

CA
hiers de la
**MÉTROPOLÉ
BORDELAISE**

SPORT
**Bordeaux,
terrain de jeux**

#9 | MAI 2016

SPORT

**Bordeaux,
terrain de jeux**

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, assistante
de rédaction

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

Coordination graphique
Olivier Chaput

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

Iconographie
Hélène Dumora,
sauf mention contraire

Commercialisation et diffusion
le festin
Revue & éditions d'art en Aquitaine
176, rue Achard
Zone d'activité Achard - Bât. F1
33 300 Bordeaux
Tél : 05 56 69 72 46 • Fax : 05 56 36 12 71
courriel : contact@mail.lefestin.net
site : www.lefestin.net

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

Impression
Imprimerie Laplante (Mérignac)

Dépôt légal : mai 2016
ISBN : 978-2-36062-147-7
ISSN : 2260-9075



10-31-2222 / Certifié PEFC /

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



édito

Une ville « à taille humaine »... Cette qualité paraît à la fois très consen-
suelle et très partagée. C'est le souhait résidentiel plébiscité par nos
concitoyens. Outre la proximité de la mer, les Français mettent en
avant cette aspiration à une taille humaine, faisant référence à des agglomérations
dites moyennes (Angers et sa douceur) ou à des « petites » grandes villes, comme
Bordeaux.

Les trompettes du marketing territorial n'hésitent néanmoins pas à élargir le panel.
De Fouesnant à Vancouver, de Libourne à Stockholm, chacun fait de l'humain sa
mesure de référence. De quoi parle-t-on, finalement ?

Le nombre d'habitants est souvent pris en considération. Aristote, déjà, s'était pen-
ché sur le sujet, considérant qu'il fallait pouvoir embrasser du regard la population
rassemblée. Siècle après siècle, la réflexion se poursuit. L'économiste Paul Bairoch
calculait ainsi dans les années 1980 que l'optimum de population urbaine, conju-
guant atouts économiques et bien-être citoyen, se situait autour de 250 000 habitants.
Thierry Paquot, philosophe de l'urbain, milite quant à lui aujourd'hui pour une « juste
taille » d'un million d'habitants.

L'expérience urbaine laisse deviner que la démographie n'est pas seule en cause.
Certains évoqueraient la surface de l'aire urbaine, les temps de transport, les
rythmes quotidiens, le rapport à la nature, les proportions (arrivant à New York, Le
Corbusier trouva les gratte-ciel américains trop étroits...). Et les échelles.

L'échelle humaine n'est pas affaire de quantité ni de taille (des bâtiments, des quar-
tiers...). L'enjeu n'est pas de concevoir une ville à l'aune d'un nouveau Modulor (tel
que Le Corbusier, encore, l'avait élaboré pour dessiner ses unités d'habitation). Il
s'agit de faire en sorte que l'espace puisse être appréhendé à plusieurs niveaux de
perception. Les maisons répliquées à l'identique des *suburbs* américaines proposent
un « petit » qui ne trouve pas de « grand », parce qu'il n'y a pas d'organisation de
l'espace à une strate supérieure à la parcelle du lotissement. Le XXL, cher à Rem
Koolhaas, pêche aussi, de manière inversée, par ce caractère unidimensionnel : un
« grand » sans référence au « petit », faute d'une conception donnant aussi sa place
aux « détails ». C'est l'« effet maquette » propre à moult productions architecturales
contemporaines. En revanche, le Grand Théâtre de Bordeaux est massif, mais ses
colonnes et sculptures en permettent une lecture « multiscale ».

C'est donc, pour une bonne part, la combinaison des échelles qui fait la ville à taille
humaine. Aucune ne doit être oubliée, en particulier pas celle du piéton, à hauteur
des yeux. Manhattan, avec ses rues grouillantes, ses espaces publics sophistiqués et
ses rez-de-chaussée de buildings accueillants, a ainsi su respecter la taille humaine,
malgré sa verticalité. « *Il est beau pour le mortel de penser à hauteur d'homme* »,
écrivait Montaigne. Bordeaux, qui se veut métropole à taille humaine, pourra trans-
poser ce bon conseil : penser et concevoir un urbanisme à hauteur d'homme.

Jean-Marc Offner



DÉBATS

GRAND ENTRETIEN

Marie-Hélène Bacqué | Gilles Pinson

4

CONTROVERSE

**Circuits courts et de proximité :
un phénomène de mode ?** | Nathalie Corade

7

IMPERTINENCE

Bordeaux se kinderise | Thierry Oblet

10

BRUITS DE LA VILLE

ÉPHÉMÈRE

Photographie | Hélène Dumora

11

SENS DE L'ÉVÉNEMENT

2 h 05 de bonheur
| Jean-Marc Offner

12

ZOOM

Des tours en bois dans le ciel bordelais
| José Branco

13

VOISINAGE

Le Lot-et-Garonne, potager bio de Bordeaux ?
| Antonio Gonzalez-Alvarez

16

INNOVATION

Des lieux pour une méditation urbaine
| Bob Clément

18

DOSSIER BORDEAUX, TERRAIN DE JEUX

coordonné par Jean-Pierre Augustin
| François Cougoule

29

XV vs 11

| Jean-Pierre Augustin

35

Tour de stades

| Jean-Pierre Augustin | Vincent Nicolle

48

Surfer la ville

| Le surfeur (de la côte) d'argent

39

L'invasion sportive des villes

| François Cougoule

52

Petite géographie des frontons

| Jean-Paul Callède

42

Jeux interdits

| Mathieu Sadet

55

Girondins et Aéroparc : un pari gagnant

| Patrick Baqué

44

Fitness des villes, fitness des champs : l'exemple strasbourgeois

| Lilian Pichot

57

Bordeaux 2066

| François Cougoule

46

Les Chinois, champions de la gym *outdoor*

| Jean-François Doulet

60

ACTEURS

IDENTITÉS MÉTROPOLITAINES

Photographie | Hélène Dumora

19

MÉMOIRE

Lormont, quelque part dans l'inachevé

| Jean-Claude Margueritte

20

TRANCHE DE VIE

Faire ses courses... d'orientation ?

| Emmanuelle Goïty

23

FABRIQUE URBAINE

**Quartier des spectacles de Montréal :
une gouvernance partenariale au service du projet**

| Arthur Duhamel

25

ESPACES DE VILLE

**Le littoral français et les grands lacs :
l'âge de raison d'une politique volontariste**

| Vincent Schoenmakers

28

DÉCRYPTAGES

REPRÉSENTATION

La dataviz

| Jérôme Fuseau

63

RECHERCHE

Sociologie de l'architecture

| Sandrine Vaucelle

66

MÉTHODE

Le barème carbone ®

| Jean-Christophe Chadanson

68

CHIFFRAGE

5-11-19 | Caroline De Vellis

70

LEXIQUE

Open data / big data ?

| Anne Delage | Caroline De Vellis

71

ACTUALITÉ DU DROIT

Les CREPS, une forme originale

de décentralisation du sport ? | Michaël David

72

KIOSQUE

73

Marie-Hélène Bacqué

GILLES PINSON



© O. Dion

Après les attentats de janvier et novembre 2015, la politique de la ville a été accusée d'avoir failli à sa mission, voire d'avoir créé les bases arrière du terrorisme djihadiste. Comment réagissez-vous à ces accusations ?

C'est évidemment très caricatural. Le débat sur le bilan de la politique de la ville est assez ancien. On attend beaucoup de cette politique, qui cible les quartiers populaires, souvent présentés comme des quartiers en difficultés. On attend de la politique de la ville qu'elle soit en mesure de juguler les effets de la concentration de la pauvreté. Or, en France, depuis une trentaine d'années, les écarts sociaux et la précarisation ne cessent d'augmenter. Tout cela entraîne une « désaffiliation »¹ des classes populaires. Il est difficile de demander à une politique qui fonctionne avec moins de 1 % du budget de l'État de régler l'ensemble de ces questions liées à la pauvreté. Les attentats ont fait rejaillir un certain nombre de questions qui taraudent la société française, et notamment celle de la place que l'on donne aux populations « issues de l'immigration ». Au passage, utiliser l'expression « issues de l'immigration » pose un vrai pro-

Professeure en études urbaines à l'université Paris-Ouest-Nanterre-La-Défense, Marie-Hélène Bacqué travaille sur les transformations des quartiers populaires et la démocratie urbaine en France et aux États-Unis¹. Elle a, dans ce cadre, corédigé un rapport sur la participation dans les quartiers populaires remis à François Lamy, alors ministre de la Ville, en juillet 2013. Elle a par ailleurs participé, avec Mohamed Mechmache, à la création de la coordination nationale des quartiers populaires *Pas sans nous*.

1 | Parmi ses principales publications, on peut citer *L'Empowerment, une pratique émancipatrice ?* (avec Carole Biewener, La Découverte, 2015), *Gestion de proximité et démocratie participative : une perspective comparative* (codirigé avec Henry Rey et Yves Sintomer, La Découverte, 2005) et *Le Quartier : enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales* (codirigé avec Jean-Yves Authier et France Guérin-Pace, La Découverte, 2007).

blème ! Est-ce qu'après trois ou quatre générations on est encore issu de l'immigration ? Je préfère parler des minorités visibles, celles qui sont les plus paupérisées et qui résident dans les quartiers populaires.

Que manque-t-il à cette politique pour atteindre les objectifs qui lui ont été fixés il y a plus de 30 ans ?

Un vrai statut. Depuis l'élection de François Hollande, on a eu 5 secrétaires d'État chargés de la politique de la ville. Cela en dit long sur le peu d'importance qu'on accorde à cette politique. Elle n'a aucun moyen d'être transversale, elle reste marginale et largement conduite d'en haut. Elle est devenue très administrative et s'appuie très peu sur les dynamiques habitantes et citoyennes.

La politique de la ville a-t-elle été victime de la rénovation urbaine² ?

Oui, on peut le dire comme ça. Depuis les années 2000, la politique en direction des quartiers populaires s'est recentrée autour de deux questions. La première, c'est celle de la sécurité avec un vrai virage autour de cet enjeu. La seconde, c'est celle de la rénovation urbaine, cette politique de démolition des grands ensembles et de reconstruction de logements qui passe par le recours à un urbanisme et une architecture moins stigmatisants. Avec la rénovation urbaine, on prétend régler la question de la concentration de la pauvreté dans certains territoires en « dispatchant » cette pauvreté sur

1 | Développée par le sociologue Robert Castel, la notion de désaffiliation désigne le fait pour un individu de ne plus bénéficier des protections contre les risques socio-économiques et des repères identitaires fournis par deux types d'espaces sociaux : les espaces sociaux primaires, structurés autour de la famille ou des communautés d'une part, et les collectifs de travail et le statut salarial d'autre part.
Cf. Robert Castel, *La Montée des incertitudes - Travail, protections, statut de l'individu*, Seuil, 2009.

2 | La rénovation urbaine désigne le programme visant à transformer en profondeur la physionomie et la composition sociale des quartiers de grands ensembles construits dans les années 1960 et 1970 en détruisant les immeubles les plus marqués par l'architecture des ZUP, en reconstruisant des logements, en diversifiant les types de logements et les statuts d'occupation et en restructurant les voiries et les espaces publics. Ce programme a été lancé par loi d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine du 1^{er} août 2003, dite loi Borloo.

l'ensemble du territoire d'une agglomération. Or l'enjeu est d'abord de traiter les questions sociales, de donner les moyens pour qu'on puisse bien vivre dans les quartiers populaires et en même temps avoir la possibilité d'en partir. Bien sûr, je ne défends la ségrégation urbaine mais les politiques dites de mixité sociale sont plus souvent mobilisées contre les plus précaires et les minorités visibles. Défendre le droit à la ville pour tous, l'accès aux services, à la centralité, à la mobilité et à un cadre urbain de qualité, est une question bien plus fondamentale. Par ailleurs, cette rénovation urbaine a été conduite d'en haut. Ses objectifs, les critères de sélection des projets, sont décidés par une agence nationale, l'ANRU (agence nationale pour la rénovation urbaine), qui fonctionne de manière très technocratique. Aujourd'hui, aucun habitant ne siège à son conseil d'administration.

En 2013, vous avez remis à François Lamy, alors ministre délégué chargé de la Ville, un rapport dans lequel vous appelez de vos vœux « une politique d'empowerment à la française ». De quoi s'agit-il ?

Le mot « empowerment » est un mot compliqué à traduire en français. C'est un mot dont la racine est « pouvoir ». L'idée est de donner des capacités aux citoyens d'exercer leur pouvoir, de reprendre un pouvoir sur les décisions qui les concernent. En français, on pourrait dire « pouvoir d'agir ». La philosophie du rapport était de répartir des citoyens pour transformer la réalité des quartiers populaires. Faire en sorte que les politiques publiques qui concernent ces quartiers ne soient pas décidées sans eux et même parfois contre eux, comme dans le cas de la rénovation urbaine, qui s'est traduite dans certains cas par des déplacements de population sans que les gens aient leur mot à dire. Pour nous,

« Défendre le droit à la ville pour tous, l'accès aux services, à la centralité, à la mobilité et à un cadre urbain de qualité, est une question (...) fondamentale. »

l'« empowerment », cela permettrait de remettre la politique de la ville sur ses pieds. Il faut rappeler que le point de départ de la politique de la ville, ce fut le rapport Dubedout¹, qui préconisait de mettre les habitants au cœur de la transformation sociale et physique des quartiers. Or, en 30 ans, la politique de la ville s'est au contraire de plus en plus éloignée des habitants. Elle se fait certes pour le bien des habitants, mais ce bien est décidé par d'autres.

Quelles propositions concrètes faites-vous dans ce rapport pour mettre en œuvre cet « empowerment à la française » ?

Nous avons proposé quatre grands axes d'action. Le premier consiste à s'appuyer sur la richesse des initiatives citoyennes dans les quartiers populaires, qui sont loin d'être des « déserts politiques ». Il existe beaucoup d'initiatives, notamment des petites associations qui tiennent ces quartiers à bout de bras et qui soit ne sont pas reconnues, soit sont prises au niveau local dans des réseaux clientélistes parce qu'elles n'ont aucun moyen. Il s'agit donc de reconnaître une autonomie habitante et citoyenne et de reconnaître les associations, les collectifs, en leur donnant les moyens

de vivre. Pour cela, nous avons fait plusieurs propositions. L'une d'elles est de favoriser la création d'espaces citoyens autonomes, que nous avons appelés « tables de quartiers », qui peuvent regrouper des collectifs, des associations, des citoyens engagés. Une deuxième consiste à créer une fondation pour la solidarité sociale pour faire en sorte que les associations ne soient pas seulement financées au niveau local, mais puissent avoir accès à d'autres financements. Une troisième était de créer un fonds pour une démocratie d'interpellation que nous avons rebaptisé « fond pour une démocratie d'initiative citoyenne » lors la conférence de consensus que nous avons organisée, présidée par Véronique Fayet, présidente du secours catholique (et ancienne adjointe au maire de Bordeaux, ndlr). Nous sommes partis du constat que la démocratie représentative qui est aujourd'hui financée est en crise, crise qui s'exprime par la défection électorale mais aussi par la défiance que les citoyens ont à l'égard de leurs représentants. La démocratie de proximité, qui s'incarne dans les conseils de quartier, reste initiée par les institutions. Il nous semble que, si on veut une vraie démocratie participative dans laquelle les citoyens puissent avoir leur mot à dire, il faut qu'elle ait ses propres moyens financiers. C'est pourquoi nous avons proposé la création de ce fonds, qui serait financé à hauteur de 5 % des fonds publics alloués à la démocratie représentative, c'est-à-dire le financement des partis politiques, des campagnes électorales et des réserves parlementaires. L'idée, c'est de donner aux citoyens des moyens pour développer un pouvoir d'agir autonome. Le deuxième axe consiste à renforcer la présence des citoyens dans toutes les instances qui ont un pouvoir de décision en matière de politique de la ville, à l'échelle municipale, intercommunale mais aussi nationale, au sein de l'ANRU notamment.

1 | Maire de Grenoble de 1965 à 1983, Hubert Dubedout se voit confier par le gouvernement d'Union de la gauche élu en 1981 la présidence d'une commission qui doit réfléchir à la réponse politique à apporter aux violences urbaines qui ont éclaté dans le quartier des Minguettes à Vénissieux, dans la banlieue de Lyon. La « Commission Dubedout » rend en 1982 un rapport intitulé « Ensemble, refaire la ville » qui préconise la mise en place d'une politique spécifique en direction des quartiers en difficultés. Cette politique doit être transversale, contractualisée entre l'État et les collectivités, et basée sur la mobilisation des ressources des quartiers. Ces préconisations donneront lieu à la mise en place de missions de « Développement social des quartiers » dans de nombreuses villes en France. Cette politique sera par la suite dénommée « politique de la ville » avec la création d'un ministère de la Ville en 1990.

Le troisième grand axe, c'est la transformation de l'image des quartiers populaires, notamment telle qu'elle est véhiculée dans les médias. Ils sont toujours représentés en termes de « problèmes », rarement en termes de dynamisme, d'innovation ou de richesse des liens sociaux. Il faut permettre aux acteurs des quartiers populaires d'accéder aux médias, à la production de l'information.

Et il faut aussi améliorer la formation des journalistes qui viennent y travailler.

Enfin, le dernier axe concernait les services publics.

Aujourd'hui, ils fonctionnent dans des logiques très descendantes. Il faut remettre ces services publics au service du public et faire en sorte que le public y ait sa place. Nous avons travaillé sur deux services publics. La police d'abord, qui est un point de tension très fort dans les quartiers populaires. Comment faire en sorte que les policiers redeviennent des « gardiens de la paix » au sens propre du terme dans ces quartiers et non des agents du maintien de l'ordre et de la répression ? Il y a la question du contrôle au faciès qui n'a toujours pas trouvé de solution. L'idée n'est pas qu'il n'y ait plus de police, mais plutôt qu'elle soit au service des habitants des quartiers populaires. L'autre question, c'est l'école, qui reste une forteresse pour les parents. Une de nos propositions, par exemple, était de créer une maison des parents dans chaque école.

Ces propositions n'ont, pour l'instant, pas été suivies d'effet. Comment l'expliquez-vous ?

Il y a de fortes réticences de la part des élus à envisager qu'il puisse y avoir des contre-pouvoirs dans les quartiers populaires. L'idée du contre-pouvoir n'est pas forcément une idée d'opposition. Le mot « contre » a deux sens : contre peut vouloir dire « en opposition », mais aussi « tout contre ». Et

c'est aussi l'idée d'un contre-pouvoir créatif qui fait des propositions, l'idée de construire ensemble, de développer des initiatives. De nombreux élus ne voient pas ce qu'ils pourraient y gagner. Pourtant, les projets qu'ils pourraient porter avec ces collectifs seraient sans doute plus adaptés à la demande des habitants et les élus pourraient s'appuyer sur de nouvelles dynamiques

« La société française est aujourd'hui une société multiculturelle, il faut le reconnaître et faire avec cette réalité qui représente une véritable richesse. »

locales. Mais cela demande de considérer que les citoyens ont des savoirs, des savoirs d'expérience mais pas seulement, et que l'intérêt collectif peut se construire dans la délibération et dans le conflit.

Y a-t-il en France ou à l'étranger des villes, des pratiques locales qui pourraient faire figure d'exemple ?

Toute une partie des propositions qu'on a faites dans le rapport sont empruntées à des exemples étrangers, comme les expériences des tables de quartier à Montréal. Ce sont des lieux où se retrouvent l'ensemble des associations et des collectifs d'un quartier pour travailler ensemble sur sa transformation, au travers de logiques de protestation ou de construction collective avec les pouvoirs publics. Une ville comme Montréal compte vingt tables de quartier et chacune reçoit 100 000 dollars chaque année pour fonctionner. Chaque table a les moyens de recruter un animateur qui travaille pour les citoyens, pour les collectifs du quartier. Des expériences ont aussi existé à Berlin. Il y a quelques villes en France qui ont développé des initiatives similaires, mais le problème est que ces démarches restent souvent ponctuelles.

Depuis 30 ans qu'existe la politique de la ville, le regard que la société porte sur ces « quartiers » en France n'a pas changé. Comment l'expliquez-vous ?

Il reste des questions non résolues qui ne concernent pas seulement les quartiers populaires, mais la société française dans son ensemble. Les inégalités sociales et ethno-raciales d'abord. Nous vivons dans une société de plus en plus inégalitaire, ça c'est le point de départ ! Mais il y a aussi la question coloniale, qui n'a pas encore été abordée de front par la société française.

La racialisation des rapports sociaux se comprend aussi au regard de notre histoire qu'il faudra bien un jour travailler collectivement. Cela a des répercussions sur ceux qu'on appelle les jeunes « issus de l'immigration » dont l'expérience quotidienne est la discrimination à l'école, au travail, en décalage totale avec les valeurs de la République – Liberté, Égalité, Fraternité – qu'ils ont apprises à l'école. La montée de l'islamophobie a par ailleurs contribué à montrer du doigt des populations, leur culture et leur religion. Les réponses du gouvernement, qui se retournent vers les quartiers populaires en disant « *on va développer la citoyenneté* », et qui en même temps continuent à ne les voir que comme des problèmes, des lieux de délitement de la démocratie, ne sont ni adaptées ni à la hauteur des enjeux. Il faut donc travailler sur deux grands enjeux : la question de l'égalité et la justice sociale, de la redistribution des ressources, d'un côté. Et de l'autre côté, celle de la reconnaissance. La société française est aujourd'hui une société multiculturelle, il faut le reconnaître et faire avec cette réalité qui représente une véritable richesse. —

Circuits courts et de proximité :

un phénomène de mode ?

NATHALIE CORADE

Chronique d'une mode annoncée

Depuis une dizaine d'années fleurissent sur nos territoires des initiatives permettant l'accès à des produits agricoles ou agroalimentaires locaux en raccourcissant la distance relationnelle et géographique¹ entre les producteurs et les consommateurs. De l'Amap (Association pour le maintien de l'agriculture paysanne) aux magasins collectifs de producteurs en passant par les marchés de producteurs, de plein vent, les plates-formes de producteurs, les Drive fermiers® ou encore l'insertion de produits locaux dans les cantines scolaires, ces initiatives, qualifiées de circuits courts et de proximité (CCP), prennent une multitude de formes. En France, une exploitation sur cinq au moins est concernée².

Souvent qualifiés de « phénomènes de mode » et à ce titre considérés comme réservés à des consommateurs privilégiés, des « bobos » urbains en mal de lien avec leurs racines rurales, la pérennité des circuits courts et de proximité ne serait alors liée qu'à la durée de l'attention que ces consommateurs voudront bien leur accorder. Souvent conçus comme des modes de

distribution qui ne peuvent concerner que quelques producteurs au profil « atypique » dans le monde agricole, les CCP ne seraient pas généralisables à l'ensemble des exploitations. Ils s'apparenteraient même, pour certains, à une forme d'utopie qui laisserait croire que les agriculteurs peuvent s'en sortir sans intermédiaire, en fournissant uniquement le marché local. Ainsi abordés, l'intérêt pour ces systèmes ne serait alors que passer et leur adoption « suicidaire » pour bon nombre d'agriculteurs. Les CCP sont ainsi condamnés à démontrer leur capacité à réussir rapidement,

« Les CCP interrogent le modèle agricole dominant. »

tout échec pouvant servir de prétexte à mettre en cause leur viabilité. Pourtant, des réussites, comme dans les filières longues tournées vers des marchés plus nationaux voire internationaux, il y en a.

Une idée vieille comme le monde... que l'on avait oubliée

Les CCP ne sont pas nouveaux. Vendre localement et sans ou avec peu d'intermédiaires était une des premières formes de vente de produits agricoles et alimentaires. Ils répondent à des enjeux sociaux (maintien de l'agriculture, réappropriation de l'alimentation par le consommateur), économiques (existence d'un modèle économique distinct de l'agriculture intensive),

et territoriaux (reconstruction de modèles de développement locaux).

Si les avis divergent autour des CCP, c'est parce que l'on en sait encore peu sur leurs effets réels, mais aussi parce qu'ils interrogent un modèle agricole dominant.

Du côté des producteurs, ils sont vus comme des voies de réappropriation de la valeur ajoutée (par la suppression des intermédiaires), et comme un moyen de mieux valoriser la qualité et l'origine des produits du fait de la relation de proximité qui s'installe avec les consommateurs. En effet, l'agriculture s'est longtemps développée dans un éloignement croissant des consommateurs, en devenant le fournisseur de la matière première de l'industrie agroalimentaire, elle-même fournisseur de grandes et moyennes surfaces puissantes et fortement concentrées. Les agriculteurs ont vu fondre leur part de la valeur ajoutée, et cherchent dans les CCP le moyen de reconquérir ce qu'ils ont perdu.

Du côté des consommateurs, acheter en CCP est un moyen de se ré-assurer face aux « dérives » d'un système axé essentiellement sur la productivité. Les *Teikei*³ nés au Japon dans les années 1960 ne sont-ils pas une réponse à l'inquiétude de jeunes mères japonaises soucieuses de l'alimentation de leurs enfants face à l'utilisation

1 | La notion de circuit court renvoie au nombre d'intermédiaires : « Un circuit court est un mode de commercialisation des produits agricoles qui s'exerce soit par la vente directe du producteur au consommateur, soit par la vente indirecte, à condition qu'il n'y ait qu'un seul intermédiaire. » (M. Barnier, communiqué de presse, 19/04/2009). La notion de circuit de proximité renvoie à une distance géographique entre le producteur et le consommateur.

2 | Source : Recensement général agricole, 2010.

3 | *Teikei* signifie « collaboration, coopération », en japonais. Ils sont considérés comme les « ancêtres » des modernes Amap.



de plus en plus intensive de pesticides ? Une enquête Ipsos conduite en 2014 à la demande des chambres d'agriculture a montré que la proximité « est redevenue un gage de réassurance pour les consommateurs qui ne savent plus comment sont fabriqués les produits agricoles et alimentaires, entraînant une méfiance » de leur part quant à leur qualité et à leur innocuité. Cela conduirait 40 % des consommateurs à acheter régulièrement les produits alimentaires en CCP.

Du côté des territoires, le développement des CCP est perçu comme un moyen de maintenir des exploitations agricoles en activité, de valoriser les produits locaux (et donc le territoire), de créer du lien social entre agriculture et population locale, et de maintenir, voire de recréer un tissu économique et social en milieu rural. Les projets alimentaires territoriaux

inscrits dans la loi d'avenir agricole¹, les conseils de gouvernance alimentaire territoriale qui fleurissent un peu partout (Bordeaux Métropole, Pays basque...) inscrivent la question du développement des CCP comme un enjeu de fond du développement des territoires, consacrant ainsi un changement majeur et non un simple phénomène de mode.

Le changement est partout

Mais les CCP sont à leur tour porteurs de changements qui ne sont pas sans risques pour les exploitants. Ainsi l'in-

tégration de la fonction commerciale au sein de l'exploitation, quelle que soit la forme prise par la vente (magasin collectif de producteurs, marchés de plein vent, Amap...), oblige à repenser l'organisation du travail au sein de l'exploitation et nécessite l'acquisition de compétences commerciales, quand elle ne nécessite pas en plus à investir dans un atelier de transformation afin de générer davantage de valeur ajoutée.

Pour certaines exploitations, c'est une voie de diversification : les CCP sont alors l'occasion pour des exploitations agricoles en circuits longs d'écouler des produits non valorisables par le biais de leurs circuits classiques de distribution ; pour d'autres, c'est un choix de vie. Ainsi, la mise en place des CCP ne concerne pas, au même titre, toutes les productions. Pour certaines, cela engage à repenser l'ensemble du système d'exploitation, par exemple dans le secteur de la viande, où il y a une nécessité de repenser la logistique soit à une échelle territoriale, soit en

¹ | « Prévus dans la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt du 13 octobre 2014 (art. 39), les projets alimentaires territoriaux sont élaborés de manière concertée, à l'initiative de l'ensemble des acteurs d'un territoire. ». Source : ministère de l'Agriculture.

POUR ALLER PLUS LOIN

- ADEME, Les avis de l'ADEME sur l'impact environnemental des « Circuits courts alimentaires de proximité », 2012.
http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/avis_ademe_circuits_courts_alimentaires_proximite_avril2012.pdf
- Chiffolleau Y., Prevost B., « Les circuits courts, des innovations sociales pour une alimentation durable dans les territoires. », *Noroi*, 3/2012, n° 224, p. 7 à 20.
<http://www.cairn.info/revue-noroi-2012-3-page-7.htm>
- Corade N. (sous la direction de), « Les stratégies territoriales en faveur des circuits courts et de proximité », Observatoire régional des circuits courts et de proximité, Chambre régionale d'agriculture d'Aquitaine, Conseil régional Aquitaine, DRAAF, 2015.
<http://www.proximite-obs.fr/comprendre/publications-en-limousin-et-poitou-charentes/>
- Enquête Ipsos pour « Bienvenue à la ferme », 12 février 2014.
http://www.ipsos.fr/sites/default/files/attachments/les_francais_et_le_consommer_local_12_fevrier_2014.pdf
- Traversac J.-B., *Circuits courts - Contribution au développement régional*, educagri édition, 2010, 224 p.
- Sur les projets alimentaires territoriaux :
http://agriculture.gouv.fr/sites/minagri/files/1411_al_projalimterr_cle0d96a5_0.pdf

construisant des ateliers collectifs de transformation lorsque les abattoirs ont disparu à proximité. Ainsi, s'engager dans les CCP peut également entraîner une redéfinition des politiques d'aménagement et de développement lorsqu'une faible attention a été portée au foncier agricole, à l'agriculture et aux infrastructures qui leur permettent de fonctionner et de se maintenir localement.

Du côté du consommateur, l'attractivité des CCP est conditionnée par la perception du prix à payer. Dans le cadre de l'enquête Ipsos de 2014, à la question de savoir pourquoi 60 % des consommateurs n'achètent pas en CCP, la réponse est pour 62 % le niveau du prix, alimentant ainsi l'idée que leur accès serait limité aux populations les plus favorisées. Cela peut sembler étrange dans la mesure où la suppression des intermédiaires (et de leur commission) tendrait à réduire le prix. Mais le fonctionnement en CCP sup-

pose aussi de plus faibles volumes (la taille du marché local est par définition plus réduite que le marché national, voire international), ce qui empêche la réalisation d'économies d'échelle. Qu'en est-il réellement ? Des travaux conduits par l'Inra entre 2006 et 2010¹ sur différents produits montrent très

« Les CCP interrogent aussi les habitudes et modes alimentaires, en réintroduisant les notions de saisonnalité et de fragilité des produits agricoles et alimentaires. »

clairement qu'en la matière il n'y a pas de règles. La formation du prix est affaire de stratégie du producteur et de relation, voire de rencontre avec le consommateur. En cela, les CCP proposent un modèle de construction du prix original, car il intègre la relation nouée entre les deux partenaires. Les CCP interrogent aussi les habitudes

et modes alimentaires, en réintroduisant les notions de saisonnalité et de fragilité des produits agricoles et alimentaires.

Au final, les CCP ne peuvent être réduits à des objets « à la mode ». Ils sont bel et bien une expression de changements et obligent à questionner aussi bien les modèles du développement de l'agriculture et des territoires. Ils invitent aussi à repenser la diversité, à l'heure de la globalisation... Alors pourquoi s'en priver ?

1 | Chiffolleau Y., 2012.

Bordeaux se kinderise

THIERRY OBLET

Roland Barthes suggérait dans *L'Empire des signes* (1970) que le centre des villes condensait les valeurs d'une civilisation. Les historiens de l'urbain ont confirmé cette assertion. Les villes expriment en leur centre la vérité de leur projet. La ziggurat des premières villes de Mésopotamie enjoint aux hommes qu'ils ne sont là que pour servir les dieux. L'agora de la cité grecque leur rappelle leur vocation politique. Le Colisée, creuset de cruautés et de plaisirs, légitime les Romains à vivre en parasites du monde qu'ils ont conquis. Qu'exprime aujourd'hui le nouvel « hypercentre » de Bordeaux ?

Inaugurée l'automne dernier, en plein cœur historique, la promenade Sainte-Catherine voit sa qualification osciller entre la reconnaissance de l'« essence d'un nouveau quartier¹ » et l'enregistrement d'un centre commercial de plus, mais à ciel ouvert. Les uns s'émerveillent que le site ait l'air d'exister depuis toujours. Les autres se demandent si l'ouverture au ciel sera suffisante pour conjurer l'enfer qui aujourd'hui menace certaines galeries commerciales du centre-ville. À bien des égards, cette réalisation prolonge plus qu'elle ne rompt avec les tendances lourdes de l'urbanisation. Les commerces franchisés sont depuis longtemps en ville. Ces nouvelles installations attireront dans la Promenade des touristes qui, à défaut de s'y retrouver toujours comme chez eux, s'y trouveront forcément comme ailleurs. Quant aux habitations construites, leur standing, à quelques

logements sociaux près, évoque une étape supplémentaire dans la gentrification. Même le traditionnel clivage entre les professionnels de l'urbain (du moins ceux qui ne sont pas impliqués dans ce projet) et les promeneurs se trouve ici reconduit. Les premiers déplorent le sacrifice de la culture au profit de la consommation. Les seconds se ravissent d'un cadre « hyper stylé », résolument « fashion ».

Outre la restauration, les boutiques de la Promenade offrent leurs lots de marques en tous genres. Frappe cependant, sur la place en rez-de-chaussée, la prégnance de l'univers du jouet. La Grande Récré semble y prier la tour « totem » occupée par Lego dont le nom, tiré du danois « *leg godt* », signifie « joue bien ». Non que le site soit dédié aux enfants ou déjà saturé d'adolescents. Il ne s'agit même pas du cynique stratagème consistant à attraper les gamins pour faire débourser les parents. La Promenade cible les adultes, comme si la gentrification, cet indicateur de la valeur que nous accordons à la ville, se doublait d'un autre mouvement qui en expliciterait le ressort : la kinderisation.

