

CA M BO

hiers de la

ÉTROPOLE RDELAISE

#11 | MAI 2017

Bordeaux

+

Toulouse ?

Bordeaux

+

Toulouse ?



© Didier Taillefer



© Didier Taillefer

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

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

Équipe éditoriale
 Élodie Maury, responsable d'édition
 Sandra Rinjonneau, assistante de rédaction
 Laurence Cénédèse, relecture et corrections

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

Coordination graphique
 Olivier Chaput

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

Iconographie
 Hélène Dumora,
 sauf mention contraire

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

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

Impression
 Imprimerie Laplante (Mérignac)

Dépôt légal : mai 2017
 ISBN : 978-2-36062-171-2
 ISSN : 2260-9075

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

édito

Un écran tactile d'une borne de station de tram rendu inutilisable par les reflets du soleil ; des lycéens assis sur le trottoir, faute de bancs devant leur établissement ; un bureau de poste de centre-ville aux horaires campagnards ; trois appels téléphoniques pour se retrouver à la gare, faute de signalétique adaptée ; le *food truck* qui ne peut plus stationner pour cause de mobilier urbain intempestif... Chacun pourrait allonger cette liste des petits tracas de la vie quotidienne qui rendent celle-ci trop souvent pénible à force de répétition.

Cette prise en considération des usages – qui rejoint les principes et objectifs du design – est convoquée avec trop de modestie encore dans les réflexions et conceptions urbaines, comme si la trivialité des problèmes interdisait de les prendre au sérieux. Souci du détail, culture du service, appréhension des expériences... Prendre soin du citadin, quelle que soit sa condition, lorsqu'il pratique la ville, cela ne devrait-il pas être aussi la préoccupation de l'urbaniste ?

Un usager mérite une attention particulière : le travailleur. Les propos de marketing territorial sont en général de deux ordres : la ville *business friendly*, qui aide les entrepreneurs à s'installer ; la ville attractive, qui offre aux habitants son cadre et sa qualité de vie. Une ville où il fait bon vivre. Certes ! Mais une ville où il fait bon travailler, cela ne devrait pas être mal non plus ! Une ville adaptée à la vie active, qui faciliterait les vies professionnelles de chacun.

À quoi pourrait donc ressembler « Ergopolis », une ville amie des travailleurs qui s'attacherait aux relations entre l'usager de la métropole et l'espace urbain compris comme écosystème des activités laborieuses ? Les universités s'y essayent : du bâtiment-campus (*Learning Center* de l'École polytechnique de Lausanne), acmé de l'effet cafétéria, à l'agglomération-campus, invention de porosités inédites entre la ville et l'université. La promotion immobilière tertiaire construit pour sa part des « campus urbains » à l'attention de grandes entreprises cherchant à recréer un esprit d'innovation façon Silicon Valley.

Singapour, dans son hyperfonctionnalité, apparaît à sa manière comme un territoire ami des travailleurs ; d'aucuns diraient exploiteur du labeur... façon *Métropolis*. La ville peu pratique engendre de l'inconfort, de l'énerverment. La ville trop ergonomique deviendrait une aliénation spatiale. Ni village vacances ni poste de travail, la métropole doit remplir ses missions d'incubateur et de commutateur, sans pour autant réduire les capacités de ses habitants à l'Habiter, c'est-à-dire à intervenir sur leur cadre et leur condition de vie. « Ergopolis » ? Un programme de recherche et d'expérimentation à construire.

Jean-Marc Offner



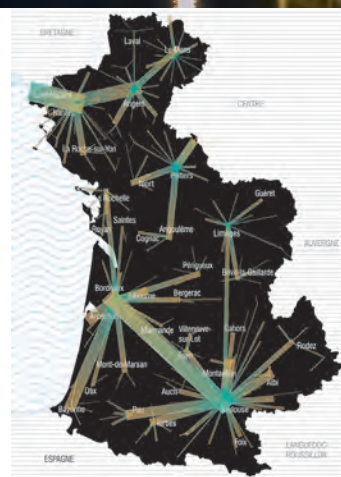
© Pierre Barthe



© a'urba, Denis Carrère



© Steve Le Clech



DÉBATS

GRAND ENTRETIEN

Patrick Boucheron | Jean-Marc Offner | Gilles Pinson **4**

CONTROVERSE

Penser les territoires autrement ? **8**
| Aurélie Lalanne

IMPERTINENCE

Bordeaux, fashion victim ! | Thierry Oblet **11**

BRUITS DE LA VILLE

ÉPHÉMÈRE

Photographie | Hélène Dumora **13**

SENS DE L'ÉVÉNEMENT

Inside-out, AGORA 2017 **14**
| Laure Matthieussent

ZOOM

L'amarrage du musée de la Mer et de la Marine **15**
| José Branco

VOISINAGE

Libourne, à la recherche d'une identité péri-métropolitaine **18**
| Antonio Gonzalez Alvarez

INNOVATION

Des Fab Labs à la Fab City **20**
| Bob Clément



DOSSIER BORDEAUX + TOULOUSE ?

coordonné par Lionel Bretin | Cécile Rasselet

Lettre à nos amis toulousains Jean-Marc Offner Cécile Rasselet	33	Un pas de deux économique Sylvain Alasset	48
Le yin et le yang du Sud-Ouest Serge Legrand-Vall	36	Conversations de voisinages Anne-Guite Beau-Castagnac Lionel Bretin	50
« Ma sœur, ne vois-tu rien venir ? » Alain Garès	39	Vers une collaboration culturelle ? Mariette Sibertin-Blanc	54
La Garonne, trait d'union Entretien avec Didier Coquillas-Sistach Lionel Bretin	41	Entre les deux, mon cœur balance... Marie-Christine Jaillet	57
Êtes-vous plutôt bordelais ou toulousain ? François Cougoule Thibaut Lurcin	44	Itinéraire d'un enfant du Sud-Ouest : Laurent Marti Lionel Bretin Élodie Maury	59
Si proche, si loin Antoine Loubière	47	2040 : la guerre secrète des confins Philippe Estèbe Gilles Pinson	61

ACTEURS

IDENTITÉS MÉTROPOLITAINES

Photographie | Hélène Dumora

MÉMOIRE

Qui a éteint la Lumineuse ?
| Agnès Berland-Berthon

TRANCHE DE VIE

Une vie sur le fleuve | Nathanaël Fournier

FABRIQUE URBAINE

Du peuple sur les places parisiennes !
| Maud Gourvellec

ESPACES DE VILLE

Accueillir les gens du voyage
| Vincent Schoenmakers

DÉCRYPTAGES

REPRÉSENTATION

21 **Saga d'une Invention Géniale : le SIG**
| Jérôme Fuseau 65 |

22 **RECHERCHE**
Une trilogie en histoire de l'architecture et de l'urbanisme | Sandrine Vaucelle 68 |

26 **MÉTHODE**
Pratiquer la ville en aveugle
| Jean-Christophe Chadanson | Catherine Le Calvé 70 |

29 **CHIFFRAGE**
3,6 | Caroline de Vellis 72 |

32 **LEXIQUE**
La ville résiliente
| Stella Manning | Vincent Schoenmakers 73 |

ACTUALITÉ DU DROIT

Duty to cooperate :
un modèle original de planification | Michaël David 74 |

KIOSQUE

75

CaMBo #11 | 3

Cahiers de la Métropole Bordelaise | a'urba

Patrick Boucheron

Que peut l'histoire pour les villes ? Ne pas les encombrer.

