'expérience intime ainsi capitalisée permet d'entrevoir une évolution des attentes du citadin vis-à-vis de son environnement et de réorienter le regard porté sur le périurbain et la pratique de l'espace public.

Transformer l'essai en projet durable...

La mise en place des premiers refuges périurbains relève d'une véritable acrobatie technique et administrative, conduisant la collectivité à inventer de nouvelles formes de collaboration. Alors qu'ils sont financés par la Cub, au titre de sa participation aux manifestations et actions culturelles sur le territoire communautaire, les communes hôtes ont mis gracieusement à disposition leurs espaces verts publics et mobilisé leurs offices de tourisme respectifs. Afin de se conformer au plan local d'urbanisme, les refuges conservent pour l'instant un statut d'œuvre d'art, ce qui autorise leur installation dans des espaces verts protégés. Par extension, leurs occupants sont

ainsi considérés comme des « artistes performeurs » et non de simples bénéficiaires d'un service d'hébergement. En raison des contraintes d'urbanisme et parce qu'ils ont été conçus comme des constructions éphémères, les refuges sont pour l'instant régulièrement démontés et transportés par camion pour l'hivernage et leur maintenance technique. Face au succès grandissant de ce projet, la Cub envisage d'équiper à terme l'ensemble des communes. Toutefois, pour répondre aux ambitions initiales du projet, il conviendrait peut-être d'investir aussi des lieux moins « balisés », plus insolites. Effet de seuil oblige, et pour que le concept des randonnées puisse pleinement fonctionner, le projet devra s'appuyer sur des moyens mutualisés entre les différentes collectivités (centrale de réservation, accueil sur site, services de guides formés à la randonnée périurbaine...).

Une « révolution » périurbaine qui fait des émules

Les refuges et les randonnées périurbaines ont été portés à l'affiche de « l'été métropolitain 2013 ». Le succès rencontré est indéniable, avec des réservations complètes observées, dès l'ouverture de la saison. Le projet cible un public relativement large. Un tiers des réservations émane de personnes habitant la commune concernée ; le reste des utilisateurs se répartit de manière équivalente entre résidents de la ville-centre et personnes vivant sur le territoire de la Cub. Avec l'engouement pour le tourisme urbain et l'attractivité croissante de Bordeaux, un public plus averti ou parfois militant sollicite cette

nouvelle formule de loisir et d'hébergement. Désormais reconnu comme une continuité structurante pour le territoire communautaire, le parcours de boucle verte de la Cub est un projet qui se constitue progressivement. Son tracé devrait permettre à terme la liaison entre les grands espaces naturels et les parcs d'agglomération. Ses aménagements sont légers et respectent l'environnement des sites traversés, privilégiant la pratique pédestre et le cyclisme de loisir. D'autres agglomérations réfléchissent sur le concept des parcours de randonnées périurbaines. La ville de Marseille vient d'inaugurer un chemin de grande randonnée. Long de 250 km, le GR 2013 forme un grand huit d'Arles à La Ciotat, offrant un nouveau point de vue sur les paysages naturels et les quartiers de banlieue marseillais. La complète découverte peut se faire approximativement en 13 jours de marche. Sans toutefois proposer la formule locale des refuges périurbains, le GR 2013 est un espace d'expression pour de nombreux plasticiens qui ont investi le thème du paysage dans leurs recherches artistiques.

Plus qu'un plaidoyer en faveur d'une reconquête des territoires périurbains, les refuges et les randonnées citadines peuvent être considérés comme une nouvelle forme de liberté, un mode alternatif d'appropriation du territoire. Les refuges sont aussi un vecteur de démocratisation de l'art contemporain en favorisant notamment sa diffusion au-delà de la ville-centre.

////////



© La Cub



© La Cub



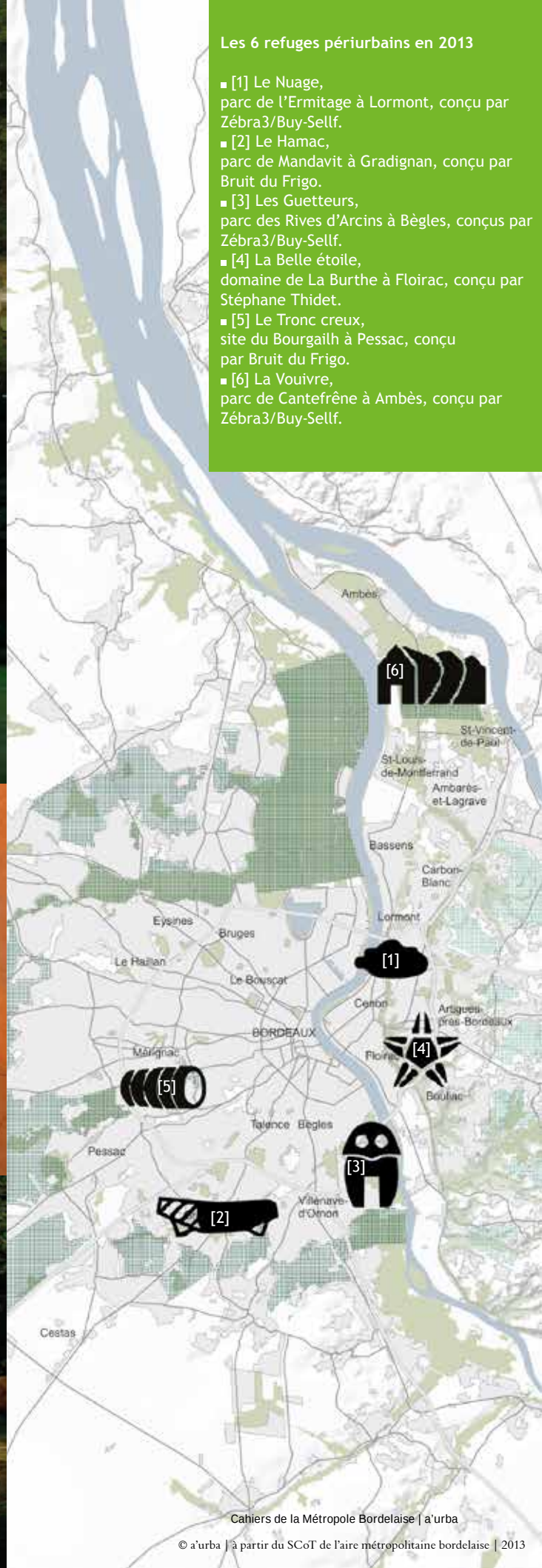
© La Cub



© La Cub

Les 6 refuges périurbains en 2013

- [1] Le Nuage, parc de l'Ermitage à Lormont, conçu par Zébra3/Buy-Sellf.
- [2] Le Hamac, parc de Mandavit à Gradignan, conçu par Bruit du Frigo.
- [3] Les Guetteurs, parc des Rives d'Arcins à Bègles, conçus par Zébra3/Buy-Sellf.
- [4] La Belle étoile, domaine de La Burthe à Floirac, conçu par Stéphane Thidet.
- [5] Le Tronc creux, site du Bourgaillh à Pessac, conçu par Bruit du Frigo.
- [6] La Vouivre, parc de Cantefrène à Ambès, conçu par Zébra3/Buy-Sellf.



Bulles créatives à Angoulême

Le festival de la bande dessinée d'Angoulême a fêté en 2013 ses 40 ans. De réputation internationale, il attire chaque année près de 200 000 visiteurs et constitue l'évènement culturel de la ville. Il est aussi un de ses principaux moteurs économiques et, depuis les années 1980, il existe une volonté politique de pérenniser ses retombées au-delà des quelques jours du festival. Faire en sorte, comme le disait Philippe Mottet, ancien maire, que la ville « respire la BD » toute l'année. Ainsi, la création du pôle image Magelis à la fin des années 1990 vise à concentrer les acteurs de quatre secteurs : la BD, l'animation, la production audiovisuelle et les jeux vidéos. Quel poids occupe l'image dans l'orientation des politiques publiques angoumoises ? Quelle place ces filières tiennent-elles dans la structure économique locale ?

Philippe Lavaud, maire d'Angoulême et président de la communauté d'agglomération, confirme le rôle important du festival dans l'économie locale. Magelis est aujourd'hui le deuxième centre de production d'images animées en France avec 80 entreprises et près d'un millier de salariés. En parallèle, le territoire se positionne comme un pôle majeur de formation qui concentre quelque 700 étudiants venus du monde entier dans ses sept établissements couvrant un panel très large de professions, de la bande dessinée et l'animation à la conception multimédia, en passant par plusieurs métiers du monde audiovisuel et artistique. Ainsi, de façon plus ou moins directe, le monde de l'image structure les

politiques urbaines de la ville : par la programmation et l'organisation des logements et des services pour étudiants, par la réhabilitation et la mise en valeur du patrimoine historique de la ville qui attire désormais des touristes en dehors de la période du festival, ou encore par la réorganisation du fonctionnement de la commune avec des soucis de mixité d'activités. En ce sens, le projet de l'Alpha, la médiathèque de l'agglomération en construction, est emblématique. Le nouvel équipement permet d'allier remarquablement le projet urbain (mise en relation de la ville basse et de la ville haute en mettant en valeur le patrimoine bâti et naturel du site) et la réponse aux besoins des étudiants et professionnels du monde de l'image (par la création d'un nouveau lieu de documentation, d'expositions et d'échanges).

Cet ensemble de politiques semble avoir un certain effet d'entraînement sur l'économie locale. Sur la période 1993-2010, le nombre d'emplois salariés dans les filières créatives¹ du Grand Angoulême a crû de 63 % (à titre comparatif, l'emploi créatif de la communauté d'agglomération de Périgueux croît sur la même période de 15 %) pour atteindre un poids relatif de 4 % de la population active. Toutefois, cette dynamique est à nuancer. D'une part, parce que l'augmentation du nombre d'emplois créatifs est liée à une évolution de l'ensemble de la société (des communautés d'agglomération sans « étiquette créative », comme Montauban, sont également très dynamiques dans ces secteurs). D'autre part,

parce que les agglomérations démographiquement plus importantes créent généralement beaucoup plus d'emplois créatifs (sur la même période, ce type d'emplois dans la Cub a augmenté de 90 %). Enfin, parce que les relations de cause à effet entre l'existence d'un festival et la création d'emplois ne sont pas toujours évidentes...

Quoi qu'il en soit, l'agglomération angoumoise forme beaucoup plus de professionnels de l'économie créative qu'elle ne crée d'emplois dans ces secteurs. Les étudiants, souvent venus de loin, repartent généralement après leur cursus vers de grands pôles urbains plus en capacité d'offrir des emplois en lien avec leur formation, à l'instar de Bordeaux. Regrettable constat pour Philippe Lavaud qui entrevoit cependant, grâce au rapprochement des deux agglomérations par la mise en service de la LGV Bordeaux-Paris, une belle opportunité pour la consolidation de l'économie créative charentaise, en cherchant et en mettant en œuvre dès aujourd'hui des coopérations nouvelles avec la Cub.

Dans ce contexte, le maire présente sa commune comme « une ville à taille humaine, avec un foncier abordable et une certaine qualité de vie ». Angoulême, future banlieue « branchée » de Bordeaux ? La réalité sera probablement plus complexe, mais en tout cas des synergies sont à trouver entre les deux agglomérations.

1 | Ensemble d'activités exploitant l'inventivité esthétique et artistique de groupes de travailleurs créatifs.

La Poste ou l'obligation d'innover¹

En 1990, Paul Quilès, ministre des PTT, prend une décision historique : transformer l'administration des PTT en un exploitant autonome. La réforme qu'il conduit sépare les « postes » des « télécommunications » et les transforme en entreprises publiques autonomes. Ainsi, le 1^{er} janvier 1991, naissent La Poste et France Télécom.

Petit « *big bang* » au sein de l'administration postale, cette décision devait en réalité inaugurer une dynamique de changement qui ne s'arrêtera jamais.

Innover, un impératif historique

Dans les années 2000, les marchés postaux s'ouvrent à la concurrence européenne, et en 2010, la loi postale fixe un nouveau statut pour La Poste, celui de société anonyme à capitaux entièrement publics. Il s'agit de concilier de manière innovante deux grands champs d'activités : des missions de service public et des services marchands, l'innovation résidant dans le fait que ces derniers doivent financer à 100 % les premières. Quatre missions de service public sont confiées à la SA : la distribution du courrier, l'aménagement du territoire (*via* les 17 000 « points de contact » sur le territoire national), l'accessibilité bancaire et la distribution de la presse.

La Poste est aujourd'hui la plus grande entreprise française, avec près de 270 000 employés. Si le courrier représente la moitié du chiffre d'affaire du

groupe, cette activité est portée à près de 90 % par les services aux entreprises, la part du courrier distribué aux particuliers étant en continuelle décroissance depuis les années 2000.

L'avènement du numérique signe en effet pour La Poste un nouveau bouleversement, auquel l'entreprise doit s'adapter, tout en respectant les missions qui lui sont confiées. Dès lors, dans un contexte à la fois mouvant et contraignant, La Poste n'a d'autre choix que d'innover...

Résultat : La Poste propose aujourd'hui un éventail de services et de solutions numériques et hybrides, en lien avec l'utilisation de ses services traditionnels. Dans le champ du courrier, il s'agit de conjuguer le papier et le numérique. Ainsi, La Poste propose-t-elle aux entreprises un service de dématérialisation/rematérialisation du courrier (visant à l'archivage numérique du courrier et à sa réédition avec de l'information augmentée). Côté particuliers, le timbre n'est plus seulement cette belle image qui agrément nos quelques irréductibles missives, mais le carnet dans lequel il est vendu fournit une multitude d'informations sur nos régions assorties de « *flashcodes* » permettant de poursuivre virtuellement le voyage...

1 | Cet article a été rédigé en collaboration avec Olivier Baccialone, délégué au développement durable du groupe La Poste Aquitaine.



► La Poste, acteur territorial

Mais, au-delà de la distribution du courrier, La Poste est aussi, dans ses missions fondamentales, reconnue comme un « aménageur du territoire ». Il s'agit pour Olivier Baccialone, délégué au développement durable du groupe La Poste en Aquitaine, de « mieux s'inscrire dans le territoire pour permettre une amélioration constante du service rendu et mesurer l'impact des innovations de services », ce qui signifie s'articuler avec les dynamiques urbaines en cours localement.

À Bordeaux, La Poste pilote ainsi l'un des « 12 grands travaux » du Projet métropolitain de la Cub², « la métropole du quart d'heure ». Concrètement, il s'agit de développer une offre de commerces et services de proximité à moins d'un quart d'heure des pôles résidentiels, des pôles d'emplois et des pôles d'échange de la Cub. Sans constituer la seule réponse à cet objectif, le dispositif « Cityssimo », actuellement à l'étude, vise à « intensifier la ville de proximité ». Au départ, il s'agit de points de retraits automatiques de colis. En 2012, 33 Cityssimo étaient opérationnels en France, dont 24 à Paris. Le dispositif s'est récemment élargi, puisque le Cityssimo installé à Sceaux, inauguré le 19 septembre 2013 face la station de RER, propose aux habitants et usagers des transports de récupérer les marchandises commandées sur Internet au sein d'un lieu ouvert 7j/7 et 24h/24. C'est dans ce sens que La Poste cherche actuellement à explorer sur la Cub de

nouvelles formes de partenariats pour expérimenter des services postaux en lien avec une conciergerie solidaire au sein de quartiers.

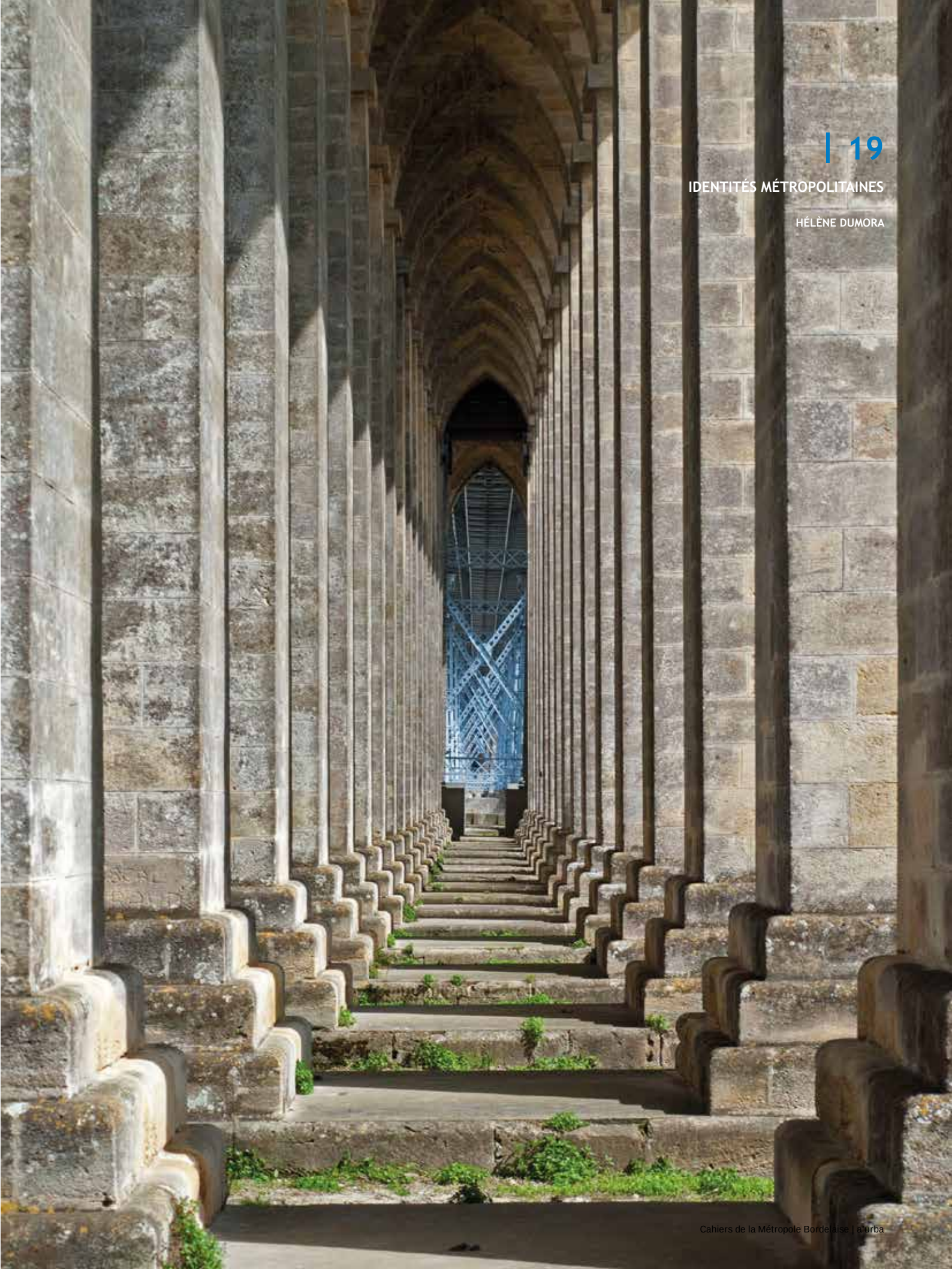
L'enjeu est bien ici de maximiser les interfaces avec les usagers de la ville. Dans cette même logique, les boîtes aux lettres de la ville de Bordeaux sont, à titre expérimental depuis 2012, équipées d'une « marguerite » autocollante, donnant accès, *via* des « flashcodes », à des services postaux et des informations pratiques de la ville, et pouvant aussi être le relais de petites annonces de quartier !

La présence territoriale de La Poste, c'est aussi plus de 5 000 facteurs en Aquitaine Nord (Gironde, Lot-et-Garonne et Dordogne) qui, six jours sur sept, passent devant l'ensemble des maisons et immeubles du territoire. C'est une opportunité relationnelle sans équivalent, qui n'a pas échappé à la capacité d'innovation du groupe, l'innovation constituant l'une des cinq priorités du plan stratégique Ambition 2015 de La Poste.

L'idée est simple : si le facteur amène le courrier, il peut aussi transporter autre chose, ou repartir avec de l'information. C'est la gamme « facteurs services plus », qui propose déjà le portage de médicaments à domicile, le relevé de consommation d'eau, de gaz et d'électricité, le service de veille et d'alerte à domicile, ou encore l'installation de boîtiers de téléassistance et d'adaptateur TNT. Reste à savoir comment cette polyvalence nouvelle sera vécue par les

principaux intéressés dans un climat social au sein de l'entreprise déjà assez tendu. Un nouveau service est en cours de test sur deux communes françaises, dont Le Bouscat sur la Cub : le portage de produits culturels pour le compte de bibliothèques et de médiathèques. Cette prestation est directement souscrite par l'établissement de prêt, pour un nombre de destinataires défini, généralement des personnes âgées ou peu mobiles. Le service est gratuit pour le destinataire. Mieux s'inscrire dans le territoire, c'est donc aussi mieux s'adapter à ses évolutions sociales, dans un contexte généralisé de vieillissement de la population.

2 | Le Projet métropolitain fixe les grandes orientations stratégiques de la Cub à l'horizon 2030. Le document est téléchargeable sur <http://participation.lacub.fr/concertation/cooperative-metropolitaine>



La banlieue maraîchère de Bordeaux

Souvenirs d'un géographe

La communauté urbaine de Bordeaux fait aujourd'hui le constat que la production agricole annuelle couvre moins d'un jour de consommation sur l'agglomération et que le maraîchage n'occupe plus que 5 % de la superficie agricole utilisée¹. Face à cette situation, les élus communautaires ont pour projet de retrouver une production vivrière de proximité. Il ne s'agit pas d'une nouvelle utopie champêtre, revenons quelques années en arrière :

« En une période où les transports étaient trop lents pour permettre l'acheminement à longue distance des denrées périssables, des légumes frais en particulier, Bordeaux a fait naître à ses portes même une banlieue maraîchère capable de satisfaire à ses besoins. Au milieu du XIX^e siècle, elle y parvenait à peu près seule » rapporte en 1949 le géographe Pierre Barrère. À cette époque, les jardins et les potagers occupaient près de 1 000 hectares, sans compter les « joualles », ces vignes où alternaient des céréales, des légumes, des arbres fruitiers ou du tabac.

Alors que la Cub prévoit d'accueillir une population millionnaire, la mémoire de l'organisation de cette banlieue maraîchère ne peut-elle pas éclairer à nouveau l'actualité de ce vieux problème : « l'alimentation d'un grand centre urbain » ? La réorganisation d'un réseau d'alimentation en circuits courts passerait alors par la reconnaissance de la diversité des valeurs nourricières du terroir bordelais, quelque peu effacée derrière l'image d'une monoculture viticole largement tournée vers l'export.



Le fief et ses périmètres

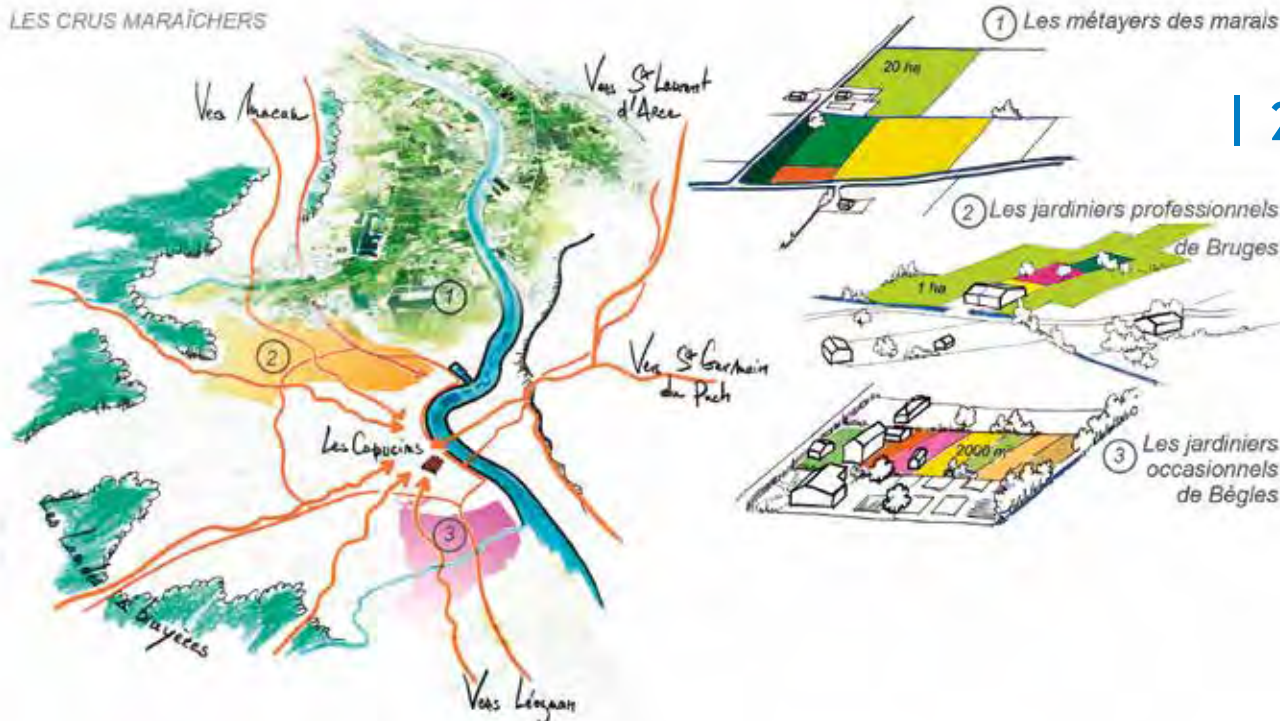
Entre 1851 et 1954, la population des communes de la Cub est passée de 177 821 à 465 892 habitants, « mais, si Bordeaux attirait les hommes, sa croissance réclamait une alimentation toujours plus accrue ; aussi, à la faveur de l'ébranlement des vieux systèmes de production, vit-on s'insinuer, soit par le développement d'anciennes vocations, soit par la création de centres nouveaux, des activités de substitution définissant une banlieue rurale, élevage laitier, arboriculture fruitière et surtout culture maraîchère » poursuit le géographe dans son article intitulé « La banlieue maraîchère de Bordeaux ».

Le marché des Capucins est alors « le fief de la banlieue en plein cœur de la ville ». En 1949, « le véritable marché commence au cabaret où s'effectuent les transactions. Le producteur n'est presque jamais en rapport avec le consommateur. De grosses marchandes – les banquières – achètent d'abord, pour revendre quelques heures plus tard aux revendeurs de première main ». Seul marché de gros, les Capucins ravitaillent les centres de vacances

de la façade atlantique, les détaillants girondins et des départements voisins, Brive, Limoges, Bayonne, et même Toulouse. Un millier de producteurs en concurrence a pour conséquence une chute attractive des prix de vente. Les maraîchers de la première banlieue répondent variablement à ces besoins, jusqu'à 80 % en été, 30 % en hiver. Pour le reste, Bordeaux demeure un port, point d'arrivée et de distribution des produits débarqués de la route, du rail ou par cargos.

« L'éloignement a opéré la différenciation : au contact direct de la ville dans les limites d'un très court voyage (une heure de cheval chargé environ), est une zone de producteurs-vendeurs ayant des places fixes au marché, c'est-à-dire s'y rendant presque quotidiennement les mardi, jeudi et samedi. » Elle s'étend jusqu'à Saint-Médard et Parempuyre au nord, Cadaujac au sud et dans l'Entre-deux-Mers jusqu'à Pompignac. Dans un second rayon, les « ramasseurs-commissionnaires » font la tournée des producteurs ; dans un troisième, ils se limitent au regroupement des

¹ | Source la Cub : <http://www.lacub.fr/agriculture-consommation-durable/>



excédents et des spécialités locales tels les petits pois de Langoan. Du Midi et de Bretagne, le chemin de fer fournit un approvisionnement de gros en primeurs tous les lundi et jeudi tandis que les denrées d'Afrique débarquent deux fois par semaine du « Meknès » et du « Marrakech ». Entre les arrivages de la banlieue et ceux « du carreau » chargés par le fer, « le périmètre » compris entre les Charentes et le Marmandais, flexible et mobilisable sur un simple appel téléphonique, pourvoit aux compléments le matin même et par camion.

Les crus maraîchers de Bordeaux

La banlieue garde un avantage essentiel sur les périmètres distants : celui de la fraîcheur, liée à sa proximité directe de la ville. Ensuite, « la première condition rigoureuse est la possibilité de domination de l'eau ». À Bruges, au Bouscat, la nappe phréatique est à moins de 10 mètres de profondeur. Dans les marais, il est inversement nécessaire de gérer l'excès. À cette donnée s'ajoute la très variable fertilité du sol qui, épuisée par l'intensité des cultures, sollicite de nombreux amendements. Le maraîcher rentre du marché sa charrette pleine d'un fumier de cavalerie ou d'abattoir octroyé par la ville, complété l'hiver par les élevages des palus et la bruyère landaise « affirmant ainsi la solidarité déjà reconnue des diverses

activités suburbaines ». Mais cette fertilisation organique reste insuffisante et s'y adjoignent des engrais chimiques produits des usines de Bordeaux et Toulouse.

La nature du sol, la distance à la ville et à l'eau opèrent une radicale distinction des crus. À Bruges, Eysines et au Bouscat, les maraîchers professionnels vivent d'un jardin d'à peine plus d'un hectare. Au sud, les exploitations sont plus petites et se spécialisent. Les cheminots, « ouvriers-fonctionnaires » bégais, fournissent occasionnellement le marché, surtout en haricots verts et en radis. À Villenave-d'Ornon, la population agricole, nombreuse et essentiellement féminine, est employée à la culture des carottes et du melon. Au nord, les marais se distinguent par leurs cultures de plein champ : pommes de terre le long de La Jalle, artichauts à Macau dont de grands domaines divisés en métairies assurent la production.

Déclin et renaissance

Le marché de gros se déplace à Brienne en 1953. La banlieue maraîchère, confrontée à une urbanisation gourmande en foncier, perd alors sa raison d'être. Pourtant, que nous apprend Pierre Barrère ? Au-delà de la productivité étonnante des jardins de Bruges qui, avec soixante tonnes de légumes par hectare, double presque le seuil de

rentabilité actuel d'une même exploitation, la vitalité de la banlieue d'alors s'appuie sur une organisation territoriale en lien étroit avec les conditions d'habitat et de faire valoir, c'est-à-dire d'emploi. Si l'activité professionnelle implique une propriété attenante à la maison, sur de plus petites parcelles, le jardinage constitue un complément de revenu intéressant grâce au passage d'un ramasseur. Sur les terres inondables, la mise à disposition temporaire du foncier et du logement permet la maîtrise d'un grand parcellaire, sans risque de morcellement et d'urbanisation à d'autres fins que l'exploitation. Tombés aujourd'hui en désuétude, ces systèmes ouvrent des perspectives de réflexion très actuelles pour la renaissance d'une banlieue maraîchère au service d'un projet complexe liant les questions de développement agricole et d'aménagement urbain.

Cet article s'appuie sur les travaux de Pierre Barrère : « La banlieue maraîchère de Bordeaux : problèmes d'alimentation d'un grand centre urbain », *Les Cahiers d'Outre-mer*, n° 6, 1949, p. 1-29. Les citations en sont extraites (sauf indications contraires).

Portrait d'une jeune fille résiliente

Virginie m'a envoyé un mail en décembre 2012 pour participer aux groupes témoins organisés dans le quartier du Grand Parc à Bordeaux et nous aider à rassembler des lycéennes. Virginie fut une précieuse informatrice de terrain pour l'étude sur l'usage de l'espace public du Grand Parc par les femmes. S'adaptant à une situation sociale initiale difficile et dans un environnement peu propice à l'épanouissement personnel, elle a fait sienne, sans le savoir, ce qu'on nomme la stratégie de « *coping* »¹.

Virginie vient me chercher à la station de tramway du Grand Parc. Nous allons prendre un thé à l'unique bar du quartier, le Bar-moussa. En chemin, elle salue trois ou quatre adultes qui s'arrêtent pour lui parler. C'est une personnalité locale. Bientôt 18 ans, de petite taille, sous un gros bonnet d'hiver, ses yeux brillent. Elle aborde ouvertement le monde et circule avec aisance dans le quartier.

« Je suis en terminale au lycée Condorcet, j'habite près de l'église dans l'immeuble H avec ma mère et ma sœur. Cela fait deux ans que j'habite le quartier du Grand Parc mais cela fait 10 ans que je le côtoie. J'habitais rue Marsan avant, une rue juste derrière. J'ai fait l'école primaire, le collège et le lycée au Grand Parc, avec une interruption d'un an en seconde où j'ai été au lycée Montesquieu en face du Jardin Public... D'ailleurs, le Grand Parc et le Jardin Public sont considérés comme un même quartier... »

La mascotte du quartier

« Ici, j'ai deux étiquettes, en gros. Avec tout ce que je fais dans le quartier, j'ai un peu l'étiquette « *mascotte* » auprès des adultes. » Virginie est effectivement très impliquée dans la vie du quartier. Initialement inscrite aux ateliers jeunesse du centre social du Grand Parc, elle en est devenue désormais un membre à part entière. Elle participe au collectif « Grand Parc en mouvement » pour mettre en place des manifestations telles que le vide-grenier, le repas de quartier et la fête de Noël. Le collectif « Salle des fêtes » l'a vu aussi se joindre aux autres habitants pour réfléchir au rôle que cet équipement pourrait jouer une fois réhabilité.

« Mais auprès des jeunes, parce que je n'ai pas vraiment d'amis du fait que je suis différente, l'étiquette, là, ce serait plutôt l'exclusion. Je suis un peu mise de côté. J'ai toujours reçu des insultes et des mauvaises choses des gens parce que j'étais différente. Je suis intéressée par apprendre la vie plus vite et du coup, ben... je m'exclus moi-même, ce qui fait que les gens aussi m'excluent. »

Dépasser une fracture

Elle n'en dit pas plus, mais plus tard dans la conversation, elle évoque à demi-mot une enfance chaotique dans un foyer maternel à Arcachon, des déménagements successifs avec puis sans père, jusqu'à cet emménagement dans le quartier. La seule continuité importante qu'elle vit à Bordeaux réside dans sa fréquentation assidue du centre social et culturel. Longtemps, elle a été mise

à l'écart par les autres jeunes... parce qu'elle n'avait pas Internet à la maison : « Quand on n'est pas sur les réseaux, on est rejeté » explique-t-elle. Désormais, son mobile la relie aux autres.

Son envie de reconnaissance a en partie été comblée par sa participation au programme « Jeunes Ambassadeurs de France » pour découvrir la culture américaine. Elle a été choisie pour représenter les jeunes de son quartier et a été invitée une semaine à Washington où elle a été accueillie dans une famille et a participé à différents événements officiels de la ville. Elle montre non sans fierté quelques photos d'elle sur l'estrade d'un séminaire avec Michèle Obama mais reste simple et riieuse : « Avec le recul, je sais que lorsqu'on s'engage comme je l'ai fait, c'est pour dépasser une fracture... »

« J'ai voulu savoir tout sur tout »

Virginie me confie que, subitement, les choses ont changé pour elle : « J'ai voulu savoir tout sur tout. »

Au départ, elle ne fait pas partie des internes qui déjeunent au lycée – faute de moyens pour payer la cantine – ce qui la prive des liens spontanés qui se tissent entre ceux qui s'y retrouvent. Depuis peu, elle fait du baby-sitting pour gagner un peu d'argent et parallèlement commence à s'intéresser au



¹ | *Coping* de *to cope* : affronter, venir à bout, faire face, s'en tirer. Désigne un ensemble d'efforts volontaires, cognitifs et comportementaux destinés à maîtriser ou tolérer une situation perçue par l'individu comme menaçant/dépasant ses ressources et son bien-être.



financement des projets pour comprendre comment fonctionnent les projets partenariaux du centre social. Elle a passé son BAFA (brevet d'aptitude aux fonctions d'animateur) pour se sentir légitime et apprécie tout autant d'avoir des liens avec les jeunes fréquentant le centre qu'avec les animateurs. Désormais, son avenir est tracé, elle en est certaine : elle veut devenir travailleuse sociale. Depuis qu'elle s'ouvre ainsi à la vie du quartier, les choses semblent lui sourire : « En fait, les liens (sociaux), ils s'établissent tout seuls. » Sa fonction d'ambassadrice lui colle à la peau, le centre social l'a même envoyée tester un Projet Jeunesse à la ville de Bordeaux. Elle a été déçue : « Il fallait commenter des projets à l'aveuglette, les dossiers étaient anonymes, l'un d'entre eux voulait favoriser les filles, et moi je me suis dit : et les garçons alors ? »

« Ici, il y a la vie »

À l'aise dans l'espace urbain du Grand Parc, elle dit à propos de la peur qu'il y aurait chez les femmes à circuler dans le quartier : « C'est dans la tête, faut tenter le contact, moi, je discute. » « Ici, il y a la vie ! », dit-elle en énumérant toutes les manifestations collectives qui ont ponctué l'année et dont elle a été partie prenante. La nuit, c'est plutôt « mort » mais elle n'a aucune peur de sortir. C'est à propos des trafics nocturnes et du stationnement des garçons « scotchés » autour du centre commercial qui stérilisent la sociabilité du quartier qu'elle s'affirme unique en son genre. Virginie

ne comprend pas le comportement d'évitement de ses camarades de lycée qui ont constamment peur de se faire harceler. Ce « face-à-face » imposé entre les garçons et les filles la fait réagir vivement : « Alors moi, c'est le contraire, je passe en plein milieu d'eux et ça ne me dérange pas du tout ! Je trouve que c'est la meilleure façon de ne pas les stigmatiser ! » Pour Virginie, non seulement ils ne sont pas dangereux, mais ils sont en difficulté : « Ils veulent discuter parce qu'ils s'ennuient ! Non, ils ne draguent pas forcément, mais ils cherchent plutôt de l'aide ! Et puis oui, certains font des remarques quand ils voient passer des filles, ils ont trop "faim", quoi ! Moi, depuis que je suis petite, j'en prends plein la gueule ! Alors quand je passe devant des gens qui m'en rajoutent encore, je passe au-dessus... »

////////



Un speed-dating pour raviver le casting

Quand la Fab¹ joue l'entremetteuse...