Que Lego propose des produits « Expert » destinés aux plus de

16 ans ne contredit pas l'hypothèse. La Promenade Sainte-Catherine n'est d'ailleurs que l'épicentre d'une secousse plus large. Comment expliquer autrement que la Cité du vin, affaire d'hommes et de traditions, épouse la forme du chausson de Mickey ? Plus personne désormais n'échappe à l'imaginaire de Disney !

La ville a-t-elle renoncé à nous éduquer pour ne nous séduire qu'en jouant sur la rémanence de nos visions d'enfants ? Sans doute la question déborde-t-elle Bordeaux. Le problème, quand on s'adresse aux gens comme à des enfants, c'est la tendance qui en découle à leur conter des fables. Ainsi de la floraison de barrières à l'entrée des parkings de supermarchés. Leur présence est l'enjeu d'une négociation sordide entre ces établissements et les pouvoirs publics sur les conditions de rémunération de la mise à disposition du public d'un espace privé ; elles nous sont gentiment vantées comme une amélioration du service rendu aux clients ! Dans une ville d'enfants, il ne faudra pas s'étonner de voir les barrières se multiplier. Le problème avec les enfants, c'est qu'ils ignorent la métaphore. Ils croient que la guerre est un jeu et pensent vraiment résister en sirotant un verre à la terrasse d'un café. _



BORDEAUXLAND

1 | *Objectif Aquitaine*, mars-avril 2015.



2 h 05 de bonheur

JEAN-MARC OFFNER

Ça y est ! Les festivités se préparent, le compte à rebours s'égrené... À l'été 2017, la liaison ferroviaire Bordeaux-Paris sera « à (très) grande vitesse » (des TGV circulant sur une LGV...) sur l'ensemble du parcours. Bordeaux rejoint le club des villes à deux heures de Paris (oublions ces désagréables petites minutes supplémentaires et préférons le chiffre rond).

L'affaire est d'importance. Non parce qu'un supposé « effet TGV » viendrait automatiquement enchanter les terres bordelaises et girondines, mais parce que les acteurs locaux doivent se servir de cette formidable opportunité et aiguïser leurs stratégies. Explications.

Les « effets structurants » ? Il s'agit bien d'un mythe. « *Surtout, ne grossissons pas les événements de l'histoire routière. Ils surgissent, se contredisent, s'effacent souvent...* ». Ainsi Fernand Braudel mettait-il en garde contre une vision déterministe de la relation entre infrastructures et territoires. Les travaux empiriques se succèdent depuis des décennies pour traquer les impacts des réseaux de communication. Et, toujours, la même réponse, qui conforte le propos de l'historien. Qu'il s'agisse du chemin de fer au XIX^e siècle ou des autoroutes françaises, des métros des années 1980, des premières lignes de TGV, ces équipes-

ments ne constituent pas forcément un « plus » : plus de zones d'activité, de sièges sociaux, de commerces, d'habitants, de clients, de touristes, d'étudiants, de chiffre d'affaires, de plus-value immobilière... Il n'y a pas d'effet structurant au sens d'une relation de cause à effet entre l'arrivée d'une voie de transport et le développement de la zone desservie.

En revanche, les analyses soulignent un processus fondamental : l'amplification et l'accélération des tendances

« Il n'y a pas d'effet structurant, au sens d'une relation de cause à effet entre l'arrivée d'une voie de transport et le développement de la zone desservie. »

préexistantes. Ce qui marche bien dans une ville, dans une région, gagne à l'accroissement de l'accessibilité. Ce qui fonctionne moins bien y perd. Rien de mystérieux en la matière, du reste, pas besoin de calcul économétrique sophistiqué : améliorer les transports, c'est élargir les aires de marché, donc amplifier la concurrence. Les autoroutes comme les TGV peuvent se prendre dans les deux sens...

D'ailleurs, l'activité économique bordelaise ne paraît pas avoir vécu de bouleversements majeurs que l'on pourrait attribuer à l'arrivée en gare Saint-Jean des rames du TGV

Atlantique le 30 septembre 1990. L'amélioration de la desserte était pourtant conséquente : plus d'une heure de gagnée sur le trajet Paris-Bordeaux, la possibilité d'allers-retours dans la journée.

Scientifiquement, la messe est dite : pas d'effet structurant en vue. Mais le mythe s'avère dangereux, car il suggère la passivité. C'est au contraire la mobilisation qui s'impose, pour intensifier les efforts d'anticipation des mutations et d'élaboration des mesures d'accompagnement : des marchés auparavant protégés par un enclavement relatif sont à réorganiser ; d'autres, pour lesquels la nouvelle offre de transport constitue une opportunité, à valoriser.

La ligne à grande vitesse atteint tardivement Bordeaux, plus de 30 ans après Lyon, plus de 25 ans après Nantes, un peu après Strasbourg. Mais l'événement se passe probablement au meilleur moment, alors que l'opération Euratlantique a justement été pensée pour cette arrivée et que la métropole bordelaise jouit d'une exceptionnelle attractivité.

Des tours en bois dans le ciel bordelais

JOSÉ BRANCO

Une expérience à plusieurs visées

La tour en bois la plus haute d'Europe¹ est attendue sur le quartier Saint-Jean-Belcier, l'un des secteurs d'aménagement portés par l'opération Euratlantique. L'utilisation du bois en structure porteuse sur un édifice de cette hauteur est une première. Bordeaux se laisserait-elle entraîner par la compétition des villes en quête de records ? Figure rêvée par les architectes, parfois décriée par les citoyens, à la fois désirée et crainte par les élus, la tour s'impose comme un objet signifiant dans le paysage. Au cours de l'histoire, elle est porteuse des valeurs positives de progrès social, de dépassement, bien que trop souvent associée à la vision d'un urbanisme déshumanisé. La question des émergences dans le paysage bordelais n'est pas récente. Les débats ont permis d'entrevoir la possibilité de construire en hauteur sur l'agglomération dès lors que cet acte dépasse le statut « narcissique » de l'objet et donne du sens au reste de la ville. Ce projet n'est pas une simple prouesse technique et architecturale. Il s'agit, en premier lieu, d'un véritable pari sur l'idée qu'un édifice peut renforcer la greffe d'un nouveau quartier et lui donner une adresse métropolitaine. L'objectif est également de soutenir l'économie locale par l'innovation. L'appel d'offres lancé à cette occasion a mobilisé les principaux acteurs de la filière bois, l'un des secteurs d'avenir de l'économie régionale.

1 | Construite avec une structure porteuse en bois.

Interroger la transformation du paysage en cœur d'agglomération

Le concours organisé à l'occasion du projet de construction de cette tour en bois a mobilisé neuf équipes de compétiteurs, associant des promoteurs, architectes, bureaux d'études et, de façon originale, les entreprises de construction spécialisées dans le bois... La hauteur du projet est plafonnée à 50 mètres, soit 17 étages, limite fixée pour échapper aux normes des immeubles de grande hauteur. Afin d'éviter le syndrome de la tour isolée, l'Établissement public d'aménagement a privilégié le concept de bouquet de tours qui combine la réalisation de trois édifices. Quel que soit le point d'observation, cette solution

garantit la perception d'une deuxième tour, y compris quand les deux autres se confondent. Le programme initial consistait à concevoir un îlot mixte, doté de plusieurs volumes (logements et bureaux, commerces et services), directement desservi par le tramway. Le site est localisé au barycentre du quartier, en limite du futur parc des jardins de l'Ars qui reliera la Garonne. Point de convergence, l'édifice doit contribuer à la nouvelle identité du lieu et susciter le désir d'y habiter, malgré son image enclavée. Les fonctions rassemblées sur ce programme ont été pensées pour que la tour devienne un élément d'animation au quotidien, à destination des riverains. Le socle de l'édifice accueille une conciergerie et

La tour Hypérion et ses programmes complémentaires | © Jean-Paul Viguier et associés



procure une plus-value d'usages pour l'ensemble du quartier. Contrairement aux habitudes, pas d'hôtel de luxe ni de sièges sociaux aux étages supérieurs. Le droit à la vue est réservé aux habitants.

La variété et le confort des appartements sont recherchés, réfutant les stéréotypes des tours monofonctionnelles. Le contexte du quartier privilégie des hauteurs bâties progressives et l'aménagement de traversées piétonnes, en cœur d'îlot. En raison du caractère minéral de l'environnement, les aménagements paysagers bénéficient d'un traitement soigné, à toutes les échelles du projet (espaces publics, terrasses collectives, balcons privés). Compte tenu de la complexité de l'opération à l'échelle du quartier et du rythme des chantiers, un vocabulaire simple et contextuel est privilégié. Deux écueils sont à éviter : le remplissage de formes génériques, ou à l'inverse, la collection d'objets éclectiques. Les tours sont donc utilisées comme une variation dans la composition d'ensemble, un marqueur de l'identité des domaines¹, concept développé par les architectes Reichen et Robert, auteurs du plan guide du

1 | Les domaines sont des ensembles d'îlots, au paysage et à l'identité graduelle, qui facilitent l'appropriation et définissent une forme d'unité de voisinage.



Bois et végétaux déclinés sur les espaces communs et privés | © Jean-Paul Viguière et associés pour groupe Eiffage



CHIFFRES CLÉS

- R+17 soit 57 mètres de haut.
- 160 logements.
- 1 700 m².
- 4 000 m² de bureaux, 500 m² de commerces.
- 51 millions d'euros de budget.
- livraison janvier 2020.

quartier. L'ambiance du lieu reposera sur un subtil équilibre entre la transmission de la mémoire sociale et géographique et le supplément d'âme apporté par ces nouveaux projets dans un secteur de friches en déshérence.

Deux projets aux accords subtils

Les deux projets les plus remarquables² ont chacun développé des idées originales et contrastées. En s'inspirant de la physionomie de l'arbre, la tour Hypérion, conçue par l'architecte Jean-Paul Viguière déploie une seconde peau faite d'encorbellements, autant d'ombrelles permettant de réguler son exposition aux éléments. Les jardins suspendus et richement plantés, les potagers sur terrasses offrent la possibilité de partager des activités récréatives et de contribuer à la biodiversité du quartier. En l'absence de murs porteurs, la structure bois du projet autorise la transformation des logements et du parc de stationnement dans le temps. Ces options constituent une forme d'intelligence adaptative du projet.

La tour Silva s'est distinguée par l'élégance de ses proportions, sa transparence et son audacieux système constructif. Ses concepteurs, les cabi-

2 | Les projets Hypérion et Silva ont été classés respectivement premier et deuxième à l'issue du concours.



La tour Silva et ses colombages high-tech | © Art & Build - Studio Bellecour pour Kaufman & Broad

nets Art & Built et Studio Bellecour, ont imaginé une interprétation des colombages¹, une tradition héritée du Moyen Âge, qui trouve une application unique en son genre. La plastique soignée des façades carrossées relie d'un seul tenant le sol à l'horizon, sans artifices accessoires. Ce second projet sera implanté à proximité de la tour Hypérion, sur un îlot dont la hauteur est équivalente. La force de la proposition réside également dans la méthode collaborative avec les habitants qui seront impliqués dans la conception. Ce projet associe des entreprises dont les usines de production sont implantées à proximité du site. En garantissant un approvisionnement local en matières premières, ce chantier devrait concrétiser le concept des circuits courts appliqué aux constructions.

Une réponse innovante aux enjeux des mégapoles

L'originalité de la consultation a consisté à associer la conception initiale des entreprises susceptibles de développer des applications industrielles. Bien que les ressources forestières locales abondent, la plupart des bois utilisés dans la construction française sont importés des pays du nord

de l'Europe. L'EPA s'est fixé comme objectif de promouvoir massivement l'utilisation du bois dans ses projets². Cet engagement n'est pas uniquement lié aux vertus écologiques du matériau. Il soutient la stratégie d'accompagnement de la croissance économique de l'agglomération bordelaise en consolidant un tissu d'entreprises capable de créer des emplois dans l'économie verte. Les programmes d'Euratlantique permettront de structurer la filière bois par effet d'entraînement, et de donner une visibilité aux techniques innovantes. Alors que la plupart des architectures de bois valorisent le matériau en façade, souvent par effet de mode, l'emploi du bois structural est privilégié ; choix plus complexe mais qui améliore grandement le bilan écologique des projets biosourcés³ compte tenu de la masse des structures porteuses.

Les tours en bois constituent des pistes pour répondre au défi mondial de la croissance des villes, d'où l'enjeu de leur reproductibilité. Elles permettront ainsi de prouver la faisabilité de formes urbaines qui jusqu'à présent recouraient à l'acier ou au béton, et de

démontrer que les normes réglementaires et techniques peuvent progresser sans brider l'imagination. Plus rapides, économes en énergie fossile, les tours en bois limitent les nuisances de chantier et contribuent à la lutte contre le changement climatique. L'avenir dira si les systèmes innovants développés à Bordeaux feront école... Il conviendra aussi de confirmer la vertu écologique de cette nouvelle tour dans le temps, pour renouveler un modèle d'architecture devenu cosmopolite.

Le concept de cœur d'îlot traversant | © Art & Build - Studio Bellecour pour Kaufman & Broad



1 | Pans de bois charpentés constitutifs des façades d'immeubles, complétés de matériaux de remplissage.

2 | L'EPA s'engage sur un objectif de production de 25 000 m³ de construction bois par an.

3 | Label de qualité pour les constructions recourant à une part importante de matière première issue de la biomasse.

Le Lot-et-Garonne, potager bio de Bordeaux ?

ANTONIO GONZALEZ-ALVAREZ

Le Lot-et-Garonne a obtenu récemment le label «Territoire bio-engagé»¹

Avec environ 18 000 hectares, c'est le département de la région ALPC (Aquitaine, Limousin, Poitou-Charentes) qui présente le plus fort taux de surface agricole utile (SAU) cultivée en bio (ou en phase de conversion) : 6,48 %. Le chiffre peut paraître relativement faible au regard des résultats d'autres départements français (cf. tableau). Pourtant, à l'échelle nationale, ce département est plutôt bien placé : en France, seulement 4,14 % de la SAU sont cultivées en bio. De plus, en Lot-et-Garonne, la progression ces dernières années a été considérable (en 2008, seulement 8 500 hectares étaient en bio). En fait, le département propose depuis quelques années une aide de 6 000 euros pour chaque installation en bio, ainsi qu'une aide de 12 500 euros aux investissements durant les cinq premières années d'exploitation. Depuis 2009, le Lot-et-Garonne a ainsi investi près de 500 000 euros en aides globales à l'agriculture bio qui viennent s'ajouter à celles de la région ALPC, de l'État et de l'Europe.

Où en est-on en Gironde ? Le territoire a lui aussi reçu le label « bio-engagé » en 2014. Les chiffres des surfaces bio ne sont pas très éloignés de ceux de son voisin du sud-est : près de 15 000 hectares, soit 6,18 % de la SAU.

1 | Label créé par l'association Arbio Aquitaine afin de récompenser les collectivités territoriales ou leurs établissements de restauration lorsqu'ils ont atteint les préconisations du Grenelle de l'environnement : 6 % de surface agricole cultivée en bio ; 20 % de l'approvisionnement des restaurations collectives en bio.

La différence essentielle repose sur le type d'agriculture. Alors qu'en Gironde l'essentiel des surfaces bio est consacré à la viticulture, aux cultures fourragères et aux céréales, le Lot-et-Garonne présente une polyculture plus diversifiée, avec notamment divers produits maraîchers (environ 14 % de la SAU). La différence se traduit également dans les chiffres d'affaires : 83,7 millions d'euros en Gironde contre 166 millions d'euros dans le Lot-et-Garonne².

Compte tenu du type de produits bio de chaque département et du nombre de consommateurs potentiels (330 000 habitants en Lot-et-Garonne ; 1,5 million en Gironde), une hypothèse peut être émise : le Lot-et-Garonne serait en quelque sorte le « jardin potager bio » de Bordeaux et de son agglomération. Cette hypothèse soulève une question plus vaste : quel est le potentiel de l'agriculture bio de proximité pour nourrir l'agglomération bordelaise si ce type de consommation venait à se généraliser ?

Biologique, de proximité, industrielle... Quelle(s) agriculture(s) pour le territoire aquitain ?

Il faut d'abord distinguer agriculture biologique et agriculture de proximité³. L'agriculture biologique garantit une production sans produit chimique de synthèse et sans OGM (organisme génétiquement modifié). Du point de

2 | Source : INTERBIO ALPC, données 2014.

3 | Voir à ce sujet article p. 7 de ce numéro.

vue environnemental, l'avantage de ce type d'agriculture face à l'agriculture conventionnelle ne semble plus faire débat, que ce soit en ce qui concerne la consommation des ressources naturelles (énergie, eau et phosphore), la préservation de la qualité des sols, la pollution de l'eau, les émissions de gaz à effet de serre ou la préservation de la biodiversité⁴. Les avantages commencent à être prouvés également pour la santé : d'après un rapport de l'Inserm, de nombreux pesticides utilisés dans l'agriculture conventionnelle sont dangereux pour les populations qui y sont exposées (exploitants agricoles ou habitants à proximité), notamment pour les enfants en bas âge⁵. Même s'il ne faut pas oublier que certains traitements « naturels » peuvent également être nocifs à certaines doses, c'est probablement la préoccupation pour la santé qui explique la forte croissance de consommation de produits bio en France ces dernières années (entre 2005 et 2014, le chiffre d'affaires est passé de 1,5 à 5 milliards d'euros⁶).

La principale critique à l'égard de l'agriculture biologique est qu'en rai-

4 | Voir l'étude réalisée par l'Inra pour le Commissariat général à la stratégie et à la prospective : Inra, « Vers des agricultures à hautes performances », 2013, vol. 1, 372 p. www.strategie.gouv.fr

5 | Voir la synthèse du rapport Inserm, « Pesticides. Effets sur la santé. Synthèse et recommandations », 2013, 161 p. www.inserm.fr

6 | D'après les chiffres clés publiés par l'Agence française pour le développement et la promotion de l'agriculture biologique.

Les chiffres du bio dans quelques départements français

	Surfaces bio + conversion 2014	Part dans la SAU totale 2014
Loire-Atlantique	42 932 hectares	10,6 %
Aveyron	40 640 hectares	7,86 %
Bouches-du-Rhône	27 885 hectares	18,84 %
Lot-et-Garonne	18 159 hectares	6,48 %
Gironde	14 864 hectares	6,18 %

Source : Agence Bio, « Le Bio en France. La production, le marché et la restauration en 2014 ».

son de son plus faible rendement elle ne serait pas en mesure de nourrir le monde. Ce ne serait donc pas un modèle généralisable. Nous n'entrons pas ici dans ce débat passionnant mais complexe. En général, les études scientifiques tendent à montrer qu'en moyenne le bio est entre 8 et 25 % moins productif, ce qui se traduit par un bilan économique qui reste aujourd'hui favorable à l'agriculture conventionnelle¹. C'est pourquoi les produits bio restent pour le consommateur plus chers que les produits issus de l'agriculture conventionnelle. Mais les chercheurs pointent deux aspects positifs du bio : tout d'abord, la différence de rendement tend à se réduire grâce à la recherche agronomique, même si les budgets de recherche sur le bio restent en France marginaux² ; ensuite, l'agriculture bio est efficace dans l'association de cultures et, si on mesure les rendements cumulés, les résultats peuvent s'avérer plus importants qu'en agriculture conventionnelle³. L'agriculture de proximité repose sur la même mouvance sociétale : le souci pour la qualité de l'alimentation. Les

associations Amap (Association pour le maintien d'une agriculture paysanne), des entreprises sociales comme La Ruche qui dit oui ! ou la vente directe à la ferme sont des initiatives qui se développent avec succès. Le label bio n'est pas la règle, même si les démarches d'agriculture raisonnée sont privilégiées. Ce qui prime, c'est la proximité du lieu de production, qui garantit la fraîcheur du produit, des retombées économiques locales et la réduction de consommation d'énergie et d'émissions de CO₂ pour le transport. La principale critique à l'égard de l'agriculture de proximité est, comme pour l'agriculture biologique, sa difficile généralisation. Rien que pour nourrir les grandes villes, les circuits de proximité sont aujourd'hui sans doute insuffisants⁴.

Malgré ces limites, les agricultures bio et de proximité vont sans doute continuer à se développer en Aquitaine, car elles sont plus respectueuses de l'environnement que l'agriculture « industrielle » conventionnelle, et elles répondent à une demande sociétale forte. Les collectivités publiques doivent accompagner ce mouvement en préservant les espaces agricoles adaptés dans leurs documents d'urba-

nisme et en facilitant les démarches administratives (souvent complexes) pour accéder aux aides. Il ne s'agit pas de prôner l'autarcie, mais de faciliter des pratiques qui, même marginales (par rapport au poids écrasant dans la région des industries viticoles, céréalières ou forestières), peuvent avoir des effets vertueux à l'échelle locale. Sans oublier pour autant que sur la question de la gouvernance alimentaire des métropoles il sera sans doute nécessaire de continuer à raisonner à plusieurs échelles. _

POUR ALLER PLUS LOIN

- a'urba, *L'agriculture périurbaine bordelaise : quels demande, offre et potentiel*, 2014, 25 p. www.aurba.org
- Chauveau L., « Le bio peut-il nourrir le monde ? », *Sciences et Avenir*, 2016. www.sciencesetavenir.fr
- Inra, *Vers des agricultures à hautes performances*, 2013, vol. 1, 372 p. www.strategie.gouv.fr
- Inserm, *Pesticides. Effets sur la santé. Synthèse et recommandations*, 2013, 161 p. www.inserm.fr
- Vidal R., « Comment nourrir les villes », *Les grands dossiers des sciences humaines*, 2015, n° 40, p. 58 à 61.
- www.franceinter.fr/depeche-l-agriculture-bio-serait-capable-de-nourrir-la-population-mondiale

1 | Voir l'article de Reganold J. et Wachter J., du département des sciences agronomiques de l'université de l'État de Washington, publié dans *Nature Plants* ; cité dans : « Le bio peut-il nourrir le monde ? », Chauveau L., *Sciences et Avenir*, février 2016. www.sciencesetavenir.fr

2 | Le budget de l'Inra dédié au bio est de 200 000 euros sur un budget annuel total de 135 millions d'euros.

3 | D'après Fouilleux É., directrice de recherche au CNRS, citée dans le dossier de France Inter : « L'agriculture bio serait capable de nourrir la population mondiale ».

4 | « Paris mobilise pour l'alimentation des habitants de son agglomération quelque trois millions d'hectares, soit six fois plus que la région Île-de-France en comporte. C'est-à-dire que même si l'on rapprochait les lieux de production au plus près de la ville, il faudrait quand même parcourir des distances de l'ordre de 200 à 300 km pour nourrir tout le monde. » Vidal R., « Comment nourrir les villes », *Les grands dossiers des sciences humaines*, 2015, n° 40, p. 58 à 61.

Des lieux pour une méditation urbaine

BOB CLÉMENT



© architectenbureau Wil-Ma bvba | www.wil-ma.com

Alors que nos villes vivent désormais sous la menace d'une violence imprévisible, l'espace urbain peut-il offrir des lieux dont l'intention viendrait, en contrepoint, asseoir une attitude radicalement opposée : la méditation et le « travail intérieur » ?

L'espace public est déjà, en soi, porteur de valeurs humanistes : le vivre-ensemble, le respect de l'autre et, plus fondamentalement, la conviction que l'altérité est le meilleur garant de la construction individuelle.

Mais l'agora n'est plus ce qu'elle était et l'espace public s'est trouvé progressivement envahi de stimuli « in-humains » : bruits de la circulation, pollution atmosphérique, mais aussi sollicitations commerciales, pollutions lumineuses... Le centre-ville de Bordeaux, pourtant largement protégé des nuisances mécaniques et jouissant d'une mise en valeur patrimoniale remarquable, n'est-il pas en même temps le plus grand centre commercial de l'agglomération, où les bancs se font rares ?

L'espace public contemporain s'es-souffle-t-il ? Dans sa réinvention en germe, certains concepteurs portent une écoute attentive à des besoins qu'il serait probablement trompeur de considérer comme nouveaux, puisque les religions ont tenté d'y répondre depuis des millénaires : introspection, méditation, contemplation.

Or, si ces pratiques tendent à se « laïciser » toujours plus (on pense notamment au courant de la *mindfulness* ou « pleine conscience », adaptation des méthodes de méditation issues du bouddhisme, dans lesquelles le souffle, précisément, a une place essentielle). Les églises, temples ou mosquées ne sont plus nécessairement les seuls lieux devant en être le réceptacle.

C'est ainsi que l'agence d'architecture belge Wil-Ma a proposé, en réponse à un concours pour le Grand Union Canal Basin à Londres, de créer une structure architectonique mettant en scène douze tourelles (des « sanctuaires urbains ») constituant chacune un lieu propice au recueillement individuel.

Le projet, baptisé *Faith That The Sky Is Not Falling*, se distingue par un parti pris sensible qui puise dans le registre minimaliste des églises modernes (le couvent de la Tourette de Le Corbusier à Éveux, dans la région de Lyon) ou contemporaines (l'église de la Lumière de Tadao Ando à Osaka, Japon) : surfaces lisses, monochromes, découpes de lumières géométriques et puits de jour (on est proche de l'oculus qui fait rentrer le ciel étoilé dans le tipi indien). Fait quelque peu incongru, ces tourelles peuvent aussi s'escalader : faut-il y voir une métaphore du cheminement spirituel ?

Signalons plus sérieusement que d'autres projets émergent dans la même perspective d'une réintégration de pratiques de méditation au sein de la ville. La 6^e Biennale de Rotterdam a accueilli *Het Nieuwe Paviljoen*, lieu de silence en forme de yourte au toit végétalisé, conçu par l'agence SEARCH, alors que le cofondateur des Mama Shelter, Cyril Aouizerate, concocte son nouveau projet à proximité du marché aux puces de Saint-Ouen, « le MOB¹ », inspiré des monastères, et conçu autour de trois « éléments programmatiques » : cuisine végétarienne, méditation, culture. Mais la singularité du projet de Wil-Ma est bien de s'inscrire dans l'espace public afin, peut-être, d'affirmer l'enjeu social et la valeur collective de pratiques à caractère individuel.

À l'heure où les questions de santé mentale montent en puissance dans le champ de l'urbanisme, une telle initiative offre un signal tangible en réponse au stress urbain, qui, entre attentats et réchauffement climatique, semble, lui aussi, ne pas échapper à la mondialisation.

1 | Pour « Maïmonide of Brooklyn », Maïmonide (1135-1204) étant, selon Cyril Aouizerate, le premier médecin à vanter le bienfait des fruits et légumes pour la santé.



Lormont, quelque part dans l'inachevé

JEAN-CLAUDE MARGUERITTE

Les années 1960 voient, rive droite, la traduction bordelaise des grands programmes de la reconstruction. Objectif : recentrer l'agglomération autour de son fleuve. Il en résultera une césure entre la ville historique au bas du coteau et l'urbanisme des années 1960 sur le haut. Sur la base d'un plan d'ensemble établi en 1962 (Fayeton & Perrier architectes), la Zup des Hauts de Garonne était un projet de territoire cohérent doublé d'une grande intelligence des lieux. Celui-ci s'est heurté aux réalités de l'époque : révisions à la baisse des programmes, du contenu et du périmètre des opérations, perte du sens de certains fondamentaux sur le plan spatial, inadaptation aux évolutions, crises économique et sociétale, mal des grands ensembles. Accélérées par l'arrivée du tramway (choix d'agglomération 1996-1997) et le renouvellement urbain (choix national 2003), les mesures palliatives successives ont abouti, 40 ans plus tard, aux opérations du Grand Projet de Ville (GPV).

Inhérent à l'acte d'aménager, cet enchaînement de circonstances fortuites ou non, d'adaptations-anticipations, de gestion dans le temps des avatars, fabrique le récit urbain d'un projet-processus dont le défi est de (ré)actualiser ces enjeux pour les intégrer à un autre temps d'une nouvelle dynamique d'aménagement.

Du village-rue au plan maillé

Le vieux bourg de Lormont est situé à la conjonction de deux anciens axes de

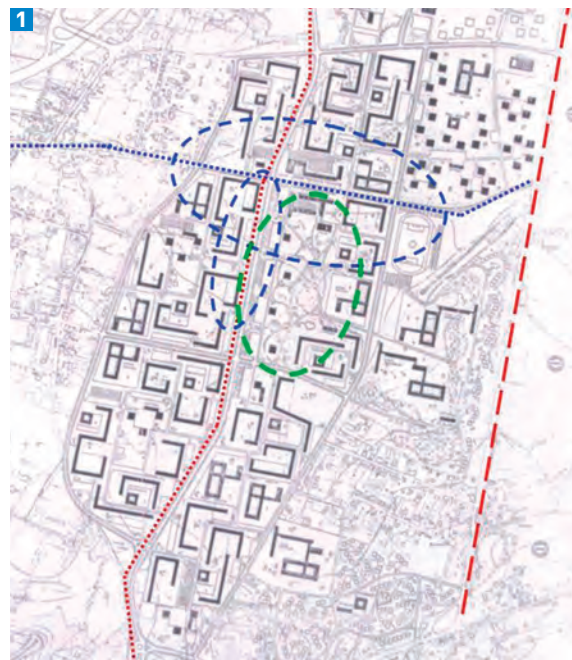
communication : l'un orienté est-ouest piquait perpendiculairement vers le fleuve, donnant lieu à un franchissement par voie d'eau ; l'autre, nord-sud, coupait l'actuelle place Auberny, longeait la crête du coteau, contournant les marécages de La Bastide et reliait Bordeaux par le sud. Le port et la place Auberny sont les deux points d'ancrage à partir desquels s'est constitué le village-rue. Plus à l'est la Grand-Route de Paris, future avenue de Paris, conduisait au franchissement sud. Elle deviendra l'autre grande voie structurante nord-sud du plateau. C'est sur cet axe, qui se prolonge sur Cenon, que se calera en 1962 le tracé régulateur du plan des trois Zup (Lormont, Cenon, Floirac).

Ainsi la ville s'est façonnée autour de sa charpente de chemins historiques, organisés suivant une double logique d'orientation : est-ouest, en forme de doigts de gant menant au fleuve, et nord-sud, parallèles à la ligne des coteaux. Cette trame marque la ville autant que l'urbanisme contemporain.

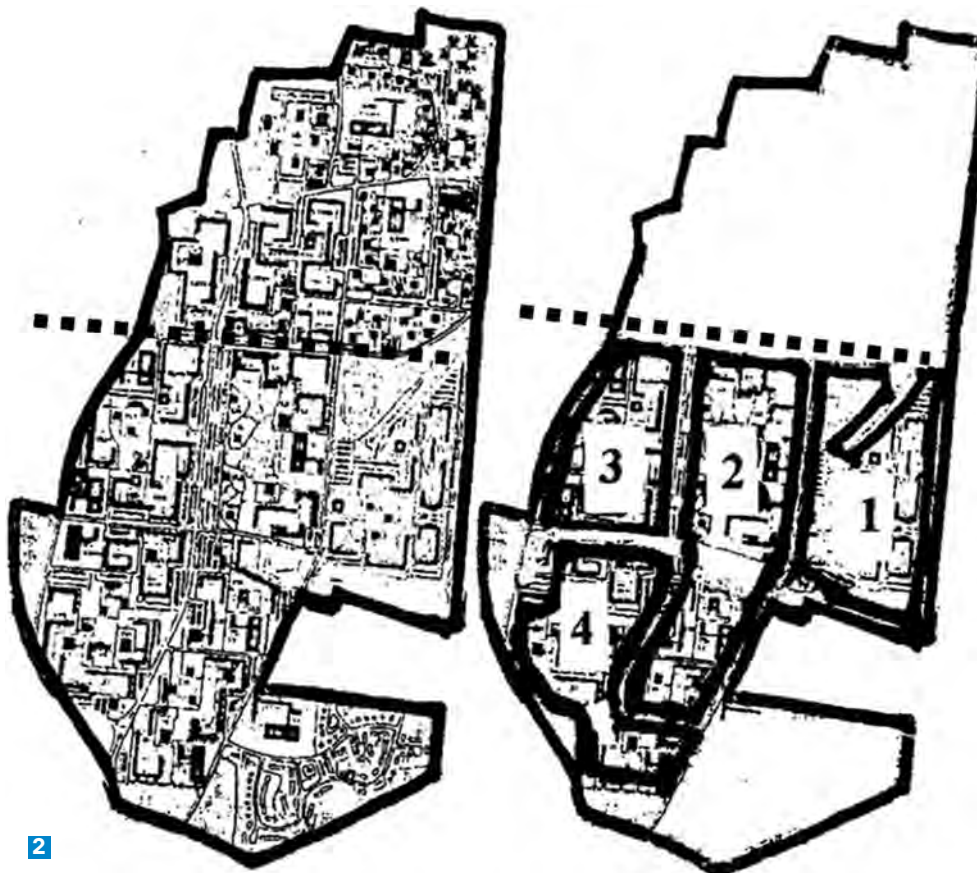
La cité Génicart, un ancrage fort dans le territoire...

1 Le plan régulateur de 1962 prend appui sur la route nationale 10 et intègre la charpente des chemins existants est-ouest et nord-sud compatibles avec l'urbanisme des chemins de grues. S'ajoute la volonté d'organiser sur l'axe historique est-ouest menant au fleuve, à son croisement avec l'axe principal nord-sud et en prise directe sur le bourg ancien, une

centralité avec ses équipements structurants, vers laquelle convergent tous les flux. Un vaste parc vert situé dans sa continuité est au centre de la composition. Des équipements de proximité et un grand soin dans le traitement de la périphérie complètent le tout. Parti pris surprenant et bel exemple d'adaptation pour un urbanisme qui, en théorie, prônait la tabula rasa et la disparition de la rue : preuve d'une belle intelligence intuitive du terroir, de ses potentialités et de l'évolution possible de la doctrine moderne. Dès lors, la Zup s'apparente pour Lormont, à un premier projet de territoire, elle n'est pas créée ex nihilo. Les éléments de ce qui deviendra plus tard le Projet de Ville étaient là, réunis, dans une cohérence destinée à servir un autre contexte, celui d'une ville nouvelle de plus 20 000 habitants soudée au bourg ancien : la densité était la condition de sa réussite !