JEAN-MARC OFFNER | GILLES PINSON

Vos premiers travaux portaient sur l'histoire médiévale et notamment les villes. À vos débuts, quelles étaient les controverses historiographiques qui structurent ce pan de l'histoire ? Comment vous y êtes-vous situé ?

Vers la fin des années 1980, une discordance apparaît entre la ville des archéologues et celle des historiens. La ville que les archéologues révèlent ne raconte plus la même histoire que celle des historiens. Le paradigme qui domine alors l'histoire médiévale est celui de l'exception urbaine. On pourrait en trouver les origines chez Henri Pirenne, Max Weber et bien sûr Fernand Braudel. Pour eux, la ville est rupture, césure. Dans une société médiévale que l'on définit alors comme une société féodale, les villes sont présentées comme des acteurs collectifs qui s'exceptent de ce système féodal. De plus, elles en sont d'une certaine manière le tombeau ou, ce qui revient au même, le berceau de ce qui allait mettre fin à la féodalité : le capitalisme, l'individualisme, etc. Il y a un procès de démocratisation, d'individualisation, de modernisation qui a la ville pour théâtre. À la fin des années 1980, on comprend que la ville n'est pas étrangère au système féodal, mais qu'elle constitue un pôle de valorisation du prélèvement seigneurial sans lequel ni la société ni l'économie médiévales ne pourraient tenir. Le Moyen Âge, c'est certes le temps des guerriers et des paysans, mais c'est aussi un moment de grand essor urbain ; mais un essor

Historien médiéviste, spécialiste de l'Italie, des villes italiennes et du mouvement communal, Patrick Boucheron est depuis 2015 professeur au Collège de France, où il est titulaire de la chaire Histoire des pouvoirs en Europe occidentale (XIII^e-XVI^e siècles). Ses premiers travaux ont porté sur Milan et sur les tentatives des princes de contrôler une société urbaine par les grands travaux. Il s'intéresse également à l'épistémologie et à l'écriture de l'histoire. Il s'est élevé contre les mésusages de l'histoire dans l'espace public et la volonté de réduire sa discipline à un exercice de construction d'un roman national. Les récentes publications de *L'Histoire mondiale de la France* (Seuil, 2017, dirigé en collaboration avec Nicolas Delalande, Florian Mazel, Yann Potin et Pierre Singaravélou) et sa leçon inaugurale au Collège de France (*Ce que peut l'histoire*, Fayard/Collège de France, 2016) prennent place dans ce combat. Patrick Boucheron est aussi l'invité pour 2016-2017 de la chaire Gilles Deleuze (Métropole, nature, démocratie) de la fondation Bordeaux Université.

qui s'enracine dans la féodalité. Il n'est donc pas urbain par accident.

Aujourd'hui, les propositions de H. Pirenne, M. Weber et F. Braudel sur la ville médiévale ont été abandonnées par la recherche historique, notamment l'idée que les villes médiévales étaient la création d'« hommes nouveaux », des bourgeois, des marchands. Dans les villes impliquées dans le mouvement communal, on retrouve des individus issus des anciennes élites féodales et épiscopales converties à l'économie urbaine. En Italie, il y a une composante chevaleresque très forte dans les élites urbaines. François d'Assise, par exemple, fondateur au XIII^e siècle d'un puissant ordre religieux, est un fils de marchand, un laïc qui ne rêve que d'exploits chevaleresques, de tournois et d'amour courtois. Donc, cette empreinte chevaleresque de l'expérience urbaine italienne médiévale, c'était quelque chose de relativement nouveau au moment où je commençais à travailler.

Aujourd'hui, on parle de « triomphe » des villes dans un contexte de globalisation et d'affaiblissement de l'État. Et la perspective d'un retour aux « cités-État » médiévales n'est jamais très loin. Si l'on vous suit, entre l'État territorial et la cité-État, il y a plus de continuité que de différence radicale.

En réalité, la cité-État est un idéal-type, pour reprendre le terme de Max Weber. L'idéal-type, c'est la forme chimiquement pure, sauf que les cités-États n'ont pratiquement jamais existé, même en Italie. Il y a bien eu des villes qui ont pris leur autonomie – c'est le mouvement communal au XII^e siècle –, qui ont conquis leur *contado* et qui s'organisent entre elles et créent des États seigneuriaux dont elles deviennent les capitales. Mais il y a très peu de villes qui sont en elles-mêmes leur propre État. Même Florence est à la tête d'un État régional.



© Service photo Collège de France, Patrick Imbert.

En revanche, ce qui a existé au Moyen Âge, et qui peut faire écho à notre époque, ce sont les alliances de villes, ce que certains historiens médiévistes (je pense notamment à Laurence Buchholzer pour l'espace germanique) n'hésitent pas à qualifier d'« intercommunalités ». La ville ne peut jamais se suffire à elle-même. C'est pourquoi les villes autonomes cherchent très vite à s'allier entre elles. Cela s'appelle des ligues urbaines, des hanses en Allemagne, des confédérations en Suisse, des *hermandades* en Castille. Lors des révoltes urbaines contre des pouvoirs monarchiques, comme la révolte d'Étienne Marcel à Paris au milieu du XIV^e siècle, la première chose que font les leaders de la rébellion, c'est de chercher des alliances avec d'autres villes. Étienne Marcel fait envoyer des lettres à Bruges, à Gand, pour nouer des alliances, pour constituer un réseau de contestation et pour partager une expérience. Constituer des alliances urbaines, voici précisément ce que ne peuvent pas accepter des pouvoirs souverains supérieurs. Là où le pouvoir souverain échoue à reprendre la main, comme en Flandre jusqu'au XVI^e siècle et en Italie centro-septentrionale, les villes s'organisent entre elles, l'autonomie urbaine va perdurer et retarder la constitution d'États territoriaux centralisés puissants.