Ce titre peut prêter à sourire bien sûr... Pourtant, le *speed-dating* organisé par la Fab s'inscrit bien dans le champ de l'urbanisme. Il illustre même parfaitement le caractère innovant et inédit du projet « 50 000 logements le long des axes de transports collectifs » initié par la Cub en 2010 et marque le coup d'envoi du processus opérationnel qui lui est associé.

Bref rappel : du projet métropolitain de la Cub à la Fab

Le projet des « 50 000 logements » est l'un des douze grands travaux de la Cub pour la mise en œuvre de son projet métropolitain. Au-delà de l'objectif quantitatif affiché, c'est la construction de logements de qualité, à des prix raisonnables et connectés à l'offre en transport collectif qui est visée. Le défi que se lance la Cub est de taille : imaginer un dispositif qui propose des solutions opérationnelles rapides pour intervenir efficacement à l'échelle micro-locale sans négliger la vision stratégique et prospective à l'échelle métropolitaine. Pour ce faire, un appel à projet européen est lancé. Cinq équipes de concepteurs, reconnues pour leur regard singulier sur la ville et leur complémentarité, sont retenues. Pendant près de deux ans, elles s'affairent selon une feuille de route en trois temps : proposer un modèle de développement de l'habitat en cohérence avec le projet métropolitain et les besoins des ménages, fédérer les acteurs sur des projets concrets et préparer les projets de demain. Après une phase de dialogue compétitif, un

travail d'approfondissement et de traduction pré-opérationnelle du plan stratégique a été réalisé, au plus près des contraintes et des acteurs, avec pour finalité de décliner les concepts en termes de programmation urbaine, de qualité de la construction, d'économie des projets et de montages et de réinterroger les modes de faire actuels.

De cette démarche singulière, loin des schémas classiques de l'urbanisme tant dans l'approche, la méthode que l'efficacité, est née la Fab, structure opérationnelle dédiée à la mise en œuvre de ce projet audacieux.

De la Fab au speed-dating...

Riche de cette matière foisonnante, en plus de la préparation d'opérations d'aménagement de moyen et long termes, la Fab engage alors son travail sur 18 îlots témoins. Près de 2 000 logements neufs sont attendus sur un foncier quasi-maîtrisé selon des prix de sortie autour de 2 500 €/m² pour l'accession abordable. Pour cette étape décisive, dévolue à devenir la première vitrine du projet, tant du point de vue des résultats que de la méthode, le dispositif mis en place se veut atypique. Généralement, les opérateurs, publics ou privés, choisissent leurs concepteurs, de gré à gré ou à l'issue d'un concours. Ici, les choses ne sont pas si simples car la Fab entend s'immiscer dans les futurs couples en organisant un *speed-dating*...

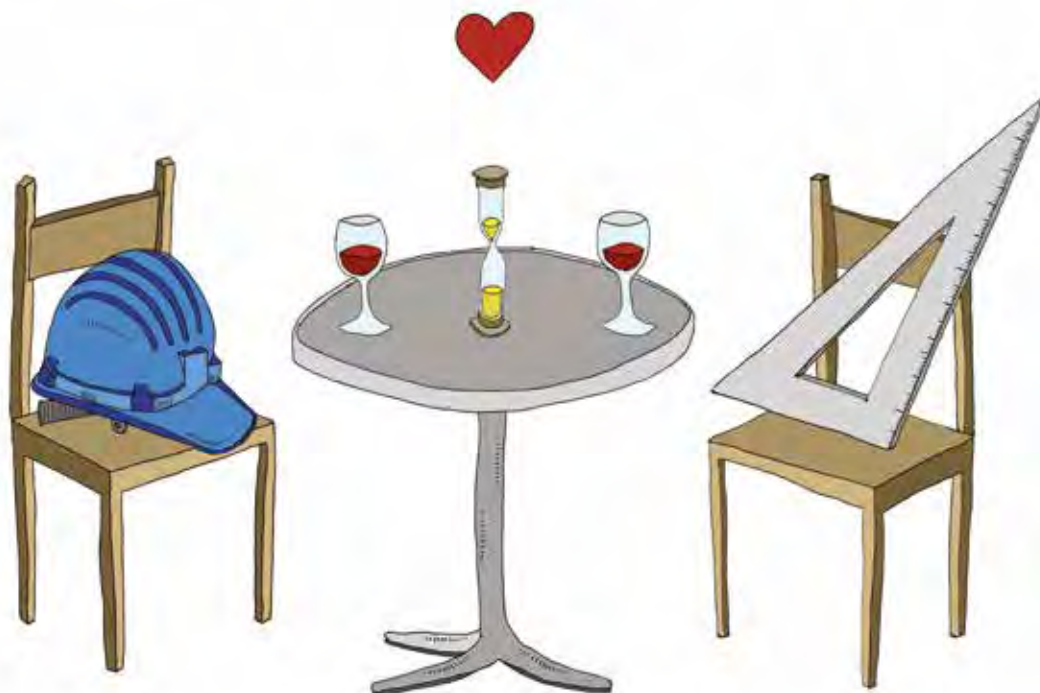
Directement issu de la société civile, ce concept qui signifie littéralement « rencontres express », renvoie à une méthode de rencontres amoureuses qui

associe anonymat et vitesse. En règle générale, les organisateurs effectuent un premier tri parmi les inscrits qui détermine les participants à l'événement. Les célibataires retenus se rencontrent deux par deux, autour d'une table, selon une durée déterminée. La rencontre doit respecter deux règles : aucune coordonnée n'est échangée et aucun participant ne peut dire à l'autre s'il souhaite le revoir, seuls les organisateurs en étant informés. À l'issue de la soirée, ceux qui souhaitent se revoir mutuellement sont mis en relation.

En reprenant ces codes, la Fab se fait un peu la marieuse, ne voulant pas laisser l'opérateur totalement libre de choisir son concepteur sans pour autant attenter à la liberté d'association qui est la sienne. La Cub parle ici de « liberté d'association encadrée ». Mais par ce biais, la Fab veut surtout garantir les fondements de la démarche, valoriser les candidatures et démultiplier les possibles.

Fin 2012, elle lance donc un double appel à candidatures à l'attention d'opérateurs et de concepteurs selon un cahier des charges fortement axé sur le logement et son coût. Près de 200 opérateurs et 60 architectes répondent à cette première consultation. Sur cette base, un comité de sélection procède au tri des candidats selon un calibrage de 3 opérateurs et 6 concepteurs potentiels par îlot. Plus de 120 prétendants sont finalement invités à participer au *speed-dating* organisé le 18 mars 2013 au Rocher de Palmer

1 | Société publique locale
« La fabrique métropolitaine de la Cub »



à Cenon, 85 concepteurs et 39 opérateurs, bailleurs sociaux ou promoteurs. Parmi eux, des figures locales mais aussi de nouveaux venus formant un panel relativement riche. Pour chaque site, une table. À chaque table, les opérateurs et architectes pressentis. Et en appui, des techniciens des communes et de la Fab pour éclairer et animer les échanges. L'objectif est de former à terme, pour chaque îlot, des couples bien assortis avant leur mise en concurrence.

Même si l'analogie avec le concept s'arrête ici, on peut filer la métaphore car, comme dans la rencontre amoureuse, on ne sait pas vraiment comment et pourquoi les couples se sont finalement formés. Et c'est peut-être là que le bât blesse dans la démonstration... Car même si les fondements de la démarche sont louables, la mise en œuvre prête *a posteriori* à polémique. Pour certains, seuls les architectes sont mis à l'épreuve dans cette étape, devant encore une fois courtiser les opérateurs. Pour d'autres, les jeux sont déjà faits et les accointances établies, le principe d'anonymat ne pouvant être respecté. Mais la critique semble venir plus des observateurs que des participants qui reconnaissent pour certains avoir trouvé une tribune propice à de nouvelles collaborations. La méthode est sans doute imparfaite et les objectifs partiellement remplis mais elle a le mérite de chercher à bousculer les codes et les habitudes et à renouveler les

modes de faire. Et elle a au moins permis de favoriser les échanges constructifs, faisant de chaque site le centre des débats, et de constituer pour les futures opérations un vivier de professionnels diversifié qui sera amené à trouver d'une façon ou d'une autre sa place dans un dispositif loin d'être abouti.

Du speed-dating à 50 000 logements ?

Début avril, les groupements ont été définitivement validés. Au final bien sûr, le résultat n'est pas aussi binaire que supposé jusqu'ici. Sur chacun des îlots, le nombre de couples et leur composition sont ajustés aux contraintes, aux enjeux et au niveau de complexité des interventions. Sur les îlots les plus délicats sont positionnés les acteurs les plus chevronnés. À l'inverse, les équipes moins aguerries sont identifiées sur des sites moins contraints ou associées à d'autres.

À l'issue de cette étape, le processus redevient plus classique avec la tenue de jurys par site sur la base d'esquisses de projet et d'un pré-bilan. Restent néanmoins à déterminer les montages opérationnels et les rôles respectifs qui seront certainement à géométrie variable selon les îlots.

Même si la démarche semble bien engagée, la question de sa reproductibilité reste encore largement posée. Car la capacité à garantir les coûts de sortie

des logements reste souvent corrélée au poids de la charge foncière, et donc à la faculté à pouvoir la maîtriser. Dans le cas présent, les 18 îlots appartiennent en grande partie à la collectivité, ce qui établit d'emblée un rapport de forces qui lui est favorable. Mais l'ampleur de la tâche est telle que les futurs sites ne pourront sans doute pas tous être maîtrisés, renversant ainsi les équilibres en termes de négociation et de prérogative. C'est certainement là l'enjeu de la poursuite de la démarche : arriver à faire évoluer les modalités de collaboration entre les acteurs privés et publics. Cela passe sans doute pour la collectivité par la nécessité d'établir un dialogue régulier, constructif et exigeant avec les acteurs de la ville pour faire valoir et partager ses ambitions.

À charge donc pour la Fab, la Cub et les communes de faire la démonstration de l'efficacité de la méthode tout en garantissant la cohérence de la démarche globale et sa finalité. Car il s'agit de ne pas perdre de vue le lien transports/urbanisme qui pourrait s'effacer. Peut-être arriveront-elles ensemble à réduire un peu le fossé qui s'est formé ces derniers temps entre les plus enthousiastes, toujours prêts à bousculer les modes de faire, et les plus sceptiques qui, bien que partageant les finalités, en contestent les choix et remettent en cause les méthodes...



Du « béton-papier » ? Oui, mais... « papier-coté » !

Les prises de participations, arbitrages patrimoniaux, offres publiques d'achat sur le commerce électronique¹... des sociétés foncières spécialisées dans la gestion immobilière interpellent les exégètes de la « mécanique urbaine ». Quel impact sur la ville ?

Méconnues du public, les foncières développent pourtant les grands projets urbains et optimisent le patrimoine des entreprises. Société commerciale cotée en bourse, une foncière gère un portefeuille immobilier, activité ancienne dynamisée en 2003 par un cadre fiscal fort attractif. Les sociétés d'investissement immobilier cotées (nouvelle forme des foncières adoptant ce statut) ne sont plus imposées mais reversent aux actionnaires 85 % et 50 % des bénéfices exonérés issus de la location du patrimoine géré et des cessions immobilières. Les dividendes bénéficient d'une niche fiscale... rabotée en 2012. Succès trop ostentatoire ?

La profession concourt significativement à l'économie nationale...

En 2011, les SIIC détenaient 100 milliards d'euros d'actifs immobiliers (33 millions de m²) principalement investis dans les centres commerciaux et immeubles tertiaires (70 % de la surface et 77 % de la valeur)^{2|3}, le solde étant constitué d'entrepôts, locaux d'activités, immeubles de services (santé, hôtels, loisirs...) ou résidentiels.

Elles investissent les capitaux levés en bourse, loyers perçus, emprunts contractés et produit de leurs arbitrages patrimoniaux dans l'acquisition, construction et gestion d'immeubles loués. Actuellement,

elles empruntent peu cher grâce aux taux immobiliers inférieurs aux rendements locatifs qui bénéficient d'une visibilité à moyen/long terme (loyers stables et connus d'avance). Leur gestion souple autorise les arbitrages patrimoniaux conjoncturels. Elles concentrent les actifs porteurs (bureaux, centres commerciaux) sur des quartiers en vogue (Paris et métropoles régionales) ou elles panachent les aléas en se diversifiant.

Les SIIC pensent investir 17 milliards d'euros sur 2012-2016³, épaulant ainsi les collectivités locales et les entreprises en ces temps de rationalisation économique. Elles suppléent les premières pour financer les grands projets à l'instar des françaises Unibail-Rodamco⁴ (leader européen, n° 3 mondial), Klépierre, Mercialis et Altarea-Cogédim qui, dans la métropole bordelaise, détiennent les centres commerciaux de Mériadeck, Rives d'Arcins⁵, Bersol et Grand Tour ; Cogédim, pionnière sur le développement résidentiel des Bassins à flot ; le néerlandais REDEVCO (associé à Nexity et Domofrance) qui développe la Promenade Sainte-Catherine sur l'ancien siège de *Sud-Ouest* (CaMBo #3). Le projet de loi ALUR les associe par ailleurs à la politique du logement en facilitant la démolition de bureaux vacants pour construire du logement (4,5 millions de m² visés). Elles apportent des liquidités aux entreprises en achetant leur immobilier contre loyers. Cette forme organisée de défaisance patrimoniale des entreprises est préférable aux ventes contraintes des « bijoux de famille » au pied levé lors de difficultés

financières car elle s'inscrit dans un plan d'affaire global de recentrage financier sur le cœur de métier entrepreneurial : R&D, production, conquêtes de marchés. ACCOR (6^e hôtelier mondial) a ainsi cédé 200 hôtels à Foncière des Murs en 2005.

... mais doit se défendre

Deux trouble-fêtes s'immiscent dans ce jeu de go en attaquant les centres commerciaux, cœur du réacteur avec 42 % de la valeur nationale des SIIC. La crise et Internet siphonnent en effet le consommateur dans une spirale de l'épargne et du commerce à domicile⁴ réduisant le chiffre d'affaire et potentiellement les loyers perçus et futurs investissements.

Si vis pacem para bellum : réactives et renforcées par les alliances capitalistiques internationales, les SIIC parent les coups : certaines « retournent » l'impudent Internet à l'instar de l'OPA sus évoquée pour en capter directement les futurs bénéfices, d'autres adaptent leur offre vers le « bas coût » ou se recentrent sur le luxe.

Une adaptation darwinienne aux dépens de la pluralité commerciale ?



1 | OPA d'Altarea-Cogédim sur www.Rue du Commerce.com en 2012.

2 | Forum des Halles, 4 temps et Carrousel du Louvre à Paris, La Part-Dieu à Lyon...

3 | PricewaterhouseCoopers VII 2012.

4 | Klépierre a investi 160 M d'€ en gare Saint-Lazare (CaMBo #3).

5 | En France, Internet pourrait représenter plus de 25 % des ventes en 2020 contre 8 % aujourd'hui.

Refaire la ville sur la ville

Il existe deux manières pour une ville d'absorber sa croissance : en s'étalant ou en se transformant à l'intérieur de ses limites. La première fut longtemps jugée la plus simple, jusqu'à ce que l'on s'inquiète des inconvénients de cet étalement et de la disparition des campagnes. « Où va la ville ? », nous interrogeons-nous dans le précédent *CaMBo*. Le présent dossier en est le pendant. Refaire la ville sur la ville est immédiatement apparu comme une solution plus délicate, plus immédiatement traumatisante, car engageant la disparition d'un paysage urbain devenu familier. Cette option requiert des compétences très étendues dont l'art de conjuguer la démolition avec l'urbanisme. Les articles de ce dossier se concentrent sur la politique de rénovation urbaine menée sur l'agglomération bordelaise. Ils posent la question de savoir comment des territoires relégués peuvent devenir pour la métropole des atouts.

Rebuilding the City on the City

A city has two ways of absorbing its own growth – either outward sprawl or interior transformation. For years, the former was deemed simpler, until its inconveniences became apparent, eating away at the countryside. The previous issue of *CaMBo* addressed the question 'Where are our towns heading?' and this dossier explores a related issue. Rebuilding the city on the city appears a far more

problematic solution, a more immediately traumatic step, as it implies the destruction of familiar urban landscapes. It also requires immense competence, as articulating the question of demolition with that of urban planning is a fine art. The articles in this dossier focus on urban regeneration policies implemented in the Bordeaux conurbation and ask how forsaken areas may become assets for the city's future.

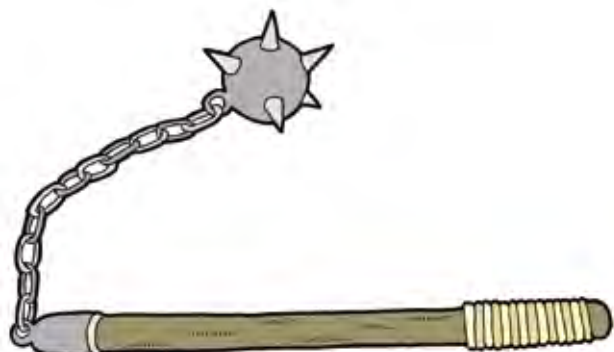
Rehacer la ciudad sobre la ciudad

Existen dos maneras para que una ciudad absorba su crecimiento: extendiéndose o transformándose dentro de sus propios límites. La primera fue mucho tiempo considerada como la más sencilla, hasta que empezamos a preocuparnos por los inconvenientes de esta expansión y por la desaparición del campo. "¿Hacia dónde va la ciudad?", nos preguntábamos en el anterior número de la revista *CaMBo*. El presente dossier completa aquel. Rehacer la ciudad encima de la ciudad se reveló enseguida como una solución más delicada, con un impacto traumático más inmediato, puesto que implica la desaparición de un paisaje urbano que nos parece familiar. Esta opción requiere competencias muy extensas, entre ellas el arte de aunar la demolición con el urbanismo. Los artículos de este dossier se concentran sobre la política de renovación urbana llevada a cabo en la aglomeración bordelaise. Plantean la pregunta de saber cómo los territorios relegados pueden convertirse en ventajas para la metrópoli.

THIERRY OBLET

Grammaire de la démolition

Longtemps, démolir une ville n'eut d'autres raisons que d'effacer la civilisation qu'elle incarnait. Fondateurs des premières cités, les rois mésopotamiens s'appliquèrent à faire disparaître celles de leurs voisins. Il n'y a pas si longtemps, en 1942, l'aviation allemande bombardait les monuments anglais pour démoraliser la population britannique. En août 1944, le général Von Choltitz désobéissait aux ordres d'Hitler qui, par vengeance, entendait incendier Paris ; ville que le dictateur avait promis, dès 1940, de transformer en « lupanar de l'Europe », autre manière d'envisager sa destruction. Saluons la mémoire d'Heinz Stahl Schmidt, naturalisé Henri Salmide en 1947 : ancien sous-officier de la Werhmarcht, défiant la Gestapo et la police française d'occupation, il sabota le projet allemand de faire sauter le port de Bordeaux.



Démolir pour anéantir

Cette ardeur à démolir semble récurrente dans l'histoire des conquérants. Les disparitions de villes sont ainsi mieux connues que leurs naissances. Si, autour du III^e millénaire avant notre ère, les circonstances de la fondation de Mari, puissante cité de Mésopotamie, sont toujours sujettes à beaucoup de spéculations, son effacement tient à sa prise par Hammurabi de Babylone, en - 1761, et à la démolition engagée par ses troupes deux ans plus tard, murailles démontées et palais incendié.

De nombreuses villes ont tout de même survécu à leur dévastation. Ainsi Jérusalem, détruite en - 587 par Nabuchodonosor II (encore Babylone !) puis par les légions romaines de Titus, en l'an 70 de notre ère, pour mater la révolte juive. Mais les reconstructions qui suivent les démolitions peuvent également heurter notre morale. Lorsque, après une seconde révolte juive, l'empereur Hadrien fait bâtir en l'an 135 une nouvelle ville sur l'emplacement de Jérusalem, il en interdit la résidence aux Juifs.

Est-ce en raison de la brutalité de ces associations que les urbanistes se montrent si réticents à associer leur art à l'idée de démolition ? Pourtant, Hippodamos de Milet eut la possibilité d'expérimenter son urbanisme en raison de la destruction de sa ville par les Perses. Inventeur présumé, selon Aristote, du plan en damier et de la répartition fonctionnelle des quartiers, son art pouvait rompre avec l'habituel



enchevêtrement labyrinthique des rues des cités grecques, effet de constructions réalisées sans plan d'ensemble, au fil du temps.

Au contraire de cet exemple dont la véracité reste obscure, l'histoire suggère que les démolitions les plus violentes ont davantage produit de fières promesses de reconstruire à l'identique ce qui avait été détruit plutôt que des occasions saisies au service d'un renouvellement urbain. Au sortir de la guerre, la France a reconstitué des bourgs dévastés par les nazis dans des territoires à l'avenir économique très incertain, sans en profiter pour changer ce qui devait l'être.



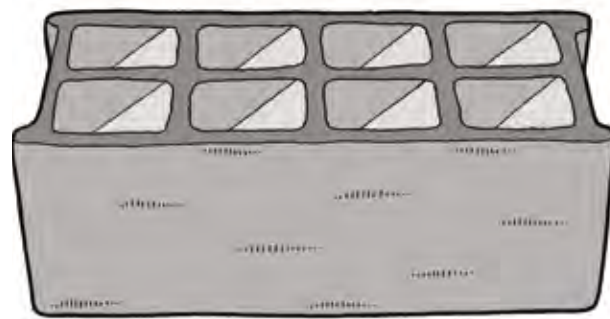
Démolir pour maintenir l'ordre

La méfiance à l'égard de la démolition tient aussi à son trop apparent souci d'étouffer les émeutes. Il n'est que d'évoquer les soupçons à l'encontre du mot d'ordre de la politique de rénovation urbaine engagée en 2003 : casser les ghettos. Auparavant, les percées haussmanniennes avaient été qualifiées d'urbanisme de répression, même si seulement 5 voies sur les 70 réalisées présentaient une utilité militaire. À Bordeaux, au XVII^e siècle, la polémique la plus âpre à propos d'une démolition concerna la destruction des Piliers de Tutelle, restes d'un monument gallo-romain. Leur présence gênait la possibilité de tirer aux canons du château Trompette en direction d'une cité bordelaise qui s'était déjà montrée rebelle au plaisir du roi.

Démolir pour s'enrichir

La passion d'anéantir se mêle souvent à des intérêts plus tangibles. Les soldats de Cortés justifiaient la démolition des villes aztèques comme un exorcisme, car seul le diable pouvait les avoir conçues aussi magnifiques. Mais c'était aussi une manière d'enrober de bonne conscience l'espoir d'en extraire de l'or des gravas¹.

Abordée sous l'angle de motifs plus civils, la démolition ne bénéficie guère d'un éclairage plus flatteur. Hors guerres, catastrophes naturelles ou accidentelles, dans les temps ordinaires, le premier facteur de démolition est la spéculation foncière et immobilière. Pour construire mieux ou plus rentable, il faut souvent démolir l'ancien. Engels, dans *La question du logement* (1872), considérait qu'en régime capitaliste il est inéluctable qu'un lieu dont l'usage ne permet pas d'en réaliser la valeur foncière soit détruit et que les populations les plus pauvres en soient chassées. L'histoire urbaine regorge des procédés d'intimidation mobilisés par les spéculateurs pour acquérir les terrains convoités. Crassus dit « le riche », passé à la postérité pour avoir écrasé l'insurrection conduite par Spartacus, devint l'un des plus importants propriétaires immobiliers de Rome en rachetant à bas prix les immeubles menacés par la ruine ou l'incendie. Il pouvait compter sur ses esclaves pour y bâtir de nouveaux bâtiments.



Démolir pour urbaniser

Outre l'exploitation de la misère, la mauvaise réputation de la spéculation foncière et immobilière tient aux dommages qu'elle cause au patrimoine historique. Dès la Renaissance, de magnifiques hôtels particuliers construits à la périphérie de Paris ont été détruits pour laisser place à de somptueux lotissements, plus rentables. Les destructions ont créé par réaction un genre dont Victor Hugo sera le plus célèbre héraut : la « guerre aux démolisseurs ». Les débuts furent timides car les premières éradications de maisons médiévales n'émouvaient guère une sensibilité qui assimilait le Moyen Âge aux temps barbares.

¹ | Cf. Michel Ragon, *L'homme et les villes*, Paris, Albin Michel, 1995.

► La réprobation des démolitions s'est aiguisée au XVIII^e siècle, à mesure de l'ampleur prise par l'intervention des pouvoirs publics sur l'urbain. Mais comment éviter de démolir ? La simplicité de la solution revendiquée par Georges Pillement dans son ouvrage sur *La Démolition de Paris* (1941) a aussi le mérite d'en pointer les limites : « Prévoir à côté de la vieille ville une ville nouvelle. » Limites encore plus explicites à notre époque hostile à l'étalement urbain et angoissée par le spectre de la muséification. Jusqu'au XVIII^e siècle, lorsque les Chartrons n'étaient qu'un faubourg de Bordeaux, l'urbanisme pouvait se montrer « frôleur »². À l'exception de la démolition des remparts, les aménagements touchent aux pourtours immédiats de la ville ancienne sans retoucher celle-ci. La façade d'immeubles en bord de quais et la Place Royale cachent la ville médiévale ainsi préservée. Mais comme Pierre Pinon l'a montré dans son magistral ouvrage, *Paris détruit* (2011)³, quitte à heurter notre sensibilité, la ville, à partir de cette époque, se construit autant par destructions que par constructions. L'urbanisme moderne entend favoriser la circulation par l'élargissement des rues ou la création de nouvelles voies ; il agrandit les places et aménage les espaces verts. Cette visée d'extension de l'espace public au détriment des espaces privés bâtis est étroitement liée à la démolition. Les politiques urbaines ont davantage rasé de bâtiments que les guerres ou les incendies.



Démolir pour embellir

Dans sa note sur les *Embellissements de Paris* (1749), Voltaire regrettait que Paris n'ait pas eu la chance d'être consommé par les flammes comme Londres l'avait été en 1666 : « L'Europe disait : Londres ne sera rebâtie de vingt ans... elle fut rebâtie en deux ans et le fut avec magnificence. » La ville devint ainsi une référence en matière d'hygiène et d'urbanisme qui impressionna le futur Napoléon III. Son préfet, Haussmann, transforma le centre de Paris dans des proportions qu'on ne croyait jusque-là atteignables que par la « providence » d'une catastrophe. Lorsqu'il gagna la Capitale, le préfet préparait un « grand Bordeaux ». Les travaux d'Haussmann furent l'objet de violentes critiques ; Zola le traita d'éventreur, mais les républicains continuèrent son urbanisme. On a d'ailleurs davantage démolì à Paris dans la seconde moitié du XX^e siècle qu'à l'époque haussmannienne, mais furent touchés des quar-

tiers populaires sans valeur patrimoniale reconnue, à l'instar du quartier bordelais de Mériadeck, populaire, pittoresque, mais aussi devenu insalubre. Il est impossible de reprendre ici le dossier Haussmann, mais la mémoire collective semble aujourd'hui retenir davantage l'urbaniste que le vandale. Homme d'action plus que visionnaire⁴, il fut indiscutablement les deux. Il n'a pas fait table rase de l'ancien tissu parisien, mais s'est efforcé d'intégrer les périmètres épargnés aux aménagements imposés par les exigences de circulation de la ville industrielle⁵. En revanche, même au nom de l'assainissement, certaines démolitions comme celles opérées sur l'île de la Cité s'avèrent difficiles à défendre. Enfin, Haussmann ne partageait pas les préoccupations sociales de son empereur. Lui importait surtout que les riches puissent résider dans le centre de Paris. Il renforça le caractère antisocial de la démolition.



Démolir pour assainir

Ces dix dernières années, la démolition est devenue un outil des politiques urbaines et sociales ; elle concerne principalement les grands ensembles de logements sociaux. Ce programme de rénovation urbaine a dès son lancement soulevé des questions en forme d'objections. Ne visait-on pas à repousser les pauvres encore plus à la périphérie des villes ? Était-il judicieux de détruire des logements sociaux au moment où l'on en manquait ? Ne devait-on pas respecter la valeur patrimoniale de certains grands ensembles ? Dans ce dossier, Agnès Berland-Berthon, urbaniste architecte, nous raconte comment a été levé sur Bordeaux le tabou de leur démolition.

Ces interrogations légitimes ne peuvent gommer le caractère tangible des problèmes d'hygiène et d'insalubrité, même si les rénovations menées au nom de ces motifs ont souvent pu être suspectées de n'être que l'alibi d'actions guidées par la recherche de l'ordre et du profit. Mieux vaut parfois démolir que subir l'écroulement. En matière de rénovation urbaine, la démolition ne fait souvent qu'accélérer des disparitions inévitables. C'est l'enseignement majeur de l'ouvrage pionnier d'Henri Coing sur ce sujet, *Rénovation urbaine et changement social* (1966) : la rénovation urbaine

2 | Selon l'expression d'Emmanuel Le Roy Ladurie dans le tome qu'il a dirigé de l'histoire de la France urbaine, *La ville des temps modernes, de la Renaissance aux révolutions*, Paris, Points Seuil, 1998.

3 | Paris, Parigramme, 2011.

4 | Cf. Nicolas Chaudun, *Haussmann au crible*, Paris, Éditions des Syrtes, 2000.

5 | Cf. Françoise Choay, *Pour une anthropologie de l'espace*, Paris, Seuil, 2006.

n'a fait que précipiter la fin du quartier populaire parisien comme entité autosuffisante⁶. Celui-ci était condamné comme le Paris médiéval sous Haussmann ou le quartier Mériadeck sous Chaban dont Benoît Hermet nous rapporte ici l'histoire de sa disparition.



Démolir pour intégrer

Doit-on regretter ces démolitions ? Tout dépend de leur gestion et du projet dans lequel elles prennent place. Acteurs de cette politique de rénovation, Étienne Parin, François Boulanger et Stéphanie Goujon témoignent dans ce dossier de la conduite de cette politique et de l'ampleur des transformations qui ont accompagné les démolitions réalisées sur la rive droite de Bordeaux. Sociologue et urbaniste, Daniel Mandouze nous livre les principaux enseignements de son enquête sur les perceptions qu'en ont ses habitants. Si la part propre aux démolitions est aujourd'hui quasiment achevée, le renouvellement urbain reste d'actualité en vue de la réinscription positive de ce territoire dans le projet métropolitain.

Il faut considérer à sa juste valeur le processus d'accélération lié à la rénovation. Trop rapide, son impact est traumatisant pour les habitants ; mais trop lent, la rénovation s'enlise dans un chantier permanent qui empêche les habitants de se projeter dans le futur quartier. Sociologues et urbanistes, Manon Vivière, à propos de la cité Yves-Farges à Bègles, et Francis Pougnet, à propos de la reconquête des centres-bourgs, éléments névralgiques de la dynamique métropolitaine bordelaise, analysent combien la mise en œuvre de cette politique se révèle épineuse, à commencer par l'idée de faire accepter que des démolitions préparent une densification !

Jacques Donzelot a résumé l'utilité de cette politique⁷ : la rénovation urbaine a permis aux quartiers d'habitat social de davantage ressembler à de la ville même si leurs habitants n'y sont pas toujours mieux intégrés. Dans son étude du quartier Beaudésert de Mérignac, Alexandre Richter montre comment, sans atteindre en apparence les idéaux de la mixité sociale, quelques démolitions, reconstructions et aménagements peuvent transformer un quartier repoussoir en quartier habitable. Le chômage y est certes toujours très

présent, mais il devient envisageable d'y réduire la distance de ses habitants à l'emploi. De la démolition au décollage, Alexia Sonnois et Cathel Bousquet évoquent l'implication de Cap Sciences sur ce quartier depuis quelques années afin d'y favoriser l'insertion par l'économie. Le génie de la démolition tient peut-être à cela : « exactement comme la levée d'une barrière peut donner à voir celles qui se trouvaient derrière elle »⁸. À ce titre, comme le souligne l'architecte urbaniste Bernard Reichen, la démolition doit aujourd'hui être pensée comme un acte de projet.

8 | Jacques Donzelot, *La France des cités, Le chantier de la citoyenneté urbaine*, Paris, Fayard, 2013, p. 56.

The Grammar of Demolition

traduction de Lucy Edwards

For centuries, demolishing a city was a means of wiping out the civilisation it embodied. As founders of some of the earliest urban settlements, the Kings of Mesopotamia made every effort to eliminate those of their neighbours. More recently, in 1942, the German Luftwaffe strategically bombed important public buildings in England in an attempt to break the nation's moral. In August 1944, General Von Choltitz disobeyed Hitler's vengeful order to burn Paris to the ground, while in 1940, the Führer vowed to make Paris 'Europe's whorehouse', an alternative manner of wreaking its destruction. Nor should we forget Heinz Stahlschmidt, naturalised as Henri Salmide in 1947. He was a former non-commissioned officer in the Werhmarcht and defied both the Gestapo and French police to sabotage a German plan to blow up the port of Bordeaux.

Demolition as Annihilation

A predilection for destruction is a characteristic shared by centuries of conquerors, so that we often know more about how a given town was destroyed than how it was built. One such example is Mari, a major seat of power in Mesopotamia, inhabited as early as the 3rd millennium B.C., but whose origins are still the subject of speculation. What we do know for certain is that it was stormed in 1761 B.C. by the Babylonian Hammurabi and sacked by his troops two years later, its ramparts razed and palace burnt to the ground.

Many cities have survived attempts to destroy them. This is the case of Jerusalem, sacked in 587 B.C. by Nebuchadnezzar II (another Babylonian king!), and by Titus's Roman legions in 70 B.C. to quell a Jewish revolt. The reconstruction following destruction is often an equal source of abhorrence. When, after a second Jewish uprising, the Emperor Hadrian built a new Jerusalem on the site of the old in 135 A.D., he barred the Jews from living there.

6 | Voir la recension consacrée à cet ouvrage dans ce dossier.

7 | Voir l'ouvrage qu'il a dirigé sur ce sujet, *À quoi sert la rénovation urbaine ?*, Paris, PUF, 2012, et sa recension par Élodie Maury.

► The very brutality of history's legacy is doubtless one of the reasons why urban planners today are so reluctant to put demolition into practice. Yet, we might argue, Hippodamus of Miletus would never have implemented his ideas for urban design had his hometown not been razed by the Persians. Aristotle identifies him as the inventor of the grid plan layout and the functional division of cities into neighbourhoods, thus providing an answer to the labyrinthine confusion and intricacy of Greek cities, where building work took place down the years without a clear overall design. Whatever the veracity of the story of Hippodamus, history is eloquent with examples which belie its message. The most violent forms of urban demolition often give rise to fine promises of identical reconstruction, and the chance for urban regeneration is thereby passed over. In the years after World War II, a number of towns destroyed by the Nazis were rebuilt in areas whose economic future was at best uncertain, and the opportunity to ring the changes was wasted.