Appui sur la RN 10 (pointillé rouge), organisation d'une centralité sur l'axe Garosses est-ouest (bleu), parc central (vert), tracé futur tramway (rouge).



2

... dont la centralité et l'accroche au bourg ancien sont sacrifiées dans le dernier plan de 1984

2 ▲ Les révisions du plan masse se sont enchaînées avec d'importantes pertes par rapport aux intentions initiales. La dédensification entraîne l'abandon des programmes prévus au nord de l'axe historique est-ouest, qui ne constitue plus que la limite nord de la Zup et dont le rôle structurant sera désormais ignoré. Si le parc central perdure, considérablement restreint et appauvri, les conditions de l'ancrage au bourg ancien ne sont plus réunies. La centralité prévue sur la rue des Garosses n'ayant pas été réalisée, le lien au village-rue n'est plus à l'ordre du jour et la logique est-ouest s'efface devant la seule logique des voies nord-sud, d'où un effet d'évitement du bourg ancien, de coupures physiques sur les marges et à l'intérieur de la cité.

La ville se segmente alors en lanières parallèles au fleuve dans lesquelles se glisse la fracture sociale. Le projet de ville de 1996 s'empare de cet enjeu et se donne comme mission de conduire une réflexion de type recherche-action à partir des fondamentaux qui constituent l'identité de la commune. Certains enjeux prenant racine dans les avatars d'hier, il s'agit de saisir ou

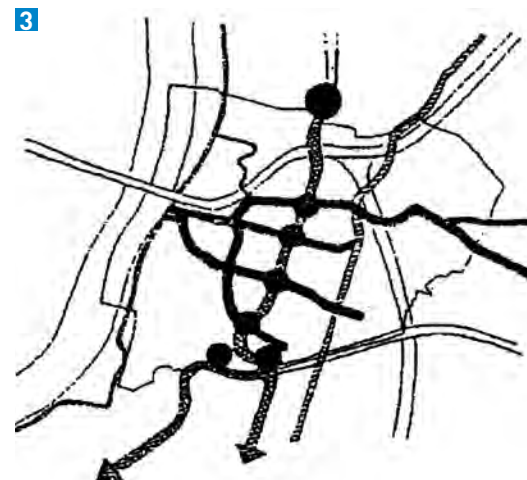
de créer les conditions d'émergence de nouveaux enjeux à partir des moments clés et des secteurs « capables », et d'inscrire le processus dans la perspective du futur GPV. Il faut pour cela comprendre les mécanismes qui ont façonné la ville, les problématiques anciennes ou émergentes, anticiper l'avenir ; définir un axe prioritaire pour retrouver l'équilibre fleuve/plateau, désenclaver, s'appuyer sur la trame viaire historique, faire primer les liens est-ouest et mettre le lien spatial au service du lien social avec un axe paysagé qui traverse toute la ville.

Le tramway urbaniste

3 ► La période de 1997 à 2001 et l'arrivée programmée du tramway marquent un moment déterminant sur la rive droite. C'est pour Lormont une étape intermédiaire, un levier entre les gestes pionniers de 1996 et les recompositions lourdes du GPV. La ville doit réagir immédiatement pour profiter des effets d'aubaine, assurer une continuité dans l'avenir tout en évitant les écueils inhérents au changement des échelles de référence de la construction urbaine de l'agglomération. La stratégie consiste à faire coïncider logique métropolitaine et logique de proximité. Les deux proces-

sus, tramway et projet de ville entrent en conjonction.

Les avatars d'hier deviennent les ferments d'une action transformatrice. Le tramway passe avenue de la Libération, prévue à l'origine pour être l'épine dorsale nord-sud de Gécicart, et devenue une coupure dans la cité. En plaçant, sur demande de la ville, les stations au croisement de cet axe nord-sud avec les axes directeurs est-ouest, l'arrivée du tramway devient l'occasion d'un travail anticipateur sur l'épaisseur du « tube tramway », les limites et clôtures, le désenclavement des quartiers, l'affirmation des cheminements est-ouest, de l'enjeu du lien spatial et social, des orientations qui se poursuivront lors de l'étape GPV.



3

L'entrée dans le GPV rive droite, la recomposition de Génicart

Outre l'ancrage des Hauts de Garonne à la ville-centre réorganisée autour de la plaine Bastide et du fleuve (objectif de la reconstruction en passe d'être réalisé après 40 ans d'avatars), le renouvellement urbain s'enrichit de la résurgence des problématiques locales : le projet de ville devient alors l'échelle communale de référence du GPV.

La requalification des espaces publics accompagne la transformation du bâti, avec comme épine dorsale nord-sud le tramway. Ses stations sont disposées aux croisements de la trame viaire et un maillage de voies et cheminements orientés est-ouest, dont la concrétisation de la grande liaison qui crée les conditions pour cheminer du fleuve au plateau. Avec de nouvelles voies d'accroche, à l'ouest sur le Parc Bois Fleuri jouxtant le Bourg ancien, à l'est sur l'avenue de Paris vers le nouveau quartier de La Ramade (pour la première fois l'ancienne Zup s'affranchit de ses limites), c'est le retour de la question des franges et de l'ancrage au territoire communal. S'ajoutent la thématique de la « ville des jardins », une constante du renouvellement urbain et la résidentialisation paysagère des abords et pieds d'immeubles. Une partie des intentions d'origine du plan de 1962 est ressuscitée (la ville à la campagne), mais dans un nouveau contexte.

4 La question de la soudure du bourg ancien au plateau se pose alors de manière inattendue avec l'émergence des secteurs Mairie-Carriet et Bois-Fleuri-Génicart, qui deviennent deux lieux majeurs dans la ville côté plateau, comme hier la place Auberny, qu'ils prolongent d'ailleurs pour souder enfin le bourg ancien au reste du territoire communal.

Carriet voit pour sa part sa vocation de cité-parc confortée. Conçue à l'origine pour être soudée au bourg ancien, son enclavement relatif par le pont d'Aquitaine et la tranchée de l'autoroute

s'était peu à peu retourné en positif en confortant ses qualités de quartier-village, puis en négatif construisant les conditions de son isolement. Le passage du tramway en ligne de crête desservant un pôle habitat-activités dote la cité d'une nouvelle centralité linéaire, en prise sur la nouvelle place de l'Hôtel-de-Ville et le bourg doyen. Dans les deux cas, comme prévu en 1996 et au moment du tramway, on constate le retour aux fondamentaux du territoire.

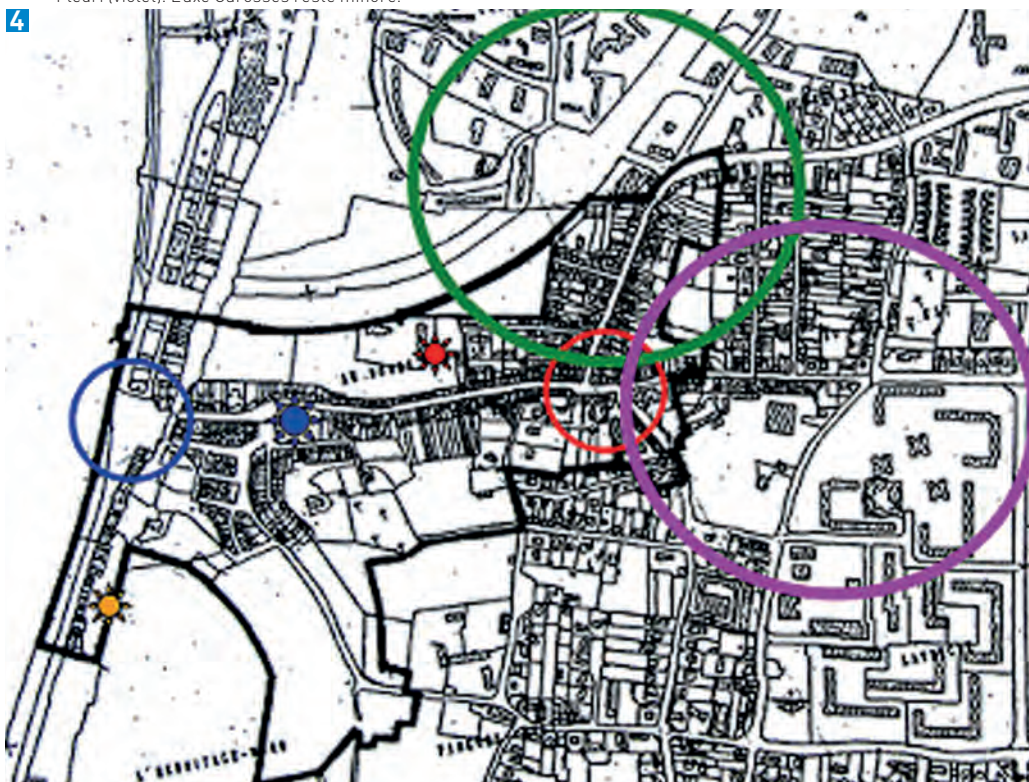
Un nouvel avatar ? Vers d'autres moments clés ?

Au regard des ambitions du plan d'origine de la Zup, la soudure bourg-Génicart reste encore incomplète. Malgré un effort tardif de requalification du quartier attenant centré sur la nouvelle liaison Bois-Fleuri-tramway, le

rôle structurant de l'axe est-ouest des Garosses n'est toujours pas affirmé comme porteur d'une centralité forte. Jeux d'acteurs et intérêts divergents sur des échéances différentes n'ont pas permis à ce jour de mettre à l'agenda cet objectif qui parachèverait les retrouvailles entamées entre côté fleuve et côté plateau.

Mais c'est ainsi que se fabrique un territoire, dans l'inachèvement permanent. Et ce dernier avatar sera un jour le ferment d'un autre projet, dans un autre moment clé.

La double soudure du bourg ancien au plateau : secteurs Carriet-Mairie (vert) et Génicart-Bois-Fleuri (violet). L'axe Garosses reste minoiré.



Faire ses courses... d'orientation ?

EMMANUELLE GOÏTY

« C'est bien beau, mais... c'est trop cher. » Voilà le propos parfois rencontré auprès de plusieurs enquêtés concernant l'offre de proximité, marquant un décrochage entre le pouvoir d'achat et l'offre locale hors grandes et moyennes surfaces. La problématique est illustrée grâce à deux témoignages : une jeune femme étudiante, avec un petit budget résidant dans l'hypercentre bordelais, et un retraité que la peur d'une perte de mobilité liée à la voiture commence à préoccuper¹.

**Claudia a 24 ans.
Elle est étudiante en sciences
politiques.**

« Ça fait 2 ans que nous sommes à Bordeaux avec mon ami. On habite dans le quartier Saint-Pierre. J'adore habiter en centre-ville. J'y ai toujours habité... Quand j'avais mon studio à Besançon, j'habitais au centre-ville. Et quand je suis arrivée à Bordeaux, comme je ne connaissais pas du tout, je m'étais dit : il faudrait qu'on soit le plus près possible de la fac. Et non, la banlieue, j'ai beaucoup de mal. Du coup, on a reculé petit à petit pour arriver ici. Et, avec le tram, ça fait entre 20 et 30 minutes pour aller à la fac, c'est raisonnable. Et l'appartement, ça a été le seul que j'ai trouvé, parce que je m'y suis prise un peu tard, parce qu'avant je travaillais. Il n'y avait plus rien. Donc, le nôtre est un peu petit par rapport à ce qu'on aurait voulu, mais c'était le seul sans dégât des eaux, et le seul dans une rue potable ! J'ai vu des choses... Je ne pensais jamais voir ça en location. Celui-là, j'ai eu les larmes aux yeux quand je suis rentrée dedans... Du coup, ça me va très bien.

Aujourd'hui, je ne changerais pour rien au monde. Même si, des fois, c'est pénible de faire une demi-heure de tram matin et soir...

J'apprécie de vivre dans le centre... on jongle pour certaines petites choses du quotidien. On a un Carrefour Market en bas de chez nous et j'ai en un autre à proximité de mon lieu de stage. Il n'y a pas trop de monde. Mais c'est vraiment pour l'appoint, une fois par semaine, quand il manque un œuf pour faire le gâteau. C'est celui qui est place du Palais. Je n'y vais pas plus d'une fois par semaine.

Sinon, en général, on fait les courses tous les quinze jours, le samedi matin, à Auchan Mériadeck. En « gros supermarché », ça doit être le plus près. Il y a le tram qui passe devant chez nous et qui nous y emmène. C'est vraiment par facilité de transport. On y va aussi parce qu'il est plus grand, donc on peut trouver tous les produits. Et les prix ne sont pas trop chers. Pour transporter les courses, on a une technique. J'ai une énorme valise. On bourre la valise et on prend le tram pour revenir. (...) Le centre commercial ? Non. C'est vraiment pour les courses. On arrive, on va à Auchan et on repart. Si je vais

à Mériadeck pour le centre commercial, ça sera en dehors du temps des courses, trop compliqué à gérer.

Je jongle aussi avec d'autres commerces quand je peux. J'aime bien aller dans un magasin bio à côté de chez nous, cours Victor-Hugo. De temps en temps, des petits paniers bios à 10 euros, pour compléter les fruits et légumes. J'aimerais bien pouvoir faire plus attention à ce que j'achète, mais, pour l'instant, les finances ne sont pas là. J'adore cuisiner, j'adore ça. Pour le pain, je vais à côté de chez nous, à 5 minutes à pied, une fois par semaine. À la Fabrique, vers la place Camille-Jullian. C'est vraiment super leurs produits. À notre grand désarroi, on ne trouve aucune boucherie qui nous convienne à Bordeaux. J'en ai cherché... j'en ai cherché, mais il faut prendre le scooter, et j'avoue que j'ai la flemme. On a une poissonnerie en bas, elle est super bien, mais vraiment cher. Une fromagerie super chère aussi. Je prends à la coupe à Auchan, que ce soit le poisson, le fromage, ou la charcuterie. Sinon, c'est beaucoup trop cher. Le marché des Capucins ? On y va, mais c'est plutôt rare. Bon... on a à peu près tout, sauf la boucherie. C'est le truc qui me perturbe le plus. Je trouve dommage que, dans le centre d'une ville comme Bordeaux, il n'y ait pas de boucherie. À Besançon, il y en a plein. Je ne sais pas pourquoi, ici, il y a une pénurie de boucheries.

Ce qui manque ici, en tant qu'étudiant qui galère financièrement, ce sont les magasins comme Lidl. Il n'y a rien,

1 | Les témoignages retracés ici sont extraits de deux entretiens parmi vingt-cinq réalisés dans le cadre d'une étude conduite par l'a-urba sur l'accès aux équipements de la vie quotidienne. Les prénoms ont été changés.

rien. À un moment, on se motivait pour aller à celui rue Furtado, après la gare. Mais c'est vraiment très galère. Il faut prendre le tram, puis remarcher. Déjà que, les courses, ce n'est pas forcément le plus sympathique à faire dans ta journée, là, c'était vraiment trop de contraintes. Certains *discount* sont très bien. Avec mon côté traumatisé, je veux quand même acheter des choses de bonne qualité. Il y a beaucoup de produits « bios » chez Lidl. Et ils sont juste deux fois moins chers. »

Marius a 76 ans. Il vit à Saint-Loubès.

« Quand je suis arrivé dans la région après ma retraite, je cherchais une maison, mais pas avec terrain. Plus exactement un appartement, mais au rez-de-chaussée. Parce que... quand j'ai décidé de quitter Aix-en-Provence, je me relevais tout juste d'un AVC. Physiquement, je n'étais pas du tout en état d'entretenir une maison. Nous ne sommes que deux, avec mon épouse. Nos enfants sont adultes. On a pris un appartement. Trois ans après, j'allais nettement mieux. Et là, un petit jardin me manquait. J'ai vu une pancarte. La maison me plaisait, en plein centre. Et à notre âge... Parce qu'un jour ou l'autre je ne pourrais pas conduire, donc il faut avoir toutes les commodités à pied sur place.

Des fois, j'accompagne mon épouse, parce que c'est elle qui va surtout chercher le pain, le journal. Je l'ac-

compagne histoire de prendre l'air. Des fois, non. Je passe le plus clair de mon temps au jardin. Je suis à la retraite... et je me suis fixé une ligne de conduite : il n'y a plus d'emploi du temps. Le papier à musique, c'est terminé.

Ma femme fait souvent ses courses à Leclerc. À 4-5 kilomètres, pas tellement loin. Sinon, à 800 mètres, il y a un Carrefour Contact, un petit boui-boui de rien, en dépannage. Et un tout petit peu plus loin encore, il y a Sainte-Eulalie, 5-6 kilomètres... Nous sommes entourés de grandes surfaces. Il y a Super U, Auchan, Carrefour, le grand Carrefour, Intermarché, sur un rayon de 10 kilomètres en gros. Ma femme va dans les supermarchés selon les publicités qu'elle reçoit, les promos. Le seul inconvénient, c'est pour les personnes âgées... Pour nous, pour le moment, ça ne se pose pas, parce que mon épouse conduit, et moi aussi. Mais nous avons des amis où la personne est seule, elle a plus de 85 ans et elle a du mal à conduire. Et ça pose problème. Ça manque de moyens de communication. Il y a Intermarché, qui a essayé de mettre en place une navette jusqu'au centre-ville. L'idée est excellente. Mais c'est limité. La petite supérette qu'il y a ici au centre-ville, c'est hyper cher. Et il n'y a pas de choix. Au centre ville, on a presque tout. Il y a la supérette, il y a un boucher, un poissonnier, il y a tout. Mais il n'y a pas de choix, et le peu qu'il y a, c'est très cher. On y va en cas de pépin ou si on a oublié quelque

chose. Les seuls commerçants dont on se sert normalement, ici, c'est le boulanger. Il y en a au moins quatre. Un peu plus loin, toujours à l'entrée du centre-ville, il y a deux boulangers face à face. Je me demande comment ils travaillent.

Des fois, on va à Bordeaux. Par ici, pour les vêtements, les chaussures – mon épouse est un peu difficile –, elle ne trouve pas tout ce qu'elle veut. Il faut aller sur Bordeaux. On prend une journée sur Bordeaux. On va chercher des boutiques. Dans le centre-ville, pour les chaussures. Moi, par exemple, pour les chaussures, je vais du côté des Grands-Hommes. Mon épouse, va par là ou dans la zone de Sainte-Catherine. Dans les grandes surfaces, point de vue habillement, il n'y a rien ! Pour ceux qui n'ont pas les moyens pour aller à Bordeaux, d'ailleurs, il y a les bus de la... Transgironde. Les grandes galeries commerciales ? Oui, histoire de se promener, de faire un peu de lèche-vitrines. Auchan-Lac, c'est facile d'accès. En un quart d'heure, 20 minutes maxi. Et comme je ne travaille plus, j'évite les heures d'affluence. Et il y a pratiquement tout là-bas.

Mon épouse aime bien faire les marchés. Elle fait pratiquement tous les marchés de tous les bleds autour ! De temps en temps, on change, on va là et là. On a prévu le 16, il y a un marché nocturne à Créon. C'est noté dans mon calepin. Ce n'est pas spécialement pour acheter quelque chose. Disons que c'est une sortie. Et si l'occasion se présente, on achète. »

Quartier des spectacles de Montréal :

une gouvernance partenariale au service du projet

ARTHUR DUHAMEL

Dans un contexte de concurrence mondiale entre métropoles, nombreuses sont celles qui tentent d'affirmer leur positionnement et leur rayonnement en tant que métropoles culturelles. Forte de sa légitimité acquise auprès des élites urbaines, la culture se révèle être un outil idéal de légitimation de projets urbains¹.

De ce point de vue, l'expérience du Quartier des spectacles de Montréal est emblématique. Érigé en partie sur l'emplacement historique du *Red Light* – secteur populaire pour ses cabarets et autres maisons de jeu qui valut à la ville sa réputation festive et son surnom de « petit Paris d'Amérique » au début du siècle dernier –, le Quartier des spectacles (Qds) symbolise l'adéquation entre développement culturel et aménagement urbain. Amorcé au cours de la décennie précédente, ce projet urbain cherche par l'aménagement d'espaces publics de grande qualité à faire évoluer un secteur partiellement délaissé du centre-ville pour renforcer sa vocation culturelle et faire rayonner Montréal. Il permet au Qds d'être identifié comme cœur culturel de la métropole québécoise en regroupant, sur une superficie d'environ 100 hectares, plus de 30 salles de spectacles, 80 lieux de diffusion et 8 places publiques animées, et où ont lieu chaque année une quarantaine de festivals.

1 | Gravari-Barbas M. et Jacquot S., « L'événement, outil de légitimation de projets urbains : l'instrumentalisation des espaces et des temporalités événementiels à Lille et Gênes », *Géocarrefour* [en ligne], 2007, vol. 82/3.



Le secteur place des Arts | © Ville de Montréal, Martin Viau

Ce projet, initié par un groupe de la société civile, rappelle également l'importance de développer une gouvernance adaptée à la réalisation de grands projets urbains susceptibles de faire émerger des intérêts communs entre acteurs privés et publics.

Le Partenariat du Quartier des spectacles, un acteur clé

Consciente de l'état de dégradation avancé du secteur du *Red Light* et de la faible mise en valeur d'un secteur culturel pourtant bien implanté, l'association québécoise de l'industrie du disque, du spectacle et de la vidéo (ADISQ) lance, en 2001, l'idée de projet du Quartier des spectacles de Montréal. Le but est de dynamiser la scène culturelle montréalaise et de pourvoir ce secteur en infrastructures pour l'accueil d'événements extérieurs.

Un an plus tard, lors du Sommet de Montréal, la ville se saisit de l'idée et identifie le Qds comme projet prioritaire afin d'ancrer la culture dans ses stratégies de développement et positionner Montréal comme destination culturelle internationale.

En 2003, l'organisme à but non lucratif (OBNL) Partenariat du Quartier des spectacles² est créé à l'initiative de la ville et se voit confier l'élaboration d'une identité visuelle et d'une vision stratégique pour le développement du secteur. S'ensuit alors une première période d'incubation et de maturation du projet qui débouchera sur dix orientations de développement du Qds. Retranscrites spatialement

2 | Le Partenariat Qds est constitué, dans son conseil d'administration, de représentants des milieux de la culture, des institutions, de l'éducation, des affaires de la ville de Montréal, ainsi que des résidents.



dans le plan d'urbanisme de la ville de Montréal en 2004, elles seront la base de l'élaboration du programme particulier d'urbanisme (PPU) de la première phase « Quartier des spectacles-secteur place des Arts » présenté lors du Rendez-vous novembre 2007 : Montréal, métropole culturelle. La mise en place du PPU marque l'entrée du projet dans une phase opérationnelle. Pour la ville, c'est l'occasion de mettre en place une gouvernance originale. En tant que principal porteur du projet, elle mandate deux organismes, dont les missions sont bien distinctes. Le premier est l'OBNL Quartier international de Montréal (QiM), chargé d'effectuer les différentes tâches relatives au montage et à la gestion d'un projet d'aménagement urbain (élaboration du PPU, budgets, appels d'offres, supervision du chantier, etc.)¹. Le second est l'OBNL Partenariat du Quartier des spectacles, qui assure, depuis 2003, la promotion du quartier et de ses nom-

breux atouts. Une fois les premières réalisations sorties de terre, la mission initiale du Partenariat Qds évolue vers une dimension plus large et opérationnelle : l'organisme a désormais en charge l'animation du Qds au travers de la programmation culturelle et la gestion technique des installations publiques.

La décision d'intégrer ce groupe d'acteurs issus de la société civile – le Partenariat Qds – au cœur de la gouvernance du projet lui a permis d'assumer un certain leadership. Elle lui a également permis d'assurer, tant par le biais de son lien contractuel avec la ville qu'au travers de son lien partenarial avec la société QiM, l'intégration des objectifs de développement culturel dans le parti d'aménagement urbain. Et, bien que le nombre de membres actifs au sein du Partenariat Qds ait triplé depuis 2003, la très grande majorité reste issue du milieu culturel démontrant qu'entre la phase d'initiation et celle de la réalisation, la culture conserve un poids majeur dans le projet. La préservation

des objectifs initiaux de développement culturel dans le cadre du projet d'aménagement urbain est aussi à mettre au compte d'une dynamique de collaboration entre parties prenantes initiée très en amont.

La collaboration et l'innovation : clés du succès

Une des problématiques principales dans un grand projet urbain tient en partie au nombre de parties prenantes impliquées, dont les objectifs sont souvent différents ou contradictoires. Dans le cadre du Qds, la solution a été d'impliquer les acteurs dans une phase très en amont afin de créer une situation de collaboration, voire d'appropriation du projet. L'idée de départ était d'inverser la façon de percevoir le potentiel d'un territoire : plutôt que de partir de la vision d'équipes de concepteurs dont le résultat serait soumis aux parties prenantes, on a préféré confier à ces dernières l'élaboration d'une vision concertée du développement du quartier soumise ensuite à une équipe de concepteurs pour être mise en plan.

1 | Dans ce contexte, l'OBNL QiM peut être comparée à une société d'économie mixte (SEM).

À deux stades différents du projet, on a donc fait appel à deux méthodes de travail innovantes de coconstruction pour créer un climat de cohésion entre acteurs et établir une vision la plus partagée possible. La première méthode, conduite en 2004, est le visioning qui consiste à réfléchir selon un procédé d'animation de rencontres connue sous le nom de *Future Search*. Pilotée par le Partenariat Qds. Cette démarche a produit une première vision partagée de l'évolution du territoire. La seconde méthode, réalisée en 2007 par la société QiM, a utilisé une procédure empruntée au monde de l'entreprise et originellement conçue pour prévenir les situations de conflit, le *partnering*. Réunissant pendant deux jours une trentaine de parties prenantes, cette procédure, qui est similaire au visioning dans la forme et les acteurs impliqués, est cependant davantage axée sur les relations interpersonnelles. Elle a permis de

définir de manière consensuelle et précise la vision initiale ainsi que les grands objectifs du projet, définissant ainsi le fondement du PPU. Si ces deux méthodes proactives de travail semblent avoir porté leurs fruits, la sélection des acteurs impliqués dans ce type de dispositifs peut poser question : ne cible-t-on pas en priorité les parties prenantes les plus influentes, dont le pouvoir économique ou politique est susceptible d'orienter le projet vers des intérêts particuliers ? En dehors des dispositifs classiques de participation, la voix d'autres groupes de la société civile est-elle suffisamment entendue ?

L'intégration d'un organisme de la société civile au cœur de la gouvernance de ce projet, au double objectif de revitalisation culturelle et urbaine, vise à garantir une certaine mixité fonctionnelle. Elle incarne une conception d'un urbanisme, pluraliste et collaboratif, qui cherche à asso-

cier les différentes fonctions et les usages d'un quartier urbain complet. Cette volonté est importante dans un contexte de concurrence mondiale où toutes les métropoles cherchent à se doter de leur *Theatre District*. Le risque est fort, en effet, de promouvoir un urbanisme fonctionnaliste et thématique s'accompagnant d'une programmation fermée et exclusive comme le nom de Quartier des spectacles pouvait le laisser craindre...

Ainsi, dans ce type de projet – où il est difficile de ne pas tomber dans l'écueil d'un urbanisme de la spectacularisation générant des espaces publics vides de sens et d'usages en dehors des périodes d'événements et où le geste architectural risque de l'emporter sur la vitalité et l'appropriation quotidienne des lieux – l'enjeu d'établir une gouvernance capable de garantir l'intérêt général et non la somme de certains intérêts de la société civile est fondamental.



Le littoral français et les grands lacs : l'âge de raison d'une politique volontariste

VINCENT SCHOENMAKERS

1975 et 1986, deux dates fondatrices de la politique littorale française perçue comme globalement positive mais régulièrement remise en cause par certains élus et groupes de pression. Un paradoxe ? Non, la simple croisée des chemins parfois antagonistes que sont l'intérêt national et la décentralisation. Ce dispositif à double détente protège, par la maîtrise foncière du Conservatoire du littoral fondé en 1975, les terrains stratégiques ou exposés à dégradations¹. Il limite l'artificialisation des espaces littoraux (mers, océans et lacs de plus de 1 000 hectares) grâce à la loi Littoral de 1986.

Un plébiscite quasi général

Établissement public administratif (EPA) de l'État principalement financé depuis 2006 par ressources affectées², le Conservatoire acquiert les terrains privés par négociation à l'amiable (70 % des cas), le reste par préemption ou expropriation. Fin 2015, il possède 700 sites métropolitains et ultramarins³ regroupant 1 600 km² : 900 d'origine privée et 700 issus du domaine public pour une meilleure gestion d'ensemble. Ces sites sont confiés en gestion aux collectivités locales partenaires (départements, communes, EPCI) voire associations pour, selon les cas, ouverture au public pour la plupart, ou protection stricte.

Le libre accès foisonne : pointe du Raz (Finistère) débarrassée de ses

constructions informelles éparses pour renaturalisation et réorganisation de l'offre de commerces intégrée au paysage ; sur le bassin d'Arcachon, les prés-salés, domaine de Certes-Graveyron, le delta de la Leyre... font le bonheur des promeneurs et protègent les terres des assauts maritimes. En revanche, la nature intrinsèque des mangroves d'outre-mer interdit tout accès.

Plus de 800 millions d'euros ont été investis en 40 ans pour les seules acquisitions ; les redevances d'occupation ou d'usage rapportant 1,2 million par an. Le budget est réparti annuellement entre les différentes délégations selon les programmes d'acquisition. Celui du Centre et du Sud Atlantique (Aquitaine et Charente) s'est ainsi élevé à 2 millions en 2015 contre plus de 10 en 2014.

Décentralisation partielle ou synthèse tardive ?

Après la vague de décentralisation des années 1980, la loi Littoral a en revanche frustré de nombreux élus locaux : pourquoi leur confier l'aménagement de leurs territoires mais leur interdire d'urbaniser les côtes ?

Cette loi constitue pourtant la synthèse des nombreuses dispositions prises dans les années 1970 : création du Conservatoire, instruction de 1976 (éviter l'urbanisation linéaire du bord de mer, report des constructions en arrière des rivages, zones naturelles et urbaines intercalées...) ; loi de 1976 (servitude de passage sur les propriétés privées riveraines du domaine public maritime) ; directive d'aménagement national de 1979 (préservation d'une bande littorale de 100 mètres...).

Peut-être eût-il été plus cohérent de voter la loi Littoral avant de décentraliser la compétence urbanisme aux élus locaux ! La pédagogie y aurait gagné, mais on ne refait pas l'histoire.

Reconnue efficace, cette loi fait l'objet de coups de butoir de nombreux élus locaux et autres promoteurs immobiliers « terrassés » par les nombreuses procédures juridiques. De fait, pendant près de 20 ans, les gardiens du temple furent plus les juges devenus « législateurs des lacunes de la loi⁴ » que l'État qui a fait preuve de quasi incurie. Pour exemple, 18 ans et une injonction du Conseil d'État pour définir par le décret le champ d'application de la loi !

Rester vigilant pour l'avenir

D'ici à 2050, le Conservatoire souhaite acquérir 1 100 km² et en intégrer 500 issus du domaine public. Les ressources financières suivront-elles ? L'EPA a pourtant un impact démontré sur la régulation du marché foncier et sur l'économie locale en maintenant les activités primaires, tertiaires et de loisir liées à l'eau ; sans compter la réduction des risques naturels sur certains sites. Tout mégotage budgétaire serait donc *in fine* globalement improductif !

Les récents bilans de la loi Littoral⁵ demandent de confier l'interprétation des règles aux élus locaux (certes sous contrôle) par des chartes régionales d'aménagement prescriptives. Parallèlement, les SCoT déclinent les objectifs d'aménagement à l'échelle des bassins de vie et non plus de la commune. L'intercommunalité permet ainsi de concilier les nécessités locales. Et d'apaiser les élus ?

1 | L'artificialisation des sols des communes littorales progresse deux fois plus vite qu'ailleurs.

2 | Taxe issue du droit annuel de francisation des navires de plaisance (redevance calculée sur la puissance et la taille des navires enregistrés sous pavillon français). L'Union européenne, les Agences de l'eau, les collectivités et le mécénat abondent par leurs dotations et dons.

3 | Hors Îles Éparses, TAAF, Nouvelle-Calédonie, a'urba | Cahiers de la Métropole Bordelaise

4 | 5 | Rapport du Sénat n° 297 (2013-2014).

SPORT

Bordeaux, terrain de jeux

Les cultures sportives s'approprient de plus en plus l'espace de la ville et rythment le temps de la métropole bordelaise. Les sports de compétition se sont développés, le spectacle sportif envahit les médias, les pratiques autorégulées dans les espaces publics se sont multipliées et les désirs de nature et de mobilité n'ont fait que s'accroître. Ces évolutions touchent l'ensemble de la société française, mais elles prennent à Bordeaux des configurations particulières en raison d'une histoire originale, d'un rapport aux lieux et des modes de gestion locale qui donnent une coloration propre au vécu et à l'imaginaire des cultures sportives bordelaises.

Ces cultures méritent d'être précisées, car le terme « sport » est polysémique et la diversification des pratiques à caractère sportif rend plus complexe encore l'appréhension de la réalité qu'il recouvre. L'usage du mot sport, au sens strict, est généralement réservé à des situations motrices organisées sur un mode de compétitions gérées par des institutions et se pratiquant dans des lieux codifiés. D'autres pratiques ludiques s'étant développées, hors des lieux spécifiques, en utilisant la gestuelle sportive, il convient de distinguer les sports de compétition et les sports de loisir. Les premiers s'organisent à partir des clubs, alors que les seconds participent aux nouvelles cultures sportives qui intéressent le vécu d'une population plus variée tout au long de la vie.