Pour autant, vous ne niez pas la spécificité de l'expérience politique des communes par rapport aux formes politiques qui les ont précédées, les empires, la féodalité, et qui leur ont succédé, l'État territorial ?

Évidemment non ! Il ne s'agit pas de banaliser l'histoire urbaine, mais de montrer que cette histoire ne déroge pas complètement à l'environnement féodal. Au fond, le système féodal, c'est un système contractuel, et les villes vont d'une certaine manière exacerber ce modèle contractuel en inventant d'autres formes d'alliances, de délibérations, de représentations – bref, en faisant émerger l'espace autonome du politique.

Que mettez-vous dans la notion de « politique » ? Qu'est-ce qu'inventent les villes médiévales, au juste ? La reconnaissance du pluralisme ? Des procédures permettant de le faire prospérer ?

Oui, la gestion du pluralisme est une bonne manière de dire les choses. Les villes médiévales ont inventé une façon d'orchestrer le dissensus, de créer les conditions d'une concorde. Je vous concède que l'on peut retrouver ici quelque chose de braudélien, un dynamisme urbain qui invente quelque chose. Au fond, c'est cela l'« expérience communale » ! Des villes, à différents moments de l'Histoire, confrontées à des problèmes similaires de conflictualité exacerbée, inventent des solutions assez proches pour sortir de situations inextricables : le podestat¹, le vote, la délibération... Toutes les formes de délibérations, de représentation, c'est tout ça l'invention du politique. Le partage de ces expériences entre villes va créer une tradition, mais une tradition politique que l'on a eu tendance à oublier. On fait toujours l'histoire de la souveraineté, des États, d'une machine bureaucratique qui se construit lentement. Mais, bien souvent, les États ont repris à leur compte des habitudes, des expertises,

des expériences qui sont spécifiquement urbaines. C'est tout de même au sein du laboratoire urbain que l'on a mis au point la gestion publique par l'écrit, l'impôt, les prélèvements, l'évaluation des fortunes. Tout ce qui a préparé le terrain pour l'État moderne.

La France a été touchée de manière très inégale par le mouvement communal. Quelles sont les traces politiques, sociales, culturelles de ce retard sur les villes françaises, sur la vie politique dans les villes françaises ?

Il est évident que la France est, avec l'Angleterre, le pays qui a le plus tôt et le plus intensément domestiqué les autonomies urbaines. La comparaison avec l'Espagne est instructive. La monarchie castillane est après tout aussi moderne, précoce, que la monarchie française – et peut-être même davantage au XIII^e siècle. Mais l'Espagne est une société de frontières, organisée pour la guerre. Et ce sont là souvent des conditions qui favorisent l'autonomie urbaine. Les gouvernements royaux en guerre ont toujours intérêt à concéder aux villes certains privilèges, en termes de justice, de fiscalité (on les appelle des *fueros*), précisément parce qu'ils confient aux villes quelque chose d'important : la défense de la frontière. C'est aussi ce que l'on retrouve dans le Sud-Ouest en France avec le phénomène des bastides. Mais ailleurs, dans le « ventre mou » du pays, où s'appuie la France royale, il n'y a pas cette pression-là. La spécificité française est ici. L'essor urbain s'y est produit à l'ombre du roi. Ce qui est récompensé, c'est toujours la loyauté vis-à-vis de la monarchie, la fidélité au roi. Le concept des « bonnes villes » en est l'illustration. Une « bonne ville », ce n'est pas nécessairement une ville peuplée, riche, mais une ville qui est fidèle au roi. Cela lui donne le droit d'être représentée, notamment aux états généraux. Ce poids du roi se traduit rapidement par la tendance précoce des oligarchies urbaines à troquer les responsabilités municipales pour le service de l'État.

¹ | Magistrats étrangers à qui l'on délègue temporairement l'autorité sur la ville.

Est-ce que les traces de ces trajectoires différentes vous paraissent encore visibles dans les villes contemporaines ?

Je pense qu'elles l'ont été pendant très longtemps. Le sont-elles encore aujourd'hui ? Je ne sais pas. Je ne voudrais pas exagérer la pesanteur des héritages. Aujourd'hui, ce qui domine dans les références, c'est l'histoire des municipalités contemporaines, du socialisme municipal et puis les lois de décentralisation. Je ne vois pas une empreinte de cette histoire longue, en tout cas pour la France, sinon de manière indirecte – par l'instrumentalisation politique de cette tradition ancienne. Car ce passé peut être utilisé comme ressource de mobilisation collective, presque émotive. On voit très bien que le rappel au passé, un passé d'autonomie, est quelque chose de capital, pas seulement pour le marketing urbain, mais également pour la gestion des émotions. En Italie, c'est évident, c'est ce Jacques Le Goff appelle l'« amour des villes » qui a longtemps fait obstacle à un sentiment d'appartenance à une nation.

Ce qui frappe dans vos travaux sur les villes italiennes du Moyen Âge, c'est la créativité, l'inventivité en termes de dispositif de gouvernance, pour utiliser un anachronisme. Ce qui frappe, c'est aussi l'intensité intellectuelle de ces dispositifs comparée à la pauvreté de la réflexion actuelle sur les dispositifs de gouvernance des villes.

Ce qui est tout à fait fascinant et assez attachant dans l'histoire communale, c'est ce que vous appelez à juste titre l'inventivité ; mais on pourrait aussi dire la consommation rapide des modèles. L'expérimentation des podestats, par exemple, dure une génération, au tournant des XII^e et XIII^e siècles. C'est une solution politique très innovante, sans équivalent dans l'histoire, mais qui s'épuise rapidement. Des solutions institutionnelles sont testées et usées tour

à tour, mais aucune d'elles n'offre de solutions définitives aux problèmes du temps. C'est très instructif quand on s'intéresse à la question de l'épuisement démocratique. Les « solutions » ne se trouvent pas nécessairement dans les institutions, mais dans les pratiques politiques. Voici ce qui m'intéresse dans l'histoire italienne. Ce qui, d'une certaine manière, fait tenir la ville, ce ne sont pas de bonnes lois, ce sont de bonnes pratiques et leur ajustement permanent.

Vous vous dites un peu réticent à faire des ponts entre différentes périodes historiques. Mais ne peut-on néanmoins identifier une espèce d'ontologie politique de la ville qui serait transhistorique ?