Demolition as Law and Order

Our wariness of demolition is also doubtless linked to its use as a tool for quashing rebellion. Take for instance our mistrust of the political language of the urban regeneration embarked upon in 2003 – 'breaking up ghettos.' In the 19th century, the wide boulevards introduced by Haussmann were described as a means of urban repression, even if only 5 of the 70 built served a military purpose. In 17th century Bordeaux, demolition of the remains of a Gallo-Roman temple, the Piliers de Tutelle, caused uproar. The building stood in the firing line between the canons at Château Trompette, the royal fort, and the city of Bordeaux, whose inhabitants had already proved their recalcitrance to obey the king.

Demolition as Enrichment

The thirst for annihilation is often fused with more tangible interests. Cortés and his men upheld the razing of Aztec cities as a form of exorcism, arguing that their magnificence could but be the devil's work. They could therefore extract as much gold as possible from the rubble with a clear conscience¹. Even from a civilian perspective, demolition is rarely viewed in a flattering light. War, natural catastrophes or accidental disasters aside, the main driving force behind demolition is real estate speculation. The old must be brushed aside for better or more profitable property development to take place. In an article of 1872 entitled 'The Housing Question', Engels argues that in a capitalist society, property whose real estate value is not fully realised will inevitably be demolished and the poorest classes driven out. The history of our towns and cities is replete with examples of the coercion property speculators will resort to in order to lay hands on sought-after plots. Marcus Licinius Crassus 'Dives', or 'The Richest', passed into posterity for having put down a slave revolt led by Spartacus,

before going on to become one of Rome's leading property owners by purchasing buildings during fires or in a state of structural collapse. He would then use his slaves to erect new buildings on the site.

Demolition as Urbanisation

The disrepute in which property speculation is held is not merely a result of the exploitation of the poor in which it is rooted. It also mutilates the architectural legacy of the past. In the Renaissance, demolition began of sumptuous mansions gracing the outskirts of Paris, making way for lucrative suburban property developments for the well-to-do. The demolitions created a backlash in the form of a literary genre spearheaded by Victor Hugo, with pamphlets declaring 'war on the housewreckers'. The movement met with little initial success as the first demolitions concerned Medieval abodes, still viewed in those days as worthless remnants of the 'Dark Ages'.

Yet the tide of reproof swelled in the 18th century, in response to the increasing sway exerted by public instances over the urban environment. But how could demolition be avoided? Georges Pillement sets forward a simple solution in his work *La Démolition de Paris* (1941), while identifying its limits in the need to 'plan a new town next to the old'. These limits are plain to see today, in our aversion to urban sprawl and apprehensive vision of cities as museums set in stone. In the 18th century, when the Chartrons was still a suburb of Bordeaux, urban planning could 'caress' the historical centre². With the exception of the demolished ramparts, new construction work was only carried out around its perimeter, leaving its fabric untouched. The unified façades along the quayside and Place Royale mask the Medieval city lying intact behind them. Yet as Pierre Pinon demonstrates in his seminal work, *Paris détruit*, (2011)³, construction and destruction are integral parts of how a city comes into being, whether we like it or not. Modern town planning gives pride of place to how we move about our cities, widening streets and creating new thoroughfares. It adds public spaces and introduces green areas, increasing their proportion to the detriment of privately owned built areas and prompting demolition. Urban policy-making has flattened a far greater number of buildings than war and fire together.

Demolition as Beautification

In his essay of 1749, *Embellissements de Paris*⁴, Voltaire regrets that Paris never benefited from the ravages of fire, as London had in the Great Fire of 1666. He writes : 'All Europe was saying, 'London will not be rebuilt within twenty years'. But it was rebuilt, and within just two years, and how magnificently!' London became a reference in terms of public sanitation and

2 | To quote Emmanuel Le Roy Ladurie in the volume he directed of the History of Urban France, *La ville des temps modernes, de la Renaissance aux révolutions*, Paris, Points Seuil, 1998.

3 | Or 'Paris Destroyed'. Paris, Parigramme, 2011.

4 | Or 'On the Beautification of Paris'.

1 | See Michel Ragon, *L'homme et les villes*, Paris, Albin Michel, 1995.

urban planning, impressing even the future Napoleon III. The latter's prefect, Baron Haussmann, brought changes to the centre of Paris on a scale hitherto considered impossible without some 'providential' catastrophe. When the newly appointed Haussmann took up his post, his expressed intention was to make Paris a 'great Bordeaux'.

Criticism of his work was fierce. Zola called him the city's 'ripper', but the Republicans continued to implement his plans. More demolition work was carried out in Paris in the latter half of the 20th century than under Haussmann himself, with rebuilding primarily concentrated in working class districts with no intrinsic architectural value. Similarly in Bordeaux, the picturesque charm of the Mériadeck neighbourhood was outweighed by the unsanitary living conditions. It would be impossible here for us to retrace the arguments for and against Haussmann, but history remembers him as an urban planner, rather than a vandal. There was, indisputably, more of the man of action about him than the visionary⁵, but he was also both. He respected Paris's existing urban fabric, striving to make those areas left untouched an integral part of his design and endeavouring to meet the demands on traffic flow of a developing industrial city⁶. A number of demolitions carried out in the name of sanitation, like those on the Ile de la Cité, are indefensible. Haussmann did not share the Emperor's social concerns. His aim was to enable the wealthy to live comfortably in the centre of Paris, thereby consolidating the anti-social nature of demolition.

Demolition as Sanitation

Over the last ten years, demolition has become a tool in the implementation of social and urban policy-making, with major consequences for existing social housing. From the outset, the Urban Regeneration project underlying the demolition of certain tower blocks has raised a number of objections. Isn't it just a further attempt to drive the poor into the suburbs? Is it really wise to destroy social housing when such a dire need for it is felt? Shouldn't the architectural legacy of some buildings be respected? In this dossier, Agnès Berland-Berthon, urban planner and architect, explains how the taboo surrounding such demolitions in Bordeaux was finally lifted. However legitimate, questions of this kind cannot outweigh the more tangible matter of unhealthy living conditions and sanitation, even if renovations carried out in their name have at times, some might argue, served as alibis for less lofty motives such as law and order or financial gain. Sometimes it is better to demolish a building than be subjected to its collapse. Urban regeneration is often the trigger which accelerates a building's inevitable demise. This is one of the main lessons to be drawn from Henri Coing's pioneering book published in 1966 – *Rénovation urbaine et changement social*⁷. He shows how urban regeneration merely precipitated the end of the wor-

king class Parisian neighbourhood as a self-sufficient entity⁸. Neighbourhoods such as these were living on borrowed time, just like Paris's Medieval vestiges under Haussmann or the Mériadeck neighbourhood in the days of Chaban. Benoît Hermet retraces the demise of the latter in this dossier.

Demolition as Integration

Should such demolitions be a source of regret? It all depends on how they are managed and the role they have to play. As key players in urban regeneration projects, Étienne Parin, François Boulanger and Stéphanie Goujon bear witness here to how such policies are made and to the sheer breadth of change accompanying the demolition work carried out in the Bordeaux Rive Droite area. While the demolition stage is now practically complete, a great deal remains to be achieved in terms of urban renewal if this district on the right bank of the Garonne is to play a positive role in the conurbation's future. Nor should the acceleration process engendered by demolition be underestimated. When its pace is too quick, its impact can be traumatic. When too slow, regeneration gets stuck in the rut of on-going building work, preventing the local inhabitants from projecting themselves into their neighbourhood's future. Manon Vivière and Francis Pougnet are both sociologists and urban planners and in turn look at the Cité Yves Farges in Bègles and the question of reconquering town centres, both driving forces of the wider Bordeaux conurbation. They show just how problematic the implementation of such policy-making can be, not least in convincing people to accept that demolition paves the way for greater densification! For Jacques Donzelot, the value of such policies may be summarised thus⁹ – urban regeneration has enabled areas of social housing to more greatly resemble the town, even if the level of integration of their inhabitants has not improved. Alexandre Richter's study of the Beaudésert district of Mérignac shows how a little demolition and rebuilding work can transform an area shunned by all into somewhere acceptable to live, without forasmuch pretending to have conquered the heady heights of social cohesion. Unemployment hasn't disappeared, but the fracture between the neighbourhood's inhabitants and employment has at least been reduced. Alexia Sonnois and Cathel Bousquet retrace the role played over the past years by Cap Sciences in promoting economic regeneration in this neighbourhood, as it moved from demolition to rebirth. The power of demolition is perhaps just that, 'lifting a barrier which enables us to see all the other barriers still waiting to be lifted'¹⁰. For urban planner and architect Bernard Reichen, demolition should today be approached as a first step towards the fulfilment of a project.

8 | See book review in this dossier.

9 | See the book he directed on the subject, *À quoi sert la rénovation urbaine ?*, Paris, PUF, 2012, and the review by Élodie Maury.

10 | Jacques Donzelot, *La France des cités, Le chantier de la citoyenneté urbaine*, Paris, Fayard, 2013, p. 56.

5 | See Nicolas Chaudun, *Haussmann au crible*, Paris, Éditions des Syrtes, 2000.

6 | See Françoise Choay, *Pour une anthropologie de l'espace*, Paris, Seuil, 2006.

7 | Or 'Urban Regeneration and Social Change'.

Gramática de la demolición

traduction de Nayrouz Zaitouni-Chapin

Durante mucho tiempo, demoler una ciudad no se debía a otra razón que la de borrar la civilización que encarnaba. Fundadores de las primeras ciudades, los reyes mesopotámicos se empeñaron en hacer desaparecer la de sus vecinos. Hace no tanto, en 1942, la aviación alemana bombardeaba los monumentos ingleses para desanimar a la población británica. En agosto de 1944, el General Von Choltitz desobedeció las órdenes de Hitler, quien por venganza, pretendía incendiar París; ciudad que el dictador había prometido, a partir de 1940, convertir en el “Lupanar de Europa”, otro modo de idear su destrucción. Acordémonos de Heinz Stahlschmidt, nacionalizado francés bajo el nombre de Henri Salmide en 1947: antiguo suboficial de la Wehrmacht que, desafiando la Gestapo y la Policía francesa de la Ocupación, sabotó el proyecto alemán de volar el puerto de Burdeos.

Demoler para aniquilar

Este afán por demoler parece ser recurrente en la historia de los conquistadores. Las desapariciones de las ciudades se suelen conocer mejor que su nacimiento. Si las circunstancias de la fundación de Mari, poderosa ciudad de Mesopotamia del tercer milenio antes de nuestra era siguen siendo objeto de especulación, se sabe sin embargo que esta fue suprimida por Hammurabi de Babilonia en 1761 a.C., y que su demolición fue llevada a cabo por sus tropas dos años más tarde, siendo sus murallas desmontadas y el palacio quemado.

No obstante, numerosas ciudades sobrevivieron a su devastación. Así pues, Jerusalén, fue destruida en 587 a.C. por Nabucodonosor II (¡una vez más por Babilonia!) y luego por las legiones romanas de Tito en el año 70 de nuestra era para reprimir la revuelta judía. Pero las reconstrucciones que siguen las demoliciones pueden igualmente chocar contra nuestra moral. Cuando en el año 135, después de una segunda revuelta judía el Emperador Adriano hizo construir una nueva ciudad encima del emplazamiento de Jerusalén, prohibió a los judíos que residieran en ella.

¿Será por la brutalidad de estas asociaciones que los urbanistas se muestran tan reacios a asociar su arte con la idea de demolición? Sin embargo, Hipodamo de Mileto tuvo la oportunidad de experimentar su urbanismo gracias a la destrucción de su ciudad por los persas. Presunto inventor según Aristóteles del trazado en damero y de la distribución funcional de los barrios, su arte fue probablemente una ruptura con el habitual enredo laberíntico de las calles

de las ciudades griegas, consecuencia de las construcciones realizadas sin plano de conjunto, a lo largo del tiempo.

Al contrario de este ejemplo cuya veracidad sigue siendo incierta, la historia sugiere que las más violentas demoliciones produjeron más promesas orgullosas de reconstruir de forma idéntica lo que había sido destruido, que ocasiones aprovechadas en el beneficio de una renovación urbana. Al finalizar la guerra, Francia reconstruyó idénticamente pueblos asolados por los nazis en territorios cuyo porvenir económico era muy incierto, sin aprovechar la oportunidad de cambiar lo que se debía cambiar.

Demoler para mantener el orden

La desconfianza hacia la demolición también se debe a su afán demasiado aparente por reprimir los disturbios. Bien lo demuestran las sospechas hacia la consigna que regía la política de renovación urbana iniciada en el 2003: quebrar los guetos. Anteriormente, las aberturas haussmanianas habían sido calificadas de urbanismo de represión, aunque sólo 5 vías de las 70 que había realizado tenían utilidad militar. En Burdeos, en el siglo XVII, la más violenta polémica tuvo lugar a causa de los “Piliers de Tutelle”, restos de un monumento galorromano. Su presencia impedía que se pudiera cañonear desde los cañones del Castillo “Trompette” hacia la ciudad bordelesa que se había mostrado rebelde ante el capricho del rey anteriormente.

Demoler para enriquecerse

La pasión por aniquilar se mezcla a menudo con intereses más tangibles. Los soldados de Cortés justificaban la demolición de las ciudades Aztecas alegando que era un exorcismo, porque tan sólo el diablo hubiera podido concebir algo tan magnífico. Pero también era una forma de envolver con buena consciencia su esperanza de extraer oro de los escombros¹.

Si la tratamos desde el punto de vista de los motivos civiles, la demolición tampoco disfruta de un enfoque muy favorecedor. Sin hablar de guerras, catástrofes naturales o accidentales, el primer factor de demolición en tiempos ordinarios es la especulación territorial e inmobiliaria. Para construir mejor o de manera más rentable, hace falta a menudo destruir lo antiguo. Engels, en su *Contribución al problema de la vivienda* (1872), consideraba que en un régimen capitalista, es ineluctable que un lugar cuyo uso no permita alcanzar su valor terrenal sea destruido y que las poblaciones más pobres sean expulsadas. La historia urbana está repleta de procedimientos de intimidación usados por

1 | Véase Michel Ragon, *L'homme et les villes*, París, Albin Michel, 1995.

(NDT : No traducido al castellano, literalmente “El Hombre y las Ciudades”)

los especuladores para adquirir los terrenos codiciados. Craso, conocido como “el rico”, que pasó a la posteridad por haber aplastado la insurrección liderada por Espartaco, se convirtió en el propietario inmobiliario más importante de Roma tras comprar a bajo precio los edificios amenazados por la ruina o los incendios. Podía contar con sus esclavos para construir en su lugar nuevos edificios.

Demoler para urbanizar

Más allá de la explotación de la miseria, la mala fama de la especulación territorial e inmobiliaria se debe a los daños que causa al patrimonio histórico. Desde el Renacimiento, se destruyeron magníficos hoteles particulares construidos en la periferia de París, para dejar el sitio a suntuosos residenciales más rentables. En reacción a aquellas destrucciones se creó una corriente de la cual Victor Hugo fue el más célebre paladín: la “guerra a los demolidores”. Sus inicios fueron más bien tímidos porque las primeras erradicaciones de casas medievales no emocionaban tanto las sensibilidades, ya que se asimilaba la Edad Media a tiempos bárbaros.

La desaprobación de las demoliciones se intensificó en el siglo XVIII, a medida que crecía la amplitud tomada por la intervención de los poderes públicos sobre lo urbano. Pero ¿cómo evitar la demolición? La sencillez de la solución reivindicada por Georges Pillement en su obra sobre *La démolition de Paris* (1941) tiene también el mérito de señalar sus propios límites: “prever al lado del casco antiguo una ciudad nueva”. Límites que son aún más explícitos en nuestra época tan hostil a la dispersión urbana y angustiada por el espectro de la museificación. Hasta el siglo XVIII, cuando el barrio de Los Chartrons tan sólo era un suburbio de Burdeos, el urbanismo se podía mostrar “al roce”². Exceptuando la demolición de las murallas, la ordenación toca el perímetro más cercano al casco antiguo sin retocar éste. La fachada de los edificios que bordean los muelles y la Plaza Royale ocultan la ciudad medieval preservándola al mismo tiempo. Pero como bien lo demostró Pierre Pinon en su magistral obra *Paris détruit* (2011)³, aunque pueda herir nuestra sensibilidad, la ciudad a partir de esa época se construía tanto destruyendo como construyendo. El urbanismo moderno pretende favorecer el tráfico ensanchando las calles o creando nuevas vías; amplía las plazas y acondiciona zonas verdes. La intención de ampliar el espacio público en detrimento de los espacios privados edifica-

dos está estrechamente vinculada con su demolición. Las políticas urbanas arrasaron más edificios que las guerras o los incendios.

Demoler para embellecer

En su comentario sobre los *Embellecimientos de París* (1749), Voltaire lamentaba que París no hubiera tenido la suerte de ser consumida por las llamas como Londres lo había sido en 1666: “Europa decía: Londres no se reconstruirá en veinte años... la reconstruyeron en dos años y lo fue con magnificencia.” La ciudad se convierte entonces en una referencia en materia de higiene y de urbanismo impresionando al futuro Napoleón III. Haussmann, el Prefecto de Napoleón, transformó el centro de París en medidas que hasta entonces no se pensaba poder alcanzar salvo después de una catástrofe “providencial”. Cuando llegó a la Capital, el Prefecto preparaba un “gran Burdeos”.

Las obras de Haussmann fueron el objeto de críticas violentas; Zola lo llamó destripador, pero aún así los republicanos continuaron con su urbanismo. Ahora bien, hubo más demoliciones en París en la segunda mitad del siglo XX que en la época haussmaniana, pero fueron afectados barrios populares sin valor patrimonial reconocido, como el barrio bordelés de Meriadeck, barrio popular, pintoresco, pero que también se había vuelto insalubre. Es imposible retomar aquí el expediente Haussmann, pero la memoria colectiva parece recordar más al urbanista que al vándalo. Hombre de acción más que visionario⁴, fue indudablemente las dos cosas. No prescindió del antiguo tejido parisino, pero sí se esforzó en integrar aquellos perímetros preservados a los cambios impuestos por las exigencias del tráfico de la ciudad industrial⁵. Sin embargo, incluso en nombre del saneamiento, algunas demoliciones como las que fueron efectuadas en la Isla de la Cité en París son difíciles de defender. Finalmente, Haussmann no compartía las preocupaciones sociales de su Emperador. Sólo le importaba que los ricos pudieran vivir en el centro de París. Fortaleció el carácter antisocial de la demolición.

Demoler para sanear

Estos últimos diez años, la demolición se ha convertido en una herramienta para las políticas urbanas y sociales, afectando principalmente a los grandes conjuntos de viviendas sociales. Este programa de Renovación Urbana, desde su inicio, planteó preguntas en forma de objeciones. ¿Acaso se tenía la intención de empujar aún más a los pobres hacia el extrarradio de las ciudades? ¿Es acertado destruir vivien- ▶

2 | Según la expresión de Emmanuel Le Roy Ladurie, en el tomo que dirigió de la historia de la Francia Urbana, *La ville des temps modernes, de la Renaissance aux révolutions* (NDT : No traducido al castellano, literalmente “La ciudad de los tiempos modernos, del Renacimiento a las revoluciones”), París, Points Seuil, 1998.

3 | París, Parigramme, 2011 (NDT : No traducido al castellano, literalmente “París destruido”).

4 | Véase Nicolas Chaudun, *Haussmann au crible*, París, Éditions des Syrtes, 2000. (NDT : No traducido al castellano, literalmente “Haussmann por la criba”).

5 | Véase Françoise Choay, *Pour une anthropologie de l'espace*, París, Seuil, 2006. (NDT : No traducido al castellano, literalmente “Para una antropología del espacio”).

► das sociales en un momento en el que estas hacen tanta falta? ¿No se debería respetar el valor patrimonial de algunos grandes conjuntos? En este dossier, Agnès Berland-Berthon, urbanista arquitecta nos cuenta como se rompió el tabú de su demolición en Burdeos.

Estos interrogantes legítimos no pueden borrar el carácter tangible de los problemas de higiene y de insalubridad, aunque las renovaciones realizadas con estos motivos pudieron ser a menudo sospechosas de ser la coartada de una búsqueda de orden y provecho. Más vale a veces demoler que sufrir un derrumbamiento. En materia de renovación urbana, muchas veces la demolición tan sólo acelera las desapariciones inevitables. Es la mayor lección de la obra pionera de Henri Coing sobre este tema, *Rénovation urbaine et changement social* (1966): la Renovación Urbana sólo adelantó el final del barrio popular parisino como entidad autosuficiente⁶. Este estaba condenado, al igual que el París medieval en época de Haussman, o el barrio de Meriadec en Burdeos en la época de Chaban, cuya desaparición nos comenta aquí Benoît Hermet.

Demoler para integrar

¿Debemos arrepentirnos de esas demoliciones? Todo depende de su gestión y del proyecto en el que están asentadas. Étienne Parin, François Boulanger y Stéphanie Goujon, son actores de esta política de renovación y nos aportan su testimonio en este dossier sobre la gestión de esta política y la amplitud de las transformaciones que acompañaron las demoliciones realizadas en la margen derecha (Rive droite) de Burdeos. Si la parte relativa a las demoliciones está hoy en día casi finalizada, la renovación urbana sigue estando de actualidad en vista de la reinscripción positiva de este territorio en el proyecto metropolitano.

Se debe valorar en su justa medida el proceso de aceleración relativo a la renovación. Cuando es demasiado rápida, su impacto es traumatizante para los habitantes; pero si es demasiado lenta, la renovación se estanca en una obra permanente que impide a los habitantes proyectarse en el futuro barrio. Ambos sociólogos y urbanistas, Manon Vivrière, acerca de la barriada Yves Farges del municipio de Bègles, y Francis Pougnet, acerca de la reconquista del centro de los municipios, que es el elemento neurálgico de la dinámica metropolitana de Burdeos, analizan cuan espionosa se revela la puesta en obra de esta política, empezando por la idea de que hay que aceptar que las demoliciones preparan una densificación.

6 | Véase la reseña de esta obra en este dossier.

Jacques Donzelot resumió la utilidad de esta política⁷: la renovación urbana permitió que los barrios con viviendas sociales se parecieran más a una ciudad aunque sus habitantes sigan sin estar mejor integrados en ella. En su estudio sobre el barrio Beaudésert del municipio de Mérignac, Alexandre Richter muestra como, sin alcanzar en apariencia los ideales de la heterogeneidad social, algunas demoliciones, reconstrucciones y acondicionamientos pueden convertir un barrio repelente en un barrio donde se puede vivir. El paro sigue aún así estando muy presente allí, pero ahora la reducción de la distancia de sus habitantes con el empleo parece posible. Desde la demolición hasta el despegue, Alexia Sonios y Cathel Bousquet nos cuentan la implicación de “Cap Sciences” en el barrio desde hace unos años para favorecer en él la inserción a través de lo económico. El genio de la demolición se resume a lo mejor a esto: “exactamente como al levantar una barrera se pueden dar a conocer las que se encuentran tras ella”⁸. Respecto a ello, como bien lo subraya el arquitecto urbanista Bernard Reichen, la demolición debe ser ideada hoy en día como el acto de inicio de un proyecto.

7 | Véase la obra que dirigió sobre este tema, *À quoi sert la rénovation urbaine ?* (NDT: No traducido al castellano, literalmente “¿Para qué sirve la renovación urbana?”), Paris, PUF, 2012, y su reseña realizada por Élodie Maury.

8 | Jacques Donzelot, *La France des cités, Le chantier de la citoyenneté urbaine* (NDT: No traducido al castellano, literalmente “Francia y sus barrios, La gran obra de la ciudadanía urbana”), Paris, Fayard, 2013, p. 56.

La fin du tabou de la démolition

Bâtie entre 1965 et 1970, la cité Palmer à Cenon appartient à ce temps, local et national, de l'espoir et de la croyance dans un avenir forcément meilleur, où progrès technique et progrès social se présentaient comme un couple indissociable, le progrès économique disposant ainsi d'une éthique dont nul n'avait de raison de douter. Si l'implosion des quatre tours de quinze étages sous les feux de la rampe en 1988 a montré que l'enfer pouvait être pavé de bonnes intentions, l'enchaînement dysfonctionnel des petites décisions qui a conduit à cet événement a également construit une culture locale de la démolition. « Il y a eu un avant et un après les tours Palmer » nous dit Jean-Luc Hoguet¹. Comment Palmer a-t-il levé à Bordeaux le tabou de la démolition des logements sociaux bien avant que le Programme national de rénovation urbaine (PNRU) n'en donne les clés en 2003 ? C'est cette histoire que nous allons partager ici.

Le temps des promesses

« Les trois zones à urbaniser en priorité (ZUP) de la rive droite proposent un magnifique et exceptionnel exemple d'urbanisation équilibrée, digne de retenir l'attention de celui qui, passant en Aquitaine, les découvre comme le signal de Bordeaux. » Les mots d'André Ricard en 1970,

1 | Jean-Luc Hoguet était en 1985 responsable des activités immobilières de la SA La Gironde, principal maître d'ouvrage de la cité Palmer. Il prendra en 1996 la direction générale de la SA Domofrance (ex SA Hlm La Gironde).

vice-président de la Cub et adjoint au maire de Cenon sont forts et disent l'espoir de chacun et la fierté de tous face à ce projet de plus de 15 000 logements qui doit accompagner l'avenir d'une métropole en pleine expansion. La cité Palmer porte le nom du vaste parc arboré qui la borde et comprend quatorze bâtiments en R+4 et cinq tours en R+15, soit 1 500 logements qui seront principalement réalisés sous la houlette du Comité interprofessionnel du logement (CILG) et de sa filiale, la SA Hlm La Gironde². Le Plan directeur d'urbanisme (PDU) de 1956 prévoyait de renforcer l'agglomération bordelaise vers l'est, l'avenir de la ville-centre dépendant d'un développement économique et urbain équilibré sur ses deux rives. Le plateau de la rive droite est le seul espace capable d'accueillir les grands programmes de logements réclamés par l'État au nom de sa politique de logement social, et par le local au regard des perspectives d'emplois liées au développement industriel-portuaire attendu au nord de l'agglomération (Bassens et Ambès). L'arrêté de création des trois ZUP sur les 543 hectares des communes de Lormont, Cenon et Floirac est signé le 30 juillet 1960 par Pierre Sudreau, ministre de la Construction, dans ce contexte d'alliance objective entre les élus et l'État.

2 | L'office municipal Hlm de Bordeaux et la SA Promocin pour la partie en accession sont également présents sur le site.

► Le Programme d'amélioration et d'équipement de l'agglomération bordelaise³ (PAE) de 1965 poursuit l'ambition du PDU en développant trois schémas d'aménagement complémentaires : la rénovation des quartiers de Bordeaux situés sur la rive droite, ceux du Bas Cenon et du Bas Floirac et la jetée de plusieurs ponts sur la Garonne entre la gare et les Bassins à flot ; le développement volontariste du quartier du Lac et l'accompagnement de celui, naturel, de l'ouest et du sud-ouest de l'agglomération car « il fallait revivifier une rive droite pauvre et mal structurée sans pour autant freiner l'essor d'une rive gauche mieux armée »⁴. Posée en 1965, la première pierre de la cité Palmer (architecte Francisque Perrier) concrétise cette belle promesse. Le site est exceptionnel : grand espace arboré du coteau, vue plongeante sur la ville depuis les appartements des tours à venir, fièrement dressées en bordure du plateau et visibles de toutes les parties de l'agglomération.

Désillusions et mécanique des conséquences

Lorsqu'en 1981 le CILG envisage de démolir quatre tours, l'écart entre le « meilleur des mondes » projeté quinze ans plus tôt et la réalité du terrain est cruel à constater. Si le contexte national de déprise économique, l'évolution des priorités de la politique du logement (aide à la personne et accession à la propriété en maison individuelle) ne sont pas, comme ailleurs en France, étrangers aux dysfonctionnements constatés, les raisons du glissement du rêve au cauchemar résultent d'une combinaison de choix locaux et nationaux aux effets pervers.

L'impossibilité de voir réalisé le déplacement du port dans les quinze années à venir oriente le PAE plein ouest et vers la modernisation du centre de Bordeaux. Le verrou portuaire sert d'argument à l'abandon de l'aménagement des quartiers en pieds de coteaux de la rive droite et des franchissements urbains, privant les logements du plateau d'un lien précieux à l'agglomération qui les a engendrés⁵. Un isolement économique, l'essentiel des emplois étant concentrés sur la rive gauche, géographique et territorial qui aura des répercussions importantes sur l'attractivité du site de Palmer.

Les nombreux dérapages qui ont eu lieu dans la mise en œuvre de la cité Palmer⁶ apparaissent cependant comme le facteur déterminant de l'inscription de la démolition de ses quatre tours à l'agenda local. L'insistance de l'administration centrale pour l'édification de bâtiments de grande hauteur malgré les réticences locales, sa lenteur dans la ges-

tion des délais d'autorisation de crédits, conduisent à une augmentation des coûts de construction et génèrent des arbitrages qui se traduisent directement dans l'architecture des immeubles. Si les solutions constructives adoptées de coffrage-tunnel (2,90 m d'entraxe entre des murs porteurs en béton) et d'accès de l'ascenseur tous les trois niveaux permettent de réaliser des économies substantielles, elles contraignent leur possibilité d'évolution future et rendent dysfonctionnelles les circulations verticales. Le regroupement dans les tours des appartements de type 4 et 5 entraîne une concentration d'enfants issus des familles nombreuses, rapatriés d'Algérie ou provenant de l'immigration, population considérée comme peu attractive par les éventuels nouveaux habitants. Le généreux programme d'équipements collectifs des origines est revu à la baisse, les crédits n'étant pas débloqués au rythme prévu.

Malgré la proximité du parc et de ses aménagements sportifs et paysagers soigneusement entretenus par le bailleur et la municipalité, l'inachèvement du site entraîne des désistements de locataires et un *turn-over* qui s'accroît à partir de 1976, le taux de départ atteignant 21 % dans les tours. L'incitation nationale à l'accession à la propriété accélère le départ des premiers habitants, remplacés par des familles n'en ayant pas la possibilité, et pousse progressivement Palmer dans la spirale du rejet⁷. Les démarches de réhabilitations traditionnelles ne parviennent pas à briser ce cercle vicieux de la dévalorisation que le bailleur tend à concentrer sur les tours, protégeant au mieux par ses choix d'attribution les immeubles en R+4 plus fonctionnels et mieux adaptés à la demande.

Arbitrage local / arbitraire national : une guerre de tranchées

« On ne sait plus comment on en est arrivé là ! Ni comment enrayer le processus. La dégradation était générale et la situation catastrophique. Les tours étaient stigmatisées et on avait la hantise de s'y rendre. Cet élément du patrimoine social nous échappait totalement. Lorsqu'en 1981, à la réunion générale des Hlm à Paris, Pierre Mauroy, Premier ministre tout frais, a évoqué le principe de la démolition, cela a été un déclic et a entraîné de nombreuses réflexions sur Palmer » (Jean-Luc Hoguet). Le conseil d'administration de la SA Hlm La Gironde décide en 1981 d'organiser la vacance définitive des tours en prévision de leur démolition. Deux tours sont murées en 1984, puis deux autres, la population étant majoritairement relogée dans le quartier selon sa demande. L'autorisation de démolition sera obtenue à l'usure en 1988, soit sept ans plus tard, sept ans durant

3 | Vingt-deux communes se sont rassemblées en 1962 en « groupement d'urbanisme ».

4 | Propos introductifs de Gabriel Delaunay, préfet de la région Aquitaine et de la Gironde, dans le PAE de l'agglomération bordelaise en février 1965.

5 | Et cela malgré la réalisation du pont Saint-Jean en 1965 et du pont suspendu en 1967.

6 | L'ouvrage d'Alexandre Fernandez et Maurice Goze, *L'entreprise et l'habitat. 50 ans d'histoire du Comité interprofessionnel du logement Guyenne et Gascogne dans la Cité (1949-2000)*, édité en 2001 aux Éditions Confluences, rend clairement compte des faits sur ce sujet.

7 | « Dès 1979, 206 appartements sont occupés sur 240, il n'y en avait plus que 159 en 1980 et 117 en 1981 », J.-C. Bernard, ancien directeur d'études à l'a-urba.

lesquels les tours jetteront sur l'ensemble du quartier et ses habitants une ombre stigmatisante.

Localement, l'arbitrage pour la démolition des tours est unanime. Sollicité par la Cub en 1982, le Conseil Recherches Études Planification Aménagements de l'Habitat (CREPAH)⁸ conclut à la pertinence de la démolition au regard du risque financier que représenteraient la réhabilitation, la vente des logements ou leur transformation en bureaux. Soucieuse de lier le Haut et le Bas Cenon en cours de requalification, la municipalité de Cenon vote, en août 1983, en faveur de la démolition « si aucune autre solution n'est trouvée ». Le site des tours est stratégique et la cité Palmer appréciée des habitants. Laissés pour compte du développement de l'agglomération, les élus du plateau voient arriver le bouclage de la rocade (premiers travaux en 1986) comme une opportunité de développer la fonction économique de nombreux terrains disponibles dans la ZUP. Le député Pierre Garmandia bataille pour inscrire les Hauts de Garonne dans un développement social des quartiers (DSQ) « préventif », et la commission Dubedout considère en 1982 que « l'affaire des tours Palmer sera appe-

lée à servir d'exemple ». La SA La Gironde multiplie les études alternatives à la démolition : réhabilitation lourde (80 000 F par logement), vente de logements dans une tour et de bureaux dans une seconde, logements étudiants assortis d'une ligne de bus directe entre Cenon et l'université. Aucune ne permet d'aboutir, le retour sur investissement étant bien trop incertain. Le Fonds régional d'art contemporain (FRAC) organise dans une des tours une exposition de photo de Denis Roche dont l'intitulé est sans ambiguïté : « Habitation Lamentablement Morte », les pompiers de Bordeaux en feront même un lieu d'entraînement pour la lutte contre l'incendie dans les immeubles de grande hauteur !

Le consensus local autour de la démolition des tours renferme tous les ingrédients auxquels l'administration centrale est hostile : l'exemplarité de la situation (vacance structurelle) qui lui fait craindre un précédent, d'autres cités étant dans ce cas, le défaut d'amortissement des immeubles, qui ont moins de vingt ans, et la dimension symbolique de leur destruction, véritable camouflet à l'idéologie qui a présidé à leur édification. Pour la Direction de la construction l'argument de la démolition comme outil de requalification urbaine est inaudible et signifie un détournement de

8 | « Étude de la réhabilitation de la ZUP des Hauts de Garonne », rapport de synthèse, CREPAH Bordeaux, novembre 1983.

/// Cité Palmer à Cenon, 2010.



► la fonction première de la ZUP. La pression est mise sur le bailleur *via* les services déconcentrés de la DDE : chantage aux Palulos (primes à l'amélioration des logements à utilisation locative et à occupation sociale) et menace de blocage des Pla (prêts locatifs aidés), l'État ne pouvant pas interdire formellement les démolitions, le permis de démolir ayant été décentralisé en même temps que le permis de construire... Ce vide juridique associé à la multiplication de situations comparables en France conduit l'État à faire évoluer sa position en donnant un cadre réglementaire à ce qui semble désormais inéluctable. La loi LILAS de 1986, le décret du 1^{er} juillet 1987 et l'arrêté du 23 juillet 1987 relatif « aux modalités de calcul et de reversement des aides de l'État pouvant donner lieu à remboursement » vont donner aux préfets un rôle central dans les autorisations de démolition des logements sociaux. Bien que dissuasives et contraignantes par le niveau des remboursements à effectuer par le bailleur, elles permettent aux systèmes d'entente locale porteurs d'un projet de démolition de passer à l'acte, au prix d'une âpre négociation sur les conditions financières. En décembre 1987, le préfet donne son accord pour la démolition et le 4 juillet 1988 René Bonnac, maire de Cenon, signe le permis de démolir. Le 15 décembre 1988 « à 19 h 18 mn » les

quatre tours de Palmer sont mises à terre dans un spectacle son et lumière dont les habitants de l'agglomération se souviennent encore.