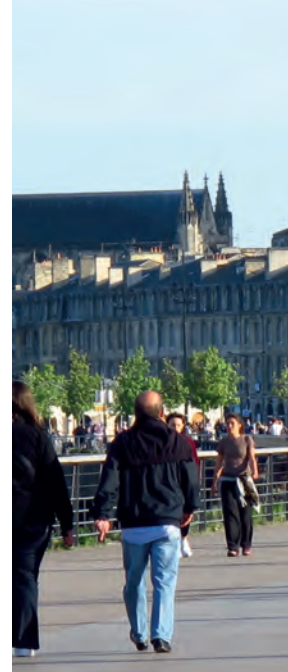
Entrée du stade Lescure, match de football Bordeaux-Lille, février 1950
| © Sud Ouest

En constant développement, le sport et les pratiques qui lui sont liées deviennent des éléments majeurs des villes et participent à leur organisation et à leur mise en ordre puisque la maîtrise sportive passe par la réglementation des lieux. La spécificité des cultures sportives bordelaises se joue dans un entre-deux reliant le local et le sociétal et ce sont ces effets d'enchaînement qui donnent à Bordeaux une coloration particulière. Analyser les cultures sportives de la métropole revient alors à prendre en compte un ensemble de pratiques où se mêlent les lieux, les institutions, le vécu, l'imaginaire et les représentations des Bordelais. Ainsi, des pratiques institutionnelles aux pratiques libres, les Bordelais participent aux nouvelles donnes de l'organisation urbaine, de l'altérité et de l'invention de soi.

Sports de compétition et spectacle sportif

La place du sport de compétition dans la métropole bordelaise est manifeste et les taux de pratique y sont plus importants que dans la métropole parisienne. On y recense plus de 200 000 licences sportives réparties en 80 disciplines ou organismes reconnus, ce qui la situe dans les premiers rangs des villes françaises. Le football est le sport le plus pratiqué, devant le tennis, le basket, le handball, le rugby et le judo, mais d'autres pratiques, comme la pelote basque, la voile sur les plans d'eau intérieurs et le surf sur les vagues proches de Bordeaux, constituent des particularités régionales.

Ces pratiques disposent de préjugés favorables pour la santé, le plaisir, l'insertion sociale et l'identification communautaire, même si les dérives (accidents, dopage, chauvinisme) sont souvent soulignées. L'ensemble des sports de compétition a plus évolué depuis une vingtaine d'années qu'au cours du siècle



Match de hockey sur glace, Bordeaux-Mulhouse, mars 2011 | © Fabien Cottureau





Jogging sur les quais de Bordeaux

précédent. Et si leur importance sociale, économique et territoriale est largement reconnue, c'est qu'elle s'inscrit dans un renversement des temps sociaux et des lieux de pratique. Chaque semaine, selon un calendrier bien établi, des centaines de matchs rythment les temps de la ville et organisent l'effervescence des lieux.

La tradition d'une culture sportive de classes sociales aisées et moyennes est ancienne à Bordeaux et ne semble pas se démentir ; elle s'est maintenue dans les secteurs résidentiels alors que les sports populaires se sont développés aux marges de ceux-ci. Même si ces tendances sont résiduelles par rapport à la progression des sportifs et à la diversification des pratiques, elles restent caractéristiques d'une ville-centre où les traditions se perpétuent dans quelques disciplines. Le sport choisi est alors valorisé par le groupe social, en particulier la famille, et il permet d'affirmer son intégration à un milieu, de développer des relations amicales ou d'affaires pour les parents. La pratique de l'escrime, du hockey, du jeu de paume – ou encore de la voile, du golf et du tennis sous certaines formes – est symbolique de secteurs où les clubs historiques maintiennent la tradition.

À l'opposé, les milieux populaires ont valorisé certaines disciplines comme le cyclisme, la lutte, le judo, la pétanque, mais surtout les sports collectifs, football, basket-ball et handball en particulier. L'image sociale de certains sports reste forte, même si ce qui tient à l'écart est moins l'exclusion de droit que l'exclusion de fait. La tendance est cependant à la généralisation des pratiques sous l'effort des clubs, dont le nombre d'adhérents est à la hausse. Clubs omnisports de première génération, clubs spécialisés, d'entreprises ou municipaux : au total, plusieurs centaines sont localisés dans les divers secteurs de l'agglomération. Le nombre des licenciés des quatre grands sports collectifs (football, rugby, basket et hand-ball) a doublé dans les trente

dernières années, mais c'est dans les sports individuels (tennis, judo...) que les affiliations ont été les plus nombreuses. Base du système sportif, les clubs ne sont cependant plus les seuls lieux d'initiation, et une grande variété d'équipements et d'espaces sportifs s'offre à la diversité des pratiques.

C'est l'urbanisation qui a amené, avec l'aide de l'État et des collectivités locales, l'édification massive des installations sportives. L'ensemble du parc sportif a été multiplié par plus de trois en 30 ans et l'on estime que plus de 1 000 équipements constituent l'armature sportive de l'agglomération. On compte en particulier 300 terrains de grands jeux, 140 salles polyvalentes, 670 courts de tennis, 54 dojos et plus de 30 piscines. L'analyse de leur répartition fait apparaître un net avantage aux communes de première couronne, puis à celles plus éloignées par rapport à la ville centre. Les équipements ont accompagné l'urbanisation, mais ils ont aussi trouvé en banlieue l'espace qui leur faisait défaut au centre de Bordeaux, même si le quartier du Lac est un réservoir pour de nouvelles pratiques.

Du côté du spectacle sportif, les changements ont été profonds, et chaque semaine des milliers de spectateurs suivent les rencontres des clubs locaux. Ce sont les équipes évoluant en haut niveau qui attirent un large public, celles de football et de rugby, mais aussi celles de basket, de handball ou de volley-ball. Ces rassemblements sont une nouvelle occasion de souligner que le sport est devenu un moyen d'identité individuelle ou collective que chacun peut utiliser selon ses propres dispositions. Au-delà des grands stades pour le football et le rugby, grands et petits événements sportifs rassemblent les foules et assurent un mélange du public, qu'il s'agisse du marathon du Médoc, du Cross Sud-Ouest ou plus simplement des championnats locaux et régionaux. Ils conduisent à réinvestir les vastes espaces publics de la ville, valorisés par les aménagements des projets urbains, et soulignent à la fois le désir de rupture avec le quotidien et l'intérêt pour les grands rassemblements collectifs.

Pratiques ludo-sportives et espaces publics

Les sportifs ne s'activent pas seulement sur les terrains de jeux, les stades et les gymnases. À Bordeaux, comme dans les autres villes, ils investissent de plus en plus les espaces publics et en particulier les parcs, les places, les fronts d'eau et les rues, où, sous des formes diverses, coureurs, rollers, skaters et bikers s'approprient des lieux destinés à d'autres fins. Ce phénomène contribue à la création d'une urbanité flexible laissant à chacun la possibilité d'accéder à des lieux diversifiés, d'entrer en relation avec des



Parc des sports Saint-Michel sur les quais à Bordeaux

groupes variés et de participer à des occasions de rencontres programmées et non programmées. Ces formes d'utilisation nouvelles posent la question de leur organisation et de leur gestion, ainsi que de leur relation avec les équipements. Lieux à voir, lieux pour être vu, lieux pour être avec les autres, les espaces publics permettent un jeu interactif où les rôles d'acteurs et de spectateurs sont interchangeable. Le vécu et la perception de ces lieux restent cependant complexes, et les appréciations que leur portent les citoyens peuvent varier selon les individus.

Phénomène visible dans les villes, les sports de rue correspondent à la diffusion rapide de pratiques plus organisées par les modes de vie que par les institutions sportives. Ils s'inscrivent dans une vision urbaine où les concepts de mobilité, de proximité, de connexité se conjuguent avec l'évolution du privé et du public, de l'individuel et du communautaire.

L'aménagement des lieux publics urbains

La multiplication des pratiques déambulatoires et acrobatiques des sports de rue et, surtout, leur concentration dans certains lieux symboliques comme les bords de Garonne posent, bien sûr, des

problèmes d'aménagement, d'autant que le statut de ces activités n'est pas clairement défini. Une première tendance a été de les reléguer sur des marges et friches périphériques. Mais ce choix, à contre-courant du désir exhibitionniste des pratiquants, a vite montré ses limites. Les pouvoirs publics ont alors cherché à leur offrir une meilleure visibilité en les installant sur des lieux fréquentés sous la forme d'équipements spécialisés ou de pistes en site propre. Il en est ainsi à Mérignac, Pessac, Gradignan et Blanquefort. La ville de Bordeaux, dans le cadre de l'aménagement des quais, a imaginé la création d'un vaste parcours urbain à caractère ludique et sportif, comprenant plus de sept kilomètres de pistes de promenade et de pistes roulantes avec des connexions sous forme d'aires de jeux ouvertes. Si le sport connaît un changement progressif de nature qui le rend apte à occuper l'espace urbain, c'est que les formes et le vécu de la culture se sont modifiés et qu'il en est devenu un de ses registres.

Le choix des sites est de plus en plus l'occasion de proposer des appels d'offres d'aménagement, de discuter les emplacements envisagés et de renouveler ainsi la consultation publique sur la gestion

des espaces. Pistes cyclables avec obstacles, mini-barres pour les sauts et les figures, rampes en U pour les acrobaties : le mobilier sportif se modifie et les choix de matériaux (béton, bois, enduits résinés) tiennent compte des nuisances sonores, des risques d'accidents et s'adaptent aux différents niveaux de pratique. Certains projets envisagent d'installer ces équipements en réseaux, reliés par des pistes de déambulation.

Cependant qu'on ne s'y trompe pas : si ces aménagements sont nécessaires et utiles pour répondre à la forte demande des sports de rue, ils ne suffiront pas à juguler l'ensemble des pratiques, car des petits groupes et individus restent réfractaires à toute forme d'organisation et désirent poursuivre leur quête d'aventure en choisissant le hors-piste, en marquant la ville de leur passage, en griffant le mobilier urbain et en jouant dangereusement sur la voie publique, même si la tendance forte est à la banalisation des sports de rue.

Les sports de compétition qui s'organisent dans les installations spécifiques et les pratiques urbaines qui se multiplient dans les espaces publics ne doivent cependant pas cacher d'autres tendances qui s'expriment hors de la métropole, et notamment l'utilisation des espaces de nature à des fins ludo-sportives.

Les aménagements des espaces littoraux, et ceux de la montagne, plus lointains, ont permis d'asseoir le potentiel touristicosportif. Ces actions ont été relayées par de nombreuses entreprises à plus petite échelle afin d'adapter la variété et la richesse de l'espace girondin et aquitain à la forte demande de loisirs sportifs et de vacances. La côte Atlantique, les ports de plaisance d'Arcachon et de l'estuaire de la Gironde, mais aussi les lieux intérieurs pour la randonnée et l'équitation, les rivières pour le canoë-kayak et l'aviron participent à la conquête sportive par les Bordelais de l'espace girondin et d'espaces parfois bien plus éloignés.

La ville, terrain de jeux

À l'heure de l'Euro 2016 de foot en France et des jeux Olympiques de Rio, ce dossier interroge la place des cultures sportives dans la ville, celle de Bordeaux et ailleurs. Il ne vise pas à l'exhaustivité, et le choix a été fait de favoriser une approche locale en soulignant quelques spécificités bordelaises, et d'aborder des tendances plus globales.

Côté spécificités locales, les sports collectifs emblématiques que sont le football et le rugby focalisent l'attention. Ils mobilisent un grand nombre de pratiquants et de spectateurs et présentent la ville

Skatepark du Hangar Darwin, Bordeaux | © Fabien Cottureau



dans les médias nationaux, voire internationaux. Bordeaux, ville de rugby ou de football (cf. art. J.-P. Augustin p. 35) ? La question est toujours d'actualité et l'histoire des clubs et des équipes bordelaises montrent depuis plus d'un siècle l'attrait et la concurrence de ces deux sports. D'autres pratiques locales laissent leurs traces dans le paysage de la métropole bordelaise : les nombreux frontons de pelote basque (cf. art. J.-P. Callède p. 42) ou les sports de glisse, au premier rang desquels le surf (cf. art. p. 39) et le phénomène spécifiquement bordelais de « surfurbia ». Ce néologisme désigne le fait pour un individu de déterminer son lieu d'habitation au sein de la métropole en fonction de sa proximité avec la côte océane. À Bordeaux, c'est le cas de la commune du Haillan, qui accueille de nombreux surfeurs parmi ses habitants.

La métropole bordelaise connaît néanmoins une « trajectoire sportive » comparable à celle des autres grandes aires urbaines. Côté équipements et aménagements, Bordeaux, ville hôte de l'Euro de foot 2016, a désormais « comme les autres » son grand stade (cf. art. J.-P. Augustin et V. Nicolle p. 48). Le quartier du Lac est également un bel exemple (cf. art.

L. Chasset p.41) de grands aménagements sportifs sous la forme d'une Plaine des sports et d'installations qui se sont multipliées en périphérie des villes. Côté pratiques, les sportifs ont bien changé... Si les clubs de première génération ont su s'adapter, se délocaliser en créant des liens avec les nouvelles populations, les quartiers et les entreprises (cf. art. P. Baqué p.44), c'est pour répondre à un fait social relativement récent : l'insertion du sport dans nos vies quotidiennes (cf. art. F. Cougoule p. 52). Les espaces publics des centres-villes sont investis par les skateurs (cf. art. M. Sadet p. 55) et autres joggeurs ; les salles de remise en forme façonnent le paysage de nos métropoles et nos logiques de consommation (cf. art. L. Pichot p. 57).

Ainsi, au cours des 30 dernières années, à Bordeaux comme ailleurs, le vécu, l'imaginaire et les représentations se sont profondément modifiés. Dès lors, on ne peut résister à la tentation d'imaginer ce que sera le Bordeaux sportif en 2066 (cf. art. F. Cougoule p. 46). Peut-être aurons-nous adopté la gymnastique de plein air telle qu'elle se pratique déjà dans les villes chinoises (cf. art. J. F. Doulet p. 60) ?

Sortie vélo à Eysines



XV vs 11

JEAN-PIERRE AUGUSTIN

Voilà une question qui ne se posait pas au début du XX^e siècle où l'équipe du Stade bordelais université club (SBUC) dominait effrontément le rugby hexagonal. Mais l'embellie ne dura pas et, dès les années 1930, le football vint manger la laine du sport roi du Midi. À Bordeaux, le stade municipal construit pour le Mondial de foot 1938 rassemblait plus de spectateurs pour le football que pour le rugby, et, à la fin du XX^e siècle, c'était le football des Girondins de Bordeaux qui dominait le football national sous la houlette du président Claude Bez. Mais si les Bordelais ont le football en tête, ils gardent le rugby au cœur, et le match entre ces deux sports n'est pas terminé, même si le football garde quelques longueurs d'avance dans l'émblématique d'une pratique devenue mondiale.

Bordeaux, capitale du rugby français

La question relative à l'enracinement et au succès du rugby à Bordeaux et dans le Sud-Ouest a donné lieu à des explications sommaires rappelant l'occupation anglaise de l'Aquitaine au XII^e siècle ou la volonté de revanche du Sud occitan vis-à-vis du Nord. Michel Serres y voit l'empreinte des légions romaines et Jean Lacouture note avec humour qu'aucune explication rationnelle n'est à donner : « *C'est parce que le ballon est capricieux qu'il est venu rebondir dans nos vignes, sous nos pins et parmi nos garrigues* ». Mais cette implantation précoce, son maintien, son renforcement même, méritent qu'on s'y attarde. Disons d'abord qu'il n'y a pas de continuité entre les pratiques de balle en vogue depuis l'Antiquité et le rugby moderne. Ce sont les règles du jeu adoptées

Stade Lescure, match de football Bordeaux-Lille, février 1950 | © Sud Ouest





Alain Giresse, le 24 mai 1985, contre Monaco (Stade Lescure) | © Sud Ouest, Vincent Olivar

dans les clubs britanniques qui permettent sa diffusion. Après la constitution des clubs parisiens, le Stade français, en 1883, et le Racing, en 1888, les clubs de province prennent le relais, et le Stade bordelais est créé en 1889. Dans les établissements parisiens, à l'École Alsacienne, puis aux lycées Buffon, Henri-IV, Michelet, Louis-Le-Grand, Janson-de-Sailly, Lakanal et à l'École Monge, on joue à la barette (rugby atténué) et au rugby. Ainsi, à la fin du XIX^e siècle, rien n'indique encore que la greffe va prendre du côté de Bordeaux, Pau et Bayonne.

Trois atouts déterminants se conjuguent alors dans la région de Bordeaux. C'est d'abord la présence d'une colonie britannique active et bien insérée dans les milieux d'affaires bordelais qui, en divulguant les pratiques sportives d'outre-Manche, suscite les vocations sportives locales. C'est ensuite la détermination d'un groupe de pédagogues qui, autour du docteur Tissier, développe les activités physiques dans les établissements scolaires à partir d'une Ligue girondine qui n'a son équivalence dans aucune région française. C'est enfin la constitution d'un club omnisports, le Stade bordelais, qui, bénéficiant de l'appui des joueurs et des conseillers britanniques, parvient à créer une méthode de jeu, à organiser une machine sportive susceptible de rivaliser avec les équipes parisiennes, pour ensuite les dominer. Ces trois composantes originales ont leur logique propre,

mais elles se mêlent par des effets d'enchaînements et d'interrelations pour faire de Bordeaux la capitale du rugby français, le bastion à partir duquel le sport britannique se diffuse dans les départements aquitains et le sud du pays.

Disposant de joueurs entraînés aux méthodes modernes, d'un groupe de dirigeants entreprenants et d'un stade qui devient le lieu emblématique des rencontres, le Stade bordelais défie le Stade français et obtient le titre de champion de France en avril 1899. Ainsi, en dix ans, de 1889 à 1899, la matrice bordelaise a bénéficié de conditions exceptionnelles pour permettre la domination du rugby français et la multiplication des clubs dans la région. Durant les treize saisons suivantes, de 1899 à 1911, le Stade bordelais devenu SBUC obtient des résultats jamais égalés en remportant sept titres et en parvenant douze fois en finale. Les victoires aidant, les spectateurs sont de plus en plus nombreux au stade de Sainte-Germaine : ils sont 3 000 lors de la victoire en 1899, 6 000 en 1905, 12 000 en 1907 et 16 000 en 1911. Le public de province se mobilise plus que le public parisien, et le rugby devient le sport capable de rassembler les foules dès qu'il s'agit de défendre l'*ethos* local. L'effet d'entraînement des victoires bordelaises se répand dans les départements voisins, où les associations scolaires et universitaires sont en place et passent le relais aux clubs civils. Mais

cet âge d'or du rugby bordelais s'estompe progressivement après les années 1930, où le football professionnalisé devient un sport spectacle mondialisé.

La percée du football et les succès des Girondins de Bordeaux

Les clubs bordelais de première génération, le SBUC (1889), le SAB (1892), le BEC (1903) et le CAB (1907), sont omnisports, et, à côté de l'équipe fanion de rugby, on y pratique le football. Le football va bénéficier de l'essor des patronages qui comptent, dès 1907, une quinzaine d'équipes. Celui des Coqs rouges rassemble en 1910 deux cents footballeurs et inscrit huit équipes en championnat. Mais c'est le football professionnel qui favorise l'émergence des Girondins de Bordeaux. Le contexte est favorable puisque Bordeaux dispose, dès 1938, d'un nouveau lieu de culte, le stade municipal, d'un club professionnel, les Girondins, et d'un public prêt à s'identifier à son équipe dans la nouvelle emblématique internationale que propose le ballon rond.

Le football est alors, à Bordeaux, un vin supérieur, sans plus, à l'image des dirigeants d'une ville de province qui cultivent les traditions et ne veulent pas faire de vagues. La nouveauté vient en 1978 de l'accession de Claude Bez, un ancien des Coqs rouges, à la fonction de président, et du soutien qu'il obtient du maire de Bordeaux, Jacques Chaban-Delmas. En l'espace de quelques années, les Girondins dominent le football français. Qualifiés en Coupe d'Europe de

1981 à 1988 et demi-finalistes de cette Coupe en 1985 et 1987, ils sont champions de France en 1984, 1985 et 1987.

La « méthode Bez » consiste à gérer un club professionnel comme une entreprise capitaliste en suivant les modèles des grands clubs européens et en accélérant la mutation vers le foot business. Claude Bez soigne son image avec sa moustache provocante et une Bentley immatriculée « 11 GB 33 ». Ses prises de position intempestives lui permettent d'occuper le devant de la scène, mais ne peuvent éviter la séparation statutaire avec le club omnisports des Girondins. Pour mener à bien son entreprise, il obtient un soutien exceptionnel de la ville, qui, outre les subventions, avances et prêts, a rénové le stade municipal et aménagé la plaine des sports du Haillan en centre technique régional de football réservé au club, avec treize terrains, des logements pour joueurs et dirigeants, un château-vitrine et une piscine. Le maire de Bordeaux a toujours valorisé le rôle d'une équipe qui gagne, mais les excès du président Claude Bez n'ont pas été suffisamment contrôlés, et les affaires judiciaires ont fini par laisser des marques négatives pour la ville. Jacques Chaban-Delmas n'a pas toujours écouté les avertissements de son entourage, qui s'inquiétait des délires européens de Claude Bez, et il reconnaît même lui avoir accordé trop longtemps sa confiance. Après ces déboires, les Bordelais se maintiennent à un bon niveau, sans plus. Mais leur victoire en Coupe de France en 2013, et surtout

Bègles, champion de France 1969, joueurs portant le bouclier de Brennus | © Sud Ouest, Vincent Olivar



l'inauguration du nouveau stade de Bordeaux-Lac, qui leur est destiné, renouvellent les ambitions.

Le retour du rugby et l'enjeu des stades

Malgré la percée du football, le rugby n'a pas disparu de la scène locale. En 1938, le SBUC atteint de nouveau la demi-finale de la Coupe de France, et reste sous l'Occupation, où Bordeaux est séparé des grands centres de rugby par la ligne de démarcation, une des meilleures équipes nationales. Après la Libération, le CAB prend la relève et remporte la Coupe en 1949 et le bouclier de Brennus en 1969, après avoir été finaliste en 1967. Là encore, les années suivantes sont plutôt moroses. Le CAB, malgré les tentatives d'élargir son audience, ne parvient pas à se maintenir au plus haut niveau et rétrograde en deuxième division. Après de longues tractations pour fusionner avec le SBUC, une nouvelle équipe, celle du Club athlétique Bordeaux-Bègles (CABB) voit le jour et finit par rejoindre le Top 14 en 2011. Commence une nouvelle étape : alors que le public du football stagne et diminue, même, les Bordelais sont toujours plus nombreux lors des matchs de rugby au stade Chaban-Delmas. Le CABB obtient en 2014 la première affluence d'Europe avec 23 766 spec-

tateurs en moyenne. Le journal *Midi Olympique* note même que le rang de première affluence mondiale de rugby, détenu par un club d'Afrique du Sud, est envisageable.

Le nouvel enjeu entre football et rugby est celui des stades. Bordeaux, dès la saison 2015-2016, dispose de deux grands stades qui rivalisent pour obtenir les meilleures affluences. Un des atouts de Bordeaux est d'être la métropole d'une région élargie sans véritable concurrence par d'autres moyennes ou grandes villes. Cette proposition lui permet d'être à la fois la capitale régionale du football et du rugby, renouant avec les succès obtenus dans ces deux sports emblématiques au niveau national. Le rugby reste le vecteur d'une identité régionale visible dans nombre de villages, petites villes et villes moyennes. Identité traduite dans les pages sportives des journaux qui lui donne une place dépassant de beaucoup celle occupée sur les terrains de jeux. Le football s'inscrit dans une pratique devenue mondiale et bénéficie des médias internationaux et de l'Euro Foot 2016, organisé en France, pour maintenir dans un nouveau stade son statut de sport national. Autrement dit, c'est le choc entre une identité régionale et une image nationale qui est en jeu.

Match de rugby UBB-Toulouse, août 2013 | © Fabien Cottereau



Surfer la ville

LE SURFEUR (DE LA CÔTE) D'ARGENT



L'Australien Jackson Baker au Lacanau Pro, août 2015 | © Fabien Cottureau

C'est un vieux van Volkswagen aux couleurs délavées qui vient se garer sur le parking. Trois garçons en sortent et commencent à en extraire précautionneusement leurs *boards*. Ils sont jeunes, beaux, bronzés, musclés. Ils rient, tout excités par la *session* qui va bientôt commencer. Ils descendront sur la plage, et ne prêteront pas attention aux regards furtifs des jeunes filles en maillot de bain : pour l'instant, seul compte le *ride*.

Car le surf est capable de vous faire tout oublier. Ceux qui sont déjà rentrés dans un *barrel* savent qu'il est peu de sensations comparables sur terre. L'esprit surf est ainsi fait, d'amour des sensations et de dépassement de soi. Le surfeur sera toujours en quête de la vague ultime, la vague parfaite, tel Bodhi (Patrick Swayze) dans *Point Break*, film culte pour toute une génération. Dans les années 1990, surfer était cool : on avait les cheveux longs, on écoutait les Red Hot Chili Peppers, et on débattait des meilleurs spots du monde : Maverick's Point, Pipeline, Jaws ou Jeffreys Bay ?¹. On rêvait, ivres d'ennui entre deux cours, de l'*Endless Summer*, un tour du monde des *spots* de surf, en une sorte d'été et de jeunesse éternels.

Et puis, le business s'est emparé du filon. Les grandes marques déclinent à l'envi cette image du surfeur libre et insouciant... Elle fait vendre. Les compétitions rassemblent des foules énormes, attirées autant par les exploits des professionnels que par les jolies filles en bikini. Certains, fidèles à l'*Aloha Spirit*, resteront des free riders, refusant de négocier leur liberté, à l'image du grand Laird Hamilton, le premier à avoir osé surfer Teahupoo². Homme libre, toujours tu chériras la mer³.

Bordeaux est une ville de surfeurs. Il suffit de lever les yeux pour voir, en pleine ville, planches et combinaisons sécher sur les balcons. J'ai personnellement connaissance de plusieurs personnes qui cherchent à tout prix une mutation dans la région pour pouvoir pratiquer. Car l'Aquitaine a, sans conteste, les plus belles vagues d'Europe : Anglet, Guéthary, Hossegor, Lacanau attirent chaque été les surfeurs de tout le continent.

L'esprit surf, c'est aussi la communion avec la nature. La vague n'est pas un adversaire qu'il faut vaincre, mais une partenaire, qui pousse et porte, avec

1 | Maverick's Point, au nord de la Californie, connu pour sa vague monstrueuse et son eau glaciale ; Pipeline et Jaws (la mâchoire), sur la côte nord d'Hawaï, des vagues de récif ; Jeffreys Bay, en Afrique du Sud, connu pour ses « dauphins surfeurs ».

2 | Véritable légende, Laird Hamilton, inventeur du surf à foil, waterman d'exception, fut le premier à surfer Teahupoo (Tahiti), une vague très creuse et très rapide de près de 10 mètres de haut. Cette photo constituera la une historique du *Surfer's Journal*, avec ce simple commentaire : « oh my god... » [mars 2000].

3 | Charles Baudelaire.

laquelle le surfeur rentre en symbiose. Les heures passées à flotter, entre ciel et mer, seul dans l'océan, à moitié absorbé par cette « *matrice d'où est née la vie* » (selon le mot de Joël de Rosnay, chercheur au CNRS et pionnier du surf en France), font du surfeur un ardent défenseur de la nature¹. Une nature si possible vierge : la quête du *secret spot*, la plage déserte et inconnue où déroule sans fin une vague parfaite, est un mythe fondateur de la communauté.

Mais, me direz-vous, que fait le surfeur en hiver, lorsque l'eau est trop froide et le *swell*, sur nos côtes si exposées, trop hostile ? Est-il condamné à voir son bronzage pâlir et ses muscles fondre ? Pour ceux qui n'ont pas la chance de vivre un *Endless Summer*, il existe une solution, dont Bordeaux est pionnière. Il y avait déjà le mascaret, cette interminable vague qui remonte le fleuve lors des grandes marées. Il y a aujourd'hui le Wave Surf Café, un « bar à vagues », qui réussit le pari d'urbaniser ce sport pourtant si proche de la nature. Le principe est simple : une vague artificielle est générée sur un petit plan d'eau, et chacun attend son tour autour d'une table en regardant les autres *shooter*.

Oui, on peut aujourd'hui surfer en pleine ville... Finis les départs à 5 heures du matin pour arriver à 9 h au bureau après la *session*. Et puis, la première génération de surfeurs, celle de *Point Break*, a aujourd'hui la quarantaine : avec à la fois un emploi du temps plus serré et un pouvoir d'achat plus conséquent, elle veut transmettre cet héritage à ses enfants, même si les conditions « naturelles » ne sont pas toujours idéales pour eux.

En produisant une vague artificielle, la technologie humaine a, une nouvelle fois, domestiqué la nature. Domestiquera-t-elle le surfeur ? Verra-t-on des vans Volkswagen au Wave Café ? C'est peu probable mais, au nom de tous les surfeurs qui dépriment en hiver, au nom aussi de leurs enfants qui ont peur des vraies vagues : merci. _

1 | Ainsi la *Surfrider Foundation* est-elle très active dans la protection de l'océan et du littoral.

LEXIQUE

ALOHA SPIRIT

Esprit du surf, constitué d'insouciance, de camaraderie, de respect, de communion avec l'océan.

BARREL

Parfois francisé en « barrique », ou tube, la partie creuse de la vague, qui forme une sorte d'ovale. Entrer et sortir du tube est la figure la mieux notée en compétition.

BOARD

Planche de surf (personne ne dit planche).

RIDE

Action de glisser sur la vague.

SESSION

Durée pendant laquelle le surfeur est dans l'eau.

SHOOTER

Action de prendre une vague.

SWELL

La houle, contrairement aux idées reçues, ce n'est pas le vent qui forme les vagues, mais la présence d'une dépression au large. La taille des vagues et la période (leur fréquence) sont des éléments déterminants d'une bonne session, transformant le surfeur moyen en météorologue averti.

Wave Surf Café de la galerie Tatry | © Fabien Cottureau



PLAINE DES SPORTS COLETTE-BESSON : VERS UN NOUVEAU DÉPART ?

Louise Chasset

Le vaste programme d'assèchement des marais du nord de Bordeaux dans les années 1960 offre à Xavier Arsène-Henry un site exceptionnel pour imaginer un projet d'envergure. Doté d'un plan d'eau, d'une position accessible, du moins dans une société automobile, et surtout d'un important foncier disponible, le lieu est idéal. Au-delà de la construction du Parc des expositions et de programmes de logements, une grande partie de ce nouvel espace est dédiée au sport pour pallier le déficit d'installations sportives dans l'agglomération. Le plan masse prévoit un projet très ambitieux comprenant jusqu'à huit antennes sportives. Si le projet n'est pas réalisé dans son intégralité, ce sont tout de même 32 hectares dédiés aux sports qui sont aménagés, permettant la pratique du basket, du handball, du volley-ball, de l'aviron, du foot, de l'athlétisme, du roller hockey, du tennis, du golf, de l'*ultimate*¹, du vélo, de la course d'orientation, de la moto, de la voile, de l'équitation, du karting... Aussi, entre 1969 et 1989, plusieurs structures d'envergure sont construites, dont le vélodrome. Ces installations sont aujourd'hui essentiellement utilisées par les clubs (2 300 licenciés chaque semaine) et par 25 établissements scolaires bordelais. Quelques grands événements sportifs y sont également organisés, comme le championnat du monde UNSS² de football en 2013, ou le championnat d'Europe d'*ultimate* la même année. L'ENB, le club d'aviron bordelais, organise tous les ans une compétition internationale le week-end de l'Ascension. Aujourd'hui, le stade Matmut Atlantique vient accentuer l'identité « sportive » du quartier, même s'il s'éloigne de la logique originelle d'accès à la pratique du sport pour tous.

Car la Plaine des sports est avant tout une vaste base en plein-air en libre accès où se retrouvent les collègues entre midi et deux, les copains le soir ou les joggeurs le dimanche. Près de 500 personnes utilisent la Plaine en libre accès chaque semaine³. Face au gigantisme des installations, ce chiffre semble assez bas. Mais une dynamique de changement est en cours. L'arrivée du tramway en 2015 et la construction de nouveaux logements dans le secteur modifient progressivement le profil des utilisateurs de la Plaine, dont le rôle d'espace de proximité pour la pratique quotidienne du sport se trouve renforcé.



Entraînement d'aviron sur le Lac de Bordeaux
| © e.toile prod

1 | L'*ultimate* est un sport collectif opposant deux équipes. L'objectif est de marquer des points en progressant sur le terrain par passes successives vers la zone d'en-but adverse et d'y réceptionner le disque (frisbee) de 175 grammes.

2 | UNSS : Union nationale du sport scolaire.

3 | Données 2016 fournies par Yachvili G., direction des sports, mairie de Bordeaux.

Petite géographie des frontons

JEAN-PAUL CALLÈDE

La pelote basque nécessite des installations spécifiques dont l'édification à Bordeaux peut être mise en relation avec les transformations de la ville, les mouvements de population à l'échelle de l'Aquitaine et l'évolution récente des loisirs.

Bordeaux occupe une situation géographique privilégiée en tant que foyer d'attraction séculaire d'Aquitains originaires du Pays basque, des Landes et du Béarn ; autant de terres où les jeux de pelote étaient et sont toujours à l'honneur. L'agglomération bordelaise est aujourd'hui dotée d'environ 35 frontons. On peut identifier schématiquement trois séquences de développement de la discipline (qui comporte en fait de nombreuses spécialités sur différents types de frontons).

Un premier « univers », le plus ancien, s'organise autour d'une identité culturelle « traditionnelle », voire « régionale ». Le deuxième s'affirme autour de l'identité fédérale et la pratique compétitive dans laquelle s'illustrent depuis longtemps plusieurs clubs. Le troisième « univers », aux contours plus mouvants, renvoie aux processus identitaires qui se jouent dans les pratiques de loisir, auxquelles se rattache en partie l'activité féconde des comités d'entreprise. Ces trois ensembles se superposent en partie.

La localisation des frontons qui ont été édifiés depuis le seuil du XX^e siècle à Bordeaux et dans les communes environnantes est un bon indicateur de la diffusion de ce jeu. Devenu un sport à part entière au fil des décennies en s'ouvrant à la pratique féminine, il combine apprentissage, compétition et loisir, avec le soutien des autorités municipales. Cette architecture emblématique perdure au fur et

à mesure que l'agglomération s'étend et que les communes diversifient leur offre d'équipements sportifs, avec le soutien des associations locales.