J'ai longtemps eu tendance, par profession, à m'interdire ce genre de raisonnement. Auguste a trouvé à Rome une ville de briques, il l'a transformé en ville de marbre. Donc en quoi sommes-nous autorisés à dire que Rome reste Rome, si matériellement ce n'est plus la même ? Effectivement, il y a des villes médiévales qui poursuivent topographiquement l'histoire *in situ*, sur place, de la ville antique. Mais une ville médiévale, ça n'a rien avoir avec une cité antique et une ville classique. Il n'y a pas de solution de continuité. Donc, j'ai été formé à cette idée-là, qui dissout l'histoire urbaine dans l'histoire sociale. Bernard Lepetit disait : *La ville est une catégorie du social*. Il n'y aurait donc pas d'être urbain. Voici ce qu'était ma formation, disons plutôt ma croyance initiale.

Aujourd'hui, j'aurais tendance à penser qu'il y a effectivement une ontologie politique de l'urbain. Peut-être que la coprésence, la diversité sociale créent des conditions propres de gouvernementalité. Ces conditions propres à la ville impliquent sans doute des réponses politiques spécifiques. Cela se voit par exemple sur le terrain religieux. Au Moyen Âge, et par la suite, vivre dans un village, c'est être « encellulé » dans une seule et même paroisse. On y est pris. Il y a aussi

des paroisses urbaines, mais elles sont nombreuses et on peut choisir la sienne. Car la ville est caractérisée par le polycentrisme religieux. On voit que très tôt un paysan même riche n'a pas trop le choix : quand il meurt, il est enterré au village. Un artisan urbain, lui, peut avoir un choix de dévotion à partir du XII^e-XIII^e siècles. Il y a la paroisse urbaine, il y a les Dominicains à côté. S'il n'aime pas les Dominicains, il peut se tourner vers les Franciscains, ou d'autres ordres. Ce polycentrisme crée une concurrence des dévotions. Et ça, c'est absolument fondamental. En ville, il y a un jeu politique possible, y compris sur le plan religieux.

Comment réagissez-vous à ces écrits qui annoncent le « triomphe des villes » en évoquant plus ou moins explicitement une résurgence du passé médiéval ?

Spontanément, cela me paraît un peu suspect. Je ne crois pas aux renaissances ; je ne pense pas que les choses reviennent. En revanche, on voit bien que ce qui peut revenir... C'est l'idée du retour ! Parce que cette croyance sociale a toujours une efficacité politique qu'on pourrait dire lancinante. Ce qui revient, ce qui est exploité politiquement, c'est l'idée de la ville-refuge, une ville qui serait une forme physique, sociale et politique désirable parce qu'elle offre, célèbre et protège la diversité. Ce qui revient, c'est l'idée aussi qu'il faudrait défendre cette ville-refuge attaquée de toutes parts. Ces discours, je les vois apparaître sans soulagement excessif. Certes, en face, il y a un autre imaginaire, un autre désir, un désir de mur, de séparation, de ségrégation, qui semblent dominer le monde, et dont le terrain urbain est un laboratoire (pensez à la ségrégation des villes américaines). Certaines villes veulent s'en affranchir et s'offrir en alternative. Pourquoi pas ? Je préfère vivre dans une ville ouverte que derrière un mur. Mais, en même temps, voir les maires des grandes villes se rêver à la tête de cités constituées en archipel et complètement isolées d'un

environnement de plus en plus hostile, construire le fantasme d'un archipel métropolitain où Paris n'aurait plus rien à dire à Bobigny et tout à Barcelone et Londres, je ne vois pas en quoi cela devrait nous rassurer. Évidemment, quand il s'agit de réactiver l'imaginaire des villes-refuges pour répondre à la crise des réfugiés, on peut trouver ça utile et nécessaire. Mais est-ce que les villes sont nécessairement plus accueillantes à la diversité que les territoires ? Ça reste à démontrer, et surtout cela dépend où – on peut être plus hospitalier dans la vallée de la Roya qu'au bord du canal Saint-Martin. Il ne faudrait pas créer là l'idée d'une différence irréductible entre des grandes villes nécessairement accueillantes et des territoires non urbains nécessairement hostiles à l'étranger. Le maire de Palerme, Leoluca Orlando, a tenté dans sa ville de construire une solution politique, pas humanitaire, pas charitable, mais bien politique à la crise de l'Europe face aux réfugiés en faisant des migrants des citoyens d'honneur de la ville de Palerme, en leur donnant une représentation politique, en leur reconnaissant des droits opposables juridiquement. C'est intéressant à entendre, mais on voit bien que l'idéal politique qu'il y a derrière est un idéal métropolitain où les villes éclairées s'entendraient entre elles pour sauver le monde.

Vous avez travaillé sur l'espace public, sur la polysémie du terme : espace physique, symbolique. Aujourd'hui, on assiste à ce mouvement des places au Caire, à Madrid, à Istanbul, à Paris. Est-ce une péripétie de l'histoire ou y a-t-il un enjeu à retrouver dans l'espace physique de la ville cet espace public du politique ?

Je vois bien tout ce qu'il peut y avoir d'exaltant dans cette nouvelle géographie urbaine insurrectionnelle qui fait de l'occupation des places une sorte de dernier mot de la lutte politique. Du point de vue de mon expérience de médiéviste, j'aurais deux choses à

dire là-dessus. Au Moyen Âge, dans un contexte de pouvoir autoritaire, la révolte peut se passer de revendication, de langage politique, elle se passe même assez souvent de violence. Ce qui définit la révolte médiévale, c'est une occupation physique durable des lieux de pouvoir. Et de fait, il n'y a pas beaucoup de pouvoirs qui peuvent résister longtemps à une occupation des places, à la pression physique des corps assemblés. Est-ce que ça vaut encore aujourd'hui ? Je fais l'hypothèse que ça l'est effectivement dans les régimes autoritaires qui sont de ce point de vue là très vulnérables. J'ai plus de doute quant aux régimes démocratiques. Nuit Debout, place de la République à Paris, ce n'était pas une occupation durable, mais intermittente. On pourrait dire la même chose d'Occupy Wall Street ou de la Puerta del Sol, avec tout de même quelques nuances. Il y a, me semble-t-il, un idéalisme politique et urbain à considérer que ces « hyper-lieux » sont comparables à la place Tahrir. La preuve, c'est que, dans l'immédiat, cela ne donne rien – sinon (ce qui n'est pas rien) le spectacle engageant de l'indétermination du politique. Tout simplement parce que les sociétés démocratiques sont des sociétés liquides dans lesquelles les choses peinent à prendre. Voici la première réflexion.