Les leçons de l'expérience

Malgré de multiples projets, la création d'une SEM en 1991 associant DomoFrance (ex SA La Gironde) à Cenon, d'une zone d'aménagement concertée (ZAC) en 1992, la construction en 1994 de 25 logements en accession et la livraison d'un site équipé et paysagé en juin 1995, les investisseurs se font attendre. Il faudra attendre 1997 et la procédure de zone franche urbaine initiée par Alain Juppé, Premier ministre et maire de Bordeaux, pour que le site des tours Palmer retrouve une attractivité longtemps espérée et toujours méritée. Neuf ans après leur démolition !

Ce temps correspond pour les services de l'État à l'apprentissage d'une culture urbaine qu'ils ignoraient. La lutte menée par les acteurs locaux pour sa reconnaissance à l'occasion de cet épisode-clé de l'histoire de leur ville a fait tomber le tabou des démolitions des logements sociaux, leur a permis de se saisir avec dextérité du PNRU et de se défier des situations de pourrissement de la décision. L'héritage de Palmer est celui d'une triple vigilance : sur la qualité et à

La démolition des tours Palmer, décembre 1988.



l'évolutivité des nouvelles constructions, le relogement des habitants et la valorisation urbaine des quartiers populaires comme condition de réussite de leur retour en ville. Les élus de la rive droite, appuyés par l'équipe du Grand Projet des Villes et l'agence d'urbanisme (a'urba) en la personne de son ancien directeur Francis Cuillier, fins connaisseurs des logiques d'arbitrage locales, ont ainsi solidairement défendu auprès de la Cub l'imbrication étroite du projet communautaire du tramway et des sites de rénovation urbaine. Toutes les villes n'ont pas eu cette opportunité.

Si ces démolitions, précédées ou suivies de reconstructions, sont aujourd'hui légales, voire légitimes, elles ne sont pas et ne seront jamais un acte résultant d'un simple choix technique ou gestionnaire. Elles restent bien un acte politique. Pour les opérateurs sociaux, comme pour les élus et les habitants, la décision visant à détruire des immeubles entiers de logements sociaux n'est ni banale ni aisée mais empreinte de gravité, particulièrement dans un temps marqué par la fragilité économique d'un nombre croissant de familles et la pénurie de logements.

D'une ville à l'autre

Thierry Oblet

À propos de l'ouvrage d'Henri Coing, *Rénovation urbaine et changement social*, Paris, Les éditions ouvrières, (1976) (1966), 304 p.

L'ouvrage d'Henri Coing est un classique. Il traite de la rénovation, engagée en 1957, d'un îlot insalubre du 13^e arrondissement de Paris. Ce livre est souvent cité parmi les travaux qui, dans les années 1970, dénoncèrent la rénovation urbaine et ses exigences affichées d'hygiène comme un alibi pour chasser les pauvres hors de Paris.

Henri Coing ne s'inscrit explicitement dans cette thèse que dans la postface ajoutée à la réédition de son ouvrage, dix ans plus tard, en 1976. Il y minimise alors la portée théorique des résultats de son enquête au motif que l'opération qu'il avait étudiée n'esquissait que d'une manière incertaine les grandes manœuvres de la planification urbaine, celles qui feront du rejet des populations indésirables non plus la conséquence indirecte de la rénovation mais sa condition première. La rénovation de l'îlot étudié semblait circonscrite à l'amélioration des conditions d'habitat ; elle mobilisait principalement de l'argent public et accordait beaucoup d'importance au logement social dans la reconstruction. À ce titre, son étude constitue un point de comparaison pertinent avec l'actuel Programme national de rénovation urbaine, basé lui aussi sur un fort investissement public dans l'aide à la transformation du parc immobilier des bailleurs sociaux et axé sur la question du logement¹.

Dans son enquête, Henri Coing définissait « l'effet propre de la rénovation urbaine » moins par « le contenu des changements réalisés » que par « leur rythme, leur forme plus radicale et immédiatement contraignante ». Cette idée que la rénovation urbaine accélère des évolutions inéluctables est récurrente tout au long de son analyse. La rénovation s'était imposée en raison de l'insalubrité des logements mais aussi

parce qu'elle ne faisait qu'entériner la disparition inéluctable du quartier ouvrier parisien comme entité auto-suffisante.

Le confort des nouveaux logements, le déclin du petit commerce, la disparition des bistrotts, le départ des usines, les progrès de l'automobile et l'emprise de la télévision : tous ces phénomènes dessinaient une évolution irrésistible. Les habitants qui s'accrocheraient au rêve de l'ancien village finiraient par se réveiller dans un « ghetto isolé au milieu d'un monde trop différent ». La tentation de prolonger l'ancienne vie de quartier est désormais vouée à l'échec. La disparition des petits commerces et l'éloignement de l'emploi traduisent l'avancée du fonctionnalisme urbain.

Dans les années 1960, la rénovation urbaine accélérât la dissolution des communautés de quartier dans le milieu urbain. Pour bien des ménages, cela signifiait l'accès à ces grands ensembles emblématiques de la modernité. Instruit de l'importance vitale qu'avait eu dans l'îlot étudié l'existence d'une offre étendue de commerces et services à proximité, Henri Coing s'inquiétait de la conception de ces nouveaux quartiers d'habitat social où la valorisation du logement semblait s'accommoder d'une négligence dans le traitement et l'animation de l'espace public : « Les espaces isolent au lieu de réunir. » Aujourd'hui, la rénovation urbaine a rendez-vous avec la ville durable, dénomination à la fois technocratique et militante d'une nouvelle vision de la densité et de la mixité fonctionnelle qui, autrefois perçues comme un problème pour le maintien de la cohésion sociale, sont aujourd'hui présentées comme un des éléments de la solution.

1 | Pour une comparaison plus détaillée des résultats entre l'enquête d'Henri Coing et les enquêtes actuelles à propos des ménages relogés dans le cadre de la rénovation urbaine, la similitude des constats est souvent frappante, nous renvoyons à : Thierry Oblet, Agnès Villechaize, « Les leçons de la rénovation urbaine : de la ville fantasmée à la ville du possible ? », in Jacques Donzelot (dir.), *À quoi sert la rénovation urbaine ?*, Paris, PUF, coll. « La ville en débat », p. 119-161.

Allées de Boutaut



[A]

Rue des Frères Bonic



[B]

Éco-quartier Ginko



[C]

Derrière la gare Saint-Jean



[D]

Parviendrez-vous à retrouver ce que furent jadis

Place Fernand Lafargue



[E]

Allée Serr



[F]

Quais rive gauche



[G]

Quais rive droite



[H]



[1]



[2]



[3]



[4]

les lieux de votre quotidien d'aujourd'hui ?



[5]



[6]



[7]



[8]



Mériadeck, béton sensible

Le quartier Mériadeck n'est pas dans le cœur des Bordelais. À la faveur d'un micro-trottoir, on en croiserait certainement qui apprécient ses tours « *seventies* », mais la plupart avoueraient préférer qu'on rase cette enclave de béton dans la ville de pierre ! La raison invoquée est souvent la même : par son architecture, sa hauteur, sa massivité, Mériadeck tranche avec son environnement, d'un côté le centre ancien de Bordeaux, de l'autre des quartiers d'habitation traditionnels. Son histoire est à la fois connue et méconnue, la postérité ayant surtout retenu une lubie de Jacques Chaban-Delmas, omnipotent maire de Bordeaux et décideur de ce programme urbain de grande envergure.

Un demi-siècle après le premier impact de marteau-piqueur, Mériadeck impose toujours sa superficie : 30 hectares dont on prend la mesure sur les photographies aériennes, ou en déambulant sur ses terrasses, au pied des immeubles, le regard appelé par de longues perspectives, puis se perdant au détour d'une contre-allée terminée par un cul-de-sac. Mériadeck donne le tournis à son piéton ! Animé par son centre commercial, il concentre également les principales institutions : préfecture, région, département, communauté urbaine de Bordeaux, ainsi que des compagnies d'assurances, des chaînes hôtelières... Le quartier évolue au rythme des passants et de ses 14 000 employés mais se déserte à la nuit tombée, d'où sa réputation d'endroit peu fréquentable. D'ailleurs, on sait moins qu'il comporte plusieurs résidences où vivent environ 1 000 personnes. Malgré les cri-

tiques, Mériadeck a des qualités et montre la complexité à refaire la ville sur elle-même, aujourd'hui comme hier.

Détruire pour reconstruire

Au XVIII^e siècle, l'archevêque Ferdinand Maximilien Mériade de Rohan fait l'acquisition de terrains marécageux au centre de Bordeaux, pour les lotir et financer la construction du Palais Rohan (où se situe l'actuelle mairie). Difficiles à urbaniser, leur valeur diminue, et les premiers habitants de Mériadeck au XIX^e puis au début du XX^e siècle sont des populations modestes : ouvriers, manœuvres, brocanteurs, ferrailleurs... Les maisons de passe s'y installent, on dénombre le plus grand nombre de bars par habitant ! Autour de la place centrale et son marché aux puces, c'est un bric-à-brac populaire dont témoignent encore dessins et cartes postales, un village en marge qui va connaître un tout autre destin.

Après la seconde guerre mondiale, Bordeaux, comme d'autres agglomérations françaises, conserve des quartiers entiers frappés d'insalubrité, d'entassement... Le recensement de 1954 officialise cette situation, et les pouvoirs publics, le maire Chaban-Delmas en tête, annoncent des mesures radicales. Les jours du vieux Mériadeck sont comptés, les édiles voyant d'un mauvais œil son climat interlope à deux pas de l'hôtel de ville, tout en jugeant le potentiel foncier du secteur. Bordeaux a besoin de logements, notamment pour accueillir la main-d'œuvre immi-

grée, mais aussi les rapatriés d'Algérie, sans compter l'exode des campagnes.

L'architecte de la ville, Jean Royer, remet en 1955 une étude qui préconise la destruction complète de l'ancien quartier et de ses bâtiments, jugés sans qualités. En 1962, il propose un ensemble de barres dotées de tout le confort moderne, visant d'autres classes sociales, les 2 500 familles qui vivaient là étant réinstallées dans des cités de transit. Un seul immeuble sera toutefois construit, car en parallèle du lancement des travaux, des expropriations et des relogements, la vocation du quartier évolue.

Dès 1963, Bordeaux fait partie des métropoles d'équilibre destinées à mieux répartir l'aménagement du territoire français, très centralisé. Jacques Chaban-Delmas, nourri d'une carrière politique nationale – il devient Premier ministre en 1969 –, veut pour sa ville un grand centre d'affaires et de décision, avec un urbanisme et une architecture tournés vers l'avenir.

Parmi les nouveaux projets, l'option d'un quartier sur une dalle de béton est retenue en 1970 dans le plan définitif, toujours sous la conduite de Jean Royer, épaulé de Paul Lagarde et Jean Willerval qui signe la forme originale du plan en croix des immeubles. L'urbanisme sur dalle est hérité des idéaux de fonctionnalité de la Charte d'Athènes (1933), et la réalisation la plus emblématique après-guerre (en France du moins) est le quartier de la Défense à Paris (1958). On en retrouve les principes entre autres à Lyon, Toulouse, en centres d'affaires ou pour des ensembles de logements collectifs, avec des réussites très contrastées. À Bordeaux, le quartier des Aubiers, dans le secteur du Lac, reprend ce modèle urbain.

Au centre-ville, Mériadeck impose sa trame orthogonale puis s'agence verticalement : la rue est réservée aux circulations des voitures, le niveau supérieur aux piétons. Bureaux, logements, commerces s'implanteront autour d'une vaste esplanade agrémentée de bassins. Une ville idéale élève ses tours, faisant table rase du passé comme des contingences terrestres, de la pollution, du bruit... Mais au moment où Bordeaux l'expérimente, cet urbanisme est déjà contesté.

Les cycles de la ville

Pourtant, la qualité recherchée n'est pas si éloignée de nos standards du bien-vivre en ville : mixité des usages, densité préservant de l'étalement, hauteur amenant des points de vue inédits... Mais le style néo-futuriste de Mériadeck survient trop brutalement. Il sera incompris et vite daté ! Le plan en croix qui assure l'homogénéité des immeubles multiplie les contraintes pour les architectes, et le béton, même marié à des façades vitrées, est omniprésent. Sur tout, la dalle n'a pas d'autres accès que les ascenseurs des parkings souterrains... Esthétique, urbaine, la rupture est complète !

Malgré les critiques et des difficultés de financement, le chantier se poursuit au fil des années 1970 puis des décennies suivantes pour se terminer en 1993. La dalle n'a pas été menée à son

terme, mais morcelée en passerelles et plateaux. Des escaliers monumentaux ont été rajoutés, et plusieurs des derniers bâtiments construits démarrent au niveau de la rue. Le bilan le plus mitigé reste celui de la vie quotidienne. Ayant évolué principalement en quartier de bureaux, le rythme de Mériadeck est resté pendulaire, malgré la présence d'habitants et de commerces. L'implantation d'équipements culturels ou de loisirs, comme la bibliothèque municipale et la patinoire, n'a pas inversé cette tendance.

L'un des tournants est l'arrivée fin 2003 du tramway qui modifie progressivement certaines habitudes, notamment l'utilisation de la voiture. Des escalators ont été installés pour gagner l'un des étages du centre commercial donnant sur la dalle. La problématique des liens avec la rue et le reste de la ville avait été soulevée dès les années 1970 par des urbanistes, mais elle trouve un début de réponse seulement au milieu des années 2000 avec la réalisation de l'îlot Bonnac (architecte Jean-Pierre Buffi). Ce groupe d'immeubles commerciaux et d'habitation amène une transition par sa hauteur intermédiaire et le traitement contemporain de ses façades aux parements de béton et de pierre.

Le projet le plus important dans un avenir proche (courant 2014) est la Cité municipale qui réunira tous les agents et un grand nombre de services. Paradoxalement, le bâtiment de l'architecte international Paul Andreu réintroduit aux franges du quartier de la massivité et de la hauteur – sur deux niveaux tout de même. Imposant et assez fermé, il est critiqué par ceux qui défendent l'identité de Mériadeck. Ironie du sort, pour libérer une parcelle suffisante, l'un des immeubles d'habitation des années 1970 a été rasé... Comme si l'histoire de Mériadeck ne pouvait s'écrire autrement que par la destruction ! Des études confiées à des architectes, telle l'agence Flint, défendent pourtant davantage de liens avec l'existant, ou sa redynamisation, à l'image des deux hectares arborés de l'esplanade Charles-de-Gaulle. On pourrait aussi rafraîchir certaines façades, et plus généralement développer une sensibilisation à la « culture Mériadeck » qui aiderait à changer notre regard. Emboîtons le pas aux experts de l'Unesco qui, en 2007, lorsqu'ils ont classé Bordeaux au patrimoine mondial, ont intégré Mériadeck au titre de laboratoire urbain... Affaire à suivre !

Parmi les sources consultées pour la rédaction de cet article, l'auteur s'est notamment appuyé sur l'ouvrage de Michel Pétauud-Létang sur l'ancien Mériadeck, les textes de Marc Saboya parus aux éditions Le festin, ainsi que l'ouvrage *De la ville à la métropole, 40 ans d'urbanisme à Bordeaux*, publié chez le même éditeur par l'a-urba. Incontournable, le site/blog de Mathias Cîsnal (meriadeck.free.fr) réunit une documentation complète et commente l'actualité de Mériadeck.

À lire aussi : Marc Saboya, *Bordeaux, architecture et son double*, Le Festin, novembre 2013.

Quartier de la Ramade à Lormont en 2011.

Zoom sur la rive droite de la Garonne

La rédaction de *CaMBo* a choisi de donner la parole à ceux qui ont vécu « de l'intérieur » la transformation de la rive droite de la Garonne qui s'est opérée au cours des dix dernières années. Ce territoire, longtemps stigmatisé, a concentré les plus spectaculaires opérations de démolition-reconstruction menées sur l'agglomération bordelaise. Étienne Parin, François Boulanger et Stéphanie Goujon dressent ainsi le bilan d'une décennie de politique de la ville et de rénovation urbaine, ses réussites, ses échecs et esquissent de nouvelles perspectives à l'heure de la métropole. Comment ces bouleversements ont-ils été vécus par les principaux concernés, les habitants de la rive droite ? C'est ce que nous raconte Daniel Mandouze.



« Il faut qu'on se donne les moyens d'aller au bout du processus »

entretien avec **ÉTIENNE PARIN**

directeur du GIP Grand Projet des Villes des Hauts de Garonne¹

Pouvez-vous expliquer comment s'est amorcée la rénovation sur la rive droite ?

Des points de vue économique, social et identitaire, « le paquebot rive droite » avait rompu les amarres ! Il fallait le ré-ancrer à la métropole, ce qui demandait d'aller plus loin que la simple « réparation » des grands ensembles. Des réhabilitations dans les années 1990 et la création de la zone franche urbaine (ZFU) à partir de 1997 avaient permis l'amorce d'un désenclavement, mais il y avait un plafond de verre. Les niveaux de qualification de la population sur la rive droite n'étaient pas toujours compatibles avec les emplois créés et les personnes qui obtenaient un emploi déménageaient rive gauche ! Il fallait frapper fort et mettre en phase toutes les politiques territoriales. Les premières années du Grand Projet des Villes, créé en 2001, ont été consacrées à savoir ce qui pouvait faire sens en termes de dynamiques de territoire.

Entre la création du GPV et aujourd'hui, comment tout cela s'est déroulé ? La rénovation urbaine est-elle achevée ?

Voilà précisément où prend sens la distinction entre « renouvellement » et « rénovation ». Le renouvellement est par définition permanent, intrinsèque au processus de vie des tissus urbains alors que la rénovation ne peut pas l'être

car on ne peut pas éternellement sur-doter financièrement un territoire.

On prévoyait initialement de démolir 800 logements... On en a démolis 2 650. Il n'est pas exclu qu'il y ait encore quelques démolitions, mais ce n'est plus un levier majeur du renouvellement de la ville aujourd'hui. En revanche, les réhabilitations et les résidentialisations vont se poursuivre. Notre observatoire du logement a montré que près de 80 % des habitants souhaitaient rester sur place. Par ailleurs et dès 2004, nous avons construit « un guide programmatique » avec l'a-urba pour savoir sur quels produits de diversification cibler notre effort. On a ainsi reconstruit 1 700 logements sociaux. Puis il fallait au moins 20 % d'accession sociale, que l'on a quasiment atteint. Avec la crise de 2008, les grandes opérations du « libre » ont stagné, ce qui a « boosté » l'accession sociale dès lors que les taux bancaires étaient très bas et les disponibilités foncières attractives. Nous avons incontestablement bénéficié d'effets de conjoncture. C'était la pleine période du « Scellier » et le foncier n'était pas cher. Pour le libre, plutôt que d'aller lotir en deuxième couronne pour risquer des échecs à l'accession, on a encouragé les promoteurs à venir sur le territoire du GPV en privilégiant des petites opérations, ce qu'ils ont fait.

////////

1 | Groupement d'intérêt public du Grand Projet des Villes Bassens - Cenon - Floirac - Lormont.

▶ Avec la ZAC cœur de Bastide, porte d'entrée de la rive droite en bord de Garonne, aujourd'hui quasiment achevée, les préjugés avaient commencé à s'effriter. On a progressé sur l'identité de la rive droite. Aujourd'hui, elle n'a pas encore une image qui crée un désir comme Bègles par exemple, mais plus de 75 % des gens de la métropole pensent qu'il s'y passe quelque chose de déterminant et que cela va marcher. La leçon d'ingénierie aussi est un grand enseignement du travail mené : on ne fait rien sans compétences. Celles des fonctionnaires territoriaux se sont élevées de manière spectaculaire en dix ans.

Parmi les accélérateurs du renouvellement urbain, il y a donc eu le tramway, la ZFU, l'ANRU... et la crise ?

La crise en 2008 a permis d'appuyer sur la pédale d'accélérateur, d'acheter des terrains et de renouveler complètement la donne des grands équipements publics, notamment éducatifs et culturels.

Les collectivités territoriales qui nous ont aidés l'ont fait au départ pour « apaiser leur conscience » et incitées par l'État. Puis elles ont adhéré à l'idée que ce territoire était un atout. Il peut jouer le rôle de transition entre le centre-ville et une première couronne semi-rurale puis une deuxième couronne rurale. La formation professionnelle devrait notamment y prendre de l'ampleur. C'est un réservoir d'emplois de la sphère productive à préserver, voire à développer.

Le travail n'est pas encore fini, on est clairement dans une phase de transition « post - ANRU » mais on demeure optimiste. Il faut que l'on se donne les moyens d'aller au bout du processus.

On ne peut pas dire que ça n'a pas marché. Mais il y a des difficultés et des laissés pour compte. Le territoire, « le vaisseau », a ramarré aujourd'hui, mais à l'intérieur subsistent des zones d'hétérogénéité dont certaines se sont accentuées. Certains quartiers sont plus pauvres qu'avant, bien que la moyenne soit plus riche. Les secteurs les plus en difficultés ont été la priorité ; il reste encore du travail là où ce n'était pas en trop mauvais état à l'époque. Les rénovations ont entraîné des polarisations de pauvreté nouvelles qu'il faut traiter maintenant. La cité du Moura à Bassens a été très lourdement rénovée il y a 15-20 ans. Aujourd'hui, ce quartier excentré par rapport à la ville de Bassens est en grande difficulté parce que s'y sont concentrées des populations dont on ne voulait pas ailleurs. Si on traite correctement cette question, c'est-à-dire sans démolir les bâtiments, avec des politiques d'attribution intelligentes et attentives

associées à des observatoires extrêmement fins, ça coûtera beaucoup moins cher.

Ces écarts ne sont-ils pas dus à une question de vitesse du renouvellement ?

Une des clés de la réussite est clairement que l'on a pu « taper très fort ». Une des limites est peut-être que l'on a été trop vite aussi. Il y a une accélération générale du temps urbain très marquée dans des villes qui bénéficient d'une forte dynamique démographique. Il y a aussi un desserrement de la population : sur la rive droite, on comptait 3,5 personnes par ménage il y a 25 ans, on est à 2,4 aujourd'hui, la ville de Bordeaux à 1,6/1,7. À population égale, il faut construire énormément de logements. Si on veut passer agglomération millionnaire tout en diversifiant l'offre résidentielle, il faut en construire encore plus ! Il faut travailler par itération entre un projet de stratégie claire et des modalités opérationnelles qui évoluent constamment. C'est tout l'intérêt du GIP de dire que l'on n'est pas opérateur. On est garant d'une stratégie, une gouvernance par l'induction plutôt que par la production. Convaincre plutôt qu'imposer, faire une charte de qualité urbaine et architecturale plutôt qu'un énième article rhétorique dans le PLU. En fait, il faut les deux !

Le Grand Projet des Villes de la rive droite a signé cet été le bilan de 12 ans de rénovation urbaine et le nouveau projet de territoire à l'horizon 2025. Ces deux ouvrages sont le fruit d'un travail collectif mené depuis l'automne 2012 par le GPV à la demande de ses partenaires et financeurs, face aux enjeux à venir : évolution de la politique de la ville, projet métropolitain, Euratlantique... Le livret « bilan » recense les dynamiques positives de transformation, le rôle de l'ingénierie déployée par les partenaires, les fragilités et les enjeux qui sont apparus. Le livret « projet » présente les axes à suivre et les conditions de réussite : un positionnement stratégique basé sur la ville intelligente, la ville durable et la ville inclusive et un plan directeur autour de la ville habitée, la ville active, la ville nature et la ville incarnée. Un troisième livret est prévu pour fin 2013 et constituera le détail du plan-programme de territoire.

Qu'est-ce que la rénovation urbaine dans une perspective métropolitaine ?

Le premier travail de mise en cohérence s'est joué entre Bassens, Cenon, Lormont et Floirac en 2002-2003. Le deuxième projet s'est dessiné avec Bordeaux, autour des 300 ha de friche de la plaine

rive droite qui vont, à terme, accueillir 45 000 nouveaux habitants. Depuis, nous travaillons avec la Cub et la ville de Bordeaux pour accrocher les territoires. On souhaite que les territoires s'ajustent, qu'il y ait un projet urbain sur la rive droite plutôt que 5 ou 6 ponctuels. L'opération d'intérêt national Bordeaux-Euratlantique qui était dans une logique d'extra-territorialité au départ a bien compris aussi qu'il fallait mutualiser.

Que faut-il appuyer aujourd'hui en termes de projet et de gestion des acquis ?

Nous savons ce que l'on peut apporter avec la rive droite sur les plans économique et de l'emploi, écologique et de l'habitat. Il faut se mobiliser sur ces thématiques pour construire de nouveaux projets. Les populations y sont pauvres et on assume complètement cette réalité de la mixité de la ville. Pour que des projets économiques et d'habitat soient bien

pensés, il faut gérer les déplacements. La rive droite va être un territoire assez dense. 60 % des déplacements dans la Cub durent moins d'un quart d'heure. Il faut suivre l'idée de la métropole du quart d'heure et donc penser dès le départ la ville pour le vélo et le piéton. Il y a de plus un chaînon manquant sur la rive droite, entre l'autobus qui doit déplacer 7 000 voyageurs par jour et le tram qui peut en déplacer 65 000.

Autre enjeu, on est confronté à une hausse des prix comme partout. Se donne-t-on tous les moyens pour garder les anciens habitants qui voudraient rester sur place autrement que dans du logement social ? C'est pour ça qu'il faut de l'accession sociale, à condition que ça en soit vraiment ! Il va falloir travailler sur des modèles économiques de production extrêmement affûtés. Parmi les 230 futurs « quartiers prioritaires » concernés par l'ANRU 2, la deuxième vague de rénovation urbaine des quartiers prioritaires, deux sont en propositions conjointes avec la ville de Bordeaux. Ils feront l'objet d'attention au regard de ces préoccupations. Ensuite, la grande priorité c'est l'emploi, la formation professionnelle, l'économie. Notre programme, que l'on éditera en fin d'année, comprend plus de 130 fiches actions et le volet économique concerne près de la moitié !

Enfin, il faut un système d'observatoire permanent pour savoir ce qu'il se passe en temps réel. On met en place, par exemple, une plateforme contributive de la mémoire et du savoir des habitants (projet Hlm, Habitants, Lieux, Mémoire).

Quelles sont les perspectives pour le GIP ?

Depuis le début, le GIP est resté une structure légère de 7 personnes, qui n'a pas vocation à s'inscrire dans le long terme, au sens d'une administration classique. Son rôle se limite à observer, impulser et coordonner, à l'exclusion de responsabilités opérationnelles directes. Le GIP n'est pas une fin en soi ; la finalité, c'est le territoire et son projet. Juridiquement, il pourrait cesser à l'été 2014. Les maires ont souhaité sa prolongation. Certaines décisions politiques ne

pourront être prises qu'après les municipales en 2014. Par exemple, dans les 12 travaux du projet métropolitain, il y a une opération d'intérêt national (OIN) et trois opérations d'intérêt métropolitain (OIM). Qu'est-ce que cela signifie en termes de gouvernance ? De systèmes de gestion intégrés d'un projet de territoire ? On ne peut pas répondre à cela maintenant.

Qu'est-ce qu'un Grand Projet des Villes ?

Les Grands Projets des Villes (GPV), issus de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire de 1999 visent à réinsérer un ou plusieurs quartiers dans la dynamique de développement de leur agglomération.

Ils ont succédé aux Grands Projets Urbains (GPU) mis en œuvre de 1991 à 1994. Dans la continuité des GPU, les GPV concernent les quartiers éprouvant des difficultés liées au chômage, à la pauvreté, à la délinquance, au problème d'image.

Le programme des GPU a été appliqué sur 14 sites et se limitait à l'aspect urbain. Le programme des GPV comporte 50 sites répartis sur le territoire national et concerne les aspects urbains, économiques et sociaux et l'amélioration des conditions de vie des habitants. Les ambitions que se donne le GPV sont : la transformation de l'image du quartier, la perception qu'on peut en avoir et la valorisation économique de ce dernier.

Le Grand Projet des Villes des Hauts de Garonne concerne les 66 000 habitants de quatre communes : Bassens, Cenon, Floirac, Lormont.

Le GPV girondin, dont la structure juridique porteuse est un groupement d'intérêt public, a la particularité d'être le seul GPV intercommunal.

Source : www.surlarivedroite.fr

Vue de Bordeaux depuis Cenon.

« Ce fut une nouvelle étape dans l'histoire de nos métiers »

entretien avec FRANÇOIS BOULANGER

ancien chef de projet rénovation urbaine, aujourd'hui chargé de mission performance sociale et urbaine chez Aquitanis¹

Quelles étaient vos fonctions au début de la politique de rénovation urbaine dans les années 2003-2005 ? Comment l'avez-vous reçue ?

J'étais responsable d'une agence de gestion sur le territoire concerné, à savoir la rive droite de Bordeaux et les communes de Bassens, Lormont, Cenon, Floirac.

Nous avons anticipé la politique de rénovation urbaine par un premier projet sur Bassens, Le Bousquet, entré en phase opérationnelle dès janvier 2000 avec la concertation des habitants. Il s'agissait d'une démolition-reconstruction intégrant déjà des notions de diversification de l'habitat dans les formes et la nature de l'offre. Le programme a démarré en 2001 à l'issue de cette phase de concertation, très précieuse pour prendre en compte les enjeux de chaque famille. Nous avons ainsi travaillé sur la cooptation des personnes âgées au sein d'une résidence à vocation intergénérationnelle spécialement construite sur le site. Nous avons également orienté les familles dans une dynamique de choix, y compris lorsqu'il s'agissait de faire « peau neuve » pour se réapproprier un destin qui leur avait échappé.

L'ANRU, créée en 2003, a repris le projet à son compte en 2005 alors qu'il était presque achevé. Nous avons mobilisé autour du maire les collectivités territoriales dans leurs domaines de compétences : la Cub aux côtés de l'État et du 1 % sur le financement de la démolition, le conseil général dans l'accompagnement social.

Quels points pouvaient nourrir un éventuel scepticisme ? Perceviez-vous cette politique comme une opportunité pour résoudre des problèmes devenus inextricables ?

Les réticences portaient sur quatre points : une gouvernance centralisée à Paris comme à l'époque des ZUP, un planning sur cinq ans qui était en soi un mensonge aux habitants, un diagnostic très léger basé sur des présupposés modélisés à l'échelle nationale et une quasi-absence de concertation avec les habitants.

En revanche, l'opportunité est venue de deux points forts : des moyens financiers sanctuarisés sur la durée et une incitation à démolir, avec la prise en compte des pertes d'exploitation générées par les démolitions.

Le seul territoire dans une situation inextricable était celui des tours de Lormont Génicart 3, abandonné par les forces de l'ordre et resté longtemps hors marché, avec un remplissage qui avait conduit à sa stigmatisation.

Le contexte de la rive droite de l'agglomération bordelaise était-il favorable pour réussir sa rénovation urbaine ?

Oui, d'une part, à l'échelle de l'agglomération, le marché de l'habitat était plutôt dynamique avec une croissance sou-

1 | Office public de l'habitat de la communauté urbaine de Bordeaux.

tenue de sa population. Son intercommunalité n'était pas bloquée et a joué le jeu de la reconstitution de l'offre hors site. Le rééquilibrage des territoires s'y effectue notamment par des servitudes de mixité sociale sur les communes et quartiers déficitaires en logements sociaux.

D'autre part, sur la rive droite, la création depuis le début des années 1990 de grands équipements structurants est venue raccrocher les communes au reste de l'agglomération. La rocade en 1992, la zone franche en 1997, puis le tramway avec un cap majeur en 2003, et enfin le pont Chaban-Delmas en 2013 complètent le désenclavement de la rive droite.

Par ailleurs, sur les communes du Grand Projet des Villes, nous avons bénéficié d'une grande stabilité politique sur toute la durée des opérations. Les maires étaient investis dans le portage des projets tout en bénéficiant d'une ingénierie militante à l'échelle locale. C'était un atout d'autant plus nécessaire que ces communes, fragiles sur le plan financier, n'avaient pas droit à l'erreur.

De quelle nature ont été vos partenariats, et qu'avez-vous appris de la rénovation urbaine ?

L'expérience d'un pilotage partagé avec les parties prenantes a enrichi nos pratiques dans différents domaines : maîtrise d'ouvrage et urbanisme, gestion de proximité et politique de la ville, accompagnement des relogements, travail social, ou encore acheteurs et facilitateurs de l'insertion professionnelle.

Au sein d'Aquitanis, ce fut une nouvelle étape dans l'histoire de nos métiers. La gestion de proximité était apparue dans les années 1980, l'aménagement urbain dans les années 1990, l'ingénierie sociale et le lien entre aménageurs et gestionnaires sont issus de la rénovation urbaine et apportent des transformations profondes dans notre modèle organisationnel. Aujourd'hui, notre organisme est porté par un projet d'entreprise fondé sur sa responsabilité globale. Nos actions se pilotent de plus en plus en partageant les objectifs avec nos parties prenantes, en s'assurant de la prise en compte d'une analyse des enjeux du territoire dans la conception des plans d'actions.

Cette politique serait-elle à renouveler ? Quelles sont les voies d'amélioration pour l'habitat social ?

Il faudrait la reconduire de façon non modélisée, moins cloisonnée, en décentralisant le lieu des décisions. Il s'agirait de faire confiance aux territoires dans leur capacité à innover pour répondre à leurs propres enjeux. Le rôle de l'État se réduirait à garantir la péréquation entre eux.

Parmi les améliorations qu'on peut donner, travailler avec les acteurs d'un territoire de référence permet de réunir des valeurs communes et d'instruire une stratégie opérationnelle dans une gouvernance d'associés. On devrait aussi

limiter « l'hémorragie » de nouvelles normes, édictées sans évaluation des précédentes pour répondre à l'urgence de lobbyings divers... Dans le seul domaine des performances énergétiques, les premières opérations sont livrées alors que de nouvelles normes sont déjà écrites pour la suite ! Pourtant, l'ajout de gadgets « *high-tech* » ne constitue pas une garantie de diminution des charges du locataire...

Un des axes fondamentaux est de réinterroger le processus de la construction. L'architecte doit retrouver un rôle moteur dans l'innovation pour baisser les coûts de production d'un habitat de qualité accessible au plus grand nombre, en lien avec les filières. L'enjeu est de s'enrichir des performances de l'industrie tout en conservant la maîtrise d'une architecture qui allie aménité urbaine et valeur d'usage pour l'humain.

La rénovation urbaine a-t-elle changé votre regard sur la ville, de sa fabrication à sa gestion ?

Cette expérience de la rive droite a représenté une mutation profonde que je ne pensais pas vivre un jour dans ma carrière ! Mais attention, les défis liés à l'exclusion se déplacent désormais hors de la ville, dans les zones périurbaines. Leur éloignement impose l'utilisation quotidienne de la voiture, à laquelle s'ajoute un risque important de précarité énergétique liée à des habitats de seconde zone. Les prix du foncier sur l'agglomération en sont une autre illustration. D'un côté, ils montrent un effet de richesse lié à l'attractivité et au dynamisme de la métropole, et de l'autre un processus d'exclusion qui pourrait s'exacerber en cas de dualité politique entre la métropole et le département. D'ailleurs, les derniers scrutins ne nous trompent pas puisque le vote Front national s'est déplacé dans les campagnes. Quels seront demain les mécanismes de solidarité dans ce tissu rural désorganisé ?

////////

« Les habitants ont toujours été au centre de nos préoccupations »

entretien avec **STÉPHANIE GOUJON**

chef de service Politique de la Ville et Habitat, municipalité de Cenon

Dans quelles circonstances avez-vous abordé la rénovation urbaine, avec quelles fonctions ?

Après avoir travaillé sur les problématiques de mal logement en tant que psychosociologue, j'ai souhaité être davantage dans l'opérationnel en coordonnant un projet de renouvellement urbain. Depuis 2005, à travers le PRU¹, je m'attache à améliorer les conditions de vie des habitants de la commune de Cenon, et plus particulièrement le quartier du 8-mai-1945.

Avez-vous immédiatement adhéré à cette politique ? Quelles en étaient les opportunités ?

Pour les intérêts de ma collectivité, j'ai défendu la démolition et la reconstruction de logements, tout en prenant conscience très vite des répercussions sur la population. En démolissant des bâtiments, on a déconstruit des réseaux de voisinage, les habitants ont parfois été mis dans des situations difficilement gérables... J'ai aussi défendu l'importance de la mixité sociale et du vivre ensemble, même si j'ai toujours pensé que cet objectif était profondément lié à l'acceptation de l'autre, et que cette idée de mixité sociale était peut-être utopique. Malgré tout, la politique de rénovation urbaine a été une réelle opportunité pour une commune comme la nôtre. Elle a permis, avec des objectifs ambitieux et des

moyens en conséquence, de donner une autre image du quartier, de le rendre plus agréable, plus accessible, mieux fourni en commerces et en services...