Le succès obtenu par le fronton place libre, installé au cœur du Quai des sports à Bordeaux, en bord de fleuve, officiellement inauguré au printemps 2009, associe les trois univers identifiés plus haut au sein de la ville-centre de la métropole. Ce sont autant les racines du jeu de pelote et sa sociabilité que l'avenir d'un sport de compétition et l'animation festive d'une ville-monde qui s'imposent, y compris à la curiosité des visiteurs du site et des touristes venus de l'étranger. Une signalétique symbolique à entretenir.



Fronton place libre à Gradignan



Fronton place libre à Cenon



Fronton place libre à Talence



fond cartographique indicatif
données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG « SIGMA »
Bordeaux Métropole - orthophoto IGN (été2009)



Fronton place libre à Bordeaux, quartier Saint-Jean



Fronton place libre à Bordeaux, stade Chaban-Delmas



Fronton place libre à Bordeaux, plaine des sports



Fronton place libre à Bordeaux-Lac

Girondins et Aéroparc

un pari gagnant

PATRICK BAQUÉ

Le club des Girondins de Bordeaux est surtout connu pour son équipe de football, qui a vu passer des figures telles qu'Alain Giresse, Bixente Lizarazu ou encore le grand Zizou. Mais c'est aussi un club omnisports ouvert à de nombreuses pratiques, un des plus anciens de la région. Sa vocation se transforme, à partir des années 1980, grâce à son implantation au cœur des entreprises de Mérignac. À côté des sections sportives traditionnelles, le club se développe actuellement en direction de pratiques de santé et de loisir majoritairement destinées aux salariés des entreprises du secteur. Cette mutation des objectifs d'un club omnisports est exemplaire pour souligner l'adaptation de son patrimoine aux besoins de son environnement.

Une histoire de patrimoine

Longtemps, le Club a utilisé ses propres installations et celles de la ville de Bordeaux et a maintenu son siège situé cours Clémenceau. Deux étapes expliquent son positionnement actuel. La première se situe en 1961, lorsque les dirigeants, après avoir vendu le vieux stade des Chartrons, acquièrent une propriété de 32 hectares à Rocquevielle, à proximité de l'aéroport de Mérignac. Ce lieu a été principalement occupé par la section football jusqu'à la séparation, en 1981, du club professionnel et du club omnisports. À l'époque, la professionnalisation du football est en plein essor, et les logiques économiques divergentes amènent à distinguer le club professionnel, dédié à la pratique du football, et le club omnisports, qui hérite de toutes les autres.

Une deuxième étape commence alors pour le club omnisports qui assure la continuité de son action sportive dans les sections de compétition du hockey sur gazon (depuis 1922), de natation (depuis 1935, associée depuis 2008 à la natation synchronisée), du tennis (depuis 1960), du cyclisme sur route et sur piste (relancé en 2010), du triathlon (relancé en 2010) et de la lutte (créée en 2011).

Mais le modèle d'un sport accessible à tous et financé partiellement par les fédérations pour le haut niveau

et la participation aux compétitions est un modèle révolu. Actuellement, le financement des pratiques est entièrement à la charge des clubs, tant pour la formation au sens large que pour les inscriptions aux différentes compétitions locales et nationales. Le club omnisports doit obtenir des ressources propres pour favoriser les sections traditionnelles.

Parallèlement, la demande pour les activités de santé-loisir se développe rapidement : fitness, musculation, squash, badminton, tennis loisir, foot en salle deviennent des activités privilégiées par les actifs à l'emploi du temps serré. Profitant du vaste parc d'entreprises implanté à proximité, le club omnisports va proposer une offre de plus en plus diversifiée à destination de ce nouveau public. Issue de la mise en place d'un partenariat avec les entreprises – lequel propose un projet d'adhésion au club omnisports s'appuyant sur les possibilités du domaine de Rocquevielle et des sections sportives –, la dynamique du club vers les sports santé a favorisé la création, en 2016, d'un « Programme sport, santé, bien-être - Les Girondins de Bordeaux ». Les activités proposées constituent l'arbre de santé des Girondins et sont accessibles à tous les publics quels que soient l'âge et le niveau physique. Le modèle économique se dessine peu à peu : le secteur santé-loisir, davantage lucratif, permet de dégager les ressources qui aideront à financer les secteurs plus « traditionnels ».

Pour favoriser le développement de ces nouvelles activités, les dirigeants s'engagent dans la valorisation de leur patrimoine : ils construisent un club-house et un restaurant, deux squashes, trois courts couverts de tennis et deux courts extérieurs, deux salles de musculation, quatre salles de fitness et un terrain synthétique de hockey sur gazon. Ces infrastructures, financées par des emprunts assumés par le Club, permettent l'accueil de nouveaux licenciés tant pour les activités de compétition que pour les pratiques de santé-loisir. Le club rassemble aujourd'hui 2 200 membres, répartis par moitié dans les sections sportives et dans le sport santé-loisir.



Entraînement de natation synchronisée au club des Girondins de Bordeaux | © Fabien Cottureau

Le projet Aéroparc

Une nouvelle étape est en cours autour du concept d'Aéroparc visant à valoriser les entreprises et les services installés autour de l'aéroport de Mérignac. Le Club a répondu favorablement à la demande du directeur de l'Aéroparc d'assumer un rôle de service aux entreprises en devenant partenaire du projet et en finançant de nouvelles structures d'accueil. Ces structures nécessitent un programme d'investissements de 3 millions d'euros, mis en place en 2013 et garanti par la vente de parcelles reclassées au nouveau plan local d'urbanisme en zone économique. Les investissements prévus satisfont à la

fois le secteur compétition et le secteur loisirs, avec la construction d'une salle de hockey et badminton, d'une salle de colloques et de réception, d'un nouveau corps de vestiaires et d'une piscine pour l'aquagym.

Le complexe sportif de Rocquevielle, ainsi amélioré, devient le symbole d'un club sportif à l'histoire vénérable qui a su prendre le train de la modernité en marche et assurer sa pérennité. Mieux encore : en s'ouvrant à de nouveaux publics, le club étend la pratique sportive des habitants. Il est aujourd'hui devenu un acteur métropolitain majeur.

DÉCATHLON VILLAGE DE MÉRIGNAC, INCUBATEUR DE NOUVELLES PRATIQUES SPORTIVES ? François Cougoule

Le site de Pélus, niché entre la sortie 11 de la rocade et les pistes de l'aéroport de Bordeaux, accueille depuis 2002 le Décathlon Village de Mérignac. Le Décathlon Village propose différentes activités : golf, futsal, fitness, accrobranche, etc. Près de 2 millions de personnes ont visité le site en 2015 (ce chiffre inclut les clients des enseignes commerciales et de loisirs), aussi bien des travailleurs des zones d'activité attenantes que les habitants de Mérignac et des villes de l'ouest de l'agglomération (Pessac, Le Haillan, Martignas-sur-Jalle, Saint-Jean-d'Ilac)¹. Il dispose également d'espaces de vente, de restauration, de loisirs, etc.).

1 | 57 % des visiteurs mettent entre 10 et 20 minutes en voiture depuis leur domicile pour rejoindre le site.
Source : Benoît Cazales et Amandine Peyrucq, Décathlon Village de Mérignac, 2015.

Face au succès colossal de la fréquentation de ce parc à la lisière de l'agglomération, les porteurs de projets de sports et loisirs veulent y implanter leurs activités. Les projets immobiliers sont nombreux, parmi lesquels un mur d'escalade géant ou encore un bâtiment accueillant un simulateur de chute libre. Le Padel Club France programme d'y ouvrir en 2017 un complexe dédié à une pratique encore expérimentale sur le territoire national, qui connaît un succès florissant dans la péninsule ibérique. En misant sur le dynamisme d'un espace sportif à la fréquentation exponentielle, le Padel Club de France veut faire de son implantation bordelaise le berceau de son expansion dans le Grand Sud-Ouest. Le Décathlon Village de Mérignac, un incubateur des pratiques sportives futures ?

Bordeaux 2066

FRANÇOIS COUGOULE

Demain, aux alentours de 20 heures, le monde entier aura les yeux tournés vers la capitale du Grand Sud-Ouest. Cela fait 7 ans maintenant que les métropolitains attendent ce jour. Les 5^e Jeux de l'ère post-olympique de Bordeaux seront inaugurés dans le magnifique stade Huawei-Bordeaux Mégalopole, stade bâti sur le site de l'ancien aéroport de Mérignac.

Une institution gangrénée par des scandales successifs

Les scandales sont désormais loin derrière nous. La corruption n'a pas survécu au passage dans la seconde moitié du XXI^e siècle. Même si le CIO (Comité international olympique) a reconnu publiquement ses errements dans l'attribution des JO de 2036 à Pyongyang, capitale de la RPCU (République populaire de la Corée réunifiée), les membres de l'institution ont tous été dans l'obligation de démissionner, entraînant avec eux les fédérations sportives internationales reconnues coupables de trafics d'influence, de chantages diplomatiques et de banalisation du dopage.

2036 a été l'année du changement. Les Jeux furent organisés à la hâte dans la ville de Tokyo, qui rénova une partie de ses équipements de l'olympiade de 2020.

Une nouvelle ère olympique

Depuis sa nomination en 2038 à la tête du CIPO, Comité international post-olympique, le Namibien Frankie Fredericks a réussi à nettoyer l'institution. La guerre contre la fraude à grande échelle n'a pas permis la tenue des jeux de 2040 et 2044, qui ont été annulés.

C'est Windhoek qui a été choisie le 26 décembre 2045 par le président du CIPO qui, en décidant d'offrir les premiers jeux Post-olympiques à sa ville natale, a solennellement affirmé sa volonté de restaurer l'esprit olympique en organisant des jeux « à taille humaine ».

Windhoek (2050), Valparaíso (2054), Kigali (2058) et enfin Odessa (2062) ont accueilli les derniers Jeux.

Le dossier de candidature de la mégapole bordelaise était très solide, mais le retrait de l'euromégapole toulousaine, pour des raisons de sécurité climatique (tempêtes de sable trop fréquentes en fin d'été) a sans doute permis à la capitale de la grande Aquitaine de l'emporter. Le 30 décembre 2059, lors de la session du CIPO de Nuuk (Groenland), le choix de Bordeaux fit l'unanimité.

Bordeaux, une mégapole maritime

Depuis bientôt 30 ans, la mégapole bi-millionnaire a connu de profondes mutations. La série de dépressions tropicales et d'ouragans liés au ralentissement du *Gulf Stream* et la montée du niveau de la mer, ont redessiné partiellement le territoire.

À Bordeaux, l'ancien Port de la Lune est aujourd'hui une vaste étendue d'eau, la Garonne dépassant aujourd'hui le kilomètre de largeur dans le centre, rejoignant les coteaux de la rive droite aux digues édifiées le long des quais en rive gauche (digue qui ont permis de sauver le centre historique de la ville). À l'ouest de la mégapole, le retrait du trait de côte s'est accéléré ces dernières années. Saint-Médard-Océan a d'ailleurs été retenue pour accueillir les compétitions de voile olympique.

Des infrastructures de transports en mutation

Reliées en une dizaine de minutes grâce au tube (dernier système de transport ultrarapide, grâce à un déplacement sous vide), Agen et Angoulême joueront un rôle clé dans la réussite des jeux. La capitale de l'image accueillera les journalistes du monde entier pour couvrir l'événement alors qu'Agen, qui a inauguré il y a 2 ans le grand aéroport international du Grand Sud-Ouest en faisant la fusion des anciennes plates-formes de Blagnac et Mérignac, sera la porte d'entrée des sportifs venus du monde entier et accueillera le village olympique.

Des équipements sportifs pérennes

Les jeux de Bordeaux promettent un spectacle sans précédent : compétition de foot en pente sur les coteaux – qui accueilleront par ailleurs toutes les épreuves en eau vive sur le site des cascades –, épreuves de natation dans le pôle nautique sur les ruines de l'ancienne base sous-marine, épreuve de *surf survival* sur la grande vague du mascaret, régate d'hydroptères au départ de la cité lacustre d'Ambès, épreuve d'escalade à mains nues sur les piliers de l'ancien pont d'Aquitaine, et, bien évidemment, épreuves d'athlétisme dans le grand stade Huawei de Bordeaux Mégalopole à Mérignac. Le clou du spectacle sera certainement le marathon sur l'ancienne rocade, longue de 45 kilomètres, qui aura lieu comme le veut la tradition bordelaise, de nuit. _

Bordeaux 8.0 ville post-olympique 2066

vers
Angoulême



Tour de stades

JEAN-PIERRE AUGUSTIN | VINCENT NICOLLE

Entrée du stade Lescure, Bordeaux



Les stades sont devenus des monuments du XXI^e siècle, mais leur édification ne se limite pas au plan architectural et s'inscrit de plus en plus dans des projets urbains qui participent à la rénovation de quartiers, tout en dotant la ville d'une nouvelle attractivité. Les mégaévénements comme l'Euro 2016 en France sont, au-delà des constructions ou rénovations de stades, des occasions particulièrement efficaces d'accélérer les mutations urbaines. Ces événements sont à la fois un prétexte à la recomposition de quartiers, à l'aménagement du territoire et à l'affirmation de l'image des villes engagées dans une course à la distinction. L'Euro 2016 est l'occasion de souligner que les équipements nécessaires aux mégaévénements sportifs sont les lieux emblématiques des grands rassemblements, un symbole des dynamiques métropolitaines et un enjeu de développement touristique.

Quatre nouveaux grands stades et six rénovations

Selon le cahier des charges de l'UEFA pour l'Euro 2016, le pays « hôte » doit disposer de deux stades de plus de 50 000 places assises, de trois stades d'au minimum 40 000 places, et d'un minimum de 30 000 places pour tous les autres. Ce cahier impose aussi des normes en termes de réglementation (aires de jeux, vestiaires), de fonctionnement, d'accueil et de sécurité. Pour suivre ces règles et accueillir dans de bonnes conditions les 51 matchs-événements prévus, la construction de 4 stades neufs et de 6 rénovations a été programmée. Il s'agit d'un tournant dans la modernisation du sport français puisque, depuis 1945, la France n'en a construit que trois de plus de 30 000 places : le Parc des Princes à Paris en 1972, La Beaujoire à Nantes pour l'Euro Foot 1984, le Stade de France pour le Mondial 1998.

Quatre nouveaux stades répondant aux besoins des clubs locaux ont donc été construits. Le stade Pierre-Mauroy de Lille Métropole, inauguré en 2012, et conçu par Valode & Pistre et Pierre Ferret (déjà architectes du stadium de Toulouse et du stade Bollaert-Delelis de Lens) compte plus de 50 000 places ; Lille cherche à s'imposer sur la scène européenne en offrant à la métropole un stade multifonctionnel constitué d'un toit mobile et d'une pelouse rétractable. L'Allianz Riviera de Nice Métropole de 35 000 places est dessiné par le cabinet Wilmotte & Associés ; Nice l'avait envisagé pour appuyer sa candidature aux jeux Olympiques d'hiver 2018, mais la France a préféré soutenir la candidature d'Annecy. Le CIO a finalement octroyé ces jeux à Pyeongchang, en Corée du Sud. Le stade Matmut Atlantique de Bordeaux, livré en 2015 pour accueillir 43 500 spectateurs est l'œuvre de Herzog & de Meuron (déjà auteurs du Stade olympique de Pékin et de l'Allianz Arena de Munich). Il se caractérise par sa qualité fonctionnelle et paysagère. À Lyon, enfin, la première pierre du stade des Lumières de 61 000 places est posée en novembre 2013, après sélection du cabinet d'architectes Populous (qui a déjà produit le Wembley Stadium et doit construire le Grand Stade du XV de France à Ris-Orangis). Ce stade est le premier en France édifié sur des fonds 100 % privés, à l'initiative de Jean-Michel Aulas, président de l'Olympique Lyonnais, qui sera propriétaire de l'enceinte.

Stade Matmut Atlantique, Bordeaux

Six rénovations de stades s'ajoutent aux nouvelles constructions : celles majeures de Marseille, Saint-Étienne, Lens et Paris ; celles plus mineures de Toulouse et Saint-Denis. Le stade Vélodrome de Marseille est réaménagé par l'architecte Didier Rogeon, en association avec la SCAU (Société de conception d'architecture et d'urbanisme). Un toit recouvrant l'ensemble des gradins modifie l'ambiance générale ; la partie haute de la tribune Ganay, ainsi que la tribune Jean-Bouin sont reconstruites pour offrir une meilleure visibilité aux 67 500 spectateurs. Le Stade Geoffroy-Guichard de Saint-Étienne, dit « à l'anglaise » en raison de sa forme rectangulaire, augmente sa capacité à 41 000 places et sa toiture et ses façades sont rénovées selon les plans du cabinet Chaix & Morel (auteur du stade Roland-Garros, et de ceux d'Amiens et de Grenoble). À Lens, la participation au projet Euro 2016 a été portée par la ferveur populaire et la détermination des dirigeants. Le cabinet Ferret en charge du projet réhabilite le stade Bollaert-Delelis limité à 35 000 sièges pour un coût de 70 millions d'euros. La région Nord-Pas-de-Calais assure la faisabilité du projet pour des raisons d'équité territoriale, puisque Lille et Valenciennes, respectivement à 40 et 60 km de Lens, ont déjà leur nouveau stade. Enfin, le Parc des Princes, œuvre de Roger Taillibert en 1972, dispose de 48 000 places couvertes par une ossature en béton permettant une meilleure qualité acoustique. S'ajoutent à ces rénovations majeures celles plus mineures des stades



de Toulouse et de Saint-Denis. Au total, l'Euro 2016 a permis d'accélérer la modernisation des stades français, qui en dix ans, sont passés d'une capacité moyenne de 25 314 places à 34 750. Mais la nouveauté vient surtout d'une meilleure prise en compte des enjeux urbains dans leur conception et leur implantation.

Les stades, éléments de projets urbains

Les stades français de nouvelle génération s'affirment comme des éléments structurants du projet urbain d'une ville et de son agglomération. Leur implantation s'inscrit dans une volonté politique à la fois sectorielle (développement des manifestations sportives professionnelles) et transversale (enjeux économiques, préservation de l'environnement...). Dans le cadre d'un projet urbain, le stade et ses programmes annexes participent à la continuité des opérations d'aménagement et aux reconfigurations urbaines en cours. Un soin particulier est apporté au travail architectural des nouveaux stades pour en faire une œuvre patrimoniale signée par des spécialistes de renommée mondiale. Le stade vise ainsi à modifier l'image de la ville, à constituer un repère visible et une plus-value en termes de marketing territorial pour renforcer son attractivité.

De telles infrastructures et les flux touristiques qu'elles drainent lors d'événements internationaux nécessitent souvent une implantation en périphérie à proximité d'un carrefour multimodal. Réseau routier, transports en commun, modes de déplacement doux, prolongements et modernisation des communications représentent un investissement piloté par les collectivités territoriales et l'État. La création de voies de tramway tend à désenclaver les secteurs isolés, à revaloriser le foncier, à attirer les promoteurs immobiliers et les projets de développement. Les espaces de stationnement sont conçus sur de nouveaux modes, si possible en sous-sol, et les parvis-parking ne constituent plus la norme caractérisant nombre d'anciens stades.

Le stade de Bordeaux, archétype de nouvelle génération ?

À Bordeaux, la construction du Grand Stade ne déroge pas à la règle de s'inscrire dans un projet de ville, revitalisant le quartier du Lac en jouant sur le rapport ville et nature et en proposant un équipement à l'architecture attrayante.

Revitaliser le quartier par la méthode du germe

L'édification du stade a permis d'engager une autre étape dans l'aménagement du quartier nord bordelais. Grand Prix de Rome et urbaniste lauréat de la

construction du quartier du Lac à la fin des années 1960, Xavier Arsène-Henry a proposé une méthode qualifiée d'aléatoire où l'idée de germe permet un développement progressif se distinguant d'une logique de programmation fermée. Dans cette perspective, les éléments ne sont pas prédéterminés, mais ils viennent se greffer les uns aux autres, favorisant une diversité dans le paysage et une appropriation des lieux. Le nouveau stade édifié à proximité du vélodrome de 8 000 places construit par R. Taillibert en 1989, le golf bordelais, des antennes sportives, des centres de voile et d'aviron et des chemins de randonnée amplifient le statut de vitrine sportive du quartier à l'échelle de son agglomération. Ce stade renforce l'attraction d'un pôle économique, tertiaire et de tourisme d'affaires à l'échelle de la métropole et de la région comprenant un parc des expositions, un auditorium, un palais des congrès, un casino, un centre commercial d'influence régionale, des complexes hôteliers et restaurants et 300 000 m² de bureaux pour des sièges sociaux d'entreprises et d'organismes publics. L'écoquartier Ginko complète le parc résidentiel et tend à densifier les pourtours du lac de 160 hectares. Enfin, la rocade périphérique, reliée aux axes autoroutiers qui rayonnent depuis Bordeaux jusqu'à Paris (A10), Toulouse (A63) et l'Espagne (A62), et le prolongement des lignes B et C du réseau en étoile du tramway, améliorent les liaisons avec l'hypercentre bordelais patrimoine mondial de l'Unesco.

Jouer sur le rapport ville et nature

Le stade édifié sur le site de la Jallère, d'une emprise de 18,6 hectares, se présente comme une jonction urbaine et paysagère, un paysage « à l'italienne » pensé par le paysagiste Michel Desvigne. Il s'intègre au centre d'une trame bocagère où s'entremêlent des cheminements et des couloirs en sols minéraux et végétalisés. Le parvis public boisé de près de 5 hectares comble l'espace entre une zone urbaine périphérique au sud et les espaces verts naturels au nord (zone de bocage de la réserve naturelle des marais de Bruges, bois de Bordeaux et Parc floral...). Dans un contexte global toujours plus contraignant, les concepteurs et constructeurs du stade ont été attentifs au respect des principes de développement durable. Une attention a été accordée à l'utilisation de technologies permettant de diminuer l'impact de l'infrastructure et de son fonctionnement sur l'environnement : modes de transport doux (tramway et vélo) et parkings éloignés, toitures privilégiant la lumière naturelle et équipées de panneaux photovoltaïques, stockage et réutilisation des eaux de pluie, aménagements ou préservation de trames verte et

bleue. Le stade de Bordeaux tente de s'inscrire dans les tendances présentant des abords toujours plus « verts » pour répondre à l'évolution récente des attentes et des valeurs environnementales individuelles et collectives.

Un stade de dernière génération

Les stades valorisent l'image des villes et se présentent comme des outils de marketing territorial urbain où chaque cité veut accueillir hommes et capitaux et renforcer son attractivité. Le stade du quartier du Lac complète ainsi la liste des structures publiques en projet à Bordeaux ces dernières années : pont Jacques-Chaban-Delmas, Cité du vin (ouverture en juin 2016), salle de spectacle Arena rive droite (ouverture en 2018). Il constitue un nouveau repère proche de la Garonne, porte d'entrée des paquebots de croisière, et du pont suspendu d'Aquitaine.

Le travail architectural d'Herzog & de Meuron lui donne une forme particulière. À la différence de nombreux stades en forme d'enceintes bétonnées, le stade de Bordeaux se présente comme une œuvre plus légère ; elle est constituée de deux ensembles reliés entre eux par une forêt de fines colonnes et une toiture translucide laissant passer la lumière. Les escaliers ouvrent l'enceinte sur son maillage vert environnant. La création d'une coursive entre les colonnes comprend les boutiques du club et des magasins, une vingtaine de points de restauration et d'espaces d'animation ; elle est valorisée par un déambulateur facilitant la circulation à la fois dans et autour du stade, avant, pendant et après les événements.

Dans leur conception, les stades proposent de plus en plus de modules aux entreprises régionales, nationales et internationales, et le stade bordelais, équipé d'une salle de conférences de 200 places et de 9 000 m² d'espaces réceptifs, se présente comme un centre propice aux affaires et aux échanges professionnels, pendant et en dehors des événements programmés. Les places à prestations (loges, VIP, *business seats*, etc.) destinées aux entreprises mais aussi au grand public voient leur nombre se multiplier afin d'augmenter les ressources du club et de rentabiliser l'équipement. L'enjeu économique est considérable. Les stades français possèdent en moyennes 5 % de places à prestations alors que la jauge aujourd'hui atteint les 15 à 20 % dans les plus grands stades du monde. À Bordeaux, le nouvel écrin dispose de 4 400 places « affaires » contre 1 200 environ au stade Chaban-Delmas. Les VIP sont répartis dans 4 000 m² de vastes salons avec vue panoramique sur le terrain et accès à une large terrasse

avec 60 loges privatives correspondant à 1 000 places en tribune attenante.

Les mégaévénements comme l'Euro Foot 2016 sont, au-delà des constructions, des occasions d'accélérer les mutations urbaines. Ils sont à la fois un prétexte à la recomposition de portions de ville, à l'aménagement du territoire et à l'affirmation de l'image attractive et touristiques des villes engagées dans une course à la distinction.

Les stades participent aussi à une mythologie moderne qui leur donne une forte dimension symbolique, d'autant que cette charge symbolique s'inscrit dans une régulation des temps et des lieux à l'échelle planétaire. À une époque où les grands récits ont perdu une partie de leur force, le mythe sportif et ses jeux rituels peuvent être considérés comme des répliques du sacré. Les foules se rassemblent dans des cathédrales de béton ou de métal que sont les stades. Lorsque la « messe » est dite, les héros, véritables demi-dieux, sont honorés, récompensés, et certains deviennent des modèles. Les stades sont aussi devenus de véritables studios d'enregistrement et l'impact médiatique par la télévision, les radios, les journaux et toutes sortes de médias permettent de suivre par procuration l'événement et le sacralisent sous forme d'icônes et d'images. Mais attention aux discours de célébration : les débats sur leur utilité sociale et leur coût méritent notre intérêt. Comment mieux intégrer les stades dans la ville en utilisant leur puissance symbolique pour en faire vraiment des lieux d'urbanité, de mélange social, de célébration pacifiée où les processus emblématiques d'identification communautaire puissent s'affirmer dans des limites tolérables ? Autant de questions faciles à poser et de réponses complexes à imaginer, en raison des tensions multiples entre le local et le global, l'autonomie et l'hétéronomie, le public et le privé, le gouvernement et la gouvernance des lieux ; ces dernières tensions alimentent des débats récurrents sur le financement des stades et leur gestion. Si l'on admet que la ville et ses équipements ne sont pas seulement des faits déjà là, mais des réalités en construction, il convient de poursuivre les recherches et les expérimentations dans une perspective critique et constructive dévoilant les enjeux sociaux, économiques, touristiques et politiques, et imaginant de nouvelles formes d'actions collectives. À tous ces niveaux, on est encore loin du compte. —

L'invasion sportive des villes

FRANÇOIS COUGOULE

La pratique du sport prend aujourd'hui une place prépondérante dans nos vies quotidiennes et le paysage de nos villes. Joggeurs, basketteurs, pratiquants de sports à roulettes en tout genre investissent l'espace public... Ce phénomène semble assez récent. Autrefois presque exclusivement en club, comment le sport est-il progressivement sorti de ses enceintes dédiées pour devenir une pratique urbaine comme une autre ? Comment les villes sont-elles devenues les nouvelles arènes sportives du XXI^e siècle ?

Au siècle dernier, faire du sport était une affaire collective. On appartenait à un club, lui-même membre d'une fédération. En 1985, l'activité sportive se pratiquait dans le cadre d'une fédération affiliée pour un sportif sur deux ; en 2008, c'est seulement une personne sur quatre¹.

L'émergence du sport-plaisir, pratiqué librement et individuellement, s'impose dans le quotidien des Français à partir de la décennie 1980. Avec le recul des années, l'émission dominicale *Gym Tonic* apparaît comme un des premiers symptômes de ce phénomène qui allait progressivement irriguer toutes les couches sociales. Le sport devient alors un passe-temps comme un autre. Les pratiques *outdoor* se développent. Comment ces évolutions ont-elles transformé la ville ?

Le sport devient urbain

Au siècle dernier, la course à pied (plébiscitée par une grande majorité des urbains sportifs²) se pratiquait principalement dans les espaces verts ou boisés. Aujourd'hui, c'est sur l'asphalte du cœur de ville que les joggeurs s'entraînent. La conception et les aménagements de l'espace public en ville ont évolué au cours des 30 dernières années, accompagnant ce phénomène. La part belle est désormais faite aux

Beach-volley sur les quais, Bordeaux



loisirs, à la convivialité, aux circulations douces... À Bordeaux, les quais réaménagés sont devenus « l'espace de tous les possibles, celui où chacun peut y réaliser ses envies, qu'il s'agisse de faire du sport, de se détendre, de se promener ou de rêver³ ». Les rives de la Garonne deviennent une piste de course, un véritable stade d'entraînement. Même phénomène à Lyon, Nantes ou Paris. Et à défaut de voir aujourd'hui des appareils de musculation dans nos rues (ces équipements fleurissent dans les villes chinoises), il n'est pas rare d'apercevoir les plus acharnés éprouver leurs muscles en faisant des tractions sur des échafaudages, des pompes surélevées sur les bancs publics ou du fitness dans les escaliers du métro⁴...

1 | Guide pratique *Accompagner la création d'entreprises sportives*, ministère de la Jeunesse et des Sports, janvier 2015.

2 | La course hors stade est, après la pratique de la marche, du vélo et de la natation, l'activité favorite des Français, Stat Info, novembre 2011, ministère des Sports.

3 | Dossier de presse, « Les quais rive gauche à Bordeaux », communauté urbaine de Bordeaux, mai 2009.

4 | Hernandez A., « Paris, capitale du sport de rue », *Le Monde*, 15 novembre 2014.



Marathon de Bordeaux | © Fabien Cottureau

L'émergence des sports « de rue »

La ville est un terrain de jeu et d'innovation en matière de pratiques sportives dites « de rue » pour lesquelles le style, l'exploit et la montée d'adrénaline ne peuvent être satisfaits que dans un cadre urbain. Le skate, le BMX ou le VTT utilisent des bancs, des murets et toutes les aspérités qu'une ville peut offrir. L'alignement d'arbres sur une place permet de tendre une *slackline* et de multiplier figures et sauts. Une esplanade devient une patinoire virtuelle pour les rolleyeurs qui tracent des parcours et slaloment entre des plots. Le *street golf*, le *bike polo*, les échasses urbaines ou le *tennis-ballon* sont autant de disciplines nouvelles dont l'apparition se fait en milieu urbain. Le *free running* ou *parkour* n'aurait jamais vu le jour sans l'imaginaire suscité par la ville : il consiste à sauter d'un toit d'immeuble à un autre ou à escalader à mains nues des monuments¹. En réinventant les usages physiques de la ville, les pratiquants créent leur propre dialogue avec les lieux investis. Les jeunes pratiquants cherchent une émancipation vis-à-vis de la famille et du groupe. Ils visent à affirmer leur place et à laisser leurs marques dans la ville. Les sports « de rue » sont un des versants des cultures urbaines où se mêlent d'autres activités artistiques, musicales, plastiques et chorégraphiques².

Toutes ces nouvelles pratiques, libres, non encadrées, changent le lien entre la ville et le sport. Le sport devient urbain, et progressivement, la ville devient un stade accueillant toujours plus de manifestations sportives.

La ville, théâtre du sport-spectacle

Au-delà des manifestations internationales telles que les jeux olympiques ou autres championnats

1 | Pratiques ludo-sportives urbaines et sports émergents, ministère de la Jeunesse et des Sports, 2015.

2 | Augustin J.-P., « La Diversification territoriale des activités sportives », université Michel-de-Montaigne, Bordeaux 3, 2002.

LEXIQUE

STREET GOLF

Pratique consistant à transposer le golf dans un nouvel environnement : la rue. Cette discipline, aussi appelée *Urban Golf*, a pour but de démocratiser le golf en le proposant au plus grand nombre dans un endroit où tout le monde peut accéder, à savoir « devant chez soi ».

BIKE POLO

Ou polo à bicyclette : variante du polo se pratiquant à bicyclette. Il a été inventé en Irlande en 1891.

POWERBOCKS

Ou échasses urbaines : le principe de ce matériel, inventé et breveté par Alexander Böck en 2001, repose sur la capacité à faire courber un ressort en fibre de verre (appelé également lame) fixé sur une structure métallique avec un repose-pied.

TENNIS-BALLON

Également appelé « futnet », voire football-tennis : c'est un jeu devenu un sport, dont le principe consiste à se renvoyer un ballon de football sur un terrain aux dimensions du volley-ball au-dessus d'un filet approximativement à hauteur de celui du tennis.

FREE RUNNING

Ou « parkour », ou « art du déplacement » : c'est une activité physique qui vise un déplacement libre et efficace dans tous types d'environnements, en particulier hors des voies de passage préétablies. Les éléments du milieu urbain se transforment en obstacles franchis grâce à la course, au saut, à l'escalade, au déplacement en équilibre, à la quadrupédie, etc.

LA SLACKLINE

« Ligne lâche » ou « slack » : c'est une pratique sportive récente s'apparentant à première vue au funambulisme. Elle s'en distingue cependant clairement par l'utilisation d'une sangle élastique en polyester, ainsi que par l'absence d'accessoires de type balancier et d'une absence de stabilisation de la sangle. La sangle utilisée, appelée « slack », est tendue entre deux ancrages (tels qu'arbres, poteaux, points d'ancrage d'escalade...) à l'aide d'un système de tension facilitant sa mise en place (cliquets, mousquetons ou poulies). Cette facilitation permet la pratique en milieu naturel ou urbain, voire en intérieur. Cette polyvalence a joué un rôle significatif dans l'essor de la slackline, encourageant le « slackeur » à adapter la discipline selon ses préférences (*highline*, *waterline*, *rodeoline*...).

de football, l'image de la ville sportive se forge par sa capacité à accueillir de grands événements. « Surfant » sur l'évolution des pratiques sportives quotidiennes, les villes se mettent à organiser des événements de grande ampleur, liant performance sportive, convivialité et spectacle. Cela permet de (re)découvrir la ville sous un angle inédit, dans un cadre différent de celui du quotidien.