La deuxième réflexion est davantage urbanistique. Le propre des places dans les villes occidentales contemporaines, et la place de la République à Paris ou le miroir d'eau à Bordeaux en sont de parfaits exemples, c'est d'être elles-mêmes physiquement liquides. Il y a de l'eau au milieu, qui stagne, comme à Bordeaux. Le miroir aquatique est vraiment une figure contemporaine ! Dans mes travaux, j'ai toujours tenté de montrer qu'on a intérêt à désolidariser l'espace public et les lieux publics. L'espace public au sens d'espace théorique d'expression politique peut se loger, ou non, dans des lieux publics. Il n'y a pas de néces-

sité à ce que les processus politiques se déroulent dans les espaces publics. Certes, on peut se féliciter que des aménagements comme ceux de la place de la République à Paris permettent une grande variété de réappropriations et d'usages. Si la place de la République est une réussite urbanistique, c'est qu'elle est grise, plane, liquide, offerte, disponible, neutre. Et donc, tout est possible. Tout est disponible. Mais dans une société qui est elle-même une société de la fluidité, de la liquidité, c'est vraiment une illusion lyrique que de croire qu'on va inquiéter quiconque en occupant des places.

Qu'est-ce que peut l'histoire pour les villes ?

Ne pas les encombrer. Dans *Enrichissement*, le livre récent de Luc Boltanski et Arnaud Esquerre, il y a une réflexion intéressante sur la question du passé et cette idée qu'au fond le patrimoine, la culture, tout ce qui se concentre dans les villes, crée une richesse qui produit une économie de l'enrichissement, au final, très inégalitaire. Donc on voit très bien que l'histoire entendue comme le patrimoine, la tradition, conduit à une forme d'enrichissement des villes les plus riches, créant un système inégalitaire que pour l'instant on ne sait pas contrarier. Si on aime la Renaissance, par exemple, on aime une audace oublieuse du passé. Donc, d'une certaine manière, respecter la Renaissance d'aujourd'hui, la considérer comme une chose à conserver, est une trahison. De mémoire d'homme, on voit ce que c'est que le passé qui s'accumule dans la ville. L'histoire ne doit pas encombrer la vie, l'avenir des villes. C'est vrai sur le plan symbolique comme sur le plan matériel. —

Penser les territoires autrement ?

AURÉLIE LALANNE

De *Paris et le désert français* de Jean-François Gravier à *La France périphérique* de Christophe Guilluy, les portraits caricaturaux d'espaces morcelés et divisés défraient les chroniques. S'il est toujours utile de tirer un portrait à gros traits pour mieux représenter et identifier les zones sensibles oubliées et/ou en déclin, il n'est peut-être pas judicieux de maintenir dans l'inconscient collectif une vision aussi clivante, disharmonieuse et manichéenne des espaces. En effet, cette vision scindée ne va pas sans un certain jugement. Il y aurait ainsi les territoires « perdants » auxquels tout manquerait (l'emploi, la production de richesses, et même les vertus démocratiques...), et les territoires « gagnants » qui concentreraient tous les mérites (la puissance économique, la créativité, l'innovation...).

Quel fondement sous-tend cette vision à deux dimensions ? Qu'est-ce qui permet d'adhérer, ou à tout le moins de ne pas s'opposer spontanément, à une lecture aussi binaire des espaces que nous habitons ? L'idée défendue dans cet article est la suivante : les portraits caricaturaux de nos territoires ne sont que le résultat d'un prisme par lequel nous envisageons leur croissance et leur développement : celui de la compétitivité. Ils ont pourtant tout à gagner à cultiver leurs complémentarités.

De la compétitivité à toutes les sauces !

Pour répondre à la question du chômage en Europe dans les années 1990, Jacques Delors, président de la Commission européenne, invoque le manque de compétitivité des États-membres et la nécessité d'investir dans de grands projets d'infrastructure et d'innovation. Dès lors, le mot d'ordre est lancé : les États doivent être compétitifs.

« La compétitivité guide vers des interprétations économiques biaisées et vers des politiques économiques potentiellement nocives »

Ainsi, chaque pays d'Europe doit attirer les entreprises, développer son environnement productif pour accéder à une meilleure position dans l'économie mondialisée. Se met alors en place une véritable géographie de la compétitivité. Paul Krugman, faisant référence à l'allocution de J. Delors, explique dans un article de 1997 que si le terme compétitivité est attractif, il s'agit cependant d'une « dangereuse obsession ».

La notion de compétitivité prend sa source dans les travaux d'entrepreneuriat ; mais l'élargissement de son périmètre d'application est à étudier avec précaution. La compétitivité désigne la capacité à vendre un produit en fonction de critères liés au prix (compétitivité prix) ou aux caracté-

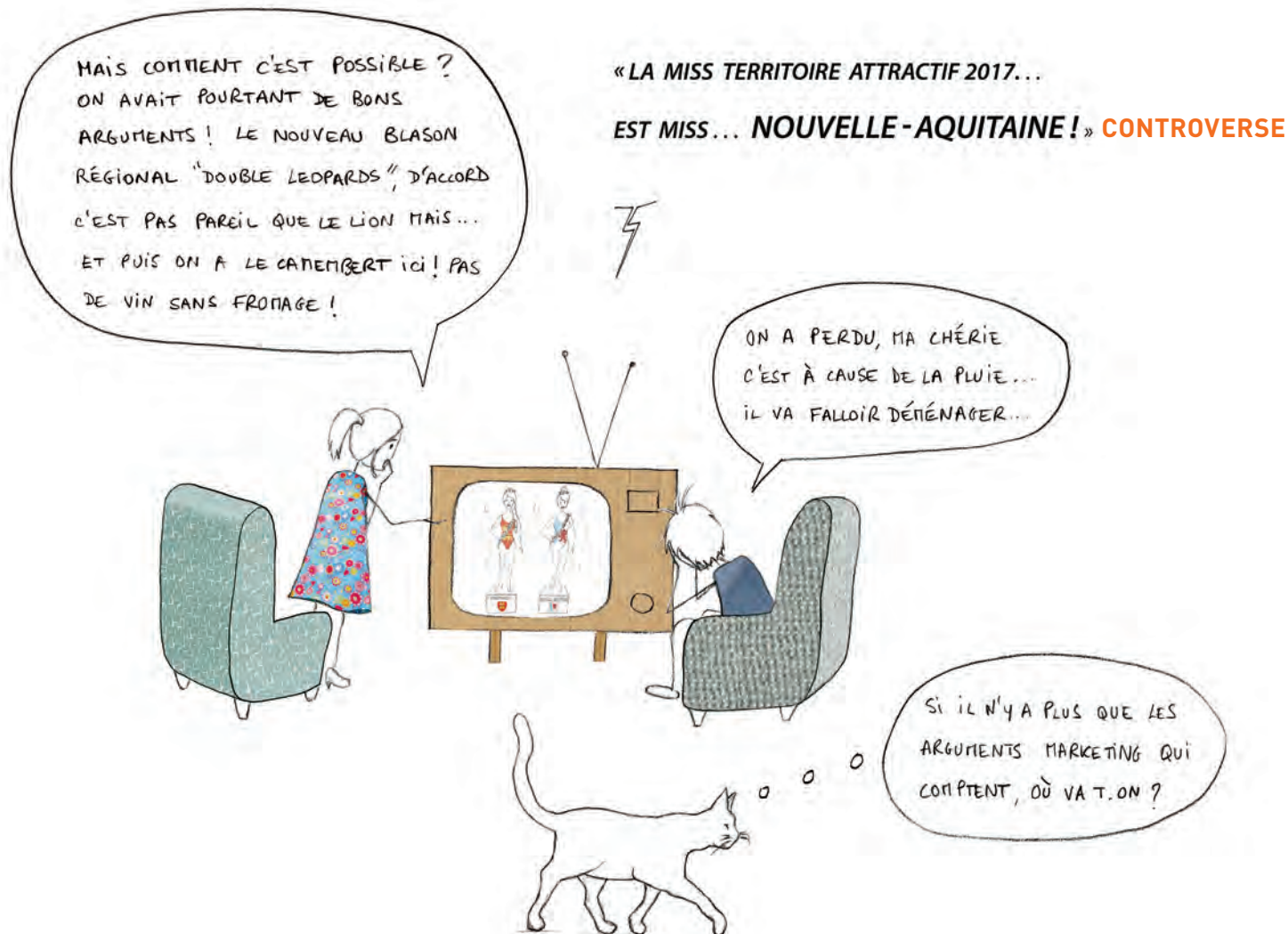
ristiques de ce produit (compétitivité hors prix : qualité du produit, réseaux de distribution, communication, marketing...). Nous ne pouvons pas douter que les entreprises aient besoin d'être compétitives : si elles ne le sont pas, leur part de marché diminue au profit de leurs concurrents.