Comment avez-vous perçu les critiques annonçant dans la rénovation urbaine la mort de la politique de la ville ?

J'étais très sensible à cette dichotomie que certains pouvaient faire entre le social et l'urbain. D'autant que les collègues en charge du CUCS² me rappelaient sans cesse que je ne pouvais pas comprendre les problématiques sociales car je n'agissais que dans le domaine de l'urbain. Or, cet urbain a été modifié en fonction des besoins et des attentes des habitants, qui ont toujours été au centre de nos préoccupations. La politique de la ville n'a pas cessé au détriment de la politique urbaine, elles ont été complémentaires.

Quels sont les points positifs et ceux plus négatifs que vous associez à cette politique ?

La première grande satisfaction est de rencontrer des habitants heureux de vivre dans leur quartier ! Ensuite, c'est la nouvelle façon de travailler ensemble, l'État, les collectivités, les bailleurs, pour une meilleure coordination de nos actions. Mais ce partenariat a été difficile à mettre en place

1 | Projet de rénovation urbaine.

2 | Contrat urbain de cohésion sociale.

au début. Le déclencheur a été la prise de conscience par chacun de cette lourde responsabilité partagée, ainsi qu'un portage politique fort. Celui-ci a eu un poids décisif pour le bon déroulement du programme, le financement de certaines actions, et aussi pour se préserver des jeux politiques même s'ils ont parfois entraîné des retards.

L'insatisfaction vient davantage de la lourdeur administrative. Les demandes et l'obtention des subventions nécessitent la complétude de dossiers dont les pièces administratives se font plus nombreuses, avec des délais à respecter impérativement au risque de les perdre. Toutefois, les procédures mises en place par le co-financeur ANRU³ se sont largement améliorées entre 2005 et aujourd'hui, notamment grâce à des outils de suivi et de gestion.

Qu'avez-vous appris de la rénovation urbaine, en termes de métier et d'expérience humaine ?

À être plus patiente, à repérer plus vite les jeux d'acteurs et leurs conséquences immédiates ou à long terme... Elle m'a aussi appris qu'un projet piloté politiquement a toutes les chances de se réaliser, et dans de bonnes conditions. Cet appui est très important pour le technicien en charge de ce type de projet. La rénovation urbaine, c'est aussi s'adapter continuellement aux situations, apprendre à gérer et concilier des injonctions paradoxales. Ces dernières peuvent être : « construire toujours plus vite, mais mieux », « reloger vite mais avec une attention particulière pour tous les relogés », « faire participer les habitants, surtout ceux que l'on ne voit jamais en conseil de quartier », etc. La rénovation urbaine convie également une multiplicité d'acteurs qui permet une richesse des échanges. On rencontre des habitants inquiets pour leur relogement, mobilisés contre les malfaçons, soucieux de conserver la mémoire de leur quartier, satisfaits de leurs nouvelles conditions de vie, fragiles, émouvants...

La rénovation urbaine a-t-elle permis de distinguer les bonnes pratiques dans la conception des quartiers, dans le rapport aux habitants ? A-t-elle modifié les relations avec eux ?

Tout au long de la coordination du projet, l'ANRU organisait des rencontres pour partager les expériences d'autres territoires. Ces échanges ont permis de corriger quelques erreurs dans la conception du quartier et plus précisément la concertation avec les habitants. Des ateliers ont été organisés dans le cadre de la GUP⁴ pour évoquer notamment des questions d'aménagement. Quelques problématiques subsistent, comme le stationnement ou le dépôt d'encombrants, mais la GUP est un relais essentiel de la rénovation

urbaine qui permet de maintenir un bon niveau de qualité des voiries et des équipements.

L'amélioration du cadre de vie a fait augmenter le niveau d'exigence des habitants. Certains considèrent qu'ils vivent désormais dans un quartier plus qualitatif et sont donc plus sensibles aux comportements déviants, qu'ils déplorent... D'autres regrettent que le quartier ait perdu son identité populaire et conviviale.

Faut-il reconduire cette politique de rénovation urbaine ? A-t-elle changé votre regard sur la ville ?

La reconduire, certainement, mais avec quelques nuances. La démolition des logements ne me semble pas toujours indispensable dans certains projets. Or, l'ANRU a incité les collectivités à la démolition pour bénéficier de subventions substantielles. Des moyens conséquents pour une réhabilitation importante suffiraient à modifier et améliorer le quartier. De plus, les temps de concertation et de participation des habitants sont trop courts et pourraient être portés par des cabinets extérieurs plus que par les collectivités. Plus largement, la rénovation urbaine m'a permis de me rendre compte que, pour un quartier, la restructuration de voiries, la construction d'équipements emblématiques, l'amélioration des conditions de logement pouvaient permettre à ses habitants de se sentir mieux considérés et respectés. Je n'en saisisais pas la mesure. Je me rends compte aussi qu'il est important de ne pas délaisser ce quartier au détriment d'un autre, qu'il est nécessaire de continuer à agir autant au niveau urbain, pour qu'il y ait un traitement égal, qu'au niveau social, en poursuivant l'accompagnement des habitants au niveau économique.

////////

3 | Agence nationale pour la rénovation urbaine.
4 | Gestion urbaine de proximité.

Renouvellent urbain et changement social sur la rive droite

La rive droite évolue et se recompose depuis 50 ans selon des cycles urbains accélérés. Créée en 1960, la ZUP a produit en 15 ans 13 000 logements dont la réhabilitation a commencé dès la fin des années 1970. En 1988, la démolition des tours de Palmer a symbolisé jusqu'à la caricature le désaveu de cette « ville de demain » déjà rejetée moins d'une génération après sa construction. Dans la phase actuelle de renouvellement urbain à grande échelle, les animateurs du Grand Projet des Villes (GPV) rive droite ont voulu aborder la question du « changement social » sous un angle qualitatif ; une étude longitudinale a été menée entre 2008 et 2011¹ afin de mettre en lumière les perceptions qu'en ont les habitants, dont on résume ici quelques tendances repérables.

En tant que processus à la fois imposé et accéléré, le renouvellement urbain est une contrainte objective qui produit des effets contrastés selon les catégories d'habitants concernés. Il en découle une diversité des opinions qui témoignent à l'envi de la complexité et de la dimension à la fois pragmatique et sensible du rapport à la ville, espace chargé de mémoire, marqueur social, système d'identification autant que de mise à distance.

1 | Analyse et suivi du changement social et de l'opinion publique dans les communes du GPV - ARCUS et BAZE sh.

La territorialité sur la rive droite : des appartenances flexibles et un recul de la notion de quartier comme territoire de référence

Les appartenances territoriales apparaissent ici multiples, emboîtées, composites, et souvent éloignées des représentations convenues. Elles s'établissent selon des vecteurs d'identification complexes, en grande partie structurés autour de l'existence ou non d'une activité professionnelle. Ainsi, plus le quotidien est tourné vers l'extérieur, plus le territoire de référence est étendu et diversifié et moins la notion de quartier trouve sens. En réalité, un nombre considérable de résidents de la rive droite vivent banalement le territoire sous un angle purement résidentiel et ne se reconnaissent en rien dans le « référentiel social » qui s'y rapporte.

L'identification à la commune est de loin celle qui prend le pas chez toutes les catégories rencontrées. D'une part, la forte présence de l'instance municipale dans la vie locale est une donnée-clé sur des territoires où la précarité est majeure. D'autre part, l'identification à la commune permet le cas échéant de s'affranchir de la connotation négative du quartier ou de l'adresse ; l'existence de relations interpersonnelles sur le secteur d'habitation, fréquentes mais d'intensité variable, se traduit rarement par une identification

déterminante au quartier quand bien même il existe un réel attachement aux lieux et aux personnes.

Dans l'aventure du renouvellement urbain telle qu'elle est vécue individuellement, la question du logement est prépondérante sur celle de l'environnement. La question du territoire partagé n'intervient qu'en second lieu, pour autant que les vicissitudes de l'environnement extérieur ne menacent pas d'interférer avec la sphère privée. Alors qu'ils aspirent objectivement à un tri positif par le jeu du renouvellement urbain, les ménages relogés craignent avant tout de « mal tomber » du point de vue du voisinage. Les modes de relations s'articulent autour de jeux subtils de proximité et d'évitement ; l'enjeu-clé, au moment du relogement, est de pouvoir conserver son réseau affinitaire tout en se mettant à l'écart des promiscuités non souhaitées.

Un changement légitime et attendu occulté par l'effet tramway

D'une manière générale, on recueille des avis positifs sur le renouvellement urbain à l'échelle de la rive droite, même si les discours se font plus critiques lorsqu'ils se rapportent à des situations très locales ou personnelles. Le changement

urbain est moins perçu comme une refondation du territoire que comme une mise à niveau nécessaire de celui-ci ; beaucoup d'habitants voient avant tout dans l'évolution actuelle une mise en adéquation, longtemps attendue, de l'image du secteur avec les représentations qu'ils en avaient, une réduction de l'écart entre leur propre jugement et une mauvaise réputation qu'ils jugent injustifiée. Ainsi, la rhétorique de l'embellissement permet-elle à une partie de la population, notamment parmi les plus âgés et les plus sédentaires, d'habiter en quelque sorte dans la représentation qu'ils ont des lieux, dans la description qu'ils se plaisent à en faire.

Mais c'est néanmoins le tramway qui occupe de très loin la place prépondérante dans l'expression des habitants lorsqu'il s'agit d'évoquer les évolutions perçues, souvent au point d'occulter tout le reste. Au-delà de sa valeur utilitaire et symbolique, on ne peut que souligner que c'est indiscutablement l'ancrage dans l'agglomération que signifie son arrivée qui représente le signe le plus fort du changement. ▶

« le tramway [...] occupe de très loin la place prépondérante dans l'expression des habitants lorsqu'il s'agit d'évoquer les évolutions perçues »
Ici, Cenon - La Marègue.



► Changement urbain et changement social : réserves, scepticisme, effets pervers

L'adhésion majoritaire aux transformations urbaines a pour corollaire un scepticisme sur les effets censés y être associés en termes de changement social : « C'est pas ça qui va régler le problème du chômage et du pouvoir d'achat. » Plus en profondeur, on relève de fortes réticences par rapport aux effets prévisibles de l'objectif de mixité sociale : l'évolution en cours est perçue comme intrinsèquement porteuse du germe d'un déclassement qui ne manquera pas de se produire tôt ou tard. Cela repose pour beaucoup sur le sentiment que les nouveaux logements sont conçus selon des normes et des critères correspondant de fait à d'autres catégories sociales – « les riches », associé à l'idée que la diversification des produits ne peut que se traduire par l'éviction de la frange incapable d'accéder à des loyers plus élevés. Plus largement, la crainte est forte que l'attractivité nouvelle du territoire ne finisse par se traduire par une montée globale de la valeur, jusqu'à marginaliser la présence et le statut du logement social. Résumée par les jeunes les moins nuancés, cela se traduit par l'idée que « mettre des riches » n'a pour finalité que de « nous rabaisser avant de nous rejeter plus loin »...

La banalisation de la forme urbaine n'est pas étrangère à l'émergence de ce sentiment, sous deux angles qui se renforcent. D'une part, la disparition de certaines tours ébranle une culture de l'habitat qui repose notamment sur la valeur des vides – avoir de la place, du stationnement, des espaces verts – et sur les vues lointaines qu'autorisent les immeubles de grande hauteur. D'autre part, la consommation progressive d'espaces non bâtis nourrit l'idée d'un territoire « rattrapé par la ville », absorbé par la continuité urbaine tout en se densifiant et perdant ainsi sa singularité et sa « place » dans l'agglomération.

L'expérience du relogement comme « test d'aptitude sociale »

La rénovation urbaine a pour premier effet de remettre en question, pour des ménages vivant dans un univers de précarité et d'incertitude, le seul élément de stabilité et de permanence qu'est leur logement. De fait, la hantise de l'échec personnel dans le relogement est le prisme à travers lequel ils perçoivent un changement auquel ils se trouvent confrontés dans un temps et dans des conditions qui ne sont pas les leurs, ce qui obère toute possibilité de donner un sens collectif à une expérience essentiellement vécue de manière intime et fragmentaire.

La première étape du relogement, en réalité, c'est le « délogement », terme fort souvent entendu dans les entretiens.

La frange la plus captive des habitants du parc social est objectivement dans une situation habitante dominée, celle de « résident vulnérable » qui n'a parfois déménagé qu'une fois dans sa vie et pour qui le relogement est non seulement un épisode traumatisant mais aussi une véritable épreuve d'aptitude sociale : bien que dans un contexte différent, c'est déjà ce que relevait Henri Coing en 1966 à propos de la rénovation du XIII^e arrondissement à Paris².

L'habitat n'est pas un objet inerte mais un objet actant mis en mouvement par les personnes qui l'utilisent. La question-clé est le degré de dépendance pour le choix du logement, puis la capacité à assumer l'expérience du relogement. Pour les uns, c'est l'opportunité d'accomplir une étape dans une trajectoire résidentielle ascendante à travers un choix positif : logement plus moderne, mieux situé, mieux adapté. Pour d'autres, c'est un déracinement anxiogène et déstabilisant, le traumatisme du changement primant sur toute capacité à se projeter dans une situation nouvelle. À cela peuvent s'ajouter des difficultés à s'adapter aux conditions de fonctionnement dans un logement neuf, qui exigent parfois un niveau d'intégration et des compétences sociales non acquises ; l'individualisation des charges a pu ainsi amener des familles à préférer se passer de chauffage plutôt que de prendre le risque d'une facture à venir trop élevée pour son budget...

Déclassement, reclassement et recompositions sociales

Ce type de clivage a pris une importance croissante au fur et à mesure de la livraison de programmes nouveaux et des retours d'expériences auxquelles ils ont donné lieu, lesquels alimentent des certitudes sur lesquelles la communication institutionnelle n'a pas le moindre impact. Il existe ainsi chez les plus fragiles et les plus âgés une forte défiance vis-à-vis du neuf et une demande de rester dans les conditions d'habitat les plus proches du *statu quo*. Pour ces catégories, le relogement dans l'ancien représente une solution sécurisante, un moindre mal qui aboutit néanmoins à une re-concentration géographique de la précarité dans des sites qui deviennent alors réfractaires à tout changement futur.

On assiste ainsi à un déplacement de l'échelle de lecture de la mixité sociale ; le relogement « détricote » les anciennes cohabitations au sein des immeubles, les destins divergents en matière de relogement projetant les anciens voisins dans des lieux différents en fonction de leur degré d'aptitude à maîtriser le processus. Si, dans une certaine mesure, la diversité pouvait s'observer auparavant à l'échelle d'un immeuble, c'est aujourd'hui la nature et l'aspect du bâti qui

2 | Henri Coing, *Rénovation urbaine et changement social l'îlot n° 4 (Paris-13^e)*, Paris, Les éditions ouvrières (cf. p. 41 de ce dossier).

matérialisent les différences sociales à l'échelle d'un quartier ou d'un grand secteur.

Des poches de précarité se forment dans des résidences anciennes pour lesquelles se posera tôt ou tard la question d'une réhabilitation de nouvelle génération. D'autres sites non rénovés voient leur statut changer « en creux » par la requalification de leur environnement proche : des résidences relativement attractives il y a peu se retrouvent aujourd'hui déclassées par rapport à une hiérarchie de l'habitat qui s'est déplacée. Ailleurs, des sites de mixité nouvelle émergent dans les programmes neufs, avec des cohabitations qui se limitent souvent à une coprésence sans échanges... ce qui est en définitive une situation urbaine banale qui correspond implicitement aux objectifs recherchés.

« La rénovation urbaine, écrivait Henri Coing, ne bouscule pas seulement les murs et les rues, elle affecte profondé-

ment un groupe humain, provoque ou accélère une mutation des structures locales et sociales, ses effets dépassent singulièrement le domaine de l'habitat et doivent s'étudier comme une forme de changement social en général. »

En toute hypothèse, au-delà de la transformation spectaculaire de la rive droite et des éléments indiscutables de réussite du renouvellement urbain que traduisent les bilans effectués et un retournement d'image qui commence à devenir perceptible, la lecture sociale qui peut en être faite à une échelle infra-locale révèle des réalités humaines complexes, contradictoires, conflictuelles et changeantes. Il n'y a pas un avant et un après le renouvellement urbain, mais un processus accéléré de transformation dans lequel les incertitudes qui travaillent les groupes les plus vulnérables ne sont pas prêtes d'être levées.

////////

À quoi sert la rénovation urbaine ? C'est la question que posent les auteurs de cet ouvrage collectif dirigé par Jacques Donzelot. Comme le rappelle ce dernier, l'objectif affiché du Programme national de rénovation urbaine (PNRU), lancé en 2003, était de « résoudre le problème des banlieues par une transformation de leurs structures spatiales qui permette d'y instaurer une mixité sociale, celle-ci étant considérée comme la condition requise pour que tous les problèmes dont elles pâtissent - insécurité, échec scolaire, chômage - puissent trouver une solution ». L'objectif a-t-il été atteint ? Selon Jacques Donzelot, « les transformations sociales des cités n'ont pas été aussi spectaculaires [...] que les mutations de leur paysage urbain ». Si les effets réellement produits par cette politique ne sont pas ceux escomptés initialement, elle n'a cependant pas été sans impact.

L'ouvrage s'organise en trois parties. La première est consacrée à la genèse de la rénovation urbaine. Il a fallu d'abord « lever le tabou de la démolition » et ce processus s'est opéré sur plusieurs décennies. Depuis les années 1970, une image négative est associée au mouvement Hlm et aux grands ensembles. Dans les années 1980-90, le départ des habitants les plus « favorisés » et une concentration accrue de pauvreté font « monter l'envie » de démolir les grands ensembles mais ce patrimoine reste rentable pour les bailleurs sociaux. C'est alors que va être « hissé le drapeau de la mixité sociale », qui s'impose peu à peu pour les bailleurs et les élus comme la solution miracle aux problèmes que pose la gestion des populations pauvres. L'ambition est de générer cette mixité sociale par une mixité de l'habitat en démolissant les tours et les barres des grands ensembles et en reconstruisant sur place des logements sociaux « à taille humaine ». Cette politique va bénéficier d'un consensus politique inédit.

La deuxième partie s'intéresse au fonctionnement du PNRU. Avec la loi Borloo de 2003, on passe du renouvellement urbain à la rénovation urbaine. Ce changement d'appellation tient

d'abord « à l'ampleur du programme, à l'accroissement considérable du nombre des opérations prévues et des sommes engagées ». Mais surtout, ce qui change, c'est le mode de gouvernance : le Comité interministériel en charge de la politique de la ville est remplacé par l'Agence nationale de rénovation urbaine (ANRU), externe à l'administration. On passe d'une logique de transversalité à une action verticale, centrée sur le seul secteur de l'urbain : l'Agence gère les ressources, décide de leur attribution imposant une mise en concurrence des communes pour accéder aux financements, sans participation des habitants. Ainsi, le succès de la politique de rénovation urbaine est de « la poudre aux yeux » : il tient au caractère spectaculaire des transformations physiques du paysage urbain qu'elle a engendrées qui masquent son incapacité à résoudre les problèmes économiques et sociaux.

La troisième partie s'intéresse aux effets de la politique de rénovation urbaine. Que ce soit sur l'aspect « délogement/relogement » ou sur la question du traitement des lieux, une majorité des habitants s'estime bénéficiaire des opérations menées, notamment parce que ces derniers ont le sentiment que leurs choix ont été respectés, provoquant chez eux « un regain de confiance dans l'action publique ». Quant au changement de la composition sociale des lieux qui était l'objectif initial de cette politique, la construction de ces nouvelles habitations n'a pas engendré un nouveau peuplement mais a eu pour principal - et inattendu - impact de permettre la promotion sur place de la population la plus « favorisée » de ces quartiers.

Et Jacques Donzelot de conclure : « enfin, les difficultés commencent... » car si la rénovation urbaine a incontestablement produit des effets et démontré qu'une transformation était possible, il faut désormais s'attaquer aux autres problèmes, économiques et sociaux, que cette politique ne peut résoudre à elle seule.

Élodie Maury

1 | Sous la direction de Jacques Donzelot, Paris, PUF, 2012.

Démolir pour faire le plein

Organisée autour de la destruction de quatre de ses tours, la rénovation de la cité Yves-Farges a coïncidé avec l'arrivée du tramway dans la ville de Bègles. Ces deux opérations d'envergure ont marqué le coup d'envoi de transformations profondes pour un quartier d'habitat social, emblématique du passé ouvrier de la commune, puis longtemps stigmatisé comme enclave anxiogène, à l'image de nombreux grands ensembles au niveau national.

Hors ces deux actes majeurs, la volonté d'ouverture sur le reste de la ville et sur l'agglomération s'illustre dans de nombreux projets adjacents. La reconversion des friches militaires en locaux d'activités d'économie créative vise à produire une mixité fonctionnelle favorisant de nouveaux usages. Le quartier a été rebaptisé « Terres-Neuves », allusion aux anciennes sécheries béglaises de morues pêchées le long des côtes de Terre Neuve, mais tentative aussi de lui donner une virginité symbolique¹. Près de dix ans après le lancement des travaux, celui-ci reste en chantier et de nombreuses incertitudes demeurent. Des opérations ont été livrées (réhabilitation d'un des bâtiments les plus dégradés, livraisons de maisons individuelles pour effectuer les relogements), d'autres sont en cours et certaines n'ont pas encore démarré. Qu'ils soient anciens ou nouveaux résidents, voire habitants des quartiers voisins, la plupart des

Béglais s'interrogent sur les conséquences de la densification programmée des secteurs d'Yves-Farges et des Terres-Neuves. Les mutations morphologiques et sociales en cours illustrent les difficultés à appliquer les préceptes du « faire la ville sur la ville » dans ces quartiers de grands ensembles.

Une transformation en demi-teinte

Premier constat, les sociabilités de quartier, intenses avant les travaux, s'expriment de plus en plus en pointillés. La population ressent une impression de « chantier permanent » qui freine également son appropriation des nouveaux espaces. « Dès les beaux jours, on avait l'habitude d'être tous dehors. Les enfants pouvaient rester jouer, il y avait des activités, des événements qui revenaient chaque année, c'était animé... Ça, je ne le vois plus. »

La démolition du bâti a également « démoli » les vastes espaces publics qui y étaient associés. Les reconstructions en collectifs, moins hauts, empiètent en partie sur les espaces libérés, et le reste du territoire s'avère inexploitable pour les échanges du quotidien (absence de cheminements, de mobiliers urbains, parkings sauvages aux abords du tramway et du site économique). Les équipements de loisirs déjà en place, comme le city stade, voient leurs usages bouleversés par les travaux, tandis que les nouveaux espaces publics sont jugés insuffisants. De fait, les habitants se retrouvent cantonnés dans leurs logements ou leurs abords. « Même

1 | Cf. Nora Semmoud, *La réception sociale de l'urbanisme*, Paris, L'Harmattan, 2007.

si elles étaient pourries, il y avait de l'herbe aux pieds des tours, de la convivialité ! Aujourd'hui, il y a un malaise et un mal-être... » Ce sentiment est partagé par d'autres Béglaïes qui lisent difficilement les améliorations apportées. « J'essaie de me projeter ce quartier fini, mais je n'y arrive pas... Terres-Neuves a évolué mais aujourd'hui je n'y vivrais pas ! » Ou encore... « Je ne sais pas si la vie de quartier peut prendre, beaucoup de bâtiments sont en cours de construction et pas habités... »

Ce scepticisme s'ajoute aux mutations en cours et aux usages récents des nouveaux équipements, fractionnant les perceptions et les repères de chacun. Nombreux sont ceux qui font des distinctions plus ou moins nettes entre Yves-Farges d'un côté, les Terres-Neuves de l'autre, selon qu'ils évoquent les espaces résidentiels anciens ou le site d'économie créative, plus ou moins associé aux nouvelles opérations de logements jugées les plus réussies. « L'image du quartier a changé, mais ça reste Yves-Farges... Il reste des bâtiments et des soucis. » « Yves-Farges restera fondamentalement Yves-Farges, car les Terres-Neuves, pour nous, les Béglaïes, c'est plutôt tout ce qui est économique. »

De fait, malgré l'importance des transformations urbaines, certaines stigmatisations du passé se perpétuent. Elles s'illustrent de manières beaucoup moins radicales, mais le quartier reste perçu comme Yves-Farges quand il s'agit d'émettre des critiques sur les nuisances qui persistent (regroupements, dégradations).

La densité en recherche de légitimité

Sans que les démolitions soient remises en cause, les reconstructions déconcertent. Certains habitants vont jusqu'à dire « qu'au fond, physiquement, le quartier a peu changé ». Ils ne comprennent pas la justification de la démolition des tours dès lors qu'elles sont remplacées par des formes urbaines relativement similaires à leurs yeux. « Je ne pensais pas qu'après ils feraient autant de logements ! Parce qu'au final, même si c'est du logement un peu plus bas, il y en a partout ! »

La densification apparaît d'autant plus massive que l'amélioration du cadre de vie avait été motivée par la destruction des formes architecturales les plus imposantes, accusées d'être en partie responsables des malaises sociaux. Les ressemblances et les hauteurs des nouveaux bâtiments, toujours contrastées en regard des quartiers alentours, laissent

perplexes et renvoient aux représentations déjà négatives. « Ce qui est construit à Terres-Neuves, pour moi, c'est un peu violent ! » « Là, ils ont vraiment densifié et ils vont densifier encore... C'est trop ! »

Une mixité sociale tâtonnante

La mixité fonctionnelle entre logements et activités économiques est également au cœur de ces ambivalences. Participant au renouvellement des usages, elle donne vocation au quartier d'être une nouvelle vitrine métropolitaine attractive entre Bègles et l'agglomération. En revanche, la mixité sociale qu'elle génère laisse perplexe.

Le quartier des Terres-Neuves apparaît plus fréquenté, mais par des populations qui s'évitent soigneusement : les habitants, peu visibles en journée, qui ne traversent pas le site économique, et les actifs, présents uniquement sur leur temps de travail, ou les étudiants, population fondamentalement volatile. « Il y a la ligne de tram, avec d'un côté tout ce qui est BT Emploi, École Adams... Et de l'autre, vous avez la cité. Une population arrive le matin et repart le soir, l'autre est là en permanence. Je ne vois pas comment cette mixité peut être réussie ! »

De plus, l'arrivée dans ce quartier populaire des classes moyennes génère des inquiétudes semblables à celles exprimées vis-à-vis des phénomènes de gentrification des centres anciens² : montée des prix des logements, implantation des promoteurs privés, cohabitations difficiles, etc. Proches de la future gare LGV, Yves-Farges et Terres-Neuves apparaissent dans l'avenir comme un territoire de dimension métropolitaine attirant les classes moyennes supérieures, avec pour effet de déstabiliser l'identité initiale, voire celle de la commune dans son ensemble ! « Ce sera forcément une autre population, des gens de Bordeaux qui veulent s'excentrer sur Bègles, mais aussi des Parisiens... Comment vont-ils s'intégrer avec les Béglaïes, les historiques et les modernes ? »

Des habitants plus « cernés » que concernés

Les opérations de démolition-reconstruction ayant été privilégiées sur les réhabilitations, les habitants restés sur place se sentent fortement lésés quant à leur quotidien. Leurs immeubles sont devenus les plus dégradés et ils subissent les nuisances des chantiers en assistant à la construction de nouveaux bâtiments d'habitats collectifs accolés aux leurs ! « Les anciens habitants qui vivent toujours dans les vieux bâtiments d'Yves-Farges ont eu des périodes d'euphorie et d'autres où ils se sentent complètement dans le flou. Ils en ont ras la casquette des travaux et attendent avec impatience d'être relookés ! » « Aujourd'hui, il y a un peu ceux qui se considèrent comme les oubliés, les abandonnés... »

2 | Processus par lequel le profil sociologique et social d'un quartier se transforme au profit d'une couche sociale supérieure. On l'appelle aussi embourgeoisement.

Le quartier des Terres-Neuves à Bègles.



Le sort des habitants de la cité semble alors se replier sur les vestiges stigmatisés de l'ancien quartier. Ils ont le sentiment de se voir enfermés, entourés de gens plus « riches », comme si l'effet « ghetto » de la cité s'était recentré sur ses zones résidentielles, quand d'autres secteurs se renouvellent en leur tournant le dos.

« Les élus nous ont dit, on ne veut plus de tours, ça fait des ghettos... On les fait tomber, très bien, mais quand vous avez 1 500 habitants supplémentaires, dites-moi ce qui devient ghetto... Quand vous avez une population [historique] intégrée à l'intérieur, dites-moi ce qui fait ghetto... »

Démolir ne fait pas table rase

Les évolutions à l'œuvre depuis plus de dix ans sont donc à la fois urbaines, architecturales mais aussi fortement sociales. « Rejetés » hier, Yves-Farges et Terres-Neuves accueillent aujourd'hui de nouvelles populations qui bouleversent les usages d'un quartier jusque ici exclusivement résidentiel et longtemps laissé dans un entre-soi populaire. L'ensemble des Béglais se sent même concerné car le secteur figure comme un point d'observation stratégique, un signal aux avant-postes des évolutions futures de leur ville, aujourd'hui l'une des plus dynamiques et attractives de l'agglomération.

Les nombreuses interrogations que soulève le renouvellement urbain montrent l'importance de replacer les

« démolitions » comme un acte d'urbanisme fort mais qui ne peut pas être pris indépendamment de la « redensification » qu'elles préfigurent. Cette étape-clé n'instaure cependant ni fin ni renaissance symbolique systématique. Au contraire, la démolition impose des évolutions rapides et parfois brutales, avec des effets de basculements dans les représentations sociales entre passé, mutations en cours et incertitudes futures...

Préparer les conditions d'accueil de la greffe urbaine

Les évolutions sociales s'inscrivent dans chaque évolution morphologique des reconstructions bâties. L'intégration et l'appropriation de toute opération, qu'elle soit d'habitat ou d'équipement, restent fragiles. Or, la démolition invite également à la préparation des futures greffes urbaines et sociales. Au-delà des concertations menées autour des projets et des diagnostics urbains, indispensables à l'élaboration du projet d'ensemble, la prise en compte de la porosité des ambiances urbaines entre « anciens » et « nouveaux » ouvrirait des champs d'accompagnement social. Une attention accrue et une approche sensible aux lieux et aux représentations tout au long du renouvellement urbain offrirait, à titre d'exemple, des perspectives au maintien ou au renouvellement d'une urbanité quelque peu « malmenée » par les chantiers et la superposition des ambitions et des usages sur ce quartier.



La dernière tour de la cité Yves-Farges avant sa démolition.



Le nouvel avenir des villes rurales et les pièges de la démolition urbaine

La dynamique métropolitaine constitue un moteur fort du développement de la Gironde. Elle embrasse de plus en plus de territoires, bien au-delà de la communauté urbaine de Bordeaux et de ses espaces proches. La polarisation exercée par le cœur métropolitain s'affirme, en même temps que la diffusion urbaine s'amplifie, portée par l'élargissement des mobilités, la dissociation entre lieu de travail et résidence, les stratégies des ménages, celles des acteurs... Ce processus crée quelques « gagnants », mais beaucoup le subissent. Ses effets problématiques sont connus : congestion urbaine, sélectivité des territoires, spécialisation sociale, aspiration des richesses... L'affirmation d'une stratégie alternative au toujours plus d'étalement urbain est ainsi à l'ordre du jour. Elle invite à valoriser de nouveaux modèles de développement et l'armature urbaine girondine constitue alors un enjeu majeur des politiques territoriales. La capacité à forger et soutenir un réseau de bourgs et de villes contribuant à l'équilibre d'ensemble du territoire départemental – une Gironde polycentrique autour de la métropole – s'affirme comme une alternative.

Dans cette logique, les bourgs et les villes de l'espace rural girondin sont appelés à sortir d'une situation d'oubli ou d'invisibilité pour investir de nouvelles fonctions : soutenir la vitalité de leurs bassins de vie, proposer des pôles relais de l'armature métropolitaine. Les villes de la façade

estuarienne (Pauillac, Lesparre, Blaye), celles de la vallée de la Garonne ou de la Dordogne (La Réole, Sainte-Foy-la-Grande, Castillon...) disposent à cet égard d'avantages significatifs : avec les gares ferroviaires en particulier, elles ont de belles cartes à jouer pour investir ces nouveaux statuts. D'autres atouts et synergies sont à valoriser, comme l'attractivité économique, la qualité patrimoniale, le potentiel touristique, la vitalité culturelle...

Un déficit d'attractivité à compenser

Cette ambition se heurte toutefois à un écueil majeur : la déqualification des bourgs et notamment de leurs centres. Beaucoup sont fragilisés, en déclin, ils ont à porter une image renouvelée de la ruralité alors qu'ils sont confrontés aux défis de la pérennité de leur offre de services et de commerces. Ils doivent aussi compter avec les nouvelles pratiques sociales des publics, qui ne s'organisent plus autour d'un centre ou d'un lieu unique, mais davantage dans l'association de multiples polarités. Ils ont à prendre en compte les attentes et les préférences pour les aménités urbaines, devenir désirables.

Ces bourgs subissent également un puissant décrochage au sein de leur territoire qui se manifeste *via* leur déclassement et leur délaissement. Leur attractivité est confrontée à un desserrement intense, au bénéfice de leurs périphéries ▶

► Centralités périurbaines

-  Cœur d'agglomération
 Centralités périphériques principales
 (centralités de 1^{re} couronne
 et centralités relais des bassins de vie)

© a'urba | à partir du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise | 2013

► proches, notamment des fonctions commerciales, de services et résidentielles. L'ouverture de terrains à bâtir dans les petites communes accueillant des parcours d'accès à la propriété active un développement résidentiel découplé du bourg ou de la ville-centre. Ce mouvement est d'autant plus affirmé que la mobilité dans ces territoires rencontre peu de contraintes : elle s'inscrit dans une distance qui ne compte pas et ne coûte pas. Les choix et les possibles sont ouverts pour façonner des territoires à la carte. Nombreux sont les publics qui ne fréquentent plus ou peu le bourg, qui le trouvent obsolète, désuet, qui n'ont rien à y faire, qui l'évitent... On mesure que la contention des extensions urbaines en périphérie n'est pas à elle seule un levier suffisant pour compenser ce déficit d'attractivité.

Le mal logement s'est installé

Le réinvestissement de la fonction habitée apparaît comme une des clés de cette nouvelle vitalité à installer. Mais à l'évidence, elle ne se décrète pas, tant l'image résidentielle des bourgs est devenue critique. Au-delà des publics captifs, ils ne donnent ni l'envie de venir, ni les moyens de rester dans

de bonnes conditions. Ils portent les stigmates d'une dégradation qui s'est consolidée peu à peu, s'amplifiant au fil du temps. La déqualification du bâti s'accompagne de la spécialisation du parc de logements et l'action de propriétaires bailleurs peu scrupuleux fait souvent le reste. Certains immeubles et parfois des îlots entiers des cœurs des centres anciens abritent ainsi le mal logement. Ils accueillent des publics pauvres, aux parcours chaotiques, ayant peu d'autres choix que des solutions accessibles sans trop de difficultés, mais au prix de la précarité. De ce point de vue, nombre de villes et de bourgs ruraux n'ont rien à envier aux quartiers de la géographie prioritaire de la politique de la ville. Leur relégation les confronte à des processus similaires, avec toutefois des échelles et une capacité à faire différentes.

Nouvelles approches pour un renouvellement rural

Dans ce contexte, il n'y aurait qu'un pas à franchir : projeter en milieu rural les mêmes stratégies que celles jusqu'à réservées aux cœurs des villes ou aux grands quartiers d'habitat social. Le recours à la rénovation urbaine serait d'autant à explorer que les logiques d'action à caractère inci-

tatif ont échoué. Ceci passe par de nouvelles approches ou fondamentaux.

Premièrement, le seul registre incitatif ne suffit plus. Il faut « changer de braquet » autant que d'objectif, reconnaître que l'intervention traditionnelle ne peut traiter à elle seule ce qui fait question : la vacance, l'imbrication des densités, la dégradation du bâti, l'abandon des pieds d'immeubles, les indivisions, les défaillances et les carences de la structure de propriété... Elle est aussi impuissante face à l'action des marchands de sommeil. Le recours à des stratégies coercitives est donc un pas indispensable à franchir, ce qui invite à prendre appui sur une ingénierie de qualité. Les bourgs ont besoin d'opérateurs réactifs et engagés.