Bordeaux, dont l'identité est intimement liée à son patrimoine et à son vignoble, a récemment investi ce champ du marketing territorial en l'associant à ses atouts historiques : traversée de la Garonne à la nage offrant un panorama inédit sur la façade des quais, marathon nocturne à travers la ville de pierre et les vignes ou départ de la Solitaire du Figaro, qui renvoie au passé maritime du Port de la Lune. D'autres villes et territoires jouent sur la corde sportive : marathon du Médoc, 100 kilomètres de Millau, *Ironman* de Nice ou triathlon de Cannes... Tout cela participe à l'émergence d'un tourisme sportif urbain.

Dans ce domaine, une association commence à faire parler d'elle. *Pop in the City*¹ propose des raids urbains, organisés sur une journée, dans différentes villes européennes : Hambourg, Risoul, Nice et Séville

accueilleront les épreuves de 2016. L'objectif est de découvrir la ville autrement au cours de challenges inattendus dans des lieux insolites. Place aux treks en ville, aux randonnées urbaines et même périurbaines (l'association Bruit du Frigo en organise tous les ans autour de la métropole bordelaise²). Les *bike-city-tours* pullulent de Barcelone à Berlin, les visites de Paris ou de Londres se font en rollers. Les villes sont devenues sportives et les visiter se fait de manière active !

L'évolution de la pratique sportive au cours des 30 dernières années, partout dans le monde, montre combien la ville et le sport se sont, au fil du temps, intimement liés. Le sport devient urbain et les villes sportives. La transformation de l'espace public comme espace de liens et d'urbanité a favorisé l'essor de la pratique sportive au quotidien en stimulant la créativité en matière d'activités ludo-sportives. La multiplication d'événements sportifs en milieu urbain annonce que, progressivement, les villes deviennent les nouveaux stades du XXI^e siècle !

1 | *Pop in the City*, créateur d'aventures urbaines, <http://www.popinthecity.com/>

2 | <http://www.bruitdufrigo.com/index.php?id=337>

Départ de la course du Figaro, août 2015



Jeux interdits

MATHIEU SADET

La scène s'ouvre sur un terrain de basket. Des joueurs se font des passes et, au moment de marquer le point, se rendent compte que les paniers sont barrés de fers solidement boulonnés. « Et si tous les athlètes étaient traités comme le sont les skateurs ? ». C'est la question que soulève Nike en 2000, peu avant de se lancer dans la conception de chaussures conçues pour le skateboard. La démarche, bien que commerciale, a le mérite de souligner une problématique essentielle du sport urbain : quelle est la place pour la pratique du skate en ville ?

Fortement inspirée de celle du surf, la pratique du skateboard n'est au départ qu'une adaptation des mouvements de la mer au bitume. Au milieu des années 1980, la réalisation d'un mouvement technique, le *ollie*, permet de faire entièrement décoller la planche du sol, celle-ci restant comme « collée » sous les pieds du skateur. Dès lors, la pratique du skateboard, cantonnée à des structures modulaires (rampes en U, plans inclinés) et des espaces atypiques (friches, réservoirs, parkings), s'invite dans les villes. Chaque interruption (trottoirs, escaliers), chaque élément de mobilier urbain (borne d'incendie, banc) devient un défi, le support d'une figure. Les centres urbains doivent donc supporter un nouvel usage, imprévu, et parfois agressif. À partir de la fin des années 1980, en France comme aux États-Unis, va naître une répression accrue envers cette pratique sportive, considérée comme marginale et dangereuse. Dangereuse pour celui qui pratique, mais aussi pour les autres usagers de la rue, qu'ils soient en voiture, à pied ou à vélo. Considérant essentiellement la pratique du skateboard au travers de nuisances réelles ou supposées, les gestionnaires de l'espace public ont souvent préféré la contenir et l'écarter des endroits critiques (quartiers résidentiels, places très fréquentées) par le biais d'aménagements exclusifs.



La forme la plus simple est le panneau d'interdiction. Écrit, logotypé et accolé d'un avis d'arrêté municipal, le panneau d'interdiction indique tout simplement les endroits où les skateurs n'ont pas le droit de skater (et par extension leur ouvre tout le reste de la ville), rappelant que la ville n'est pas forcément un terrain de jeu. Assez peu contraignant en lui-même, le panneau autorise surtout les agents municipaux à verbaliser tout contrevenant à la réglementation. Or, comme les agents ne sont pas toujours là, il existe des moyens coercitifs : les anti-skate. Une société qui les fabrique a d'ailleurs pour slogan : « Parce qu'un panneau tout seul ne sert à rien ». Ce sont souvent des morceaux métalliques, boulonnés ou collés sur le mobilier urbain afin d'y empêcher toute glisse, tout roulement ou frottement. Accessoirement, ce sont des petites barrières, des rajouts de mortier, des assises disposées sur une arête : tout ce qui peut rendre le support de glisse inconfortable.

En complément du règlement et de la contrainte matérielle, de manière plus subtile, les municipalités cherchent doucement à (é)conduire les skateurs vers des équipements de glisse, où ils n'ennuient plus personne, les skateparks. En France, depuis le milieu des années 2000, il existe un véritable engouement



Skatepark sur les quais, Bordeaux

pour des aires de glisse urbaine qualitatives. Conçus dans des bureaux d'études spécialisés et réalisés par des professionnels des travaux publics, les skateparks d'aujourd'hui répondent formellement aux attentes des pratiquants. Ce sont des assemblages de morceaux de l'environnement urbain que les skateurs recherchent en général. Pour autant, nombreux sont les pratiquants à ne pas se satisfaire de ces structures. Alors que le skate se pratique dans la rue, en la parcourant, en se perdant, en scrutant, l'évolution en milieu contraint et fixe empêche toute spontanéité ou improvisation.

Par analogie, cela s'apparenterait à convier un joueur de golf à une partie et à le laisser sur le practice. Malgré un processus de conception poussé, participatif et éprouvé, l'aire de glisse urbaine ne ressemble jamais à rien d'autre qu'à un pastiche des éléments d'architecture et du mobilier urbain. Au fond, la création d'un skatepark revient à inverser la question de la firme Nike en se demandant : « Et si l'on traitait les skateurs comme des sportifs ? » Comment faire rentrer dans un cadre une pratique qui n'en a pour ainsi dire pas ou peu ? Basée sur l'exploration, l'improvisation et la réappropriation, la pratique du skateboard n'est réduite qu'à sa forme physique et sportive. Oubliés le génie du lieu, la production d'espace, la spontanéité et le frottement.

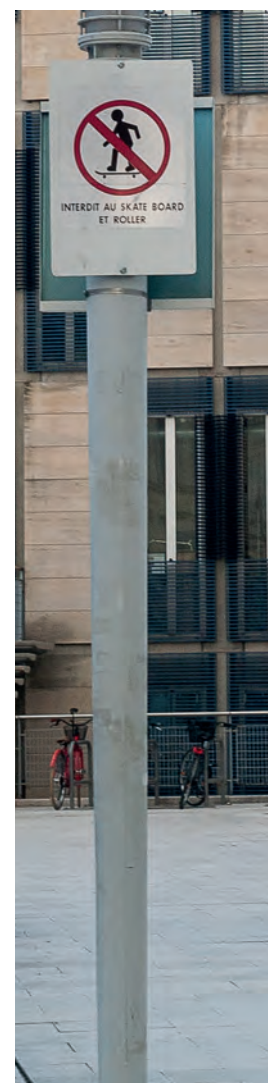
Soft ou *hard*, ces initiatives de cadrage sont essentiellement orientées par une compartimentation qui mène à une sorte de guérilla entre des usagers indésirables et les gestionnaires de l'espace public, où chacun use de stratégies et de tactiques.

Il semble donc essentiel de développer une politique inclusive simplement parce que, qu'on le veuille ou

non, ces usagers sont « dans la ville », mais aussi parce que cette pratique préfigure de nouvelles modalités de déplacement. Les nouveaux engins motorisés, *Segway*, *hoverboard*, monocycle ou encore les Pibal de Bordeaux, mi-vélo mi-patinette, font désormais partie de nos paysages urbains en réinventant la mobilité et l'intermodalité. Enfin, en tant que supports de déplacement, ils s'insèrent au cœur des projets urbains/stratégies urbaines. D'Auckland à Portland, qui intègrent des *skate strategy* dans les plans de déplacement, de Paris à Innsbruck avec leur place *Skate Friendly*, le *skate urbanism* propose une approche de la composition urbaine à la fois technique (le déplacement) et sociale (mixité d'usage).

Cette politique inclusive prend différentes formes, selon le contexte. Il peut s'agir d'une vraie stratégie de planification, comme c'est le cas à Portland, qui propose des voies de circulations dédiées. La concertation entre usagers, habitants et gestionnaires de la voirie joue un rôle essentiel. Enfin, le skateboard peut aussi être moteur de projet, comme ce fut le cas à Bordeaux en 2010 : à l'occasion du festival *Evento*, des structures de glisse ont été mises en place dans différents quartiers de Bordeaux, transformant de façon éphémère et expérimentale le rapport des habitants et des usagers.

Sans faire de la ville un terrain de sport, il s'agit donc aussi de penser la façon de « faire la ville » avec un souci de souplesse et d'adaptation. En effet, le mobilier multifonction, la prise en compte de l'évolution des lieux, les différentes temporalités d'usage et l'exploitation des marges sont autant de pistes à explorer pour la métropole de demain.



Fitness des villes, fitness des champs

l'exemple strasbourgeois

LILIAN PICHOT

À l'heure des injonctions à l'activisme et à l'exercice corporel généralisé – « faites du sport pour être en forme, pour lutter contre le stress, pour retarder le vieillissement corporel » – et au « sport-santé¹ », des espaces sportifs spécifiques semblent trouver des publics consommateurs toujours plus nombreux. Les statistiques nationales récurrentes mettent en avant le portrait d'une France sportive, avec notamment deux tiers de pratiquants sportifs hebdomadaires. Une partie de cette population sportive fréquente les salles de sport, appelées salles de remise en forme ou de fitness. En France, en 2012, 14 à 15 millions des Français âgés de 15 ans et plus pratiquent, de façon assidue ou occasionnelle, le fitness, la musculation ou la gymnastique d'entretien, soit 25 % de la population². Précisément, la seule activité du fitness attire près de 6 millions de personnes dans des salles qui, pour la moitié d'entre elles, pratiquent de manière hebdomadaire³. Apparues massivement dans les cœurs de ville dans les années 1970, les clubs de fitness se sont diffusés progressivement à la périphérie des villes jusque dans l'espace périurbain, voire rural. À l'instar d'autres équipements publics structurants sportifs ou culturels, dans quelle mesure les salles de fitness ont-elles pu contribuer à modifier le territoire, et selon quelles logiques ? Sont-elles génératrices de nouvelles dynamiques territoriales, de nouveaux flux de population ?

La diffusion territoriale des salles de fitness, de la ville à la périphérie

Loin d'affirmer ici que les salles de fitness ont la capacité de redessiner le territoire, il s'agit pourtant de montrer que les publics de ces salles dévoilent des logiques de consommation différenciées selon

les espaces géographiques et, surtout, selon leurs modes de vie, leur rapport au temps et à l'espace. L'implantation des salles de fitness au cœur des centres-villes, à leur périphérie, notamment dans les zones commerciales ou encore dans les zones rurales, répond à des besoins et des attentes socialement situées. La métropole strasbourgeoise⁴ sera prise ici comme terrain d'observation et d'analyse. L'idée répandue selon laquelle les salles de fitness ont délaissé les cœurs de ville pour s'implanter massivement à la périphérie dans les zones commerciales ne saute pas aux yeux dans la métropole strasbourgeoise, et elle peut même être discutée et relativisée.

Pour comprendre l'économie locale et la dynamique du marché du fitness, rappelons brièvement l'histoire locale des salles implantées, pour les plus anciennes, dans les années 1980 et 1990. Toutes indépendantes et situées dans la Communauté urbaine de Strasbourg dans un rayon de 15 kilomètres autour de la capitale pour les plus éloignées ou en centre-ville, celles-ci sont en effet gérées soit par des familles issues de la bourgeoisie commerciale, soit par des entrepreneurs « isolés », c'est-à-dire les premiers professeurs qualifiés et pionniers du fitness à Strasbourg.

Depuis le début des années 2010, il apparaît très nettement, en réponse à la pression sociale, que des réseaux franchisés ont décidé d'implanter leurs établissements le plus souvent en périphérie dans les zones commerciales, à l'instar de l'enseigne Orange Bleue. Les propriétaires de ces salles de fitness franchisées situées en zone commerciale ont saisi l'aubaine de louer des terrains à des prix bien inférieurs à ceux du centre-ville. Elles ont ciblé le public des clientèles d'entreprise. Mais d'autres franchises

1 | Les espaces de fitness sont présentés comme pouvant recréer la possibilité d'une harmonie de l'être par la conciliation du corps et de l'esprit (« *Mens sana in corpore sano* » ou « Un esprit sain dans un corps sain ») dans le cadre du sport-santé.

2 | Source : Ipsos, Salon mondial du fitness, janvier 2012.

3 | Observatoire du sport 2012, FPS-Ipsos.

4 | En 2011, l'Eurométropole comprend 28 communes regroupant 483 194 habitants, dont la ville de Strasbourg, qui en enregistre 280 114 (RGP 2013). La commune de Strasbourg concentre près de 20 salles de fitness commerciales.

se sont implantées en centre-ville, comme Amazonia ou tout récemment la chaîne nationale *Keep Cool*.

Pourtant, force est de constater qu'un même espace physique localisé peut regrouper une salle de fitness indépendante ainsi qu'un établissement franchisé (cf. cartographie ci-après), placés en situation de forte concurrence.

Une lecture sociologique des ressorts de la consommation du fitness, adossée à la typification démographique strasbourgeoise, apporte un éclairage.

Des modes de vie typés et déterminant le rapport aux loisirs

Une partie des Strasbourgeois habitant dans le centre-ville a intégré un mode de vie urbain privilégiant la proximité dans leurs consommations (alimentaires, de prêt-à-porter, de loisirs sportifs) et des modes de déplacement « doux », économes, voire écologiques. Ceux-là se rendent effectivement dans leur club de fitness à pied, à vélo ou en tram, qu'il s'agisse de petites salles de fitness indépendantes intimistes ou des salles low-cost. Ils recherchent avant tout des lieux de consommation à taille humaine, sans faire du service sportif acheté et consommé une priorité dans leur choix, c'est-à-dire dans une logique d'indifférenciation du service sportif. Parmi cette population, les étudiants, les jeunes actifs âgés de 18 à 24 ans et les personnes célibataires, majoritairement locataires¹, sont sur-représentés. Selon une récente étude de l'Agence de développement et d'urbanisme de Strasbourg², 24 % des habitants du centre-ville de Strasbourg ont entre 18 et 24 ans (contre 10 % dans le département) et 60 % des ménages sont composés d'une seule personne (contre 33 % dans le reste du département). Par obligation économique, ces populations vont privilégier des modes de déplacement gratuits et des lieux de loisir rapidement accessibles.

Par contraste, d'autres citadins du centre-ville strasbourgeois sont en recherche et en attente de

prestations spécifiques : une offre d'activités variées que garantissent des espaces de pratiques multiples et connexes, ainsi que la possibilité d'être encadré et coaché personnellement. Dans ces structures de plus grande taille (2 000 m² minimum) au caractère plus impersonnel coexistent des salles de cours collectifs, un plateau d'appareils de cardio-training, une zone délimitée par des appareils de musculation, une piscine pour les activités aquatiques et l'aqua-biking, des espaces de détente (sauna, hammam, spa, massage, soins corporels). On trouvera parmi ces populations des actifs vivant en couple sans ou avec enfants en bas âge. Cette population consent à fréquenter les salles de fitness situées en périphérie pour obtenir un service répondant à ses attentes.

Les adeptes du fitness résidant dans des communes de petite taille (moins de 5 000 habitants) dans l'espace périurbain, dans la communauté urbaine de Strasbourg ou à l'extérieur fréquentent soit des salles implantées près de leur domicile dans une logique de proximité, soit des salles de fitness situées à la périphérie ou en centre-ville. À cet égard, il est frappant de remarquer qu'une partie de la population (souvent des familles avec des enfants adolescents) ayant accédé à la propriété dans des communes riches de la communauté de Strasbourg et d'une certaine manière ayant fui la mixité sociale des quartiers de Strasbourg à forte concentration de population, accepte des temps de trajet de plusieurs dizaines de minutes pour se rendre sur des lieux de pratique situés dans des zones géographiques qu'elle avait pourtant décidé de quitter. Dans les enquêtes menées au cours des 5 dernières années auprès des adhérents dans deux salles indépendantes³, il ressort qu'un tiers des clients interrogés réalisent des déplacements en voiture supérieurs à 20 minutes (en

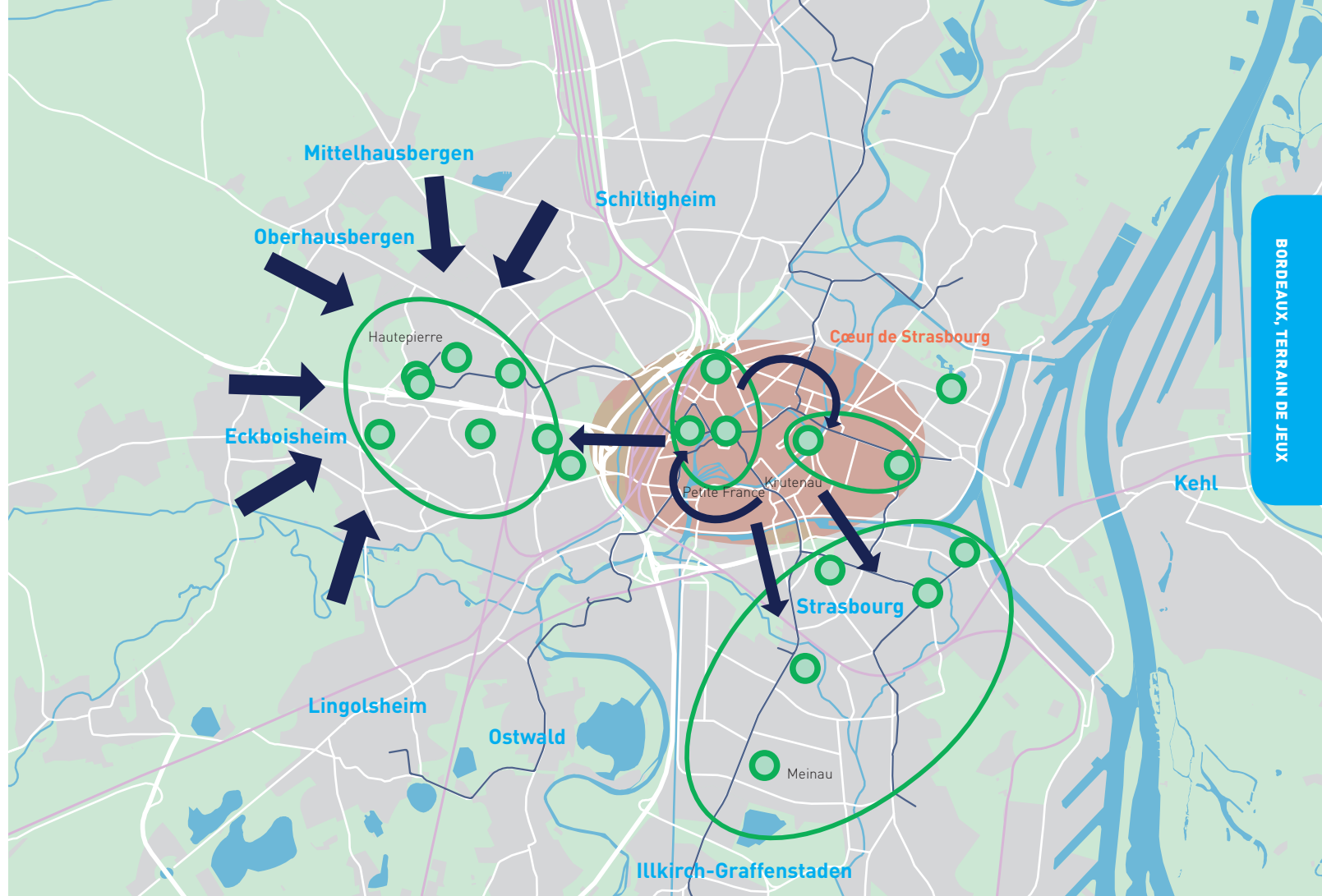
3 | Pichot L. [dir.], « Étude de satisfaction et de besoins de la clientèle », rapport d'étude commandité non publié, master marketing et gestion du sport, faculté des sciences du sport, université de Strasbourg, 2013, 77 p. : la salle enregistrait 2 500 clients au moment de l'enquête.

Pichot L. [dir.], « Étude de clientèle dans deux salles strasbourgeoises », rapport d'étude commandité non publié, master marketing et gestion du sport, faculté des sciences du sport, université de Strasbourg, 2014, 74 p. : la salle enregistrait 4 500 clients au moment de l'enquête.

Les mêmes observations peuvent être relevées dans l'agglomération de Mulhouse ou encore dans la communauté d'agglomération de Colmar.

1 | Parmi les grandes agglomérations françaises, Strasbourg présente un parc locatif en centre-ville nettement supérieur (60 % de logements locatifs) à celui des autres grandes métropoles comparables.

2 | Agence de développement et d'urbanisme de Strasbourg, « Centre de Strasbourg : enjeux d'un cœur de métropole », note 183, novembre 2015.



Dans chaque zone géographique cerclée se concentrent des salles indépendantes et des salles franchisées.

➔ Flux de population ● Salle de fitness

ADEUS, BD Carto 100 000, Open Data Eurométropole Strasbourg

provenance de leur lieu de travail ou de leur domicile) et accordent de l'importance à la possibilité de stationner leur véhicule devant la salle. C'est le prix à payer pour atteindre des objectifs spécifiques dans une logique de consommation où prévalent la gestion du temps de loisir et le retour optimisé sur l'investissement temporel, physique, psychologique et économique.

L'attractivité spécifique de l'espace fitness

En d'autres termes, c'est moins le lieu géographique qui va attirer le consommateur que les possibilités de pratique que lui offre l'espace spécifique au regard de ses attentes sportives, corporelles et sociales. Rappelons qu'outre le rapport au temps et à l'espace le rapport au corps est décisif des modes d'engagement dans la pratique et des choix de salles par les prestations d'encadrement proposées¹. Les enquêtes de fréquentation dévoilent que les salles en ville accueillent en effet des publics préoccupés par leur apparence corporelle et la présentation de soi, comme si les activités fitness constituaient un

moyen de façonner son capital corporel, de travailler son corps à des fins esthétiques et professionnelles. Pour conclure, il persiste un clivage qui distingue les publics citadins des publics ruraux, ces derniers concevant la salle de fitness avant tout comme un lieu de vie, d'animation, un foyer de sociabilités et de relations amicales. Les clivages entre les publics périurbains et les citadins des cœurs de ville sont nettement plus nuancés et doivent être saisis à la lumière des cycles de vie des ménages, des situations familiales et professionnelles, des niveaux de vie et indissociablement des modes de vie culturels afférents. Les investisseurs et les exploitants des salles de fitness restent subordonnés aux types de consommation spécifiques et culturellement déterminés des populations locales. _

1 | Pichot L., Wipf E., « Le professeur de fitness au travail : regard ethnographique en situation », *Communications*, 2011, n° 89, p. 133 à 146.

Les Chinois, champions de la gym *outdoor*

JEAN-FRANÇOIS DOULET

Depuis une dizaine d'années, la pratique sportive se diffuse dans les villes chinoises sous l'effet de mutations profondes des modes de vie et des politiques publiques. Elle ne se limite plus à la pratique du qi gong dans les parcs ou aux activités compétitives dans des équipements réservés ; elle a changé de nature en se diffusant dans l'espace urbain. L'organisation des jeux Olympiques à Pékin en 2008 a joué comme un élément déclencheur. Aujourd'hui, les villes chinoises sont reconnues mondialement pour leurs équipements sportifs de plein air plutôt orientés seniors.

La ville qui émerge du maoïsme dans les années 1980 est une ville industrielle du labeur ; pauvre en équipements publics, elle est avant tout fabriquée pour produire. Les métropoles chinoises, en comparaison d'autres métropoles dans le monde, sont sous-équipées en services : moins de musées, moins de cinémas, moins de piscines, etc. Les

statistiques nationales du début des années 1980 étaient en effet accablantes : une bibliothèque pour 600 000 habitants, un musée pour 850 000 habitants, un gymnase pour 1,8 million d'habitants¹ ! Le paradigme développementaliste qui lie la fabrique de la ville aux injonctions d'un parti pris productiviste n'est pas étranger à ce constat : la ville se construit avant tout pour satisfaire à des fonctions de soutien à l'industrie. Dans les procédures d'aménagement, le foncier destiné aux équipements publics est souvent réduit, car pour les promoteurs-aménageurs il coûte trop cher. La pratique du sport en ville s'est ainsi limitée aux parcs publics où, tôt le matin, des adeptes du qi gong² ou du wushu³ se retrouvaient

1 | Xi Sishu, « Development and use of underground space for entertainment and cultural activities in the People's Republic of China », *Tunnelling and Underground Space Technology*, 1987, vol. 2, n° 3, p. 269 à 273.

2 | Exercices de maîtrise de son énergie intérieure par des mouvements liant souplesse et équilibre.

3 | Art martial traditionnel chinois, plus connu sous le nom de kung-fu.

© Yves Chan You





© Yves Chan You

pour pratiquer leurs mouvements ; ces pratiques collectives ont également leur déclinaison dans les quartiers d'habitation où il n'est pas rare de voir, le soir venu, des personnes âgées s'adonner à des exercices d'assouplissement ou d'équilibre... Le plus intrigant étant sans aucun doute la marche à reculons. Les politiques publiques, pendant de nombreuses années, ont négligé la qualité de la vie en ville ; ce n'est que depuis peu qu'elles tentent de se construire en réponse à des attentes nouvelles. Les principaux moteurs de ce changement sont indéniablement l'avènement d'une société du temps libre et un rapport différent aux corps.

Ces vingt dernières années, les métropoles chinoises sont entrées de plain-pied dans la modernité. L'individuation¹ en est certainement l'une des composantes majeures. La classe moyenne, plus éduquée, plus riche, cherche à prendre du temps pour elle-même, hors de la sphère du travail. Les grandes enquêtes sur les valeurs socioculturelles² montrent en effet que la recherche de l'équilibre travail/vie privée est dorénavant une tendance de fond. La multiplication des jours fériés, l'allongement du temps annuel de congés, le respect des week-ends non travaillés, etc., sont autant d'expressions d'une société du temps libre en émergence. À cela, il faut

associer la montée de la préoccupation individuelle pour la santé : les urbains chinois ont une conscience de plus en plus aiguë que leur épanouissement passe par une attention plus grande pour leur corps. Cette grande transformation trouve un exemple intéressant dans l'évolution de la pratique du vélo. Dans les années 1980, lorsque le vélo se diffuse dans la Chine entière, sa pratique est strictement fonctionnelle : il s'agit de se déplacer efficacement dans des villes dont l'absence d'offres de transport se fait cruellement sentir. Aujourd'hui, et de façon plutôt paradoxale, si le vélo comme mode de transport de masse s'est beaucoup amoindri, on lui trouve un attrait nouveau : il est perçu comme « bon » pour la santé et pour l'environnement. C'est ainsi que le vélo s'est progressivement associé à la pratique sportive du cyclisme. Les rues et les trottoirs commencent à être occupés, ici et là, par des individus sportifs : cyclistes, mais également coureurs, sans parler des adeptes des sports de glisse. Aussi émergentes que soient ces pratiques, elles expriment l'association croissante entre espace public urbain et pratique sportive.

Les transformations les plus visibles de la place du sport dans la ville sont sans aucun doute l'aménagement de micro-équipements de quartier. Leur déploiement débute au début des années 2000 dans la perspective de l'organisation des jeux olympiques à Pékin en 2008. Il coïncide avec une vaste politique de santé publique lancée par le gouvernement central

1 | Pour la sociologie, l'individuation signifie l'autonomisation croissante des individus ; ce terme est à distinguer de l'individualisation qui pointe la concentration autour de l'individu des désirs, des attentes et des préoccupations.

2 | Comme la *World Values Survey*.

pour multiplier les équipements sportifs de plein air. L'euphorie des jeux olympiques avait effectivement suscité rapidement un engouement populaire pour le sport. Avec l'appui des comités de quartiers, les gouvernements municipaux des grandes métropoles, Pékin en tête, ont aménagé ces équipements sportifs de plein air, le plus souvent dans l'enceinte de quartiers résidentiels, mais également dans des espaces publics ouverts à tous. Même si des *city stades* ont été aménagés pour répondre aux attentes des jeunes devenus fêrus de basketball, les équipements les plus exemplaires sont les accessoires de gymnastique, plutôt à destination des personnes âgées.

Il est aujourd'hui surprenant de constater la proportion de ces équipements de gymnastique de plein air un peu partout en Chine : on parlait il y a quelques années d'un projet qui visait 20 millions de m² pour un investissement de près de 430 millions de dollars¹ ! Construits par quelques entreprises leaders sur le marché, comme Toshimi², ces appareils se reconnaissent le plus souvent à leurs teintes bicolores ; ils n'ont pas pour vocation d'aider à se muscler : ils permettent avant tout la pratique de petits exer-

cices routiniers pour stimuler son cœur, s'assouplir les articulations ou travailler son équilibre, voire à se masser les muscles du dos... Si ailleurs dans le monde les équipements sportifs de plein air sont utilisés par une population relativement jeune, en Chine, ils sont l'apanage, non exclusif, des seniors. L'expérience chinoise a depuis fait des émules au Royaume-Uni, en Irlande, aux États-Unis, etc., au point de faire de la Chine une référence majeure pour les équipements de gymnastique de plein air (*outdoor gym*)³. La question reste de savoir si la multiplication de ces équipements et plus généralement le soutien à la pratique sportive sont en train d'infléchir une tendance identifiée par des chercheurs américains il y a quelques années comme un risque majeur de santé publique : l'urbanisation des modes de vie en Chine, en diminuant les activités physiques dans le cadre du travail, favorise l'obésité⁴.

3 | De nombreux pays ont effet décidé de développer les équipements de gymnastique de plein air après avoir envoyé des délégations en Chine.

4 | Monda K. L., Gordon-Larsen P., Stevens J., Popkin B. M., « China's Transition : The effect of rapid urbanization on adult occupational activity », *Social Science and Medicine*, 2007, n° 64, p. 858 à 870.
Shu W. N., Norton E. C., Popkin B. M., « Why have physical activity levels declined among Chinese adults ? Findings from the 1991-2006 China health and nutrition surveys », *Social Science and Medicine*, 2009, n° 68, p. 1305 à 1314.

1 | D'après une dépêche de l'agence Xinhua de septembre 2008.

2 | www.toshimisports.com



La dataviz

JÉRÔME FUSEAU

Le monde de l'informatique, de la cartographie et des données se plaît à désigner chaque nouveau phénomène par un anglicisme. Le terme *dataviz* est une contraction de « data visualization », qui désigne les techniques permettant de présenter des données sous une forme visuelle communicante afin d'en faciliter la compréhension et/ou l'analyse. En français, on parlerait de « visualisation des données ».

Ces méthodes de représentation, de compréhension et d'analyse prennent tout leur sens face au phénomène de libération des données, l'*open data*, et à leur production en masse, le *big data*¹. En effet, l'utilisation toujours plus répandue de produits connectés (tablettes, smartphones et autres montres connectées) et des réseaux sociaux ne cesse d'accroître la quantité de données produites chaque jour. Une nouvelle catégorie d'experts est apparue : les *data scientist*. Et nombreuses sont les professions qui ont fait du traitement de la donnée et de sa représentation une spécialité à part entière : datajournalistes, scientifiques, statisticiens, ingénieurs, graphistes, designers, chercheurs en sciences de l'information ou encore spécialistes du marketing...

La data visualisation apporte ainsi un éclairage inattendu sur les données qui nous entourent et que nous produisons chaque jour, pas toujours volontairement. L'essor des nouvelles technologies et du Web a extraordinairement



remment accéléré et simplifié la collecte, le stockage et l'accès aux données. La dataviz propose des représentations graphiques permettant de mieux analyser les tendances. En cela, elle constitue un outil d'aide à l'analyse et à la décision. Elle permet un partage plus large des connaissances et des idées et participe à la construction d'un regard plus « objectif » sur le monde.

POURQUOI SONT LES ARBRES À BORDEAUX ?

Cette carte représente la densité d'implantation des 27 902 arbres recensés par le service parcs et jardins de la ville de Bordeaux : plus la couleur est proche du vert foncé, plus il y a d'arbres et inversement.