En revanche, il est plus compliqué de transposer cette notion aux États. Comment un État pourrait-il être en faillite ? Impossible ! Si un État est en défaut de paiement (Mexique en 1982, Argentine en 2001...), il n'est cependant pas en cessation d'activités comme pourrait l'être une entreprise¹. C'est seulement dans le cadre du commerce international que l'on peut parler de compétitivité d'une nation.

Elle peut s'améliorer en jouant sur le taux de change pour baisser artificiellement le prix des produits nationaux à l'étranger – au prix d'un renchérissement des produits et des matières premières importées.

P. Krugman avait déjà souligné les risques encourus dès lors que le terme de compétitivité est appliqué aux nations et qu'il s'invite dans les débats économiques. Concept attractif, facilitant les amalgames, la compétitivité guide vers des interprétations économiques biaisées et vers des politiques économiques potentiellement nocives. Par exemple, le fort excédent de la balance commerciale de certains pays comme l'Allemagne n'est pas tant le reflet d'une bonne compétitivité

1 | Cf. L. Cordonnier, « Un pays peut-il faire faillite ? », *Le Monde diplomatique*, mars 2010.



qu'un inquiétant manque de dynamisme économique interne au pays, lié à une faible consommation due à un excès d'épargne d'une population inquiète pour son avenir. Plutôt que de booster les échanges internationaux, il conviendrait donc de relancer la demande au sein de ces économies.

Les travers de la mise en concurrence des régions

La création du Comité des régions en 1992 avec le traité de Maastricht et la régionalisation des politiques européennes de développement déclinent la notion de compétitivité à l'échelle des régions. Doivent-elles et peuvent-elles être compétitives entre elles ? Quel peut être leurs facteurs de compétitivité ?

La compétitivité des régions ne passe plus que par leur capacité à attirer des entreprises, ce qui revient à les appréhender uniquement comme support de facteurs de production. Elles deviennent alors de simples produits qu'il s'agit de vendre aux investis-

seurs. Le développement du marketing territorial vient d'ailleurs trahir cette tendance.

La région finit par ne prendre de sens que dans son acception économique. Ainsi, lorsqu'une région ne dispose d'aucun atout « métropolitain » lié à la diversité des activités économiques, son seul salut passe par la baisse de la rémunération des facteurs de production pour améliorer la compétitivité-prix. Ceci va donc souvent de pair avec le dumping social, c'est-à-dire la remise en cause d'avantages sociaux et salariaux. La région n'est plus perçue comme support de consommation, comme lieu de vie pour une grande partie de la population ; et ses attributs identitaires, culturels et symboliques passent aux oubliettes, si ce n'est pour être affichés dans des campagnes de « pub » destinées à attirer les investisseurs.

Cette vision s'impose tant et si bien que les régions les plus riches tendent à développer des velléités d'indépendance vis-à-vis du pays auquel elles

appartiennent (la Padanie en Italie du Nord, la Bavière en Allemagne, la Catalogne en Espagne...). Ce nouvel égoïsme territorial – selon les mots de Laurent Davezies – se base sur des problématiques économiques et ravive en toile de fond des débats de nature identitaire et culturelle. Ces régions remettent en question l'intégration nationale alors même que celle-ci constitue le plus important vecteur de redistribution de richesses, plus important encore que l'Europe. Pendant l'ère industrielle, qui valorisait l'exploitation des gisements miniers, le Nord-Pas-de-Calais et la Lorraine étaient des régions riches qui contribuaient aux transferts publics de fonds en soutenant les régions pauvres. Aujourd'hui, dans une ère postindustrielle, ces régions sont en difficulté. Ne serait-il pas justice qu'elles bénéficient à leur tour des transferts de fonds ?

Ensemble, c'est mieux !

Pourtant, aussi bien dans le discours politique qu'économique, la notion de système urbain se délite et se désintègre au profit d'une vision en sous-ensembles mis en concurrence. À terme, tout le monde y perd. Les plus pauvres, qui manquent d'atouts métropolitains, de main-d'œuvre qualifiée et compétente et de services, se vident inexorablement de leur population la plus jeune et dynamique. Dans le même temps, les territoires riches attirent les investisseurs, se repaissent de croissance économique, voient leur pression immobilière exploser, tandis qu'émergent des problèmes d'insécurité et de congestion¹. Ces territoires peuvent-ils raisonnablement espérer une croissance pérenne ?