Deuxièmement, l'échelle de l'îlot semble la plus pertinente pour intervenir, mener des démolitions partielles, promouvoir des agencements pérennes du bâti et des espaces. Le renouvellement urbain en milieu rural impose d'allier une action foncière sur le patrimoine immobilier, d'effectuer des curetages et autres aérations du bâti, d'engager les dédensifications nécessaires au titre du recyclage urbain... La question de la capacité à mener le portage et le recyclage foncier s'impose alors : comment s'assurer des conditions économiques qui permettront d'engager des stratégies opérationnelles ? Comment articuler démolitions et recyclage ? Mais aussi, comment et pour quelles clientèles promouvoir des habitats attractifs ?

Troisièmement, la question des moyens ne peut être évacuée et l'on remarque qu'aucun des territoires ne s'inscrit dans la géographie du Programme national de rénovation des quartiers anciens dégradés (PNRQAD). L'intervention commande la montée en gamme des politiques publiques. Des partenariats stratégiques associant les collectivités territoriales restent à promouvoir afin de répondre aux niveaux d'engagements nécessaires, de rendre possible les changements et de s'assurer des conditions de réussite. Comment soutenir l'émergence d'un projet d'ensemble et la conduite d'une stratégie de revitalisation alors qu'habitat, commerces, services, aménités forment des édifices interdépendants qui portent l'attractivité et le rayonnement du bourg ?

Ne pas défaire la ville en voulant la sauver

L'expérience montre toutefois que réunir ces conditions ne suffit pas pour engager un cycle de revalorisation durable permettant au bourg d'investir ses nouvelles fonctions. L'action demande de mobiliser et d'actionner une large palette d'outils, avec discernement et en situation. Car le remède peut parfois s'avérer plus fort que le mal qu'il prétend soigner ! Les démolitions et le processus de portage et de recyclage foncier figurent notamment comme des points délicats. La gestion des immeubles achetés par la puissance

publique au titre de la restructuration d'îlots demande à être menée avec doigté, vigilance et surtout rapidité. Au risque que le portefeuille des immeubles vides acquis dans le cadre de l'action foncière vienne s'ajouter à celui des immeubles fermés ou abandonnés par leurs propriétaires. Les espaces démolis et les bâtiments inaffectés peuvent parfois former un continuum avec les secteurs dégradés, installer une ambiance inhospitalière qui contribue plus encore à mettre les espaces centraux à l'écart des pratiques sociales, à les stigmatiser comme des territoires à éviter. Parfois, il s'avère nécessaire de désactiver des bâtiments, d'installer des protections, de murer des entrées afin de prévenir les squats et usages détournés. Dans certains cas, les nouveaux programmes livrés cherchent leur cible tandis que des opérations restent dans les cartons, faute de trouver des clientèles : la greffe ne prend pas. Le paradoxe est que l'action peut accroître les difficultés qu'elle veut combattre, ou encore que les secteurs problématiques s'étendent, alors que l'on s'attache à les réduire. Oui, on peut alors défaire la ville en voulant la sauver...

Le projet urbain, un catalyseur de dynamiques

Sur quels leviers prendre appui pour générer cette stratégie de revitalisation ? Comment lui donner corps ? Quelles sont les conditions de sa réussite ? Le regain d'attractivité de ces espaces implique de connaître les attentes des publics souhaitant venir et tirer parti des aménités du bourg. Le changement d'image ne peut s'opérer sans rechercher en premier lieu une amélioration concrète des conditions d'habitat et la rétraction du mal logement. Il ne peut non plus se développer sans susciter et accompagner des initiatives positives marquant l'inscription de pratiques et d'activités qui permettront au bourg de conquérir son statut de lieu animé, doté d'une nouvelle image de référence. La recherche d'usages temporaires, le souci de valoriser les amorces et « le déjà-là » contribuent à l'affirmation des processus de changement.

L'enjeu est de consolider une dynamique qui change les regards et retrouve des fonctions pour le bourg. En ce sens, le projet urbain est moins un cadre d'action qu'il s'agirait de décliner qu'une méthode placée au service de la valorisation des leviers d'action, un catalyseur de dynamiques qui se tissent mutuellement. L'urbain ne peut être activé comme seul vecteur de changement. Les logiques de revalorisation invitent à porter attention au traitement des liens. En ce sens, la reconquête des bourgs préfigure de nouvelles méthodes d'action.



Beaudésert, quartier habitable

Au cœur des projets de rénovation urbaine, la mixité résidentielle est utilisée pour introduire la mixité sociale dans les quartiers sensibles. D'un côté, on détruit des tours et des barres, de l'autre, on construit de petites résidences en locatif libre et en accession à la propriété dans le but d'attirer les classes moyennes dans ces quartiers. Idéalement, on pourrait espérer tous les bienfaits de ces mélanges de populations, créant un univers harmonieux dans lequel les plus modestes et les plus aisés cohabiteraient et s'enrichiraient mutuellement. Mais dans la réalité, que produit vraiment la fabrication de la mixité résidentielle ?

Un quartier précurseur

Les projets de l'agglomération bordelaise du Programme national de rénovation urbaine (PNRU) n'offrent pas assez de recul pour appréhender les répercussions de la mixité résidentielle au-delà de leur impact immédiat. Il fallait donc trouver un précurseur en la matière. Autrefois bidonville puis cité d'urgence, le quartier de Beaudésert à Mérignac, classé en zone urbaine sensible (ZUS)¹, remplit parfaitement ce rôle, puisque l'opération de renouvellement urbain s'est achevée en 2009.

Sa première phase (1997-2003) s'est concentrée sur la démolition, la réhabilitation et la construction de logements sociaux. Elle entérine la décision prise en 1992 de maintenir

la fonction résidentielle d'un site qui cumule les difficultés : enclavement, détérioration du bâti accélérée, population précarisée, mauvaise réputation. L'attachement des habitants à leur site et la difficulté d'envisager leur relogement ailleurs dissuadent alors de raser Beaudésert au profit des zones économiques qui l'entourent.

La seconde phase (2003-2009) engage la densification et la diversification de Beaudésert par l'arrivée d'un promoteur privé avec le groupe Carrère, et l'introduction de l'accession à la propriété par le bailleur social Domofrance. Dans cette opération, la construction de la mixité résidentielle fut une vraie volonté politique. Autour des trois immeubles sociaux anciens (réhabilités) concentrant les classes populaires, des résidences regroupant des ménages de la classe moyenne ont été construites : deux en locatif libre et trois en accession sociale à la propriété, ainsi que des résidences sociales (trois en PLUS et une en PLS)² relativement mixtes.

Les résultats restitués dans cet article s'appuient sur une cinquantaine d'entretiens réalisés en 2012 auprès d'habitants de chaque type de résidences, des bailleurs et de l'administration.

1 | Population municipale de la ZUS en 2006 : 1 125 habitants. Superficie : 35 ha.

2 | Le PLUS (prêt locatif à usage social) concerne les logements sociaux classiques. Le PLS (prêt locatif social) est un logement social destiné aux classes moyennes.

Diversité sociale sans mixité sociale

La fabrication de la mixité résidentielle a diversifié le peuplement du quartier, mais elle a d'abord produit l'effet inverse de celui recherché. Les échanges générés entre les diverses catégories de populations ont abouti à des réactions conflictuelles au lieu des interactions attendues. D'une part, la jalousie des locataires du logement social ancien qui n'ont, pour la majorité, pas pu accéder aux maisons individuelles sociales construites, a entraîné des dégradations de ces mêmes maisons. D'autre part, le désir de contrôler le territoire de la part des jeunes adolescents de la cité a cristallisé les heurts autour de la seule résidence de propriétaires fermée sur le mode des « *gated communities* ».

Cette période conflictuelle ne s'est toutefois pas installée dans le temps et les situations se sont toujours apaisées : par la médiation, par des solutions techniques (mise en impasse d'une rue, ouverture du portail automatique), ou encore par une prise de conscience (loyer élevé et petite surface des maisons) pour donner lieu aujourd'hui à une cohabitation pacifique. Celle-ci se traduit néanmoins par une absence presque totale de contacts entre les habitants des différentes catégories sociales. La proximité spatiale permet de rapprocher des personnes aux profils socio-économiques disparates, mais elle n'est en aucun cas le catalyseur ou l'élément déclencheur du lien social. Les équipements publics ne permettent pas non plus de créer ce lien puisqu'ils sont vétustes ou manquent de visibilité. Par exemple, aucun propriétaire ne scolarise son enfant dans l'école du quartier...

Cette absence d'interaction entre les populations des différentes résidences entraîne une méconnaissance des uns et des autres, bien souvent accompagnée d'indifférence dans la mesure où les habitants témoignent rarement du désir de rencontrer autrui. Elle peut être accentuée par de la méfiance et de la mise à distance volontaire. À Beaudésert, après une période de tensions et de conflits d'environ un an, la mixité résidentielle a simplement produit un quartier du « chacun chez-soi », ou du repli sur sa résidence.



Opération de logements neufs à Beaudésert.

Des micro-quartiers séparateurs

L'absence de relations entre les différentes catégories sociales s'explique par une organisation urbaine en micro-quartiers spatialement fragmentés et socialement différenciés. En effet, le statut, la typologie et l'orientation des résidences favorisent la séparation entre les divers groupes sociaux. Par exemple, les maisons des propriétaires sont systématiquement séparées des logements locatifs par une route. La création de ces micro-quartiers produit une mise à distance physique d'un autrui socialement différencié.

S'y ajoute une distance sociale qui se traduit par des modes de vie, des trajectoires résidentielles et un rapport au quartier distincts. Les nouveaux habitants (propriétaires et locatif libre) ont un rythme de vie monopolisé par le travail, et profitent d'une forte mobilité. Ils ont un faible investissement au quartier puisqu'ils l'ont choisi par opportunité en raison du rapport qualité/prix du logement. Enfin, ils envisagent Beaudésert comme un transit en vue d'un achat plus conséquent par la suite. À l'inverse, les habitants du logement social ancien ont beaucoup de temps libre puisque le nombre de personnes sans activité professionnelle est important. Ils ont également une faible mobilité quotidienne et résidentielle.

Par conséquent, Beaudésert n'a qu'une fonction d'habitat pour les nouveaux habitants, alors qu'il représente l'espace de vie des locataires du social ancien. Les « nouveaux » aspirent ainsi au repli domestique, tandis que les « anciens » attendent davantage d'ambiance dans le quartier. Malgré ces mises à distance physiques et sociales, il ne faut pas passer à côté du principal : la création d'un quartier viable et habitable.

Une image qui se banalise

Grâce en grande partie au renouvellement urbain, Beaudésert est un quartier qui tend à se banaliser. Les anciens perçoivent qu'il s'est nettement amélioré. Ils soulignent le côté positif du renouvellement urbain qui a normalisé le quartier en l'apaisant, même si cela s'est effectué au détriment de la vie de quartier. En revanche, à l'exception d'un plus grand confort du logement lié à la réhabilitation, ils ne constatent aucune amélioration de leur situation personnelle suite à la modification du quartier.

Par ailleurs, l'emménagement de classes moyennes au sein du quartier n'est-il pas déjà en soi un indicateur de sa banalisation ? Chez ces nouveaux arrivants, il existe deux représentations différentes de Beaudésert avant de s'y installer. La première correspond à la méconnaissance du quartier avant d'y loger. La perception de Beaudésert s'est construite au travers de visites qui ont convaincu les personnes à venir y habiter. La seconde tendance est une perception déjà construite de Beaudésert avant l'emménagement. Les personnes avaient connaissance de sa mauvaise réputation, mais cela n'a pas empêché l'achat d'une maison, puisque ▶

► pour elles, cette réputation était déjà obsolète. Le processus de banalisation est en outre accentué par le discours mélioratif que ces nouveaux arrivants de la classe moyenne diffusent à l'extérieur. Ils valorisent le quartier, mettent en avant ses atouts et contredisent sa mauvaise image.

Néanmoins, cette banalisation reste relative puisqu'il ne faut pas oublier la partie immergée de l'iceberg, c'est-à-dire tous ceux qui refusent même de visiter le quartier à la simple entente du nom « Beaudésert ». Les agences immobilières signalent toutefois la diminution des refus automatiques depuis le renouvellement urbain, indice supplémentaire de la banalisation progressive du quartier.

Un quartier devenu habitable

Malgré sa fragmentation en micro-quartiers, la conception urbaine de Beaudésert crée un ensemble pacifié dans lequel la coexistence se déroule à présent en toute quiétude.

En réalité, les frontières sont déjà clairement constituées, et la mise à distance physique des différents groupes sociaux limite les situations de tensions pouvant être générées dans un espace de proximité, par des habitudes de vie, des comportements et des normes propres à chacun. La constitution de micro-quartiers ne produit pas de conflits liés à l'instauration de la diversité résidentielle et sociale, mais elle permet au contraire aux habitants de se retrouver, au sein de leur lotissement, dans un univers socialement proche qu'ils apprécient dans la mesure où il correspond à leur mode de vie. Il se dégage alors des sentiments de satisfaction, de tranquillité, de sécurité et de bien-être à vivre dans ce cadre résidentiel.

Ce sentiment doit bien sûr être replacé avec les trajectoires résidentielles de chaque catégorie. Les classes moyennes adoptent un discours favorable vis-à-vis du quartier, notamment parce que celui-ci est envisagé comme une étape. L'environnement de Beaudésert leur convient au moment où elles y résident parce qu'il correspond à une période de leur parcours résidentiel. À l'inverse, la satisfaction des classes plus modestes vivant dans le logement social

s'explique soit par l'intégration à des réseaux de solidarité, ou/et par leur faible mobilité résidentielle qui les empêche de réellement choisir leur lieu d'habitat.

Des micro-quartiers générateurs de lien social

Au-delà de produire un quartier pacifié et habitable, cette configuration urbaine fragmentée procure un certain entre-soi au niveau des lotissements, générant du lien social intra-résidence. La mixité résidentielle mise en place à Beaudésert permet donc de conserver les ressources de solidarité des locataires du logement social ancien, et de développer des sociabilités de proximité chez les propriétaires. Ainsi, la cordiale cohabitation entre les différentes catégories sociales et les relations de sociabilité au sein des résidences permettent à chacun de se sentir bien chez-soi et dans son quartier. Cette amélioration laisse entrevoir une plus grande ouverture à la fréquentation des équipements publics, à l'image de l'école, dont la rénovation récente incite davantage les habitants à y inscrire leurs enfants.

D'une cité à la réputation repoussante, Beaudésert est devenu un quartier viable. La mixité sociale n'est certes pas au rendez-vous dans ce projet de renouvellement urbain, mais l'essentiel n'est-il pas la production d'un ensemble habitable dans un cadre de vie de qualité permettant d'effacer la stigmatisation passée de ce territoire relégué ?

La prétention de cet article n'est pas de préjuger des résultats de la rénovation urbaine dans son ensemble, mais de dessiner des tendances et des pistes de réflexion sur la construction de la mixité. Il invite aussi à appréhender la rénovation urbaine de façon pragmatique par rapport à la réalité qu'elle produit, et non par rapport aux espoirs idéalistes qu'on lui confère, et qu'elle ne peut produire. La rénovation urbaine reste un moyen d'action, et non une finalité. Si celle-ci permet de rendre les quartiers sensibles viables, elle ne peut cependant à elle seule favoriser l'intégration sociale des populations résidentes, qui doit être pensée au travers d'autres politiques.



« Beaudésert, un quartier devenu habitable ».



De la démolition au décollage

entretien avec **ALEXIA SONNOIS**

(Cap Sciences), coordinatrice des programmes territoriaux Côté sciences

et **CATHÉL BOUSQUET**

(fondation Bordeaux Université), responsable projets (notamment Beaudésert) de 2009 à début 2012

L'article d'Alexandre Richter montre comment une intervention sur le bâti et l'espace public réussit à rendre habitable un quartier qui ne l'était plus. Des logements plus confortables, un environnement plus calme n'ont toutefois pas changé en profondeur la vie des anciens habitants, notamment sur l'accès à l'emploi. Néanmoins, cette rénovation autorise désormais la mobilisation d'autres modes d'action, en lien avec l'insertion économique et le développement des sociabilités.

Qu'est-ce qui a motivé l'intervention de Cap Sciences à Beaudésert ?

À l'origine, la municipalité de Mérignac a sollicité Cap Sciences sur l'angle de la politique de la ville. Le paradoxe du quartier de Beaudésert est d'être situé dans la zone d'activités aéronautiques, l'une des plus dynamiques de l'agglomération, en recherche de main-d'œuvre, alors que ses habitants connaissent de fortes difficultés d'accès à l'emploi. La première phase de rénovation de Beaudésert, concentrée sur les logements, s'est poursuivie par la rénovation des équipements, renforçant l'action d'acteurs historiques du quartier, école, bibliothèque, centre social et culturel, centre de loisirs... Cette seconde étape a permis l'arrivée de nouveaux partenaires comme la cyber-base, Côté sciences Air&Espace/Cap Sciences au sein du groupe

scolaire rénové. Un pôle d'équipement public viendra renforcer cette dynamique en 2014, avec l'installation du centre social et de la médiathèque au sein d'un nouveau bâtiment en face de l'école et de Côté sciences Air&Espace.

L'originalité du projet est de croiser l'identité du quartier avec les sciences et l'aéronautique...

En effet, la ville de Mérignac et Cap Sciences ont souhaité valoriser la culture scientifique et technique pour susciter des vocations, mettre en avant l'innovation, le numérique, les savoir-faire, et donner aux plus jeunes la possibilité d'envisager de nouvelles orientations. Le pari de la municipalité a été de créer une « antenne » de Cap Sciences, incarnée aujourd'hui par le programme Côté sciences Air&Espace, qui rejoint d'ailleurs la volonté du CCSTI¹ d'aller à la rencontre des territoires et de leurs acteurs, habitants et professionnels, en dehors du hangar 20 plus identifié sur les quais. À Beaudésert, la dynamisation du quartier s'appuie sur son histoire et ses personnes, et sur l'expertise et le réseau de Cap Sciences. La médiation scientifique sert de vecteur à la culture aéronautique auprès de toutes les générations d'habitants. Dès 2010, nous avons participé au centenaire d'un célèbre meeting aérien qui s'était tenu dans le quartier quand ce territoire était le premier aérodrome aquitain. Les habitants ont été associés à la manifestation sous de ▶

1 | Centre de culture scientifique, technique et industrielle.

► multiples formes, ateliers, exposition, parcours GPS sur les traces de l'aérodrome... Ces ouvertures culturelles ont aussi pour but de développer l'attractivité du quartier auprès de nouveaux publics.

Sur place, quelle est la nature de votre intervention ?

Les actions de Côté sciences Air&Espace se déclinent selon 3 axes : un soutien à l'enseignement des sciences et techniques sur les temps scolaires, des rendez-vous ouverts à tous ou aux groupes sur les temps de loisirs, des actions plus orientées vers la découverte des métiers du secteur aérospatial. Une place particulière est réservée aux nouvelles technologies, en lien avec les nouveaux outils de médiation qui seront développés à Cap Sciences dans le cadre du programme Inmediats².

Globalement, ce sont surtout les collaborations avec des partenaires de sphères différentes qui sont à la base de nombreuses actions. Par exemple, les journées Promo Aéro mobilisent le centre social et culturel, le PLIE³, la mission locale et la ville de Mérignac. Elles permettent chaque année à une quinzaine de participants de découvrir les lieux d'activité emblématiques (aéroport, aéroport...), leurs entreprises (ASTF, Astrium, Sabena Technics, Fly'n Sense, le câblage français...) ou les espaces de formations (l'IMA, l'Aéro-campus...). À travers ces visites, pour la plupart à proximité immédiate du quartier, les jeunes rencontrent des professionnels et découvrent des métiers insoupçonnés !

On pourrait citer beaucoup d'autres exemples, comme la construction d'un ballon-sonde par les 12-16 ans avec les ingénieurs bénévoles de l'AJSEP⁴, une convention avec l'association BAAS⁵ pour que les entreprises fassent de la sensibilisation... L'intervention de Cap Sciences couvre un périmètre plus large que l'air et l'espace en mobilisant ses connaissances dans d'autres domaines, tels que la santé, l'environnement. Sans oublier que scolaires et habitants sont régulièrement invités à Cap Sciences !

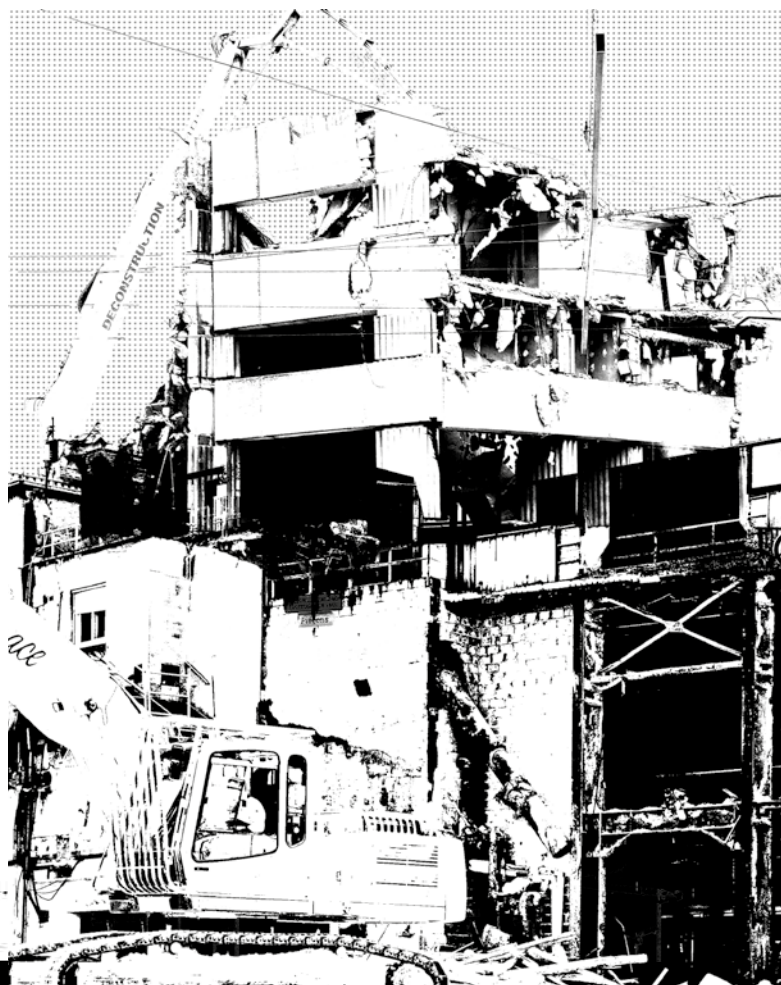
Ces ouvertures ont-elles des effets concrets dans la dynamique du quartier ?

Dans l'ensemble, des liens rompus entre des communautés se tissent de nouveau à travers le partage d'un télescope ou la réalisation d'une carte du ciel. Parmi les exemples plus individuels, deux jeunes filles ont trouvé leur vocation après une visite de l'aéroport. La première, aidée par les acteurs locaux, a intégré une formation et elle devenue agente aéroportuaire à Mérignac. La seconde a obtenu une qualification de peintre aéronautique, alors qu'elle se destinait à rentrer dans son pays d'origine après des études

en comptabilité et une longue période sans emploi. Trois habitants du quartier terminent la construction d'un avion [RV9] et sont en route vers un CDI dans le secteur aéronautique, grâce aux stages en entreprise et à l'accompagnement social et professionnel menés en parallèle.

Plus simplement, des adolescents ne se sentent plus désarmés face à la filière scientifique et technique, des habitants sont fiers que de nouveaux publics viennent à Beaudésert... On ressent également un véritable plaisir des intervenants à transmettre leur passion du ciel et de l'espace, preuve que les synergies entre tous ces acteurs sont des leviers au-delà de la rénovation urbaine.

////////



2 | Inmediats : Innovation, Médiation, Territoire : <http://inmediats.fr/>

3 | Plan local pour l'insertion et l'emploi.

4 | Association Jeunesse Sciences Espace Passion.

5 | Bordeaux Aquitaine Aéronautique et Spatial.

La démolition, acte de projet

Aborder la fabrique de la ville par la question de la démolition, c'est installer d'emblée le débat dans une dramaturgie où le vandalisme côtoie le sacré et où l'incompétence rivalise avec le dogmatisme. Autant que la construction, la démolition est un outil de conception de la ville. Il faut évacuer la question des démolitions subies, celles des guerres et des cataclysmes naturels. Elles sont pourtant inscrites dans les cultures des pays qui y sont le plus exposés. En Chine ou au Japon, on s'attache moins à l'âge des matériaux qu'à des rituels et des techniques perpétuées depuis des siècles. L'image mentale domine la matérialité des choses.

Faisons l'hypothèse qu'en Europe le monde virtuel va renforcer le réel et que le « local » restera attaché à la matérialité des lieux. À défaut d'en être certain, on peut en faire un objectif pour préserver une forme de sociabilité qui nous est propre. On peut alors considérer la nature des forces qui concourent à la démolition ou, *a contrario*, à la préservation.

Architecte-urbaniste, Bernard Reichen a créé avec Philippe Robert l'agence « Reichen et Robert » en 1973. Ils se sont fait connaître par la reconversion des filatures du Nord de la France puis par la réhabilitation de vastes nefs du XIX^e siècle : la grande halle de la Villette, le Pavillon de l'Arsenal ou la halle Tony-Garnier à Lyon et enfin par la reconversion du site de l'usine Menier à Noisiel pour accueillir le siège social du groupe Nestlé France. Plus récemment, c'est la reconversion des grands moulins de Pantin qui a retenu l'attention. Bernard Reichen a reçu le Grand Prix de l'Urbanisme en 2005. À Bordeaux, il est l'urbaniste de la ZAC Saint-Jean - Belcier, dans le cadre de l'opération d'intérêt national Euratlantique.

Patrimoines

Il y a moins de trois quarts de siècle, le mouvement moderne a installé une pensée associant un principe de développement agressif, n'hésitant pas à se référer au dogme de la « table rase », à un principe de protection d'objets, de lieux et de paysages « sanctuarisés » dans leur état d'origine. En son

temps, ce mouvement a été plébiscité et dans l'après-guerre, cette politique a été d'une redoutable efficacité. Elle a justifié des démolitions aussi importantes que celles de la guerre, tout en construisant une vision patrimoniale.

On considère maintenant cette époque comme un « ratage » urbain, surtout quand on l'associe à une autre hypothèse radicale, le choix du « tout automobile ». Mais si ces dogmes « modernes » sont oubliés, la nostalgie des Trente Glorieuses est toujours aussi vivace. Nous espérons retrouver un « enrichissement » tel que nous l'avons connu dans cette époque sans les pathologies associées à cet emballement de l'histoire.

On peut considérer maintenant que la démolition est « un acte de projet » et ▶

► non un préalable au projet. C'est une hypothèse qui fait consensus. Par contre, cette réalité reste contournable surtout quand il s'agit de préserver des patrimoines mineurs ou incertains. Le principe de précaution est devenu un facteur de démolition. On ne sait plus ou ne veut plus assurer la protection des bâtiments désaffectés.

Dans le classement au Patrimoine culturel mondial de l'aciérie de Vöklingen, les autorités allemandes ont installé l'idée du « patrimoine en mouvement ». L'ensemble de ce site immense est classé mais la protection inclut un facteur d'évolution acceptant l'encadrement d'une « ruine » partielle. Ce n'est pas notre culture axée sur l'objet unique et l'état initial. Pourtant, chaque époque doit inventer les manières de porter son héritage avec des moyens adaptés. C'est une réflexion à laquelle nous n'échapperons pas.

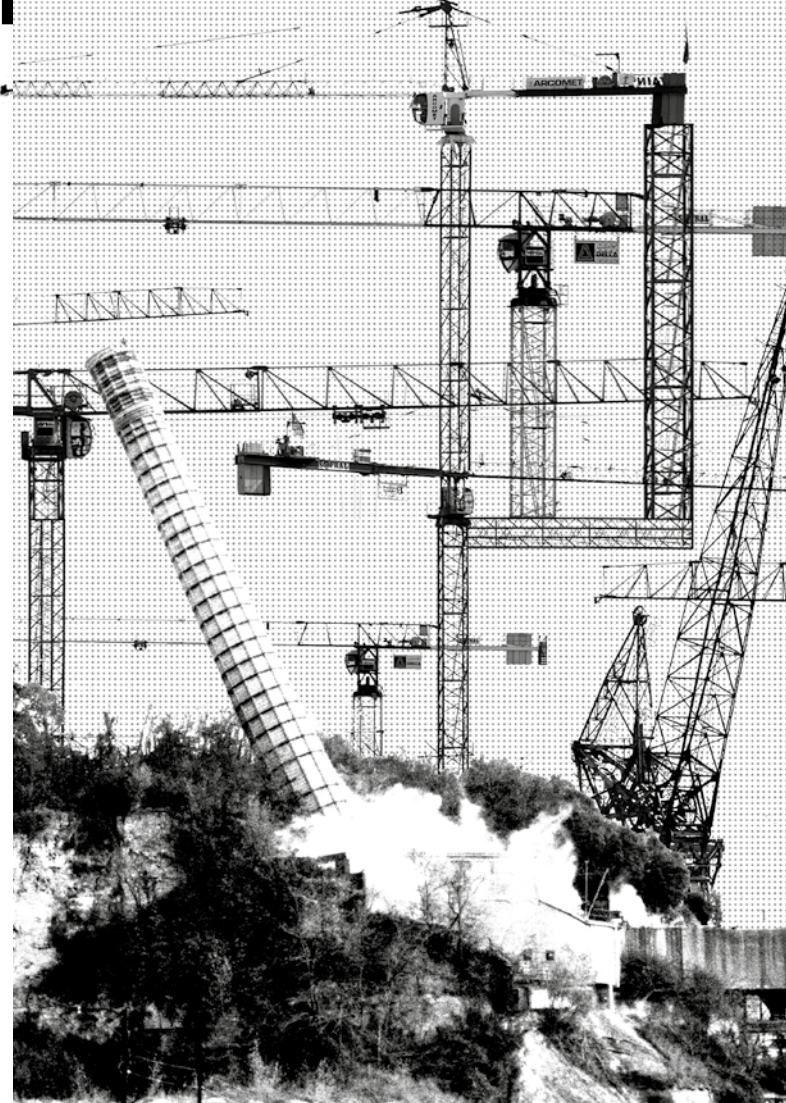
Changements d'usages

Le patrimoine industriel frappé il y a 40 ans de façon soudaine et violente par les premières délocalisations et par la vague de désindustrialisation qui s'en est suivie a déplacé les limites de la préservation. Les bâtiments composant ces friches étaient peu connus si ce n'est au titre de l'archéologie industrielle, sans protection si ce n'est dans le cadre aléatoire de la co-visibilité et sans inventaire « cohérent ». Pour assurer leur survie, il n'y avait qu'une seule solution possible : le changement d'usage. C'est dans cette voie complexe et « impure » que nous nous sommes engagés.

« Si l'espace est une donnée, le programme est une variable ». Nous nous sommes situés dans ces projets hors des règles du fonctionnalisme et des logiques modélisatrices. « L'esprit du loft » a permis de nombreuses reconversions mais ces projets se situaient toujours dans un contexte où la valeur de localisation primait sur la valeur historique. La pression foncière comme l'absence de valeur foncière concourent de la même manière à la démolition. De ces patrimoines, beaucoup de bâtiments ont été reconvertis mais tellement plus ont été démolis dans l'indifférence générale.

Par l'ampleur des désaffectations, la question architecturale s'est déplacée ensuite vers une question urbaine. Ces friches, quand leur valeur de localisation était favorable, sont devenues les pépites du développement urbain. Le véritable enjeu était alors le projet urbain, intégrant un processus de démolition raisonnée. Les bâtiments patrimoniaux sont mis en situation par le projet, avec d'autres usages, une autre lecture et un autre rapport à leur environnement. Ils assurent la continuité des « récits urbains » mais c'est la ville future qui est l'enjeu prioritaire.

La halle aux Farines, les Moulins de Paris et maintenant la halle Freyssinet sont des emblèmes de Paris rive gauche après avoir été voués à la démolition. La halle de la Villette, la halle Tony-Garnier à Lyon ou la Cité du Cinéma à Saint-Denis ont acquis ce même statut d'ancrage historique pour de nouveaux quartiers. À Bordeaux Saint-Jean - Belcier,



c'est le patrimoine ferroviaire, les chais et la halle Débat-Ponsan qui rempliront cette même fonction urbaine.

Cette démarche, vue en termes de protection, a ses limites mais elle a la vertu d'inscrire le projet dans une vision globale et prospective où la démolition quand elle devient nécessaire est un acte raisonné et argumenté.

Empreinte écologique globale

Dans l'évolution de la pensée urbaine, c'est ensuite la notion « d'énergie grise » qui à nouveau a déplacé les lignes. Les bâtiments existants sont considérés au titre de leur valeur d'usage et de la « matière » qu'il faudrait mobiliser pour les détruire et les remplacer. Le « déjà là » et le « faire avec » acquièrent une nouvelle dimension associant le « réemploi » des territoires, des bâtiments, des matériaux et des matières. C'est l'évaluation de « l'empreinte écologique globale » d'un projet urbain qui devient l'enjeu.

Mais l'idée d'une préservation au titre de « l'énergie grise » se croise inévitablement avec la question plus actuelle et plus complexe de la maîtrise énergétique dans la ville existante. C'est un chantier prioritaire à un moment où l'on annonce un objectif drastique de réduction de la consommation énergétique nationale.

La réglementation thermique 2012 et les référentiels qui s'additionnent actuellement permettent difficilement de développer une pensée transversale qui est pourtant à la racine des objectifs du développement durable. La tenta-

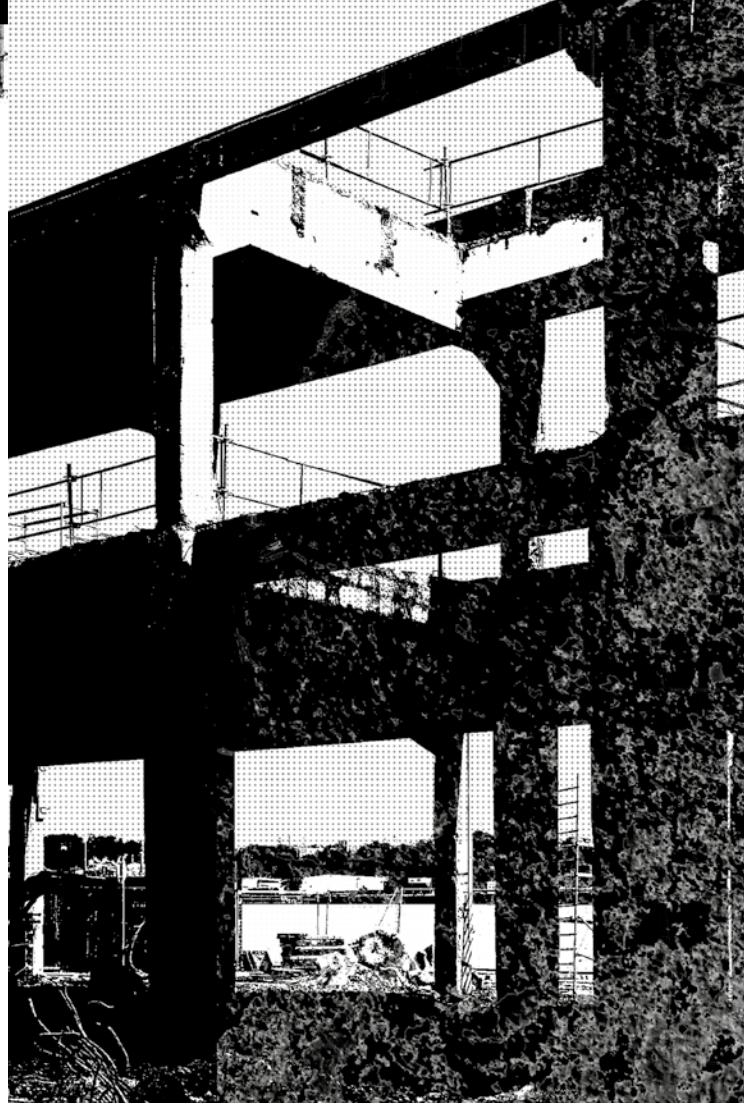
tion est grande de réinventer des modèles, certes vertueux, mais qui sur-valorisent la logique de « produits » par rapport à celle de « projets » au sens d'un bon équilibre entre des facteurs complexes impliquant des choix et des arbitrages qui ne soient pas le fruit d'une simple addition de logiques sectorielles. Michel Serres exprime cet état d'esprit par une formule terrible : « le format sans intention humaine ».