Cette donnée est disponible sur le portail OpenData de la ville.
<http://opendata.bordeaux.fr/content/patrimoine-arbre>

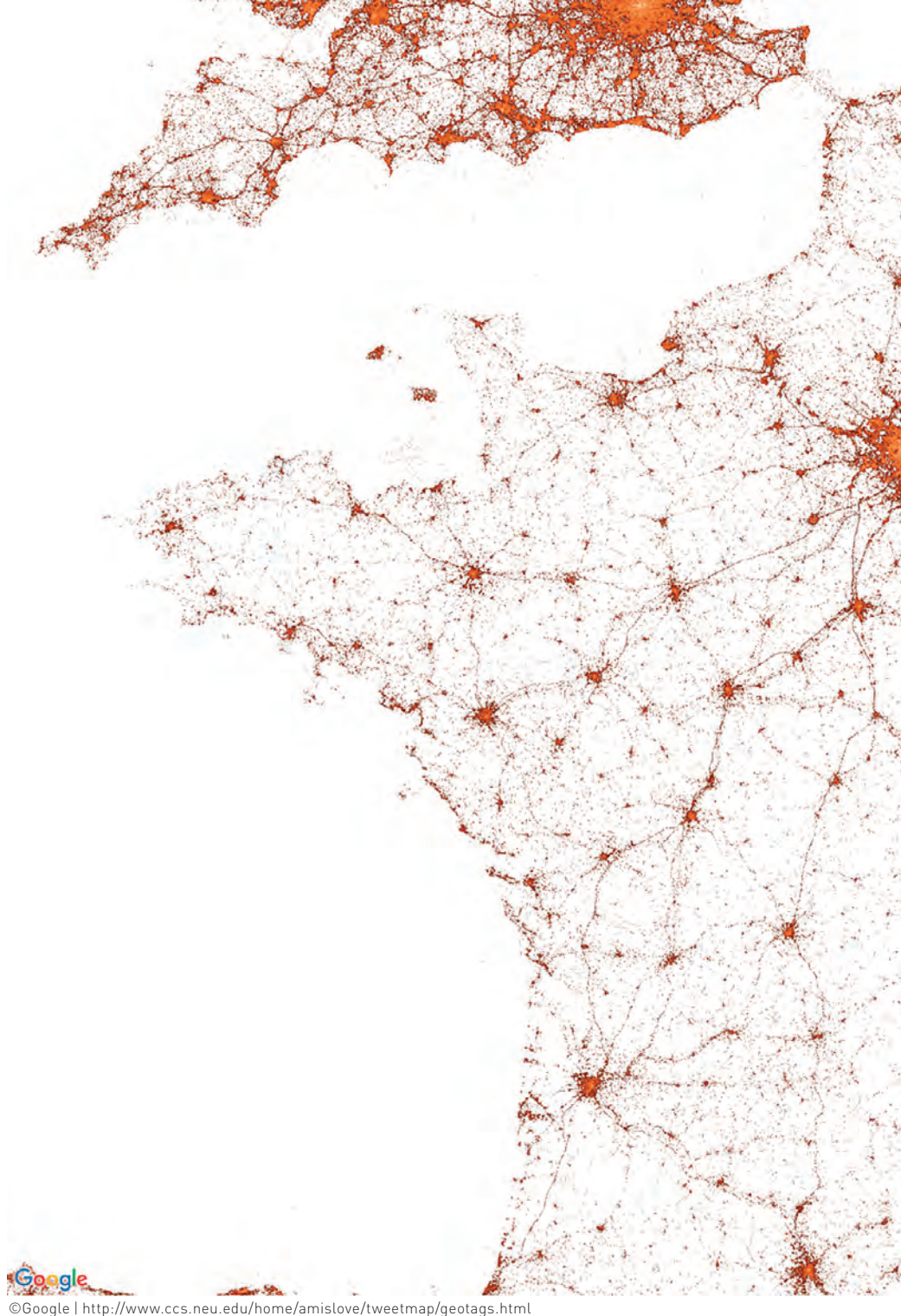
1 | Cf. rubrique « Lexique » p. 71.

REPRÉSENTATION

Une des forces de la dataviz est également d'offrir des clés de lecture accessibles au grand public. Les nouvelles méthodes de représentation sont en effet multiples et traitent de données extrêmement variées et complexes, allant de la densité des arbres sur la ville de Bordeaux au nombre de tweets émis en Europe... Ainsi, la dataviz permet de « faire parler » et de rendre compréhensibles des données dont la modélisation, la cartographie et l'analyse sont souvent ardues pour le commun des mortels. _

POUR ALLER PLUS LOIN

- Passion dataviz :
<http://www.passiondataviz.fr/>
- Lépac :
<http://www.lepac.org/>

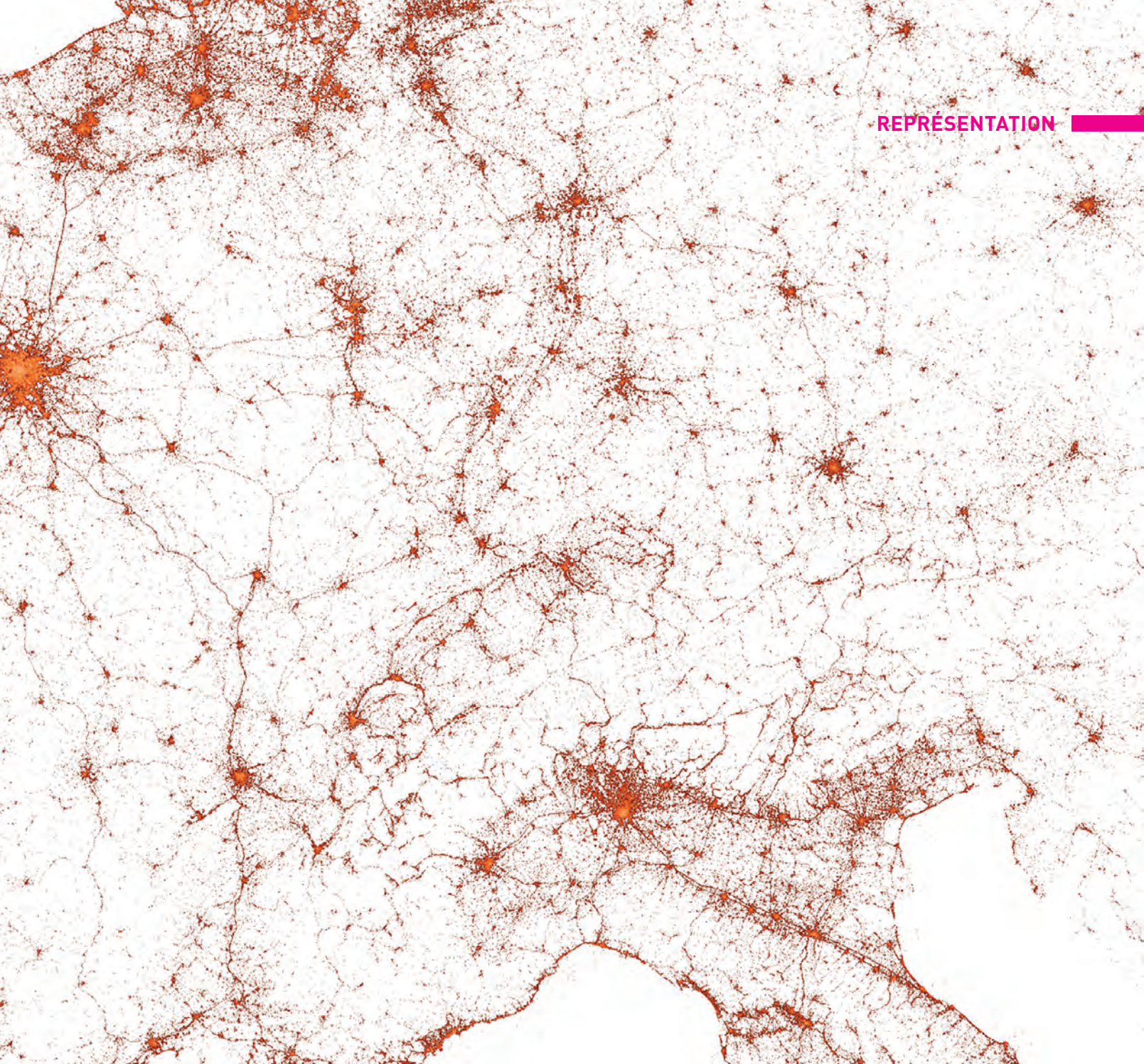


TWITTEZ, VOUS ÊTES CARTOGRAPHIÉS !

Le véritable atout de la dataviz est de rendre visible une donnée qui n'a pas une dimension cartographique intrinsèque. Prenons l'exemple du réseau social Twitter, qui permet, en 140 signes maximum, de s'exprimer et de dialoguer avec ses contacts.

Twitter compte des millions d'abonnés ou « followers » et un nombre infini de thèmes de discussion. Ce réseau social n'offre cependant pas de méthode de représentation aisée et facilement compréhensible par tous.

Des chercheurs de l'université de Boston se sont attachés à cartographier plus de 250 millions de tweets entre 2011 et 2013. Leur méthode est d'utiliser la géolocalisation de chaque message afin de les cartographier. Les données, recueillies entre janvier 2011 et avril 2013, représentent un total de plus de 10 milliards de tweets.



Seuls 275 millions de ces messages disposent de données dites « géo-tags », c'est-à-dire de l'information de localisation. Détail important, cette cartographie n'utilise pas de fond de carte, mais uniquement des points qui correspondent à chaque tweet. Ainsi, elle permet de visualiser les territoires non pas tels qu'ils sont habituellement représentés (avec leurs frontières administratives, les axes routiers, la toponymie des villes, etc.), mais tels qu'ils sont vécus. Les géotags redessinent ainsi un territoire qui nous semble familier à quelques différences près : si les zones densément peuplées semblent cohérentes avec nos connaissances, comme les espaces apparemment vides qui peu ou prou correspondent aux grandes contraintes géographiques (mer et montagne), apparaissent des axes de transports routiers et ferroviaires inégalement fréquentés, ainsi qu'un trafic maritime (et particulièrement le trafic transmanche) rarement représenté. Cet outil permet de redistribuer les cartes de nos représentations mentales.

Sociologie de l'architecture

SANDRINE VAUCELLE

Née de la rencontre entre sociologie et architecture, la sociologie de l'architecture est un domaine en construction en France et en Europe (notamment en Allemagne, au Royaume-Uni ou au Portugal). L'un des foyers se trouve depuis 20 ans à Bordeaux, au sein de l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage (Ensap). Il s'agit du laboratoire PAVE (à prononcer « pavé »), une équipe de sociologues travaillant sur la thématique « profession, architecture, ville et environnement ». Sur deux de leurs thèmes, notamment, « fabrique urbaine » et « habitat », ils bénéficient d'une reconnaissance nationale ancienne. Quand Guy Tapie est interrogé sur l'histoire de cette équipe, qu'il a créée et longtemps dirigée, il insiste sur son compagnonnage de longue date avec Patrice Godier et leur volonté de mettre en place une recherche partenariale, conduite en équipe.

Des sociologues dans une école d'architecture

La sociologie a été introduite dans les écoles d'architecture il y a près de 50 ans, au moment d'une réforme majeure de la formation des architectes. Selon Guy Tapie, les sociologues de l'architecture mobilisent, d'une part, des méthodes et références classiques de leur discipline, comme Claude Lévi-Strauss ou Marcel Mauss, et utilisent, d'autre part, les dimensions spatiales et conceptuelles de l'architecture pour contextualiser leurs problématiques. L'apport de

la sociologie à l'étude du projet ou de la portion de territoire contribue à la formation pluridisciplinaire des étudiants. Refusant de débattre pour savoir si leur sociologie serait inféodée ou non à l'architecture, ils contribuent par leurs recherches aux différents champs de sociologie urbaine, sociologie de l'action publique ou sociologie des métiers.

Une sociologie de la fabrique urbaine

Dans la lignée de sociologues comme Michel Crozier, Jean-Claude Thoenig ou Pierre Grémion, qui considéraient que les rapports spatiaux n'étaient pas seulement des rapports de classe et qu'il y avait des intermédiaires à prendre en compte, Guy Tapie a conduit ses premiers travaux de recherche sur la production de l'espace vue par le prisme des jeux d'acteurs, s'interrogeant sur le rôle des professionnels. Pour étudier la production urbaine en confrontant acteurs et chercheurs, le PAVE s'est inscrit dans des démarches de recherche-action, notamment dans le cadre des Plates-formes d'observation des projets et stratégies urbaines (POPSU). Ce qui est aujourd'hui qualifié couramment de « fabrique urbaine » était l'un des mots clés mis en place il y a une dizaine d'années à Bordeaux par les sociologues du PAVE, une notion sur laquelle ils ont été pionniers. Ce sujet intéressait au départ des cercles relativement restreints, surtout dans le domaine de la recherche. Plus récemment, avec la prise en compte

des processus participatifs, ce thème connaît un renouveau et prend davantage de place dans la formation des architectes : désormais, d'un point de vue sociologique, une fabrique urbaine réussie devrait parvenir à faire parler l'habitant, sans déqualifier l'expert.

Une socio-architecture de l'habitat

Plus abordable que le thème de la fabrique urbaine, le thème de l'habitat intéresse plus largement les élus et le grand public. Guy Tapie et les chercheurs du PAVE ont travaillé sur les modes de production de l'habitat, depuis la conception jusqu'à la réception, mis en lien leurs usages, avec les pratiques habitantes ou les formes d'appropriation. Fondée sur l'« individualisme » comme catégorie sociologique et économique, leur approche de l'habitat individuel en France a été valorisée par le Plan urbanisme construction architecture (PUCA). Ils ont notamment exploré les formes contemporaines de l'habitat individuel périurbain ou les formes de gentrification dans des centres-villes valorisés par des opérations de rénovation urbaine. Avec les évolutions récentes de l'habitat individuel, ils se tournent désormais davantage sur les modes d'habiter en lien avec la métropolisation et les mobilités inhérentes, qu'ils abordent également dans des dispositifs de recherche-action.

Si les recherches menées par le PAVE ont le plus souvent suivi des méthodes qualitatives (observation de terrain et entretiens), l'équipe bordelaise vient

de mener une grande enquête quantitative avec une approche par sondage de la culture architecturale des Français. Conduite avec le ministère de la Culture et de la Communication, cette étude est en phase d'édition, avec une parution programmée pour septembre 2016. Il s'agit du dernier volet des travaux du PAVE, dans lequel ces sociologues cherchent à identifier la place de l'architecture dans la culture. Ils confrontent la culture du grand public à la production architecturale. Au terme de leur étude, les chercheurs identifient trois groupes dans leur échantillon : les plus nombreux sont les « indifférents » (50 %), viennent ensuite les « intéressés » (35 %), puis les « amateurs » (15 %). Concernant les types d'architecture, les écarts sont très marqués, et l'enquête confirme les idées reçues : de très loin, c'est le « patrimoine » qui est le mieux connu et le plus apprécié, à l'opposé de l'« architecture moderne », particulièrement méconnue, alors que le « contemporain » semble surtout inspirer la méfiance. Au-delà du cercle des experts, l'architecture suscite un appétit de connaissance de la part du plus grand nombre, ce qui donne toute leur place aux médiateurs en charge de diffuser les connaissances sur celle-ci. Plus globalement, les sociologues observent que l'architecture est respectée comme quotidien de tous. Reconnue comme bien collectif et public, elle est porteuse de savoirs culturels et civiques.

ÉQUIPE DE RECHERCHE

PAVE

(Profession Architecture Ville Environnement)

Ce laboratoire de l'Ensap Bordeaux, habilité par le ministère de la Culture et de la Communication, est associé au centre Émile-Durkheim (UMR 5116 CNRS - Sciences Po Bordeaux - Université de Bordeaux).

Dirigé par Kent Fitzsimons, avec L. Caradec, M. Darroman, F. Gerbeaud, P. Godier, C. Mazel, A. Poole et G. Tapie.

8 thèses soutenues en sociologie, architecture, urbanisme.

5 doctorants, rattachés à l'École doctorale santé et politiques publiques (université de Bordeaux).

Méthode

Une recherche par études de cas :

- Pratique du terrain.
- Entretiens semi-directifs avec les acteurs et/ou les habitants.
- Recherches contractuelles et partenariales.
- Comparaisons internationales.

Quelques ouvrages

(Éditions Parenthèses)

- Tapie G., *Sociologie de l'habitat contemporain. Vivre l'architecture*, 2014.
- Biau V. et Tapie G. (dir.), *La Fabrication de la ville : métiers et organisations*, 2009.
- Godier P., Sorbets C. et Tapie G. (dir.), *Bordeaux Métropole : un futur sans rupture*, 2009.



Le barème carbone ®

JEAN-CHRISTOPHE CHADANSON

Un outil au service des constructeurs et des architectes

À la différence du bilan carbone, outil utilisé par les professionnels de l'énergie, le barème carbone® est une méthode simple mise au point par Laurent Castaignède, énergéticien et responsable du bureau d'études BC02 Ingénierie. À partir de douze entrées, cette méthode permet à chacun d'évaluer la quantité de carbone d'un projet de construction d'un bâtiment ou d'un quartier, ainsi que ses points faibles et ses atouts. Le projeteur peut ainsi modifier son programme en conséquence. L'outil est également mobilisé par des bureaux d'études en ingénierie pour obtenir un label donnant un caractère officiel à la qualité de leurs bâtiments. Ainsi, la Cité régionale de l'environnement à Pantin (93) a obtenu la médaille d'or du barème carbone ; la résidence Saint-Amand d'Aquitais, à Bordeaux, a, quant à elle, été récompensée par une médaille d'argent.

Les motivations

Le changement climatique est dû à l'excès d'émissions de gaz à effet de serre, qui a plusieurs origines : la production d'objets manufacturés, la construction de bâtiments et de routes et les déplacements mécanisés (automobile, moto, bus, train...). Chacune de ces actions humaines se traduit par une production de gaz à effet de serre,

mesurable par une unité de compte globale et universelle : le carbone.

Habituellement, les experts utilisent une méthode appelée « bilan carbone » pour en évaluer la production. Cette démarche est cependant trop complexe pour permettre aux urbanistes, aux architectes et tout simplement aux particuliers ayant un projet de construction d'évaluer rapidement les modifications à apporter à leur projet.

Le barème carbone® est un outil d'aide à la décision, facile à utiliser.

Comment ça marche ?

Le barème carbone® est un tableau composé d'une vingtaine de postes qui décrivent le projet de construction d'un ouvrage neuf à réaliser en France. À chaque poste il faut donner une note comprise entre 0 et la note maximale autorisée. Des éléments simplifiés de description de chaque poste expliquent les caractéristiques du projet devant motiver la note la plus basse (« projet très émissif ») et la note la plus haute. Au final, l'addition des notes par poste donne une évaluation générale sur 20. À la différence de la méthode « bilan carbone », il n'est pas nécessaire d'avoir des connaissances approfondies pour remplir cette grille d'autoévaluation. Et, parce qu'il s'agit d'une

autoévaluation, il est plus aisé de se motiver pour changer quelques caractéristiques du projet.

Les critères sont :

- le mode de construction utilisé (type de structure, de fondation des bâtiments) ;
- le mode d'accès au chantier ;
- la consommation énergétique des ouvrages réalisés à terme ;
- la production énergétique nécessaire à la construction des bâtiments ;
- la localisation plus ou moins lointaine des lieux d'emploi lorsqu'il s'agit de résidences ;
- le niveau de densité urbaine ;
- la présence ou pas de jardins à terme pour les habitants ;
- l'existence d'une piscine ;
- le fait de disposer d'une restauration collective sur le site lors de la construction du projet.

Quels leviers activer ?

L'un des intérêts de cette démarche est d'évaluer globalement un projet de construction en envisageant à la fois les caractéristiques thermiques du bâtiment et les pratiques futures éventuelles de ses habitants (baignade, jardinage), mais également l'inscription du projet dans le contexte territorial avec, par exemple, la proximité ou pas des lieux d'emploi.

POUR ALLER PLUS LOIN

Pour en savoir sur la grille
et les résultats obtenus :
www.bco2.fr

Premier enseignement : la localisation des constructions neuves à plus de 30 kilomètres des lieux d'emploi va générer une consommation de carburant pour leurs habitants, consommation qui s'ajoute à celle utilisée pour se chauffer. Ce choix dégrade fortement la qualité du projet.

De la même manière, le fait de disposer d'un jardin privatif est valorisé dans l'évaluation globale. Le postulat est que cette disposition favorise une réduction de l'intensité des déplacements automobiles de loisir le week-end. C'est ce que les chercheurs J.-P. Orfeuil et D. Soleyret¹ ont théorisé sous le terme d'« effet barbecue ». L'absence de jardin et/ou le fait d'habiter en centre-ville signifierait à l'inverse, que dans un environnement défavorable à une détente au quotidien une compensation s'opérerait par la réalisation fréquente de déplacements de loisir longs et énergivores.

Enfin, étonnamment, l'application de règles énergétiques ambitieuses comme celles issues de la RT2012 apporterait un effet positif en termes de réduction de carbone bien moindre que le fait de choisir le type de struc-

ture du bâtiment (du bois-béton, par exemple, plutôt que des fondations profondes ou que des charpentes métalliques).

Un outil simple à systématiser

Continuité des façades entre différents bâtiments, existence d'un jardin, structures constructives légères, proximité des lieux d'emploi... En fait, les critères les plus favorables rappellent les caractéristiques des échoppes bordelaises des XVIII^e et XIX^e siècles. Sans doute parce qu'à cette époque là le prix de l'énergie était considérable (approvisionnement en charbon, stockage). Par sa simplicité, cet outil pourrait être utilisé par les bailleurs sociaux, les constructeurs privés et les urbanistes pour les aider à adapter leurs projets à l'ambition « carbone » qu'ils veulent leur donner.

Toutefois, cet outil ne peut prétendre tenir compte de l'exhaustivité des critères explicatifs de la production de carbone, même s'il intègre le critère de localisation plus ou moins lointaine des lieux d'emploi par rapport aux lieux de résidence.

Prenons l'exemple de la présence d'un jardin : s'il a été montré qu'elle pouvait réduire la mobilité de loisir, d'autres analyses nuancent cette affirmation. Le rapport au cadre de

vie qu'entretiennent les habitants avec leur lieu d'habitation et le niveau de revenus peuvent également impacter l'intensité des pratiques de déplacement². Niveau de revenus, pratiques et valeurs partagées par les futurs habitants sont autant de critères qui peuvent ainsi modifier les comportements de manière générale dans la façon de se déplacer, mais sans doute aussi de se chauffer et de pratiquer ou pas le jardinage.

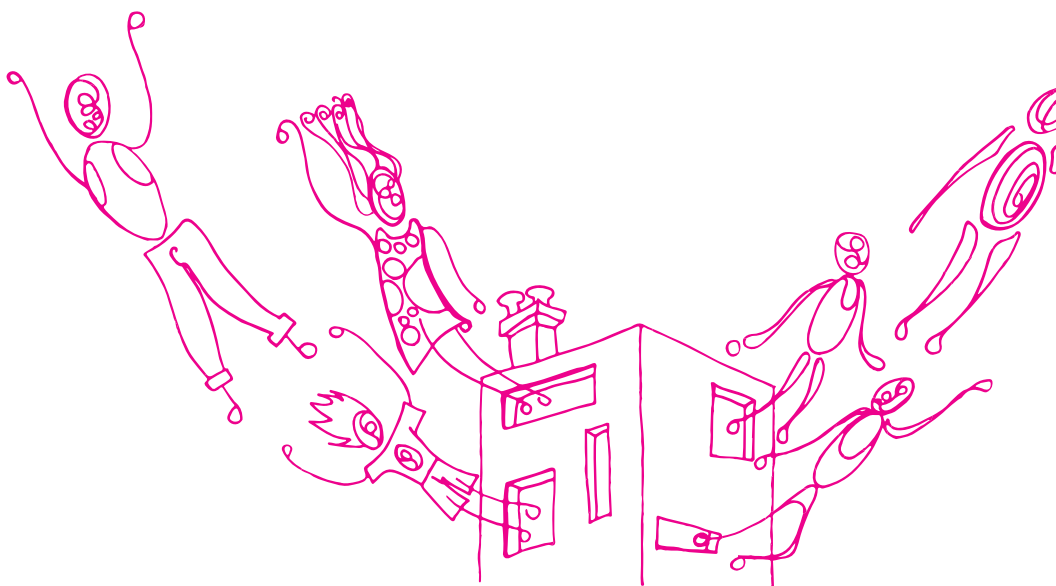
Au-delà de ces réelles limites, le barème carbone® représente une méthode exemplaire au service d'une réflexion plus globale dans la manière de définir son projet de bâtiment ou de quartier.

1 | Orfeuil J.-P., Soleyret D., « Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et longue distance ? », *Recherche Transports Sécurité*, 2002, éditions Elsevier Masson.

2 | Étude réalisée sous la direction de Louvet N., Nessi H., 6T Bureau de recherche, « Incidences du rapport au cadre de vie et du contexte sur la mobilité de loisir », 2011, Direction régionale de l'équipement de l'Île de France, PUCA PREDIT.

5-11-19

CAROLINE DE VELLIS



Attention ! Ces chiffres ne sont pas le résultat du tiercé dans l'ordre ! Ils correspondent aux durées moyennes d'occupation des logements au sein de Bordeaux Métropole selon le statut de leurs habitants. Ainsi, en moyenne, un locataire du parc privé reste 5 ans dans son logement, tandis qu'un locataire du parc HLM y demeure 11 ans en moyenne. La plus longue durée d'occupation est obtenue par les propriétaires, avec 19 ans en moyenne sur la métropole.

Ces chiffres issus de la base « détail logement » de l'Insee pour l'année 2012 ne sont que des moyennes. Ils donnent une tendance globale des comportements sur le territoire. Cependant, lorsque les données sont disparates, la moyenne est peu robuste. Ainsi l'analyse plus précise du marché métropolitain doit être effectuée en prenant en compte les spécificités communales : structure du parc de logements, statut d'occupation, migrations résidentielles, etc. Une commune comme Ambès ne présente pas les mêmes moyennes d'occupation (9-12-22) qu'une commune accueillant une forte proportion d'étudiants (par exemple Talence, avec des durées d'occupation de 4-10-19, ou Bordeaux, avec des durées d'occupation de 5-12-17).

Une comparaison entre métropoles fait percevoir les pressions des différents marchés du logement.

Paris et Marseille Provence Métropole montrent une forte tension des marchés public et privé avec beaucoup

moins de fluidité dans les parcs locatifs que dans les autres métropoles : les gens restent plus longtemps qu'ailleurs dans le logement qu'ils occupent. Les faibles mobilités au sein du parc social accroissent la liste des demandes non satisfaites d'accès à un logement HLM dans les territoires tendus. Celles-ci sont-elles liées au niveau de loyer des logements locatifs privés, aux prix de l'immobilier de manière plus générale, à une gestion des parcs sociaux peu encline aux mutations au sein de ce parc ?

La particularité du parc locatif privé est qu'il enregistre en principe une forte rotation dans les premières années d'emménagement. Ainsi, dans le parc de Bordeaux Métropole, 54 % des logements du parc locatif privé ont une ancienneté d'emménagement de moins de 3 ans. Ce taux s'établit à 47 % pour le parc du Grand Lyon, 39 % pour Marseille Provence Métropole et 35 %

pour Paris intra-muros. Dans le parc privé des agglomérations tendues, les mobilités sont donc également faibles. Il serait intéressant d'étudier l'évolution historique de ces durées d'occupation, mais les bases de données actuelles ne le permettent pas. Il faut donc se rapporter à l'enquête sur le logement menée à intervalles réguliers depuis 1955 par l'Insee. Les derniers résultats de 2013 montrent qu'à l'échelle nationale cette ancienneté d'occupation est de 6-12-20 (assez proche du territoire bordelais, donc) ; et que la mobilité a tendance à diminuer dans le parc public comme dans le parc privé.

La rotation au sein des parcs semble s'étioler d'année en année, générant ainsi des problématiques de blocage des trajectoires résidentielles.

	Durée ¹ d'occupation moyenne locataire privé	Durée ¹ d'occupation moyenne locataire HLM	Durée ¹ d'occupation moyenne propriétaire
Paris (75)	9	- 16	- 17
Marseille Provence Métropole	8	- 16	- 20
Grand Lyon	6	- 13	- 18
Bordeaux Métropole	5	- 11	- 19
Toulouse Métropole	5	- 10	- 18
Métropole européenne de Lille	5	- 12	- 19
Montpellier Méditerranée Métropole	5	- 11	- 17
Nantes Métropole	4	- 10	- 18



Open data / big data ?

ANNE DELAGE | CAROLINE DE VELLIS

Longtemps réservées aux spécialistes, les données numériques sont désormais largement accessibles. L'*open data* se développe, le *big data* s'impose, la donnée explose, tout le monde en parle... mais de quoi s'agit-il exactement ?

L'**open data** ou « **données ouvertes** », est une démarche visant à mettre en libre accès tous les types de données numériques, hors données personnelles, produites et structurées. L'objectif de cette démarche est de stimuler l'innovation et d'améliorer la transparence de la vie publique.

L'ambition de libéraliser la donnée n'est pas nouvelle. Ainsi, en 1978, la loi CADA libère l'accès aux documents administratifs : « *Les informations figurant dans des documents produits ou reçus par les administrations mentionnées à l'article 1^{er}, quel que soit le support, peuvent être utilisées par toute personne qui le souhaite à d'autres fins que celles de la mission de service public pour les besoins de laquelle les documents ont été produits ou reçus.* »

Ce mouvement, initialement porté par la société civile, s'est fortement accéléré depuis les années 2000, avec le développement d'Internet et la volonté progressive des pouvoirs publics de considérer l'information publique comme un bien commun. La mise en ligne de ces informations répond à un cahier des charges exigeant : elles doivent être complètes, primaires¹, accessibles, exploitables, non discri-

minatoires, non propriétaires, libres de droits, permanentes et gratuites.

Si l'*open data* vise à libéraliser l'ensemble des données, publiques et privées, c'est dans le secteur public qu'elle se développe le mieux. Le secteur privé ne voit pas vraiment l'intérêt d'une telle démarche sans retour sur investissements à court terme. Parce qu'elle est d'abord destinée à un besoin spécifique du requérant, cette « donnée ouverte » est plus structurée et complète que celle du *big data*.

Le **big data** ou « **données massives** », repose sur la croissance exponentielle des données qui arrivent en flux continus sous différentes formes (binaire, image, vidéo, coordonnées GPS...). Il s'agit toujours de données brutes rangées dans des tableaux en ligne et en colonne. En plus de ces milliers de chiffres et relations qu'il faut collecter et structurer, le *big data* doit stocker, analyser et restituer l'information de manière pertinente en proposant quelquefois d'anticiper le futur. Souvent associées aux 5 « V » : volume, vélocité (rapidité de traitement), variété (différentes sources et typologies des données), valeur (plus-value apportée) et véracité (pertinence et fiabilité de la donnée), ces données, que l'on produit sans forcément en avoir conscience via nos matériels technologiques, nos objets connectés et nos modes de vie, forment une manne dont s'emparent les entreprises. Nouvelles technologies, nouvelles techniques, nouveaux

processus : le *big data* n'est qu'au début de son développement.

Cela ne va pas sans soulever des interrogations sur la réglementation et le droit de l'individu à contrôler les informations qu'il produit. Des tentatives de régulation voient le jour (*Do Not Track Online Act* aux États-Unis en 2011 ; loi Informatique et Liberté en France en 2004), mais elles sont souvent dépassées par des technologies en permanente innovation. C'est dans le secteur privé que le *big data* se développe le plus.

Ces deux sources d'information font partie de l'économie numérique, dont les données sont l'unique carburant : « *L'information est le pétrole du XXI^e siècle, et son traitement analytique le moteur à combustion* », souligne Peter Sondergaard, du groupe Gartner, leader en recherche de technologie de l'information.

Les données ne cessent d'alimenter les débats et font émerger certaines problématiques : leur transversalité, leur ampleur et leur impact sur nos manières de vivre touchent les limites du domaine des libertés publiques et de la vie privée. Comment alors arriver à profiter des avantages de ces nouvelles technologies qui améliorent notre quotidien sans entraver notre liberté ? C'est tout l'enjeu à venir !

1 | Qui n'existent pas encore.

Les CREPS,

une forme originale de décentralisation du sport ?

MICHAËL DAVID

Nés d'une loi du 21 mars 1941, les centres de ressources, d'expertise et de performance sportives (CREPS) et leurs missions ont évolué au fil des réformes législatives et réglementaires. Que l'on songe, dès leur création, à la formation des instituteurs ou des professeurs aux activités physiques et sportives de plein air ou dans les collèges et lycées.

Progressivement, leurs missions ont été recentrées sur la formation et la préparation des sportifs de haut niveau ainsi que sur l'organisation des formations professionnelles initiales ou continues dans les domaines des activités physiques ou sportives et de l'animation.

Au plan juridique, une évolution sensible s'est récemment dessinée.

Sous l'empire de l'ancien Code du sport, les CREPS obéissaient à une structure rigide et centralisée sous la forme d'un établissement public national placé sous la tutelle du ministre chargé des sports. Les régions, membres de droit, n'y jouaient qu'un rôle mineur et ne disposaient que d'une voix consultative¹.

Désormais, avec la loi NOTRe², le législateur procède à une large décentralisation de l'institution. Les 17 centres deviennent des établissements publics locaux de formation dans les domaines du sport, de la jeunesse et de l'éducation populaire. Il reconnaît aux CREPS la possibilité d'exercer certaines missions au nom de la région³.

Pourtant, la lecture des articles 28 et 29 de la loi provoque un sentiment partagé. Le législateur semble avoir fait preuve de retenue et de parcimonie dans le transfert des compétences sportives aux régions.

Plusieurs éléments de droit abondent en ce sens.

D'abord, les CREPS deviennent des établissements créés ou fermés par arrêté du ministre chargé des sports, la région se bornant à proposer. Par ailleurs, ils exercent au nom de l'État les missions d'assurer, en liaison avec les fédérations sportives, la formation et la préparation des sportifs de haut niveau ; de participer au réseau national du sport de haut niveau et d'assurer le fonctionnement des pôles nationaux de ressources et d'expertise dans les domaines du sport, de la jeunesse et de l'éducation populaire ; de mettre en œuvre des formations initiales et continues dans les domaines des activités physiques ou sportives dans les domaines de la jeunesse et de l'éducation populaire ; d'assurer la formation initiale et continue des agents de l'État exerçant leurs missions dans les domaines du sport, de la jeunesse et de l'éducation populaire.

En termes de gouvernance, le conseil d'administration est présidé par l'une des personnalités qualifiées nommée par le ministre sur proposition du président du conseil régional (R. 114-6). Les CREPS sont dirigés par un directeur nommé par arrêté du ministre chargé des sports. La nomination du directeur est soumise pour avis préalable au président de la région concernée. Et la loi de préciser que le directeur représente l'État au sein de l'établissement.

Enfin, loin de s'empresser de transférer des compétences sportives à la région, le législateur prend soin de délimiter et transférer certaines charges en matière de fonctionnement et d'équipements⁴.