Si les régions les plus pauvres dépendent des plus riches via le système de redistribution des richesses, Philippe Estèbe rappelle que les plus riches sont également dépendantes des plus pauvres au titre d'une « imbrication organique ». En effet, les sièges sociaux, les activités de direction et d'administration dans les Hauts-de-Seine n'existent que parce que les autres territoires en France procèdent aux activités de production associées. Le chiffre d'affaires des entreprises dans les métropoles n'est que le chiffre d'affaires consolidé d'une valeur ajoutée souvent créée ailleurs.

Cette mise en concurrence vient également affecter la façon dont les territoires perçoivent leur avenir économique. Les Schémas régionaux de développement économique² sont désespérément consensuels, affichant tous les mêmes recettes pour

améliorer la compétitivité régionale : politique active d'innovation, soutien aux entreprises... Quant aux spécificités territoriales, considérées pourtant comme de puissants leviers de développement par la science régionale de la fin du siècle dernier, elles ne sont mises en avant que de façon anecdotique : on a du mal à les transformer en atout dans un monde globalisé où l'uniformisation touche aussi les façons de penser³...

L'économie régionale serait donc perçue comme une économie nationale à échelle réduite, et les logiques de système qui lient les régions entre elles sont totalement évincées au profit d'une vision en concurrence. Ainsi, en prétendant aux mêmes processus de développement, les régions ne définissent plus la nature économique des liens qui les unissent les unes aux autres et ne mettent pas en avant leurs complémentarités respectives au sein d'un système urbain national commun.

Pour conclure, l'imbrication des trajectoires de croissance des territoires, quelles que soient leur taille ou leur spécialisation économique, suppose que ceux-ci soient capables d'entretenir des relations de coopération, plutôt que des relations de compétition et de concurrence. Ces relations de dépendance à double sens doivent être le point départ de toute réflexion dans les démarches de développement économique territorial. Exhorter tous les territoires français à être aussi productifs que Paris est un non-sens cela renie à la fois la spécificité des zones qui n'ont pas vocation à devenir métropolitaine, mais également la spécificité des zones métropolitaines elles-mêmes. Un système urbain est bien plus que la seule somme de ces composantes ; il se définit à l'aune de la qualité des interactions entre ces dernières. —

POUR ALLER PLUS LOIN

- G. Ardinat, « La compétitivité, un mythe en vogue », *Le Monde diplomatique*, octobre 2012.
- L. Davezies, *Le Nouvel Égoïsme territorial - Le grand malaise des nations*, édition du Seuil, 2015.
- P. Krugman, *La mondialisation n'est pas coupable. Vertus et limites du libre-échange*, La Découverte/Poche, 2000.

1 | Les grandes métropoles sont le lieu de concentration de richesse, mais aussi de problèmes sociaux. A.J. Scott, *Social Economy of the Metropolis*, Oxford University Press, 2008.

2 | Le SRDE fixe les grandes orientations stratégiques d'une région en matière économique. Mis en place en 2004, il fait l'objet d'une concertation entre les collectivités territoriales de façon à coordonner les actions de développement économique et à développer l'attractivité de la région. Depuis 2015, ce schéma est remplacé par le SRDEII (Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation).

3 | Cf. D. Béhar, P. Estèbe, Développement économique : la fausse évidence régionale, *Les annales de la recherche urbaine*, n° 101, 2006.



Bordeaux, fashion victim !

THIERRY OBLET



C'est l'un des clichés les plus exposés du réveil bordelais : notre ville est désormais la destination touristique à la mode. En 2016, le *New York Times* classe Bordeaux comme sa deuxième destination préférée, après Mexico ; mieux, le guide *Lonely Planet* lui accorde la première place. Six millions de touristes auraient visité Bordeaux, soit trois fois plus qu'en l'an 2000. Bordeaux n'est plus cette ville morte en été dont se souviennent les anciens Bordelais.

Cette performance est d'autant plus réjouissante que le tourisme urbain, loin d'être un carburant parmi d'autres du moteur métropolitain, apparaît comme le principal propulseur. Avec le développement du temps libre, les élites professionnelles, tant prisées par les métropoles, seraient désormais attirées par l'idée de travailler dans des villes où elles aimeraient passer leurs vacances¹. Touristes et classes créatives, mêmes appâts ! La greffe prendrait particulièrement bien à Bordeaux, où touristes et Bordelais fréquentent les mêmes lieux.

La couronne a toutefois ses épines, et celles-ci commencent à se faire sentir. Nous n'épilouterons pas sur le spectre de la « ville musée » menacée de pourrir dans son écrin feutré. Concernant cette crainte, la municipalité bordelaise peut déjà se targuer de partager cette pathologie propre

¹ | J. Viard, *Nouveau portrait de la France. La société des modes de vie*, L'Aube, poche, essais, 2013.

« Les effets du tourisme réhabilite une figure en voie de disparition : le propriétaire habitant. Hier suspecté de renforcer l'ordre bourgeois, le voici désormais estimé pour sa vocation à faire de la ville un espace habité. »

aux villes de grande renommée : l'excroissance Airbnb¹. Les complications en sont bien connues. Les propriétaires de logements dans les centres historiques emménagent en périphérie pour louer leurs biens à des touristes de passage : une affaire plus profitable que de louer au mois à des familles bordelaises. La diminution des appartements disponibles renchérit l'immobilier et les commerces ; le phénomène menace la présence des habitants les plus modestes ; les touristes se substituent aux forces vives. InCité, l'aménageur de cette ville musée sans musée (ah, si le Quai des Marques avait pu être un Quai des Arts à même de remettre la culture à flot !), se mobilise déjà pour endiguer ces locations touristiques sauvages.

Le propre des nouvelles utopies est de concilier l'évocation de bons sentiments (l'ouverture à l'étranger) avec la perspective de gagner de l'argent. Le point le plus intrigant de cette

utopie du tourisme urbain reste la facilité avec laquelle ses attendus ont occulté les éléments de la sagesse ordinaire, concernant la condition de touriste. Derrière les sourires de façade, les relations touristiques sont le plus souvent bêtes et méchantes. Un touriste a pour vocation d'être plumé ! Et c'est un brin goguenard qu'on parlera d'authenticité dans les échanges touristiques. Le diagnostic est si vrai que les voyages qui comptent le plus à nos yeux sont ceux où nous avons pu échapper à cette condition de touriste. Reconnaissons-le, les interactions touristiques sont aux antipodes de ce qui fait la valeur de la ville : l'expérience de l'altérité.