Grands ensembles

Cette question récurrente des « processus modélisateurs » est aussi une façon d'aborder la question toujours actuelle des grands ensembles. En participant à ses débuts au « comité d'évaluation » de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine, j'ai toujours défendu la même idée d'une démolition argumentée pensée comme un axe de conception de projet. À Metz, quartier Borny, la démolition de logements vacants, de qualité médiocre, avait comme objectif premier de permettre la « patrimonialisation » de la remarquable architecture de Dubuisson qui était alors menacée. Sur cette base, d'autres logiques de densification pouvaient être mises en œuvre.

Cela se passait à une époque où l'on avait consciencieusement diabolisé cette forme urbaine et où les habitants découvraient qu'ils vivaient dans une erreur urbaine historique. Nous étions installés dans l'esprit de la « réparation ». On parlait depuis longtemps de « casser les ghettos », mais curieusement la démolition était restée un tabou jusqu'à l'affirmation d'une politique et surtout l'ouverture d'une ligne budgétaire. Le débat était lancé sous tous ses aspects sociaux, techniques et patrimoniaux. Comme toujours, les plus prompts à agir étaient ceux dont l'objectif premier était de profiter de cette manne financière. Ensuite, les conséquences de cette politique ont été curieuses. Les budgets ont été partiellement consommés, des projets alternatifs ont vu le jour et surtout les habitants se sont mobilisés pour résister à la démolition. Une fierté s'est établie, coupant court à des années de diabolisation d'une forme urbaine. Dans le même temps, cette forme urbaine moderne pensée abusivement dans sa conception comme une forme stable et définitive est rentrée dans le fil de l'histoire. Elle a subi sa première « stratification » en échappant ainsi à un nouvel épisode de « table rase » appliqué à une époque de la ville qui avait elle-même initié ce mouvement.

On peut aussi constater que la question de la démolition est intimement liée aux « luttes urbaines ». On ne démolit pas seulement des bâtiments mais « un bien commun », des cultures et des fragments de mémoire. C'est la destinée des projets urbains de devoir s'adapter aux évolutions du « vivre ensemble » en naviguant alors entre deux pathologies inversées : témoigner de trop de mémoire ou de pas assez de mémoire.



Dans les années 1970, l'espace a changé plus vite que la société. C'est maintenant la société qui change plus vite que l'espace. L'urbanisme des « modes de vie » rejoint l'urbanisme des « tracés ». Aujourd'hui, tout projet urbain est une intrigue qu'il faut dénouer jusqu'à trouver le « récit » le plus juste et le plus partagé en résistant à toute idéologie et en laissant sa place au temps.

Refaire la ville : Pour aller plus loin

- Agnès Berland-Berthon, *La démolition des immeubles de logements sociaux. Histoire urbaine d'une non-politique publique*, Lyon, éditions du CERTU, 2009.
- CES de l'ANRU, *Changeons de regard sur les quartiers. Vers de nouvelles exigences pour la rénovation urbaine*, Paris, La Documentation française, 2013.
- Jacques Donzelot, *La France des cités, le chantier de la citoyenneté urbaine*, Paris, Fayard, 2013.
- Renaud Epstein, *La rénovation urbaine. Démolition-reconstruction de l'État*, Paris, Presses de SciencesPo, 2013.
- Thomas Kirszbaum, *Rénovation urbaine. Les leçons américaines*, Paris, PUF, 2008.
- Pierre Pinon, *Paris détruit, Du vandalisme architectural aux grandes opérations d'urbanisme*, Paris, Parigramme, 2011.



La halle Debat-Ponsan, quai de Paludate à Bordeaux.

Des représentations en débat

Les représentations constituent un point nodal des travaux de prospective territoriale. Au premier chef, dans l'acception psychosociologique du terme, puisque la prospective vaut moins par ce qu'elle nous dit du futur que par la mise à distance du présent et la reconfiguration des champs de connaissance et d'action qu'elle opère. Un projet de prospective réussi, c'est finalement une réflexion qui fait suffisamment bouger les lignes de pensée dans la sphère publique, donc les représentations, pour renouveler le questionnement et rendre possible l'émergence de réponses partagées par un ou des collectifs, là où jusqu'alors il n'y en avait pas. Mais les représentations, entendues cette fois comme images médiatrices et supports de la réflexion, occupent une place tout aussi importante. La mobilisation des cartes, schémas, etc., ou dernier avatar graphique en date, de la *data visualisation*, dans les démarches de prospective contemporaines suffirait à s'en convaincre.

Territoires 2040, le programme de prospective mis en œuvre par la Datar depuis fin 2009, n'est de ces points de vue pas en reste : d'abord, parce que figure explicitement dans ses objectifs cette interrogation sur les représentations psychosociologiques qu'ont les acteurs – scientifiques, experts, élus, techniciens, etc. –, représentations qui forgent leur regard sur notre espace de cohabitation, et par là déterminent leurs intentions et actions ; ensuite, parce que choix a été fait d'accorder

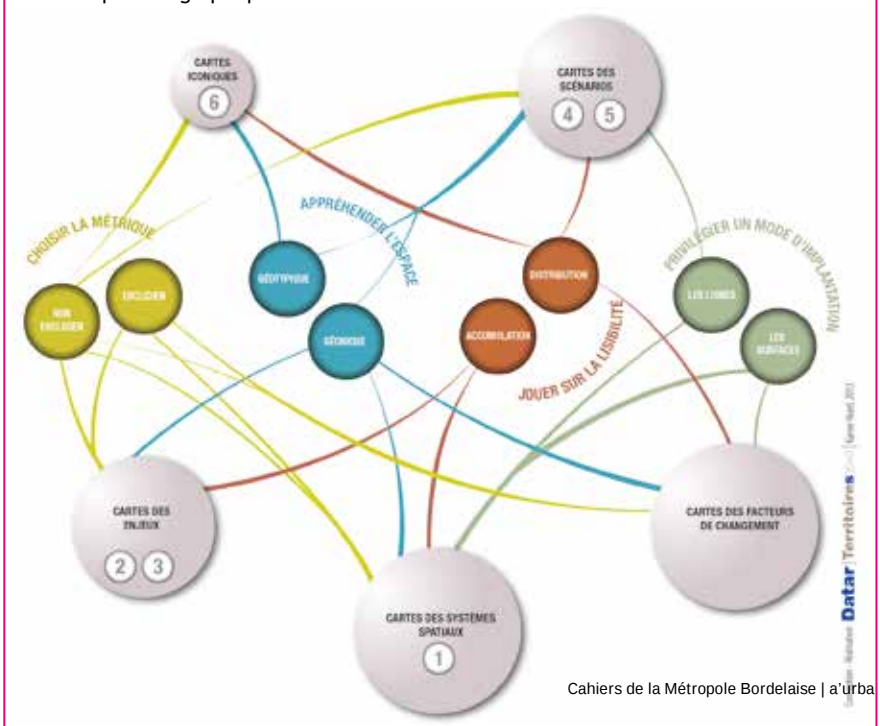
une importance particulière aux représentations comprises comme medium, considérant qu'elles constituaient un mode de discours tout aussi important que le textuel, et donc un élément indispensable à la réflexion et au travail de déconstruction des représentations psychosociologiques et du référentiel conceptuel associé.

On pourrait évidemment souligner que les images, qu'il s'agisse de cartes, de schémas, d'icônes, etc., dépendant elles-mêmes des schèmes cognitifs propres à celui qui les réalise, ne sont pas indemnes de partis pris, plus ou moins explicités, ce qui rend tout aussi obligatoire leur déconstruction. Et l'on aurait raison. Reste que le problème n'est pas de se débarrasser de la rela-

tivité inhérente à toute construction mais de montrer que plusieurs modes et codes de représentation sont possibles : l'important est donc de clarifier les présupposés de chacun, d'explicitier et de débattre des différences obtenues. Si, comme le démontre Nelson Goodman, il existe plusieurs *Manières de faire des mondes*, irréductibles les unes aux autres, l'intérêt est bien pour gagner en compréhension de toutes les considérer et d'utiliser de chacune dans son champ de pertinence.

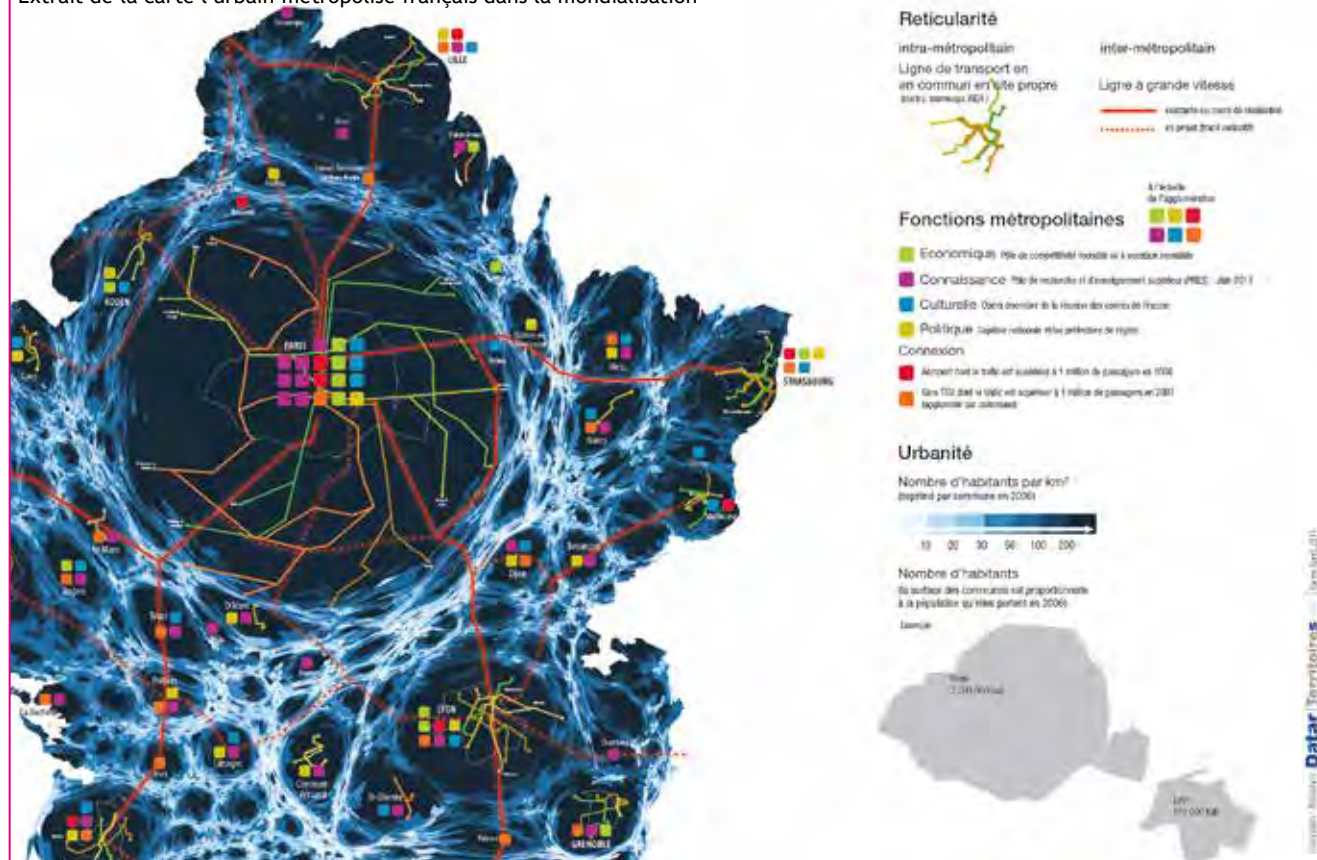
L'élaboration des images dans *Territoires 2040* se traduit par un « déplacement » des normes et règles de la cartographie traditionnelle pour montrer différemment les réalités spatiales ; ce qui revient à en dévoiler et construire d'autres. Il ne ►

Les champs cartographiques de *Territoires 2040*



①

Extrait de la carte l'urbain-métropolisé français dans la mondialisation



► s'agit pas de substituer définitivement un nouvel ordre à celui qui précède mais d'élargir le champ des possibles et d'enrichir le discours graphique pour saisir les complexités spatiales à l'œuvre. En particulier, dans une société urbaine, mobile, connectée, il nous paraissait important de donner à voir la logique réticulaire (discontinuité, infinité, accessibilité, connexité, multiplicité, multiplicité des échelles, etc.) de plus en plus présente, qui complète une logique territoriale (continuité, limites, proximité, contiguïté, unicité, monoscalaire, etc.), encore dominante dans nos représentations, entendues cette fois dans les deux sens du terme. Les cartographies ainsi produites tentent d'échapper à l'effet de vérité « scientifique » et de domination « royale » pour renvoyer au politique, à l'arène démocratique et au débat citoyen.

Ce déplacement graphique et sémantique opère de diverses manières : nous avons essayé ici de le caractériser à travers quatre « vecteurs ».

■ Le premier nous fait sortir de la seule métrique euclidienne. Les cartes

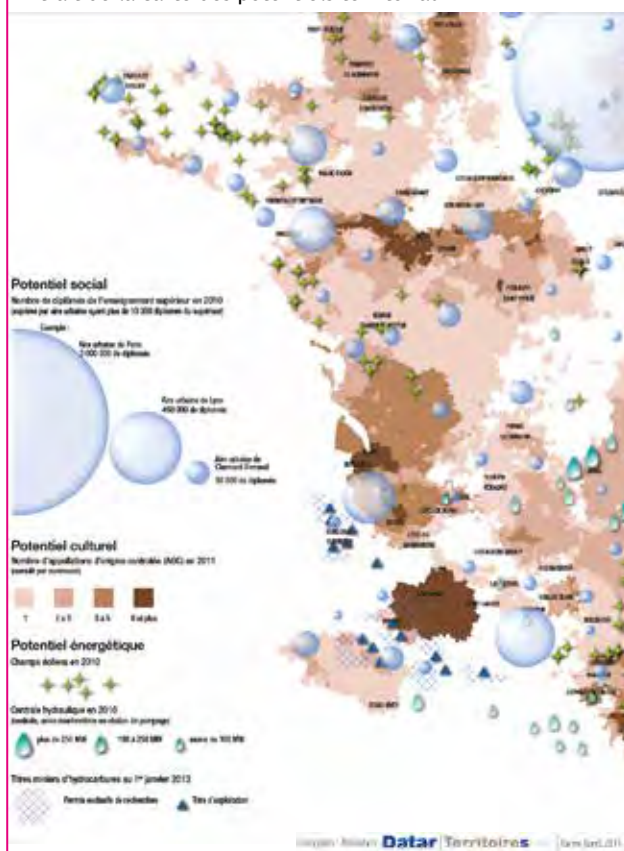
« classiques » sont en effet construites en respectant une correspondance homothétique entre superficie sur la carte et superficie sur le terrain (ex. : 1 cm = 10 km). La technique du cartogramme consiste à modifier cette métrique en choisissant de représenter un phénomène sur un fond de carte qui peut être proportionnel à toute autre donnée que celle des km². La carte est alors construite sur une métrique non-euclidienne. L'exemple ① illustre bien l'intérêt de changer de métrique. La population mondiale est désormais majoritairement urbaine. Celle-ci se concentrant fortement dans les agglomérations, la société contemporaine en vient à occuper qu'une proportion toujours plus réduite du territoire. Pour visualiser les enjeux d'une urbanité dominante, la surface de la carte a été « déformée » afin de ne plus correspondre à la superficie du terrain mais est proportionnelle à la population que portent les territoires.

■ Le deuxième nous autorise à cartographier les géotypes. Alors qu'une carte géonique est fondée sur la localisation et l'identification d'objets géographiques

« réels », les géons, celle géotypique figure un agencement spatial d'objets géographiques génériques. Elle montre ainsi une problématique sociospatiale, indépendamment de lieux et territoires concernés, permettant de mettre à distance les bruits propres aux ancrages toujours singuliers pour faire ressortir leurs dimensions structurelles. La mise en image des scénarios de *Territoires 2040*, comme l'illustre l'exemple ⑤, repose sur ce choix pleinement assumé de la carte géotypique.

■ Le troisième nous transporte d'une logique de distribution à celle d'accumulation. Traditionnellement, les éléments qui composent la carte sont en nombre et en disposition tels qu'ils obéissent à une distribution harmonieuse, comprise comme l'utilisation optimale de la surface, afin de permettre une lecture aisée de chacun des composants. Par l'accumulation, il s'agit au contraire de sortir de cette schématisation, pour à la fois montrer la complexité des problématiques socio spatiales, empêcher une lecture immédiate non réfléchie et obliger à s'interroger à travers cette saturation sémantique sur la carte et son

Extrait de la carte des potentiels territoriaux



objet. Ainsi, dans la carte des potentiels territoriaux de l'exemple ②, nous avons choisi de ne pas généraliser l'information (par un indicateur par exemple) mais de superposer les couches données. C'est l'accumulation des objets graphiques qui crée la nouvelle information.

■ Enfin, le dernier vecteur nous fait basculer d'une image composée de surfaces à une autre organisée par des liens, d'un langage qui valorise les isolats et stocks à un autre qui souligne les relations et échanges.

On le voit, ces quatre vecteurs, par les conversions représentationnelles qu'ils occasionnent, redessinent notre monde commun. En ce sens, elles sont particulièrement pédagogiques, si l'on considère que l'apprentissage et la compréhension passent moins par un enregistrement passif de messages autorisés que par le fait de susciter l'étonnement, de favoriser la formation d'opinions personnelles et de faciliter le débat public : c'est une des ambitions de *Territoires 2040* et cette cartographie y contribue.

////

③

Extrait de la carte des ressources convoitées



④

Carte de scénario :
hyperpolarisation



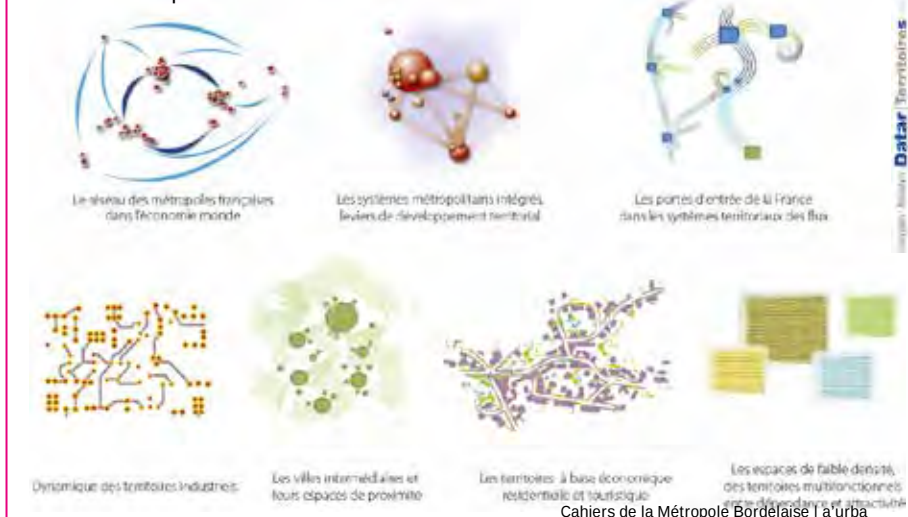
⑤

Carte de scénario :
l'avant-scène des villes



⑥

Les cartes iconiques de Territoires 2040



Les ambiances sonores de l'espace public

Les villes bruissent de sons... Pourtant, plus que le son, c'est généralement le bruit qui attire l'attention et fait l'objet de réglementations pour lutter contre les nuisances sonores. Une cartographie du bruit, représentant le niveau de bruit produit par les infrastructures de transport, est devenue une pièce obligatoire, à joindre au plan local d'urbanisme. Cette carte, qui ne représente qu'une information liée à l'énergie sonore, ne peut rendre compte de la complexité des environnements sonores. Le son dans la ville est un objet de recherche, tout comme le confort lumineux ou la démarche d'écoquartier. Ces éléments sont travaillés au sein d'un laboratoire dirigé par Catherine Sémidor, le GRECAU (Groupe de recherche environnement, conception architecturale et urbaine) à l'École nationale supérieure d'architecture et du paysage (ENSAP) de Bordeaux. Concernant le son, ces chercheurs développent une approche originale qui relativise l'approche quantitative des mesures en décibels en fonction du contexte urbain et qui tend à objectiver l'ensemble des sons de l'espace public. Au cours d'un parcours dans la ville, ils enregistrent tous les sons qui proviennent de toutes les activités, sans jugement de valeur ni hiérarchie, pour constituer un paysage sonore, contributif de l'identité urbaine.

Le son dans la ville, identité de cette ville

L'idée de nature est associée au silence, celle de la ville aux sons artificiels. Pourtant, la campagne n'est pas silen-

cieuse et les citoyens veulent souvent garder les bruits de la nature, qui peuvent être définis comme un bruit de fond. Les enregistrements l'indiquent : quand la population est là, elle parle et se déplace ; de même, la musique est très présente dans l'espace public des centres-villes. Tous ces éléments rendent ce paysage sonore beaucoup plus riche que celui d'un quartier résidentiel.

Les bruits de pas dépendent du revêtement du milieu urbain, leur signature sonore varie en fonction du pavé, de la grave, du gazon... À activité équivalente, le son évolue en fonction de la morphologie de l'espace public, de ses dimensions et de sa forme, mais aussi de la façade, lisse ou ornementée, ou du mobilier urbain, comme les abribus. Chaque ville, par sa morphologie, sonne de façon différente. Avec l'arrêt de certaines activités, des ambiances sonores enregistrées peuvent acquérir une valeur patrimoniale (le marché aux oiseaux sur les Ramblas de Barcelone). D'une manière plus générale, un paysage sonore reflète l'identité d'une ville.

Recherche fondamentale et aide à la décision

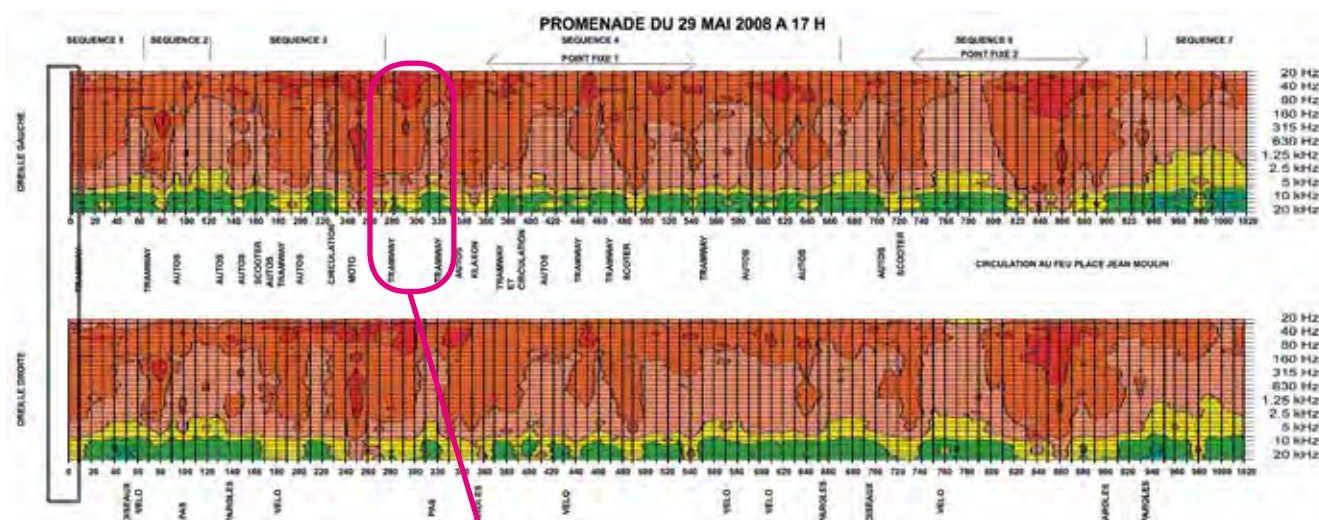
Le GRECAU est une équipe de recherche pluridisciplinaire : Catherine Sémidor, docteur d'État ès sciences physiques, est entourée de cinq architectes, une psychologue de l'environnement, un sociologue-anthropologue, cinq doctorants-architectes et deux jeunes docteurs. À partir de leurs compétences sur le confort d'écoute à l'intérieur des locaux, ils ont développé un travail

sur les ambiances sonores urbaines à l'échelle de l'espace public. Pour dépasser la contrainte liée au temps d'écoute d'enregistrements longs (30 minutes, reproduits 9 fois pour chaque parcours), ils ont mis au point un outil de représentation graphique, l'image acoustique, qui permet de lire rapidement la composition du paysage sonore.

Ils travaillent parfois en partenariat avec leurs collègues grenoblois du CRESSON (Centre de recherche sur l'espace sonore et l'environnement urbain) dans le but de constituer des répertoires sonores. Les travaux du GRECAU sont menés dans une approche environnementale de recherche fondamentale ou de recherche-action. Ils ont une visée méthodologique ou opérationnelle, ce qui les conduit à proposer soit des guides d'aide à la conception des espaces, soit des modifications de l'aménagement urbain.

Dans le protocole de recherche du GRECAU, la promenade sonore est combinée aussi bien à des analyses urbaines classiques de flux et activités qu'à des enquêtes par entretiens conduits auprès d'usagers. Une fois les sons de l'espace public objectivés et les attendus des usagers clarifiés, des décisions peuvent être prises par les acteurs du réaménagement pour encourager les activités qui enrichissent agréablement le paysage sonore. Cette méthode, qui est conforme à un esprit de concertation, peut ainsi être une contribution à la gouvernance des espaces sonores.

////////



Méthode

Du point d'écoute à l'image acoustique

■ Capter :

un matériel très léger, une prise de son binaurale (en stéréo, au niveau des deux oreilles).

■ Enregistrer :

un parcours de 30 minutes dans la ville, reproduit trois fois dans la journée, trois fois dans la semaine (souvent mardi, vendredi, un jour de week-end).

■ Photographier, cartographier :

le parcours effectué est positionné sur une carte, avec des photos prises le long du parcours.

■ Transcrire l'ensemble des sons en une image acoustique pour chaque oreille (évolution de la signature fréquentielle et du niveau sonore en fonction du temps).

Soundscape studies

ou écologie sonore :

À la suite de Murray Shafer, compositeur canadien de Vancouver qui a développé en 1977 le concept de *soundscape*, des études sur les paysages sonores urbains se développent dans le monde. Deux grandes tendances structurent ces recherches : une approche environnementale dans un but de gouvernance des paysages sonores ; une approche patrimoniale, plus sociale et anthropologique, pour créer des archives sonores.

Paysage sonore de la place Pey-Berland et de la place Jean-Moulin à Bordeaux :

l'enregistrement binaural des différents événements sonores survenus lors du parcours est analysé sous forme « d'images acoustiques » correspondant aux oreilles gauche et droite du promeneur. Cette représentation visuelle (temps en minute en abscisse, fréquence en ordonnée, niveau sonore suivant la gamme des couleurs avec une échelle allant de 10 dB en 10 dB) permet de mettre en évidence les différentes caractéristiques d'un paysage sonore (cf. les commentaires rapportés sur les images acoustiques).



Image acoustique, photo et commentaire de Catherine Sémidor

À lire

- Catherine Sémidor, « Mobilité et paysage sonore : la place du tramway dans la ville », in *Communauté urbaine à Bordeaux-Euratlantique ?*, Éditions Bastingage, 2009, p. 141-146.
- Catherine Sémidor, « Le paysage sonore de la rue comme élément d'identité urbaine », *Flux* n°66-67, numéro spécial « La rue, entre réseaux et territoire », 2007, p. 120-126.

Le design de services dans les politiques de mobilité

entretien avec Christophe Tallec, co-fondateur de la société Utilisateur

Extension de lignes de tramways, aménagement de pistes cyclables, les politiques de mobilité privilégient la plupart du temps la mise en œuvre de nouvelles offres d'infrastructures. Mais ces politiques coûteuses ne sont pas toujours efficaces, car elles ne cernent pas avec précision la réalité des besoins des usagers. Les offres de mobilité ne sont pas forcément comprises, ou tout simplement souhaitées par les usagers. Les méthodes développées par les professionnels du design de services permettent justement de comprendre les besoins des utilisateurs.

Pouvez-vous nous présenter la société Utilisateur ?

Utilisateur est à la fois une société de conseil en design de services auprès de grands groupes français et étrangers et un laboratoire d'utilisateurs de services qui engage des tests, notamment en matière de mobilité. Par exemple, nous testons un service de stationnement participatif où les utilisateurs sont invités à s'auto-organiser pour échanger les places bientôt disponibles. Nous testons également un service d'information participative dans les transports en commun.

Comment peut-on définir le design de services ?

Il s'agit d'un mode d'approche pour concevoir, optimiser ou innover sur une problématique produit-service-système-expérience. Un ensemble de méthodologies est utilisé. Elles visent à décrire les besoins et les pratiques des usagers par rapport à un service

donné existant ou à créer, qu'il s'agisse d'un service de mobilité, d'un service économique (bancaire par exemple) ou encore des services de télécommunications. Suivant les demandes des clients, nous tentons d'optimiser les services existants, ou de concevoir de nouveaux services, voire d'engager des réflexions plus prospectives.

Sur quels projets de mobilité travaillez-vous ?

Nous aidons par exemple la SNCF, et plus particulièrement sa branche TER, en termes d'innovation collaborative et de conception de nouveaux services. Nous les accompagnons sur leurs programmes Open Data en matière de conception centrée usagers, c'est-à-dire en décrivant les besoins et les expériences des utilisateurs. Nous avons également conçu un dispositif d'initiation des services internes de la RATP au design de services, avec l'Agence pour la promotion de la création industrielle. Enfin, nous sommes intervenus auprès de la Société du Grand Paris dans la définition de leurs besoins en design de services. Un marché public a été lancé afin de concevoir des expériences utilisateurs des gares du Grand Paris.

Décrivez-nous les méthodes du design de services en prenant pour exemple le projet réalisé avec un financement européen pour l'International Institute for Information Design ?

Dans ce projet, appelé IC-IC (www.ic-ic.eu), nous intervenons au sein de l'équipe française (composée de l'École

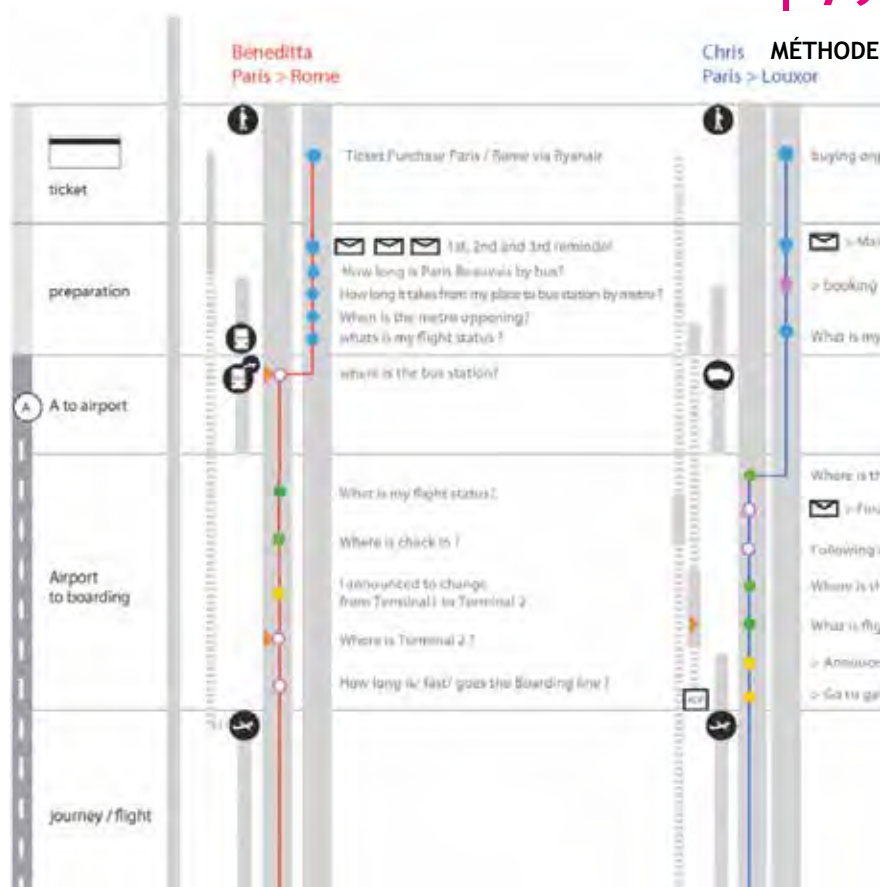
nationale supérieure des arts décoratifs et de l'agence Attoma). Notre but est d'améliorer l'inter-connectivité des voyageurs (leur capacité à utiliser plusieurs moyens de transport) par la mise en place d'une info-connectivité sur les trajets courts et longues distances dans les réseaux de transports aériens et terrestres.

Nous décrivons alors le parcours « mobilité » réalisé, dans ce cas, les trajets-clés banlieue-aéroport effectués en transports collectifs ou/et en transports individuels. Nous cherchons ainsi à identifier tout ce qui peut rendre le service compréhensible et facile à vivre par l'utilisateur. L'amélioration de la lisibilité peut concerner la réorganisation des lieux traversés comme leur signalétique mais aussi la refonte des systèmes d'information (site Internet).

Le design part des utilisateurs et de leurs pratiques et propose, au-delà des objets et des services, des scénarios d'usage. Le mode d'approche du design de services se fonde sur 4 étapes : observer l'existant ; représenter les processus, l'expérience, les « points de contact », le service ; scénariser des améliorations d'un service, des innovations sur les aspects produit-service-système-expérience ; prototyper le, les « points de contacts », les processus, l'expérience.

Diverses méthodes d'observation sont régulièrement employées telles que le *shadowing*, qui consiste à devenir l'ombre de l'utilisateur, ou les *safari services*. Il s'agit dans ce cas de vivre chaque étape d'un service et de la documenter en photo, en vidéo, à travers une grille

Cartographie de parcours voyageur moyen-courrier (Paris-Rome)



d'observation spécifique, en combinant cette analyse avec des disciplines telles que l'ethnographie.

Ces méthodes permettent de faire partager la diversité des points de vue des utilisateurs en situation d'usage du service et de représenter cette chorégraphie du service, autrement dit la succession de moments d'expériences et de rencontres/les interactions avec les différents « points de contacts » d'un service.

Avez-vous développé des outils particuliers ?

Avec Paul Kahn, architecte d'information américain de l'agence Mad Pow, nous avons développé une méthodologie de « jeu de cartes » de l'expérience utilisateur, qui permet de créer un langage commun entre les différents acteurs, parties prenantes de projets transports et urbanisme. Cette méthodologie ludique est basée sur l'utilisation d'un jeu de cartes et d'un plateau. Nous proposons de reprendre point par point le parcours de l'utilisateur à travers les différents moments d'expérience de son voyage ce qui permet :

- de se représenter l'expérience d'un voyageur en identifiant les enjeux et opportunités présents dans son parcours, à travers ses points de contacts, canaux du/des services et espaces ;
- d'imaginer de nouvelles expériences voyageurs en utilisant alors la méthodologie comme medium d'émulation collective en prenant en contexte les enjeux et visions de chacun des acteurs.

Le parcours utilisateur est également une méthode-clé du design de services qui permet de représenter l'amont, le pendant et l'aval de l'expérience utilisateur et d'aligner l'ensemble des moments-clés de son expérience avec les points de contacts du service rencontrés (ou manquants) que celui-ci traverse. Ainsi, les différents acteurs d'une problématique donnée peuvent plus facilement partager un langage commun, ce qui permet de simplifier la complexité des expériences, voire d'inclure des aspects émotionnels de l'expérience utilisateur.

La cartographie du service ou « *service blueprint* » est un outil développé par le monde du marketing dans les années 1980. Il propose de représenter le service dans un plan de déploiement qui contribue à le simplifier et à le rendre plus efficace.

Enfin, les méthodologies de prototypage ont la double fonction de mise en forme et en scène du service proposé à l'utilisateur.

Comment voyez-vous le rôle des usagers et des acteurs publics dans la ville de demain ?

L'intelligence de la ville résidera dans la capacité des acteurs publics à mettre en œuvre l'intelligence collective des habitants et à l'articuler avec les systèmes intelligents de la ville. Les acteurs publics devront donc jouer un rôle-clé de facilitateur des démarches de co-création de services engagées par ces « utilisateurs » car nous assistons dans notre espace quotidien à une extension d'un espace public numérique très fécond.