On peut donc introduire quelques remarques critiques sur ce qui s'apparente moins à un transfert de compétences que de responsabilités et de charges aux régions qui vont devoir se draper dans un rôle de stratège des politiques sportives.

À l'instar d'autres matières (l'environnement), le sport devient par excellence un domaine de gestion conjointe entre l'État et les collectivités territoriales. L'un n'a plus les moyens de réaliser seul ses objectifs mais n'est jamais désintéressé, les autres apparaissent comme des partenaires obligés et incités à agir par la négociation et la coopération.

Le sport oscille ainsi entre une gestion concertée et une gestion retenue. Aux éléments de décentralisation introduits par la loi correspond une rémanence de la déconcentration non dénuée d'« arrière-pensées ». La place et le rôle des autorités étatiques sont soigneusement préservés et (a)ménagés.

Voilà donc diffusé au sein du sport le modèle éprouvé de coadministration qui postule une gestion harmonieuse et consensuelle par le recours à des « régimes combinés⁵ ». La mise en place des nouveaux exécutifs régionaux et la contraction des finances publiques pourraient en décider autrement...

1 | Art. D. 211-69s.

2 | Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, JO 8 août, p. 13705 ; Décret n° 2016-152 du 11 févr. 2016 relatif aux CREPS, JO 12 févr.

3 | C. sport, art. L. 114-3, et donc de n'exercer à l'urbanisme, la métropole bordelaise.

4 | C. sport, art. L. 114-5.

5 | Michalon T., « Les régimes d'administration locale », Syros Alternatives, 1988, n° 10, p. 93 et s.

Jean-Pierre Orfeuill et Fabrice Ripoll

Accès et mobilités, les nouvelles inégalités

Infolio - coll. Archigraphy Poche – Futurs urbains, 2015, 212 p.

L'ouvrage est original par son format éditorial : les deux auteurs donnent leur vision sur la question du lien entre les mobilités et les inégalités. Les deux approches ne sont pas antagonistes, mais exposent deux points de vue différents ; celui de Jean-Pierre Orfeuill, professeur à l'Institut d'urbanisme de Paris, puis celui de Fabrice Ripoll, géographe à l'université Paris-Est-Créteil. C'est la confrontation des deux raisonnements qui donne tout son intérêt à ce livre publié par Futurs urbains, destiné à un public d'avertis. Dans un premier chapitre, Jean-Pierre Orfeuill s'attache à montrer le « singularisme » vers lequel tendent les modes de vie et les habitudes de déplacement : chaque individu développe sa propre pratique de la ville et formule des attentes, en matière de solutions de mobilité, qui lui sont spécifiques. Cette plus grande liberté dans les pratiques est alors confrontée à la question de l'égalité des individus face aux mobilités. Ainsi assurer l'égalité d'accès ne peut se traduire par une offre uniforme et égalitaire sur tous les territoires de manière théorique ; elle en devient beaucoup plus complexe. La différence n'est pas toujours une inégalité en soi. Comment la puissance publique peut-elle répondre à la diversité des situations et des attentes pour que les habitants aient tous les chances de réaliser leurs aspirations ? L'auteur précise que les indicateurs de mesure des inégalités de mobilité restent à inventer. Les travaux sur la vulnérabilité vis-à-vis de la mobilité notamment menés par le Cerema¹ en sont une première étape. (Si le cours du pétrole augmente brusquement demain, combien et quels ménages ne pourront pas maintenir leur mode de vie ?) Plusieurs situations d'inégalité sont détaillées, selon une approche par les territoires puis par les individus.

Les deux auteurs se rejoignent sur le constat d'une « norme de mobilité » imposée à l'ensemble des individus et susceptible de leur être demandée. Les capacités différentes à y répondre (ou à la contourner), de par des revenus plus ou moins élevés ou des compétences plus ou moins développées dans l'utilisation des modes de transport, sont les éléments qui entraînent les « nouvelles inégalités ». Partant de ce constat, Jean-Pierre Orfeuill milite pour la mise en œuvre d'un « droit à la mobilité » et d'une « ville lisible », d'une « ville pour tous ». Il explique que la « mobilité facilitée », c'est-à-dire l'augmentation des vitesses de déplacement et la diversification des solutions de mobilités, est un accélérateur des inégalités et participe à l'augmentation du risque d'exclusion : certes le spectre des possibles s'élargit, mais les disparités des situations en sont d'autant plus grandes. L'auteur présente, comme exemple pour répondre à cette problématique, l'*accessibility planning* développé au Royaume-Uni : comparer la pertinence des projets de transport selon les opportunités qu'ils offrent aux individus. Partant d'un autre point de vue, Fabrice Ripoll invite à « se méfier de la mobilité », terme aux multiples significations et derrière lequel se cache une diversité de pratiques qui n'ont pas toutes la même valeur sociale (choix, liberté, mais aussi contrainte ou aliénation). Il dénonce la mobilité qui « tend à devenir une valeur en soi » et plaide pour un « droit à l'immobilité ».

Selon lui, la résistance au phénomène de normalisation de l'hypermobilité est associée à une lutte des classes. Fabrice Ripoll conclut que les politiques publiques devraient tendre vers la maîtrise des déplacements : les situations les plus critiques sont lorsque la mobilité est subie et ne fait pas l'objet d'une stratégie.

De manière générale, les réflexions posent la question de l'uniformité de l'offre en transports collectifs et plaide pour l'innovation et la spécialisation des solutions proposées aux territoires. Un habitant de Saint-Médard-en-Jalles a-t-il les mêmes attentes en termes de mobilité qu'un habitant de Bègles ? Leurs aspirations dans la vie sont-elles semblables ? La vraie question n'est pas celle des disparités entre les territoires, mais celle du décalage qu'il peut exister entre les aspirations et la réalité du quotidien et les situations trop contraintes que cela peut produire. L'observation de disparités dans les habitudes de déplacement entre les territoires n'est-elle pas celle de différences sociologiques entre ses habitants ?

Louise Chasset



1 | Centre d'études et d'expertise sur le risque, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

Sous la direction de Jean-Philippe Meloche et Juan Torres

Vivre en famille au cœur de la ville

Les Presses de l'Université de Montréal, 2015, 150 p.

C'est une question à laquelle bien des métropoles tentent de répondre qu'explore cet ouvrage : comment arrimer vie en famille et ville ? Mené sous la direction de deux enseignants chercheurs de l'École d'urbanisme et d'architecture de paysage de l'Université de Montréal, cet ouvrage, centré sur le cas de la métropole québécoise, est le fruit d'idées échangées lors d'un colloque intitulé « Vivre en famille au cœur de ville : une journée de réflexion sur Montréal » en avril 2013. L'objectif de ce travail, organisé autour des propos de dix auteurs aux terrains et perspectives variés, est d'attirer l'attention sur les transformations actuelles du milieu urbain et sur les occasions que celles-ci génèrent pour les familles. Pour l'heure, ce milieu urbain n'attire pas ces familles vers le centre.

La première partie dresse l'état de la situation quant aux choix résidentiels des familles dans l'espace métropolitain montréalais. Le premier constat issu des données sur le solde migratoire démontre que la tendance existante, depuis plusieurs décennies de migration des familles de quartiers centraux vers la périphérie, ne semble pas montrer de signes de ralentissement. Ce choix spatial, souvent effectué à des fins économiques au moment de l'arrivée des enfants dans le ménage, peut être éclairé par les représentations qu'ont les familles de la ville. Véhiculée notamment par le cinéma, l'idéalisation de la banlieue et d'un quotidien établi autour de la maison unifamiliale détachée (le bungalow) semble bien ancrée dans l'imaginaire collectif québécois. Ce phénomène persistant ne devrait pas s'essouffler dans un contexte de vieillissement de la population, dont l'impact sur le marché de la maison unifamiliale constitue un défi de taille pour retenir les familles à Montréal. Ce constat est toutefois nuancé par deux tendances soulevées par différents auteurs : d'une part, le nombre de familles et notamment d'enfants semble se maintenir sur l'île de Montréal ; d'autre part, l'évolution des modes de vie des jeunes familles, plus urbaines que leurs aînées.

Identifiés comme outils capables d'adapter les espaces urbains et le parc immobilier aux besoins des familles qui désirent vivre en ville, aménagement, urbanisme et politiques publiques sont les thèmes abordés dans la seconde partie de cet ouvrage. Avec pour focale le cas de la ville de Montréal, les deux premiers chapitres de cette seconde partie rappellent l'historique des différentes politiques familiales municipales au Québec, ainsi que les résultats de plusieurs sondages qui ont mené à l'élaboration d'un Plan de fidélisation des familles adopté en 2013. Menés auprès d'acheteurs et de futurs acheteurs de la région montréalaise pour le compte de la direction de l'habitation, les résultats de ces sondages

présentent une lecture des besoins et des critères qui guident le choix résidentiel des familles à Montréal. La fin de l'ouvrage s'intéresse à l'échelle des projets. Au regard de la multitude de facteurs dont découlent les choix résidentiels, toute recherche de forme urbaine adaptée à toutes les familles semble vouée à l'utopie comme a pu l'être, par exemple, le modèle de la cité-jardin. Les auteurs insistent donc sur l'importance donnée au cadre de vie auquel diversité, mixité, accessibilité et proximité doivent être associés. La capacité d'adaptation réciproque des familles et de leur environnement bâti doit être un processus à intégrer en amont dans l'aménagement de l'espace.

Loin de se limiter à revisiter les arguments qui opposent ville et banlieue et ne cherchant pas à favoriser une forme d'habitat au détriment d'une autre, cet ouvrage réfléchit à favoriser une ouverture d'esprit quant aux quartiers centraux comme milieu de vie pour les familles. Cette retranscription d'une réalité complexe et nuancée rendant intelligible la relation entre la vie en famille et les quartiers centraux constitue une base d'ouverture et de réflexion inspirante pour toute ville cherchant à agir pour le retour des familles en ville. Une piste pour une métropole bordelaise qui, face à une déconnexion entre l'offre et la demande de logements pour les familles, voit les jeunes ménages quitter massivement la ville : vers un « plan de fidélisation des ménages » ?

Arthur Duhamel



Martin Vanier

Demain les territoires Capitalisme réticulaire et espace politique

Éditions Hermann, 2015, 215 p.

Martin Vanier, géographe, professeur à l'université de Grenoble et consultant auprès des collectivités locales au sein de la coopérative Acadie, est un expert de la chose territoriale. Ayant développé une analyse autour du concept d'interterritorialité en 2008, il approfondit son propos en tirant le constat que les « territoires » vivent une crise démocratique, notamment parce qu'ils n'ont pas su s'adapter aux réseaux, dont la place s'est avérée grandissante. L'espace de ces territoires ne correspond plus à l'espace vécu des individus et acteurs qui les composent. Difficiles à circonscrire dans les frontières du local, les réseaux dépassent et débordent les territoires, et ils façonnent désormais très fortement les villes. La trame générale de l'ouvrage repose sur cette relation entre ce que sont les territoires aujourd'hui et l'emprise que possèdent les réseaux privés ou les délégations de service public sur l'activité, l'habitat, l'environnement, l'énergie ou bien encore l'eau potable. Phénomènes à mettre en parallèle de cette dynamique : le fait que la France soit devenue une « République des territoires » en lien avec la décentralisation Acte 2 et que des « fiefs » locaux se soient cristallisés et confisquent aujourd'hui le pouvoir local au lieu de proposer des formes d'appropriation et de collaboration novatrices.

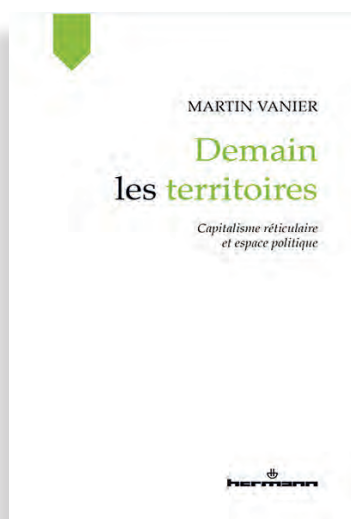
En premier partie, l'ouvrage offre des constats qui mettent en face-à-face les territoires et l'état de la société actuelle et qui révèlent les enjeux politiques au regard de l'inadéquation des solutions proposées par les territoires : « *L'espace des solutions ne correspond pas à l'espace des problèmes.* » L'auteur évoque trois promesses du territoire qui sont devenues intenables. Ce dernier perd son exclusivité dans la définition du « nous », soit de la population qu'il abrite. Rural et urbain ne veulent plus rien dire. Leurs définitions statistiques s'avèrent contradictoires et cachent, sous couvert de morphologie, des réalités de modes de vie bien différentes. Le territoire n'est plus à même d'assurer à lui seul les solidarités et le vivre ensemble... Devrait-il l'être d'ailleurs ? L'enjeu de la proximité perd de son sens au profit de l'accessibilité aux services et aux droits. Le territoire n'a plus d'utilité propre, il ne trouve plus sa place ni sa légitimité dans un ensemble national. Enfin, l'égalité ou la justice sociale doivent-elles passer par une justice spatiale ? Rien n'est moins sûr étant donné que le territoire n'est ni responsable ni porteur de solutions à des problèmes qui le dépassent.

Dans la seconde partie de l'ouvrage, l'auteur formule des propositions. Les territoires n'ont pas à être remis en cause dans leur existence en tant que tels « Territoire » ne devient pas un vilain mot. L'enjeu

démocratique est toutefois devenu colossal. Plus que de démocratie participative attelée à une démocratie représentative en panne, Martin Vanier évoque une démocratie contributive qui produit des solutions et qui n'entraîne pas une posture passive des citoyens. Si les réseaux ont acquis un pouvoir si important, il serait nécessaire d'inviter les grands acteurs qui les composent et qui servent l'intérêt public à se soumettre au jeu démocratique. La perspective interterritoriale mérite d'être davantage investie, via le management de l'espace des flux ou celui du temps dans l'espace.

Martin Vanier illustre la nécessité de gérer les différentes temporalités à partir des problématiques de la côte aquitaine. Attrait touristique majeur du territoire, son parc d'équipements touristiques est vieillissant, ses villes moyennes sont en proie à la périurbanisation (liée aux agglomérations bordelaises et basques) et sont saturées les week-ends et pendant les grandes vacances. Enfin, l'érosion du trait de côte invite à reconsidérer tout projet local. Les réponses ne se trouvent pas ailleurs que dans les réseaux : « agglomérations voisines, réseaux et trames d'espace de nature, (...) réseau des opérateurs touristiques ». L'articulation entre les territoires et les réseaux s'avère donc être la clé de voûte d'une évolution à la fois plus maîtrisée et plus démocratique des territoires. _

Emmanuelle Goïty



Maison individuelle et qualité urbaine

Cerema, janvier 2015, 280 p.

Peut-on conjuguer développement pavillonnaire et qualité urbaine ? Pour entrer dans le cœur du sujet, l'ouvrage du Cerema (ex-Certu) retrace les différentes étapes de l'évolution de la production de l'habitat individuel depuis l'après-guerre.

Décrié et très largement délaissé par le mouvement moderne au profit du logement collectif produit en masse dans la période 1950-1970, le modèle de la maison individuelle est progressivement réhabilité dès le milieu des années 1960. Très rapidement, les professionnels, lotisseurs, aménageurs, constructeurs s'organisent, se structurent et développent un marché attractif et concurrentiel. Par un puissant effet de balancier, dans une époque marquée par une forte croissance économique et une dynamique renouvelée en matière d'aménagement et d'équipement, la maison, plébiscitée par une majorité de Français, se redéploie massivement sous forme d'opérations pavillonnaires à la périphérie des villes et de façon plus diffuse à la lisière des villages. Avec pour conséquence un bond de plus de 70 % de la population des communes périphériques entre 1968 et 1975.

Depuis les années 1980, la production n'a pas faibli avec quelque 200 000 nouvelles maisons construites en moyenne par an, ce qui couvre aujourd'hui près de la moitié des objectifs de réalisation de logements fixés par la puissance publique. Pour bon nombre de ménages, en effet, « faire construire » sa maison est un symbole de réussite et d'ascension sociale. C'est également bien souvent la solution la plus accessible aux familles pour trouver un logement répondant à leurs besoins (si ce n'est à leurs véritables aspirations) à un coût acceptable.

Mais quel en est le véritable prix ? La publication du Cerema s'interroge sur l'impact territorial et social de cette production de masse et aborde sous différents angles la question délicate de la qualité des quartiers périurbains construits depuis plus de 40 ans. Elle porte un regard expert et nuancé sur les divers modes de production de la maison sur le territoire, s'attache à décrypter les logiques d'acteurs, les profils et vécus des ménages concernés (notamment au regard des coûts globaux, rarement anticipés), les mécanismes opérationnels et au final les dysfonctionnements inhérents à la forme urbaine produite : étalement et banalisation des périphéries de villes et villages, consommation excessive des sols, altération des paysages.

Fort de ce constat et avec l'appui de divers professionnels, du Syndicat national des aménageurs lotisseurs et de l'Union des maisons françaises, le Cerema démontre que l'on peut faire le pari de réconcilier

habitat pavillonnaire et qualité urbaine. Les auteurs dressent le portrait de dix opérations « ordinaires » réalisées par des opérateurs privés et affichant des coûts de sortie maîtrisés. Ces opérations ne sont pas totalement exemplaires, assez peu médiatisées, mais elles apportent chacune des pistes singulières et plutôt inédites en termes de conception et d'aménagement. Grâce à l'implication des différents acteurs qui se libèrent peu à peu des schémas traditionnels, ces nouveaux quartiers périurbains illustrent différents choix possibles pour passer du produit de catalogue et des processus standardisés à un véritable projet contextualisé, ménageant les intérêts privés et les orientations des collectivités en matière de développement durable.

Cette analyse du Cerema fait écho au travail entrepris par l'agglomération bordelaise – où la tradition de l'habitat individuel est forte et qui est marquée par le phénomène de périurbanisation – sur la qualité de son cadre de vie. À l'heure où Bordeaux Métropole se dote de nouveaux outils (dont un Plu « 3 en 1 » articulant les volets urbanisme, mobilité et habitat) et engage avec ses partenaires une conférence permanente sur la qualité urbaine des futures opérations, cet ouvrage offre une matière à réflexion très fouillée et des pistes d'actions concrètes et didactiques.

Catherine Le Calvé



Sous la direction de Thierry Paquot

La ville récréative, enfants joueurs et écoles buissonnières

Infolio, juin 2015, 180 p.

Publié sous la direction de Thierry Paquot à l'occasion de l'exposition « La ville récréative » présentée à la Halle aux sucres de Dunkerque en 2015, cet ouvrage propose une réflexion pluridisciplinaire sur la place de l'enfant dans la ville. Géographes, démographes, architectes, urbanistes et philosophes sont invités à mobiliser leurs expériences et travaux de recherche pour illustrer le rapport de l'enfant à l'espace urbain. Si les approches sont variées, les constats convergent et des messages forts émergent.

La ville n'est pas le territoire des enfants. L'analyse historique et démographique proposée par Hervé le Bras illustre bien ce phénomène. L'indice de fécondité des villes est historiquement très inférieur à la moyenne française. De plus, le parc de logements des centres-villes, peu adapté à la vie de famille, entraîne un départ de ces dernières vers la périphérie au moment de la naissance des enfants. Le déroulement du cycle de vie dans l'espace favorise donc peu la présence des enfants dans les grands centres urbains. Les évolutions sociétales comme l'accroissement des familles monoparentales ne viennent bousculer ce schéma qu'à la marge.

Dès le XVIII^e siècle, la ville est jugée nocive pour les enfants, envoyés en nourrice à la campagne. Les considérations hygiénistes et morales du XIX^e siècle tendent à restreindre la liberté des enfants des villes. Quant au XX^e siècle, il marque un repli généralisé sur le foyer et les univers protégés. La ville fonctionnelle et le zonage des activités, l'univers urbain conçu pour l'adulte motorisé, pénalisent particulièrement les enfants.

Si la question de la place du piéton et du rapport à la nature en ville se pose pour toutes les générations, elle est particulièrement prégnante à un âge où le jeu et le rapport à l'environnement sont essentiels pour la construction de l'identité. Les auteurs, pourtant peu soupçonnables d'urbanophobie, font ainsi souvent référence à l'« enfant des champs » comme un idéal.

De plus, quand l'enfant est pris en compte dans la ville, c'est souvent de manière maladroite, avec des aires de jeux normées et surprotégées qui ne permettent pas l'expérience indispensable de l'autonomie du corps et de la pensée. À ce titre, les aires de jeux anglo-saxons, conçus en lien très étroit avec l'environnement naturel et paysager, apparaissent comme bien plus intéressants et adaptés aux besoins des enfants que les aires de jeux à la française.

Troisième pôle de socialisation de l'enfant après la famille et l'école, la cité a pourtant le devoir de lui offrir des conditions optimales pour son développement. Bernard Defrance rappelle qu'il s'agit d'une exigence juridique, issue de la convention relative aux droits de l'enfant ratifiée en 1989 par la totalité des pays membre de l'ONU. Il met ainsi en demeure les pouvoirs publics de revoir les politiques du logement, de développer l'accès aux équipements et à l'offre de services publics (notamment scolaires et de loisirs non marchands) en changeant de prisme et en intégrant la question de l'enfance comme une priorité.

Il plaide d'ailleurs pour la création d'un ministère de l'enfance permettant de coordonner les compétences et les actions jusqu'ici dispersées. Cette injonction à placer l'enfant au cœur de la réflexion peut trouver un écho au niveau local, même si la question est timidement abordée. Ainsi, le programme local de l'habitat de Bordeaux Métropole postule un « retour des familles en ville » et le Grenelle des mobilités propose une mesure intitulée « À l'école sans voiture ». Mais une ville faite pour les enfants, qui leur permette de s'épanouir et de grandir, ne nécessite-t-elle pas de changer de paradigme et d'installer réellement l'enfant au centre de la définition des politiques locales ?

Camille Garcelon



Sous la direction d'Olivier Ratouis

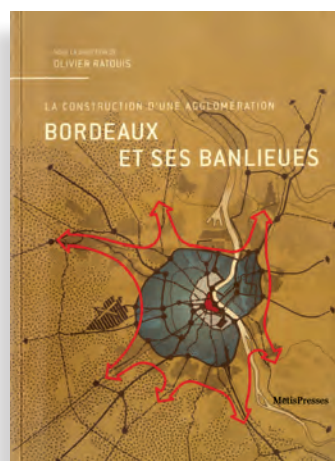
La construction d'une agglomération Bordeaux et ses banlieues

MétisPresses, juin 2013, 608 p.

La construction d'une agglomération, Bordeaux et ses banlieues constitue une véritable anthologie de l'histoire urbaine bordelaise du XVIII^e à nos jours, composée de 109 textes-sources commentés par 23 spécialistes de Bordeaux dans diverses disciplines (histoire, géographie, sociologie, sciences politiques, urbanisme et architecture). L'ouvrage évoque, par le biais d'événements fondateurs, plus de deux cents ans de la vie urbaine, sociale et politique de l'agglomération.

Débutant par la question « Où commence et où finit la ville ? », Olivier Ratouis, qui a dirigé cet ouvrage collectif, met en perspective les enjeux et les écueils épistémologiques. Comment mesurer la portée des mots pour désigner la ville ? Chaque élément apparaît fabriqué, façonné et délimité par les hommes. Pourtant les formes semblent « s'agglomérer » indépendamment de toutes ces conceptions imposées, que ce soit en termes de limites administratives, politiques, statistiques ou d'aires culturelles et socio-économiques...

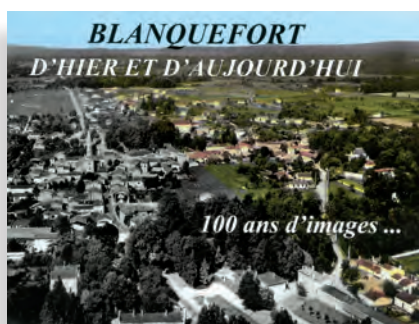
Cette anthologie propose d'observer la multiplicité et l'évolution des périmètres englobant l'agglomération bordelaise, ainsi que son processus de construction. Six temps fondateurs se succèdent, constituant les grandes parties de l'ouvrage. Le XVIII^e siècle marque l'âge d'or de la cité bordelaise, grâce à l'essor du commerce avec les colonies. Puis, l'espace urbain se réorganise sous l'impulsion des mutations économiques entre 1815 et 1865. Entre 1865 et 1925, le propos se concentre sur les relations entre Bordeaux et ses banlieues, qui prennent alors de l'ampleur grâce au développement d'infrastructures et d'équipements (gare, pont...). L'accent est mis sur la planification urbaine de 1925 à 1947, où, dans le même temps, naissent les politiques intercommunales. Cette planification se poursuit de 1947 à 1966 avec de grands projets municipaux. La période de 1966 à 1995 voit s'opérer un important développement des communes de banlieue (construction du campus Talence-Pessac, réflexion sur la création d'un métro...), dans un contexte d'essor de l'entité politique communautaire, via la création de la communauté urbaine de Bordeaux. Enfin, le dernier temps fort traité dans l'ouvrage, à partir de 1995, est marqué par la multiplication des grands projets urbains destinés au renouveau de l'agglomération, grâce notamment à la construction du tramway, la reconquête des quais...



Projet d'envergure, cette anthologie bordelaise met en valeur une grande variété de documents, parfois inédits, livrant de précieux témoignages historiques au lecteur afin d'explorer les territoires bordelais. Les six chapitres de l'ouvrage sont ainsi décomposés en 109 notices classées de manière chronologique, regroupant un commentaire, un texte-source original, des iconographies, des outils cartographiques et une bibliographie. Sur le fond, les férus d'histoire urbaine et politique trouveront donc une matière extrêmement riche. La fin de l'ouvrage donne la liberté au lecteur de pouvoir s'orienter au gré d'un sujet (récapitulatif chronologique, index par personnalité, par lieu et équipement, par notion). Un cahier cartographique résume l'évolution des limites communales et intercommunales, ainsi que l'évolution démographique.

L'ouvrage est un remarquable outil de travail et de connaissance pour qui souhaite disposer d'une vision exhaustive de l'histoire urbaine locale et en avoir une analyse pluridisciplinaire. Cette anthologie peut se positionner en bonne place dans la bibliothèque de tout urbaniste, politiste, géographe, historien ou, simplement, de tout passionné de Bordeaux. —

Noémie Rondel



Cercle historique blanquefortais
Blanquefort
D'hier et d'aujourd'hui,
100 ans d'images

CHB, septembre 2015, 68 p.

Cet ouvrage édité en très peu d'exemplaires est un précieux recueil. Réalisée par le Cercle historique blanquefortais (CHB), cette création mêle le visuel des lieux passés et les faits historiques avec des photographies récentes. Le tout ressemble à une douce balade ludique. Au travers des pages, on parcourt Blanquefort, le bourg et ses espaces limitrophes. Si le centre ressemble fortement à ce qu'il était il y a 100 ans, quelques clichés montrent que l'homme a investi les espaces périphériques. Certaines rénovations sont à l'identique, d'autres font émerger de nouvelles formes d'architecture. En plus de ce beau patrimoine de châteaux et domaines, Blanquefort est une ville reliant deux espaces : la ville et le rural, Bordeaux et le Médoc. Quelques pages sont donc consacrées à cette idée de transit avec les grandes artères qui évoluent tout comme les pratiques, le tramway étant remplacé par le bus urbain. Ces belles images montrent un patrimoine bien conservé, une ville qui a su se développer sans se déraciner.

Caroline De Vellis

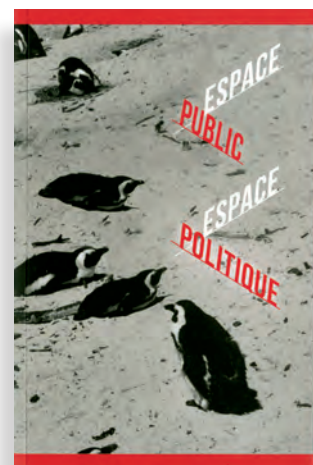


Jean-Paul Vigneaud
Le Nouveau Stade
de Bordeaux
Matmut Atlantique

Éditions Sud Ouest, 2015, 140 p.

S'appuyant sur un reportage photo de qualité et un recueil de témoignages, cet ouvrage retrace la (jeune) histoire du Nouveau Stade de Bordeaux. Il met en images chacune des étapes clés de la construction de l'enceinte et souligne le travail partenarial entre les acteurs publics et privés. En matière d'urbanisme, ce livre évoque l'intégration de l'équipement dans le quartier de Bordeaux-Lac, venant affirmer sa tonalité sportive. Ainsi, le stade abrite pour principal résident le Football Club des Girondins de Bordeaux et fait partie des enceintes retenues pour l'Euro 2016 de football. Son caractère multifonctionnel lui permet également d'accueillir certains matchs de l'Union Bordeaux Bègles, de même que des concerts de grande envergure. Autant d'événements majeurs à venir qui lui permettront d'écrire encore quelques pages de son histoire.

Thibaut Lurcin



Marine Gresser, Vincent Milla,
 Mathilde Hoarau
Espace public
Espace politique

Baobab Dealer d'Espaces,
 février 2016, 128 p.

Après le projet Objectif Lune, organisé durant la biennale AGORA 2014 à Bordeaux, et suite aux attentats de Charlie Hebdo de janvier 2015, l'association d'architecture et d'urbanisme Baobab Dealer d'Espaces a voulu faire la part belle à l'espace public et interroger sa dimension politique. Ce livre se propose d'explorer le territoire urbain au travers de différents prismes, en donnant la parole à un large spectre d'acteurs qui « secouent », « pensent » ou « fabriquent » l'espace public. Historiens, universitaires, architectes, urbanistes, syndicalistes, acteurs associatifs et sociologues d'ici et d'ailleurs partagent ainsi leurs témoignages, leurs idées, et ils dévoilent leurs expérimentations. Dans la seconde partie du recueil, Baobab Dealer d'Espaces propose un carnet de bord des quatre actions menées dans le cadre du projet Objectif Lune autour de l'Insurrection, La Nuit, l'Expérimentation et le Genre. On y trouve enfin, *last but not least*, un glossaire impertinent et décalé de l'urbain.

Emmanuelle Goïty

Abonnez-vous !

Et recevez **CaMBo** chez vous :



1 an : 2 numéros = 20 €

2 ans : 4 numéros = 40 €

Collection complète : 9 numéros = 80 €

Oui, je souhaite m'abonner à la revue **CaMBo** pour ☐ 1 an ☐ 2 ans ☐ collection (1 à 9)

à partir du n° 9 (mai 2016) ☐

à partir du n° 10 (à paraître, novembre 2016) ☐

M. ☐ Mme ☐ Mlle ☐

Nom

Prénom

Courriel

Date

Signature

Adresse

Code postal

Ville

Pays

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

Le Festin
autorisation 64348
33 098 Bordeaux cedex

CAhiers de la MÉTROPOLE BORDELAISE

LES AUTEURS

p. 29, 35, 48 | **Jean-Pierre Augustin**
géographe, professeur émérite à l'université
Bordeaux-Montaigne.

p. 44 | **Patrick Baqué**
président des Girondins de Bordeaux Omnisports.

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

p. 42 | **Jean-Paul Callède**
docteur en sociologie, chargé de recherche au CNRS.

p. 68 | **Jean-Christophe Chadanson**
urbaniste, directeur de l'équipe Projet urbain
à l'a-urba.

p. 41, 73 | **Louise Chasset**
urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

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

p. 7 | **Nathalie Corade**
maître de conférences en économie
à l'Enita de Bordeaux.

p. 46, 52 | **François Cougoule**
urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 72 | **Michaël David**
conseiller juridique à l'a-urba,
enseignant-chercheur associé au Cerdare,
université de Bordeaux.

p. 71 | **Anne Delage**
assistante d'études à l'a-urba.

p. 60 | **Jean-François Doulet**
maître de conférences à l'Institut d'urbanisme
de Paris, directeur-adjoint du centre franco-chinois
Ville et Territoire.

p. 25, 74 | **Arthur Duhamel**
urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 70, 71, 79 | **Caroline De Vellis**
statisticienne, chargée d'études à l'a-urba.

p. 63 | **Jérôme Fuseau**
ingénieur SIG, directeur de l'équipe
Gestion et représentation des informations à l'a-urba.

p. 77 | **Camille Garcelon**
géographe, chargée d'études à l'a-urba.

p. 23, 75, 79 | **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. 79 | **Thibaut Lurcin**
économiste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 76 | **Catherine Le Calvé**
architecte-urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 20 | **Jean-Claude Margueritte**
architecte-honoraire et urbaniste, enseignant
à l'latu, université de Bordeaux.

p. 48 | **Vincent Nicolle**
consultant en aménagement,
sport et développement durable.

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

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

p. 57 | **Lilian Pichot**
maître de conférences à la faculté des sciences
du sport, université de Strasbourg.

p. 4 | **Gilles Pinson**
professeur de science politique à l'IEP de Bordeaux.

p. 78 | **Noémie Rondel**
doctorante en sociologie, UMR Passages, CNRS,
université de Bordeaux Montaigne.

p. 55 | **Mathieu Sadet**
paysagiste-urbaniste.

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

p. 66 | **Sandrine Vaucelle**
géographe, maître de conférences
à l'université Bordeaux Montaigne.

LES ILLUSTRATEURS

p. 43, 59, 70-71 | **Olivier Chaput**
infographiste à l'a-urba.

p. 62 | **Christine Dubart**
infographiste à l'a-urba.

p. 8, 10, 47 | **Sylvain Tastet**
infographiste à l'a-urba.

LES PHOTOGRAPHES

photographie de couverture | © **Fabien Cottereau**

p. 1, 2, 11, 19, 29, 31, 32, 34, 42, 43, 49, 52, 54, 56
| **Hélène Dumora**
photographe à l'a-urba.

Bordeaux, terrain de jeux

À paraître

#10 | NOVEMBRE 2016

Ville et santé

www.lefestin.net
www.aurba.org

le festin

a'urba.



9

782360 621477

10 €