////////

82 000

La rentrée 2011-2012 a comptabilisé 82 060 étudiants quel que soit le type de formation (initiale, continue ou en alternance) dans la métropole bordelaise. Consommateurs atypiques d'espaces, de temps ou de logements, c'est une population cible spécifique encore difficilement analysable.

Si, en dix ans, la métropole a connu un accroissement du nombre d'étudiants de 17,4 %, la cause reste encore à déterminer. Plusieurs pistes pourraient être à l'origine de cette augmentation : une offre d'enseignement supérieur plus attractive, une durée d'études plus longue ou encore un simple effet d'accroissement naturel de la population. Il est très difficile d'évaluer l'effet des deux premières. La réforme LMD (licence, master, doctorat) a remanié l'offre et les différents modes de calcul du recensement sur la scolarisation entre 1999 et 2009 rendant toute comparaison obsolète. Quant à l'accroissement naturel, il

montre une part légèrement à la hausse sur la tranche d'âge 18-25 ans et pourrait donc expliquer une partie de cette augmentation. Mais encore faut-il que ce soit l'effet de l'accroissement naturel qui joue sur le nombre d'étudiants et non l'inverse !

La comparaison entre le secteur privé et le public est, en revanche, possible. La structure même de l'enseignement supérieur qui recouvre toutes les formations post-baccalauréat (les classes préparatoires aux grandes écoles comme les sections de techniciens supérieurs), les formations universitaires ainsi que celles de type écoles d'ingénieurs ou de commerce, est fortement dominée par le secteur public. Mais, en dix ans, la part du secteur privé a fortement augmenté pour atteindre 15 % de l'enseignement supérieur dans la Cub. La hausse d'étudiants dépendrait-elle de cet enseignement privé ? Difficile à dire...

L'enseignement supérieur reste dans la région très polarisé avec 75 % des effectifs de l'académie de Bordeaux concentrés dans la métropole. Ainsi, à la rentrée 2011-2012, 11,6 % de la population de la communauté urbaine de Bordeaux était étudiante. Malgré un effectif important d'étudiants, la part reste relativement faible par rapport à d'autres métropoles plus connues pour être des « villes étudiantes ». Mais Bordeaux est loin d'être dernière, que ce soit en nombre global ou en part relative, comme le montre le tableau ci-dessous.

////////

À lire

Quelle est la place de l'enseignement supérieur dans la cité bordelaise et sa dynamique ? Quelles sont ses filières d'enseignement reconnues et porteuses ? Qui sont ses étudiants ? Quel est le modèle spatial de l'enseignement supérieur bordelais et comment a-t-il évolué depuis 10 ans ? Quelle stratégie adopter pour que l'Université irrigue de son dynamisme la métropole bordelaise du XXI^e siècle et rayonne sur la scène nationale et internationale ?

C'est à ces questions que l'*Atlas de l'enseignement supérieur de la métropole bordelaise* apporte des réponses, en cartes et en chiffres, afin de comprendre les interactions entre l'Université et la ville pour construire la trajectoire de l'agglomération vers une métropole savante.

a'urba, *Atlas 2012 de l'enseignement supérieur de la métropole bordelaise*, septembre 2013.



La population étudiante dans les métropoles françaises

Métropoles	Effectifs étudiants enseignement supérieur	Population	Part d'étudiant	Rang
Montpellier	64 218	413 187	15,5 %	1
Rennes	58 581	394 214	14,9 %	2
Paris*	320 351	2 234 105	14,3 %	3
Toulouse	98 706	700 292	14,1 %	4
Grenoble	54 942	397 593	13,8 %	5
Bordeaux	82 060	708 880	11,6 %	6
Strasbourg	53 977	468 386	11,5 %	7
Lyon	135 864	1 281 971	10,6 %	8
Lille	100 140	1 108 991	9,0 %	9
Nantes	51 438	582 159	8,8 %	10
Aix-Marseille	88 384	1 038 940	8,5 %	11
Nice	39 637	530 016	7,5 %	12

*Il s'agit ici de la ville de Paris. Pour l'aire urbaine, le taux descend à 6 %.

DÉCRYPTAGES

Rroms



Depuis plusieurs années, l'actualité porte épisodiquement ses projecteurs sur les Roms, que ce soit localement ou dans d'autres agglomérations françaises. Dans la métropole bordelaise, leur avenir proche est très lié aux différents projets d'urbanisation de l'arc de développement bordelais (Bassins à flot, Bastide, Euratlantique) car l'essentiel de leurs campements et squats s'y situant, une évacuation récente ou imminente a été ou sera menée. Qui sont-ils ?

Les Roms, que l'on rencontre parfois sous la graphie Rroms, sont les descendants des 53 000 habitants de la ville indienne de Kannauj, située dans la moyenne vallée du Gange, à 400 km de Bénarès dans l'Uttar Pradesh.

La ville est réputée comme centre culturel, spirituel et artistique et ses habitants convoités pour leurs talents d'artistes et d'artisans et leurs nombreux savoir-faire. Ils sont pour cette raison déportés dans leur totalité, hommes, femmes et enfants, en décembre 1018 par le sultan Mahmoud de Ghazni. Le sultan veut les mettre à son service pour élever sa ville au rang de « capitale du monde »,

mais refusant de s'adapter ou de servir leur nouveau maître, les Kannaujia sont rapidement vendus comme esclaves. S'ensuit alors une longue vie d'errance vers le Moyen-Orient et l'Europe.

Le terme Rom, ou Rrom, a été adopté officiellement en 1971 par l'Union romani internationale (IRU) lors de sa création, pour désigner les populations ayant en commun cette origine indienne, appartenant à cette « nation sans territoire compact ».

Les Rroms, tels que désignés ainsi dans l'actualité nationale ou locale, sont issus du sous-groupe majoritaire de cette population, issue d'Europe de l'Est, Roumains, Bulgares ou Hongrois. Mais contrairement aux apparences et au fait que 600 000 Rroms résident en Roumanie, Rrom et Roumain n'ont rien à voir sémantiquement et étymologiquement. D'ailleurs, les Rroms installés dans l'agglomération bordelaise sont dans leur presque totalité des Bulgares.

Bien que refusant l'amalgame avec les Rroms d'Europe de l'Est, les 400 000 personnes de la communauté des gens du voyage français (Sintis,

Manouches et Gitans), installées dans notre pays depuis le XV^e siècle, ont ces mêmes racines indiennes et sont donc leurs lointains cousins. À ce titre, ils sont représentés à l'Union romani internationale.

L'ensemble des communautés rroms européennes représenterait 10 à 12 millions de personnes.

Les Rroms ne sont pas une population nomade par culture, mais persécutés et chassés de pays en pays depuis des siècles, ils ont pu développer un mode de vie compatible avec cette mobilité forcée. De fait, les Rroms d'Europe de l'Est ont un mode de vie complètement sédentaire.

Le mystère des deux r tient de la phonétique. R et rr ne se prononcent pas de la même manière. Et si le romani, la langue du peuple rrom, roule les r, elle l'écrira alors avec un seul r. Étonnamment, les deux r signifient un son plus guttural, alors qu'on s'attendrait plutôt à la graphie inverse.

////////



La Cub « enfin » métropole ?

Un lecteur curieux remarquera, non sans s'étonner, les guillemets enserrant l'adverbe enfin. Est-ce pour exprimer un sentiment de soulagement ou dissimuler une forme de lassitude ? Autrement dit, la future loi de décentralisation¹ va-t-elle enfin permettre à la Cub d'opter pour le statut juridique de métropole ou, à l'instar de la loi du 16 décembre 2010, va-t-elle constituer une nouvelle occasion manquée ?

Force est de constater avec la délégation aux collectivités territoriales du Sénat que trois ans après le vote de la loi, le bilan d'application est plutôt décevant. Seule la métropole Nice Côte-d'Azur a vu le jour le 31 décembre 2011. Et la délégation de pointer les difficultés à remplir les critères exclusivement démographiques au détriment de l'idée, pourtant audacieuse, de retenir des métropoles agrégées autour de convergences économiques et structurelles.

Dans ce contexte, la prochaine loi pourrait constituer une avancée. En même temps qu'elle « reconnaît le fait urbain », la loi crée un nouveau statut de métropole en fixant un minimum de population de 400 000 habitants dans une aire urbaine de plus de 650 000 habitants ou un ensemble de plus de 400 000 habitants dans le périmètre duquel se trouve le chef-lieu de région².

Il est alors loisible de s'intéresser au nouveau paysage institutionnel qui résulterait tant du transfert de compétences de l'État que du département ou de la région par voie de convention aux métropoles.

C'est ainsi que la « métropole bordelaise » nouvellement créée pourrait demander à l'État de lui déléguer par convention pour une durée de six ans renouvelable

notamment l'attribution des aides au logement locatif social ; l'attribution des aides en faveur de l'habitat privé ; la garantie du droit à un logement décent et indépendant... De même, l'État pourrait lui transférer des grands équipements et autres infrastructures ou les logements étudiants.

Aussi, la « métropole bordelaise » pourrait exercer à sa demande ou à la demande du conseil général de la Gironde, par convention, des compétences en matière de logement ; de l'insertion et de la prévention des jeunes et familles en difficulté ; de transports scolaires ; de routes ; de zones d'activités et promotion à l'étranger du territoire et de ses activités économiques. De surcroît, le département pourrait lui transférer les compétences qu'il exerce en matière de personnes âgées et d'action sociale ; d'éducation (les collèges) ou encore de tourisme, de culture et de sport. Enfin, la région Aquitaine pourrait également passer une convention avec la « métropole bordelaise » pour promouvoir le développement économique, social, sanitaire, culturel, scientifique et l'aménagement du territoire. La métropole serait également associée de plein droit à l'élaboration du contrat de plan et autres documents de planification dans les domaines de l'aménagement, de l'économie, du transport et de l'environnement. Par-delà le gain sensible des compétences métropolitaines, le cœur de la réforme interroge. Comment ne pas douter des paroles de la ministre, Marylise Lebranchu, qui, lors de la présentation en Conseil des ministres, déclarait : « Il n'y a pas d'opposition entre grandes et petites métropoles » ?

Peut-on encore croire à l'universalisme républicain ? L'inquiétude nous gagne.

D'abord, comment interpréter la posture de la commission des lois de l'Assemblée nationale qui, sous la pression d'associations d'élus³, a introduit des critères d'ordre qualitatif permettant à des agglomérations comme Clermont-Ferrand, Tours ou Nancy de rejoindre le club des métropoles ?

Ensuite, pourquoi accorder un statut particulier aux autres métropoles que sont Paris, Lyon et Aix-Marseille-Provence en termes de compétences ? Les conséquences sont connues : dilution et fragmentation de celles-ci qu'elles soient obligatoires, optionnelles, à la carte⁴...

Enfin, on peut craindre une application de la réforme à deux vitesses si les délégations de compétences entre les métropoles, les départements et les régions pouvaient être négociées localement⁵ et ne pas donner lieu à un transfert automatique.

Sauf s'il s'agit pour la loi de reconnaître « enfin » la nécessaire diversification des statuts juridiques et donc de mettre fin à la croyance en un universalisme républicain déjà passablement écorné en pratique...

- 1 | Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles adoptée en 1^{re} lecture par le Sénat le 6 juin 2013 et par l'Assemblée nationale, dans une version sensiblement différente, le 23 juillet 2013.
- 2 | De sorte que neuf métropoles pourraient ou devraient voir le jour selon que leur transformation soit automatique ou facultative : Bordeaux, Lille, Toulouse, Nantes, Strasbourg, Rouen, Montpellier, Rennes et Grenoble.
- 3 | ADCF, AMF : des agglomérations étant le centre d'une zone d'emplois de plus de 400 000 hab. pourraient se porter candidates... pourvu qu'elles soient le lieu d'exercice de fonctions de commandement stratégique de l'État et de fonctions métropolitaines.
- 4 | Par exemple, la métropole Aix-Marseille-Provence n'aurait pas l'organisation du logement, des transports ou du tourisme...
- 5 | Sous la pression de l'ADF et de l'ARF, soucieuses de conserver de par elle leurs compétences historiques.

Réinventer la France

Trente cartes pour une nouvelle géographie

Jacques Lévy

Fayard, 2013, 245 p.

Réinventer la France, Trente cartes pour une nouvelle géographie est bien plus qu'un simple atlas ; plutôt un essai sur le concept de justice spatiale, conçu comme la capacité légitime des lieux à auto-organiser leur développement.

La perception des inégalités spatiales est faussée par les représentations habituelles du territoire national sous forme de cartes euclidiennes qui tendent à produire une « illusion spatiale ». À ces formes de représentations fondées sur la superficie des territoires, l'auteur préfère les cartogrammes prenant pour fond de carte le volume de population. La vision nouvelle de l'espace devient certes étrange, mais plus réaliste au regard du principe démocratique « 1 homme = 1 voix ». Dès lors, le territoire national n'apparaît plus comme une vaste étendue sur laquelle les villes ne constituent que des points, mais plutôt comme un territoire urbain dont l'intensité est appréhendée selon le gradient d'urbanité. À ce titre, l'auteur n'hésite pas à affirmer que l'urbanisation est achevée et se montre critique à l'égard des ajustements méthodologiques de l'Insee, notamment la modification de la définition des aires urbaines en 2010. Celle-ci aurait permis, « par un tour de passe-passe », de minimiser les effets de l'urbanisation du territoire français, considérant qu'un rural résiduel serait stable depuis trente ans. Tout se passe comme si, par héritage historique, les villes restaient considérées comme les rivales de l'État.

Cette représentation erronée de l'espace français est également, selon l'auteur, l'une des causes principales de l'écart entre la réalité des sociétés et la traduction sur le plan politique. L'inégale répartition de la population sur le territoire national (trois quart des Français vivent dans 13 % des communes) conduit à des situations électorales dans lesquelles « les kilomètres-carrés sont en concurrence avec les citoyens ». Par la même occasion, un constat d'échec des différentes phases de décentralisation est dressé : elles n'auraient eu pour effet que d'ajouter au mille-feuille institutionnel des strates manquant de légitimité et de moyens.



C'est à la fin de l'ouvrage que son titre prend tout son sens : Jacques Lévy propose un « nouveau contrat géographique ». S'agissant d'un bien public, la réorganisation de l'espace ne consiste pas en une simple redistribution, mais réside plutôt dans la co-production permise par la liberté d'action donnée aux institutions politiques et aux citoyens. La réflexion sur ce nouveau contrat géographique est avancée puisqu'un dispositif de mise en mouvement des territoires en cinq étapes est proposé :

- lancement d'un large débat sur l'architecture des territoires ;
- engagement d'un processus de déverrouillage constitutionnel et institutionnel ;
- construction d'une nouvelle architecture des territoires politiques ;

- définition des équilibres financiers entre entités ;
- mise en place d'un contrat géographique entre les différents acteurs territoriaux.

Conscient du caractère utopique de cette réinvention de la France, l'auteur évoque tout de même trois scénarios de mise en œuvre : le coup de balai dans les institutions politiques et publiques amorçant un mouvement en direction du fédéralisme ; comme si de rien n'était consistant à mener des réformes à demi-mot ; une rencontre correspondant à une forte mobilisation des partisans du changement.

Au-delà des considérations politiques de portée nationale, cet ouvrage permet de tirer deux enseignements quant au contexte local. D'une part, l'action publique gagnerait à ne pas être fondée uniquement sur les représentations traditionnelles de l'espace pouvant conduire à des erreurs d'interprétation. D'autre part, la marche vers une forme de justice spatiale transite par une plus forte implication des citoyens dans le processus de co-production d'une ambiance favorable au développement de tous. L'agglomération bordelaise aurait-elle alors amorcé ce mouvement avec la Coopérative métropolitaine ou le Grenelle des mobilités ?

////////

Vacance des lieux

Philippe Bachimon

Éditions Belin, 2013, 255 p.

Vacances, vides, exprime la « mise au repos » de certains espaces jadis sociabilisés, devenus friches aux caractéristiques polymorphes, parfois re-naturalisées après une longue période d'éloignement de l'espace utile. Une forme de résilience du territoire s'opère, un retour à l'état de « nature » avant qu'une reprise ne survienne, souvent motivée par des arguments patrimoniaux. Philippe Bachimon montre combien l'espace matériel porte dans les mémoires des histoires enfouies tel un palimpseste.



L'auteur s'intéresse plus particulièrement aux mécanismes liés à la réappropriation des délaissés urbains ou naturels par le biais du développement d'un tourisme culturel. L'abandon temporaire d'un site, sa marginalisation, sa dépréciation puis sa « re-découverte » sont-ils les composants fertiles de l'attractivité d'un lieu ? Ya-t-il nécessairement l'action d'un mauvais sort sur un lieu qui induit sa vacance, puis une phase de naturalisation pour qu'une valorisation patrimoniale soit possible ? Les lieux vacants sont-ils les espaces de liberté pour produire la ville ? Le paradigme du château de la Belle au bois dormant, utilisé par l'auteur, exprime bien la dualité des relations qui s'établissent à un espace délaissé puis reconquis : oubli/mémoire, ancien/nouveau, nature/culture, vide/plein, détournement/objet de désir, coma/réveil, rupture/continuité...

Les intérêts à réinvestir un lieu sont divers : lui redonner un sens perdu, réactiver sa mémoire par une intervention créative, un projet politique. C'est intervenir après une première histoire dont chacun écrit le récit : acteurs de la vie publique, habitants, touristes...

Les lieux vacants, voulus ou subis, peuvent s'accompagner d'une perte de leur valeur marchande mais pas de leur valeur mémorielle. De la recherche de l'identité d'un lieu à sa valorisation touristique, il n'y aurait qu'un pas : essayer de comprendre le rôle de la vacance dans l'imaginaire collectif et reconstruire par un nouveau programme un lien (parfois incertain) avec le domaine d'activité passé. La question de la véracité du récit retraçant l'histoire et l'évolution du site per-

met, selon le sens que lui donnera le futur projet, une valorisation patrimoniale. Au contraire, d'autres sites vacants considérés comme « non lieux » auront des vocations purement fonctionnelles à l'échelle de l'aménagement territorial.

Les friches sont partout, dans les tissus pavillonnaires, les zones d'activités, les quartiers centraux ; des espaces interstitiels, des sites *underground* de la métropole valorisés par la fiction dont ils deviennent un théâtre de l'action (cinéma, jeux vidéos). Entre *tabula rasa* et maintien des traces d'un passé magnifié, les raisons économiques

pèsent sur les choix des acteurs de la société civile pour réhabiliter ces délaissés. Mais ils forment un réservoir patrimonial durable de la ville d'où la métaphore développée en conclusion d'une « énergie fossile devenue renouvelable ».

Géographe, spécialiste du tourisme, P. Bachimon déroule le postulat d'un territoire en perpétuel renouvellement et souligne l'importance de ces espaces de transitions que sont les lieux vacants et du sens des projets qui soutient leurs mutations. Il amène à s'interroger sur les temporalités de la production urbaine, sur l'immédiateté des besoins d'une société à l'heure où le nécessaire besoin du partage des ressources se fait criant, où la surconsommation des sols s'opère au détriment d'un environnement qui s'efface... C'est un exposé pointu, dense, riche en exemples illustrant la diversité et les natures de lieux vacants, où se lient l'imprégnation d'une activité passée, le temps de délaissement et la mémoire vive agissant sur leur possible reprise.

Multiples sont les lieux vacants scènes de projets de l'agglomération bordelaise : la caserne Bastide-Niel, les Bassins à flot, le quartier Saint-Jean - Belcier, etc. Ces sites stratégiques du renouvellement urbain portent tous une histoire, les traces d'activités révolues et l'ambition de grands programmes, là où il faudra vivre, travailler, être dans la ville demain. À l'auteur de conclure : « Peut-on imaginer une société sans abandon spatio-temporel qui produirait encore de la valeur culturelle [...] ? »

////////

Les Cinq sens de la ville du Moyen Âge à nos jours

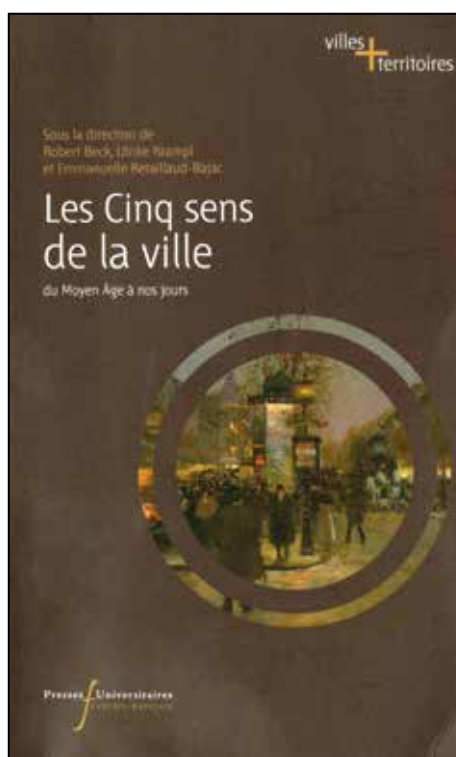
Sous la direction de Robert Beck, Ulrike Krampl et Emmanuelle Retaillaud-Bajac
Presses Universitaires François-Rabelais, 2013, 397 p.

Les Cinq sens de la ville regroupe 24 articles (dont 8 en anglais non traduits) de chercheurs issus de huit pays et de six disciplines (histoire, anthropologie/sociologie urbaine, architecture et histoire de l'art, musicologie, littérature). Si l'étude de l'univers sensoriel urbain est un sujet désormais bien documenté – comme l'atteste l'importante bibliographie de l'ouvrage –, l'objectif que s'assigne cet ensemble de contributions est d'en questionner la mise en perspective historique.

Il existe effectivement un discours un peu convenu, relayé notamment par des ouvrages de référence comme *Le paysage sonore* de Raymond Murray Schaffer, selon lequel les évolutions urbaines auraient conduit à une progressive « aseptisation » et « pauvreté sensorielle » de l'espace urbain.

Or, l'univers sensoriel de la ville d'antan, pour foisonnant qu'il ait été, n'a pas eu que des côtés enviables. Ainsi, au début du XIX^e siècle, le peintre allemand Christian de Mannlich évoque-t-il son entrée dans Paris, où il se retrouve « pataugeant dans une boue noire et gluante », provoquant « une odeur nauséabonde », le tout dans un « vacarme épouvantable »...

En outre, la richesse des contextes spatiaux et historiques abordés dans les contributions (pratiques de la musique dans les villes de la Renaissance italienne, usage du chlore en Union soviétique, Modernité industrielle à Montréal et Bruxelles...) force à reconnaître que le rapport aux sens est éminemment complexe, en raison de ses dimensions sociale, culturelle, morale et éthique, politique, et même économique. Notre rapport aux sens est fortement lié à « l'habitus de classe » – selon l'expression de Pierre Bourdieu – pouvant ainsi induire en un même lieu et un même temps une ségrégation



spatiale de la sensorialité urbaine, qui met à mal une prétendue linéarité de l'histoire des sens urbains.

Pour autant, le voyage historique que propose l'ouvrage montre aussi que certaines problématiques ont traversé les siècles, telle la gestion des nuisances sensorielles (qu'elles soient d'origine organique au Moyen Âge ou industrielle au XIX^e siècle) par les édiles politiques ou la régulation des pratiques musicales en milieu urbain. L'univers sensoriel urbain apparaît comme un objet contrôlé, voire façonné, notamment *via* la succession des théories de l'architecture et de l'urbanisme.

Ainsi, dès le XVI^e siècle, époque où se développe l'hôtel particulier classique à Paris, les jardiniers ont-ils cherché à proposer un cadre sensoriel reconfortant les Parisiens des épreuves endurées dans les rues de la capitale. Plus proche de nous, l'urbanisme a profondément impacté le rapport aux sens dans la conception même de l'espace urbain, tantôt nous rapprochant du contact

direct du soleil (au nom de sa vertu bactéricide), tantôt nous en éloignant (*via* des panneaux photovoltaïques).

À l'heure où l'agglomération bordelaise ambitionne, à travers son Projet métropolitain¹, de construire « une métropole sensible », cet ouvrage rappelle à quel point la sensorialité urbaine est corrélée aux choix individuels, sociaux et sociétaux : quelle est la sensorialité proposée par la ville durable ? Quelle sera la sensorialité de la ville numérique, de la ville du vieillissement de la population ? Autant de questions nouvelles qui ouvrent ce vaste chantier de la métropole sensible de demain.

1 | Le Projet métropolitain *Cinq sens pour un Bordeaux métropolitain* fixe les grandes orientations stratégiques de la Cub à l'horizon 2030. Le document est téléchargeable sur <http://participation.lacub.fr/concertation/cooperative-metropolitaine>

(Ré)aménager les rez-de-chaussée de la ville

Ministère de l'Égalité des territoires et du Logement, sous la direction d'Ariella Masboungi
Éditions du Moniteur, 2013, 143 p.

A-t-on oublié de traiter les rez-de-chaussée, au point de (re)découvrir cet espace urbain de liaison si important ?

Le savoir-faire du rez-de-chaussée vivant a disparu : trop coûteux, techniquement compliqué à concevoir, nécessitant une gestion continue, il semble être négligé dans le processus de fabrication de la ville.

Un espace encombrant, qui est pourtant indispensable à la vie urbaine. Comparé à une « plinthe » posée sur le bâti par Ariella Masboungi, ce vecteur d'urbanité développe une fonction d'articulation au sein de la ville, entre espaces privés et publics, entre marche à pied et voiture ou encore entre verticalité et horizontalité.

Étayé de nombreux exemples, cet ouvrage, auquel 24 experts ont participé, amène donc le lecteur à reprendre contact avec le sol, imbriquant rez-de-chaussée et espace (ouvert au) public, afin de comprendre l'importance de ce petit morceau de ville, source d'échanges, de mixité et d'animation.

Il s'agit là d'un sujet d'actualité comme en témoigne la volonté de réappropriation des grands espaces urbains centraux qui repositionnent l'insertion des rez-de-chaussée au cœur des projets. Les grands projets urbains bordelais, tel que le PNRQAD¹ « Bordeaux (Re)centre », l'Opération d'intérêt national Bordeaux Euratlantique, l'opération des Bassins à flot ou le secteur Plaine rive droite, ne peuvent faire l'économie de cette réflexion. Situés en plein cœur de la métropole bordelaise, leurs objectifs ne tournent pas uniquement autour de la production de logements mais bien autour d'une logique d'intensification urbaine, où l'animation des rues, des espaces publics et des rez-de-chaussée est un enjeu de premier ordre.

L'ouvrage, conçu comme un « mode d'emploi », retrace tout d'abord l'histoire des rez-de-chaussée, leur prise en compte, leur évolution urbaine au sein de l'espace public, de Pompeï à Londres en passant par le Paris haussmannien. Cette histo-



riographie permet de mettre en avant le lien intime qui les lie aux évolutions techniques ou conceptuelles du processus d'urbanisation.

La force du rez-de-chaussée, c'est aussi sa capacité (ou non) à générer de l'urbanité et c'est ici la vie du sol, son utilisation publique qui est mise en valeur : concevoir le niveau zéro.

En dévoilant les stratégies de réappropriation de cet espace à New York, Hambourg ou Jussieu, on appréhende un nouvel espace de projet, vivant, avec sa dynamique propre. Dès lors, apparaît l'importance d'un projet et d'un programme élaborés en amont et visant à intensifier les rez-de-chaussée, souvent par une suite d'actions mineures. Une intensification qui doit être pensée en étroite corrélation avec le sol, défini ici comme un bien commun à partager et matérialisé par la

rue, par l'espace public. Cette démarche nécessitera toutefois d'être en capacité de concevoir la ville vue du sol, comme le préconise Bernard Reichen, afin de réintroduire les échanges humains au cœur des projets urbains.

Cette réflexion est enfin le reflet de profondes évolutions commerciales, fonctions auxquelles le rez-de-chaussée est souvent assimilé, quand le retour du commerce en ville devient un axe majeur des politiques publiques en matière d'aménagement. Là encore, l'importance du rez-de-chaussée est soulignée puisqu'il constitue le vecteur de développement commercial des centralités et des tissus urbains constitués.

Au travers de ce livre, c'est toute la logique de « Re » qui émerge – (Ré)aménagement, (Re)découverte, (Re)centre, (R)évolution, qui dit « stop » à la fuite en avant des villes tentaculaires et cherche ainsi à (re)nouer avec une ville plus urbaine, empreinte de spontanéité, d'intimité et de multiplicité.



1 | Programme national de requalification des quartiers anciens dégradés

Sur la métropole bordelaise

| 87

EN RAYON

Un pont s'élève dans la ville

Jean-Paul Vigneaud, éd. Sud-Ouest, 2013, 144 p.

Jean-Paul Vigneaud, journaliste à *Sud-Ouest*, relate le dernier projet de franchissement sur la Garonne appelé communément Bacalan-Bastide. Trois grandes étapes se succèdent dans le récit : deux siècles d'histoires de ponts à Bordeaux, dix ans de conception-réalisation, et enfin un avenir à écrire après son inauguration présidentielle, le 16 mars 2013. Cet ouvrage, trait d'union entre deux rives, l'est également entre les hommes. Et c'est là la grande réussite de ce bel album : permettre de toucher des yeux l'inaccessible en avançant pas à pas dans la conduite du chantier. Il fait ainsi la part belle à de magnifiques photos dont de nombreux portraits d'acteurs du chantier, ceux de l'ombre comme ceux de la lumière. On retrouve détaillés les principaux chiffres, dont les cotes de l'ouvrage et les processus de mise en œuvre de ce pont que l'on nomme dorénavant Chaban-Delmas.

//////////

Bordeaux Métropole #1, Vivre la métropole aujourd'hui et demain

Le festin (hors-série), 2012, 128 p.

La série « Bordeaux Métropole » lancée par Le festin se veut à destination des habitants de la Cub, comme un accompagnement à l'observation des changements de leur environnement urbain et naturel, suscitant « enthousiasme et inquiétude à la fois ». À travers des petites touches, il s'agit de saisir le changement au sein d'une agglomération toute entière. Dans ce premier numéro, revue de projets architecturaux novateurs, rencontre avec le responsable du projet Euratlantique, zoom sur le quartier de Bacalan en devenir, expérience de Bordeaux la nuit, et bien d'autres approches incitent le « cubien » à poser un regard d'explorateur sur sa ville et à prendre part à l'observation du changement.

//////////

Habiter la Gironde

CAUE de la Gironde, éd. Le festin, décembre 2012, 128 p.

Une invitation à se promener dans les villes et villages girondins, en mettant des mots sur nos ressentis face à ces paysages, et en visualisant mieux les compromis qui ont été trouvés, au fil du temps, entre les formes urbaines d'un côté, et le substrat et l'environnement naturels de l'autre.

Ce petit ouvrage, abondamment illustré et riche d'une élégante iconographie, est structuré en trois parties, qui reflètent la diversité de la géographie girondine dans laquelle s'inscrivent les villes et villages : les bordures des fleuves et de l'estuaire, les collines et coteaux, la forêt et le littoral.

L'urbanisme qui ambitionne d'être durable pourra s'y nourrir, en s'inspirant des formes urbaines héritées de l'histoire et de leur long dialogue avec une nature tantôt bienfaitrice, tantôt opiniâtre, tout en les adaptant aux enjeux contemporains.

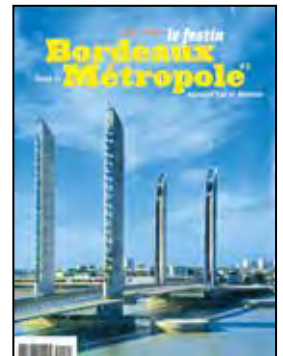
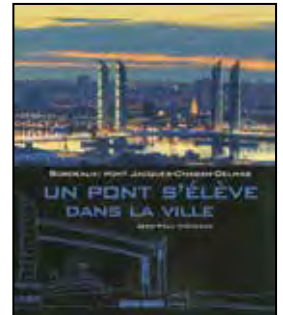
//////////

« Car les grandes villes, Seigneur... »

Iñigo de Satrustegui, éd. Fario, 2013, 44 p.

Iñigo de Satrustegui a grandi entre Madrid et la Gironde et travaille au quotidien *Sud-Ouest*. Ses passions le portent à écrire sur d'autres domaines, tels que l'art et la poésie. Et c'est ici bien de poésie qu'il s'agit. « Car les grandes villes, Seigneur... » nous parle en prose de la ville de Bordeaux qui existe et de celle qui n'existe plus. Le regard évolue en fonction des villes traversées et des moments de la vie de l'auteur. On perçoit l'amour de la ville comme la crainte qu'elle ne se transforme en « grand théâtre ». Iñigo de Satrustegui ne veut pas réduire l'expérience urbaine à la traversée d'un nouveau Disneyland. Il pose la question du rôle de l'apparence pour la ville, tout en confiant implicitement ce deuil lié au changement de décor. Comme si la ville proposait un nouveau costume dans lequel le badaud ne se reconnaît plus, qu'il se refuse de porter, car cela lui donne un air trop superficiel.

//////////





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° 3 (« Où va la ville ? », mai 2013) ☐

à partir du n° 4 (« Refaire la ville », novembre 2013) ☐

n° 1
offert
pour tout
abonnement

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

p. 84 // **Clara Barretto**
architecte-urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 37 // **Agnès Berland-Berthon**
architecte dplg, maître de conférences en Aménagement de l'espace et Urbanisme, IATU de Bordeaux 3.

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

p. 20 // **Emmanuelle Bonneau**
architecte-paysagiste, doctorante en aménagement de l'espace et urbanisme.

p. 13 // **José Branco**
architecte dplg, chargé d'études à l'a-urba.

p. 78 // **Jean-Christophe Chadanson**
urbaniste, directeur d'études à l'a-urba.

p. 17, 85 // **Bob Clément**
ingénieur-urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 73 // **Stéphane Cordobes**
conseiller auprès du délégué de la Datar, responsable du service « prospective & études ».

p. 16 // **François Cougoule**
urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 80 // **Caroline De Vellis**
statisticienne, chargée d'études à l'a-urba.

p. 82 // **Michaël David**
conseiller juridique à l'a-urba, enseignant-chercheur associé au Cerdare, université de Bordeaux.

p. 7 // **Ghislaine Deymier**
économiste, maître de conférences à l'université Bordeaux 3.

p. 47 // **Emmanuelle Goïty**
sociologue, chargée d'études à l'a-urba.

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

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

p. 44 // **Benoît Hermet**
journaliste.

p. 73 // **Karine Hurel**
chargée de mission, Datar, Prospective & études.

p. 83 // **Thibaut Lurcin**
économiste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 54 // **Daniel Mandouze**
sociologue-urbaniste, directeur de l'agence ARCUS études sociales et urbaines, enseignant à l'ENSAP Bordeaux, au IATU et à l'université Bordeaux 3.

p. 81 // **Stella Manning**
géographe, chargée d'études à l'a-urba.

p. 57 // **Élodie Maury**
chargée de communication à l'a-urba.

p. 10, 22, 28, 41, 50, 52, 67 // **Thierry Oblet**
sociologue, maître de conférences à l'université Bordeaux Segalen.

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

p. 61 // **Francis Pougnet**
sociologue-urbaniste, agence Place, groupe Reflex.

p. 69 // **Bernard Reichen**
architecte-urbaniste, grand prix de l'urbanisme en 2005.

p. 64 // **Alexandre Richter**
sociologue, université de Bordeaux Segalen.

p. 26 // **Vincent Schoenmakers**
urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

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

p. 76 // **Sandrine Vaucelle**
géographe, maître de conférences à l'université Bordeaux 3.

p. 58 // **Manon Vivière**
doctorante CIFRE, laboratoire PAVE, ENSAP Bordeaux.

Les illustrateurs

p. 62, 68-71 // **Olivier Chaput**
infographiste à l'a-urba.

p. 82 // **Pierre Layère**
architecte-urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 9, 10, 23, 25, 28-31 // **Sylvain Tastet**
infographiste à l'a-urba.

Les photographes

photographie de la couverture,
p. 11, 19, 39-40, 42-43, 46, 49, 55, 59-60, 65-66,
72, 81 // **Hélène Dumora**
photographe à l'a-urba.

p. 16 // **Sandra Rinjonneau**
assistante communication à l'a-urba.

n°4 | novembre 2013
www.lefestin.net
www.aurba.org

CaMBo

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



a'urba.



9 782360 620838