Cette lucidité retrouvée sur les effets du tourisme réhabilite une figure en voie de disparition : le propriétaire habitant. Hier, suspecté de renforcer l'ordre bourgeois, le voici désormais estimé pour sa vocation à faire de la ville un espace habité. Lui, ou d'ail-

leurs ses variantes, tels ces bailleurs, sociaux ou banaux, mais soucieux de loger des Bordelais dans un environnement de qualité. Soit des propriétaires investis dans leur ville. On les distinguera de ces autres touristes auxquels s'apparentent les propriétaires qui investissent plutôt dans l'allègement de leur feuille d'impôts. Les sombres perspectives ouvertes par ces afflux de touristes et la multiplication de constructions motivées par la défiscalisation sont-elles l'inévitable rançon d'une compétitivité métropolitaine retrouvée ? Ne criions pas haro sur les touristes, ils ne sont après tout qu'une manifestation de ce défi plus général auquel une métropole doit faire face : accorder les flux et les lieux. Une hypothèse, toutefois : ces villes « victimes » de leur succès ne sont-elles pas aussi, à l'instar des « *fashion victims* », victimes d'un certain conformisme dans leur manière de penser leur développement ? _

¹ | S. Barthélémy,
<http://rue89bordeaux.com/2017/01/dossier-5-bordeaux-centre-touristique-toc/>



Inside-out

AGORA 2017

LAURE MATTHIEUSSENT

Dans l'euphorie des projets urbains qui ont éclos autour du fleuve ces dernières années et qui valent à la métropole bordelaise une reconnaissance internationale au-delà de ses vignobles, la ville a, comme tout le monde, ses moments d'introspection. Depuis 2004, la biennale d'architecture, d'urbanisme et de design Agora remet en perspective les Métropoles millionnaires (2010), le Patrimoine (2012), les Espaces publics (2014). Pendant quelques jours, Agora expose grands et petits projets locaux, sélectionnés par des commissaires internationaux soucieux de replacer le projet métropolitain bordelais dans un contexte de forte concurrence nationale.

La 7^e édition d'Agora sera exceptionnelle. Déjà parce qu'elle se tiendra non pas deux ans, mais trois ans après la dernière. Et aussi parce que cette triennale, donc, ne portera pas sur ses sujets de prédilection. Son thème sera le paysage et son commissaire un paysagiste, Bas Smets, mondialement reconnu, mais aussi localement bien intégré pour mener plusieurs projets sur le territoire bordelais. Il s'est associé pour l'occasion à Randall Peacock, scénographe new-yorkais, et à Joris Kritis, graphiste flamand, et il s'est entouré d'un « cercle de sages » éclairés sur la question du paysage pour conquérir le Hangar 14 en bord de Garonne.

Mais pourquoi cet événement, initialement consacré aux projets d'architecture, urbains et de design, nous



Paysage métropolitain, rive droite. © e.toile prod, a'urba

propose-t-il cette année le thème du paysage ? Pourquoi, en 2017, ce moment d'introspection de la métropole s'empare-t-il d'un sujet qui nous inviterait plutôt à faire *l'expérience du dehors*, comme l'annonce Bas Smets ?

L'exposition « Paysage en mouvement, paysage en progrès » mettra en scène une « vision du paysage » par Bas Smets, que sa participation au projet des 55 000 hectares pour la nature (2012-2014) avait déjà permis d'esquisser pour Bordeaux. Cette démarche expérimentale a continué de déplacer le centre de gravité du grand projet bordelais, centré sur la reconquête du fleuve, vers d'autres horizons. Une nouvelle question s'est posée à la ville : alors que les enjeux environnementaux interpellent de plus en plus les acteurs publics et que les villes continuent de s'étendre, comment faire plus de nature avec plus de ville ? Parce que la ville est paysage, parce que la nature est paysage, évitons d'enfoncer des portes ouvertes, ouvrons les larges fenêtres du Hangar 14 et laissons-nous

porter vers ce dehors bordelais : la plaine inondable de la Garonne, les pentes boisées des coteaux, les versants empierrés de la ville étendue, la pinède océanique... Autant de *guest stars* grandeur nature à découvrir cet automne, en plein cœur de Bordeaux.

Le format de la biennale, limité habituellement à quatre jours, est pour cette 7^e édition, décroisé : conférences, projections, discussions ont préparé l'événement de la rentrée dans différents lieux de la métropole dès 2016. L'ouverture de la Ligne à Grande Vitesse le 2 juillet 2017, qui placera Bordeaux à deux heures de Paris, sera plus largement l'occasion d'inaugurer toute une saison culturelle dédiée aux paysages bordelais pendant quatre mois : expositions, performances, concerts, street-art et art contemporain nous parleront de nature, de ville, de nous, de notre territoire et d'ailleurs, autour d'un sujet éminemment fédérateur. —

L'amarrage du musée de la Mer et de la Marine

JOSÉ BRANCO



Bordeaux renforce depuis quelques années son identité culturelle en misant sur une nouvelle génération d'équipements, à l'instar du Rocher de Palmer, de l'Arena, de la Cité du vin ou de la future MECA. La création musicale, la culture du vin ou l'art contemporain sonnent comme une évidence dans une ville marquée par l'histoire et portée par une ambition cosmopolite. Quid de l'histoire maritime de Bordeaux ? Si l'image de la ville est intimement associée à son port, il n'existait pas jusqu'à présent de lieu consacré à cette époque, pourtant centrale et révélatrice des liens entre Bordeaux et le reste du monde. Norbert Fradin¹, un passionné éclairé de la mer, a l'ambition de réparer cet oubli avec son projet du musée de la Mer et de la Marine, lequel ouvrira ses portes à l'été 2018.

Des bassins à l'estuaire

Malgré le passé prestigieux du port historique de Bordeaux, il reste finalement peu de témoignages de cette réalité. L'espace domestiqué des quais rive gauche, bien que plébiscité par les citoyens, est relativement discret quant au rapport réel entre la ville et son port. Le patrimoine de pierre omniprésent sur la ville a en effet pris le pas sur les liens subtils entre la cité marchande et son territoire maritime de rattachement. Certes, la découverte de l'estuaire est aujourd'hui proposée aux amateurs de croisières

qui remontent le fleuve depuis l'embouchure de la Garonne. Mais il reste confidentiel pour la plupart des gens qui viennent découvrir Bordeaux. Le site des bassins à flot et les espaces portuaires aménagés n'ont quant à eux conservé que peu d'éléments hérités du passé. La quasi-disparition des grues de manutention et la sage reconversion des hangars du port autonome attestent d'une forme d'amnésie collective.

L'ambition de ce musée est donc de faire recouvrer à Bordeaux une partie de sa mémoire... Il est destiné à accueillir une collection constituée par son mécène : maquettes de bateaux, toiles illustrant la grande époque de la marine marchande, objets de la vie quotidienne à bord, meubles et outils témoins de l'univers de la voile... Le musée est également conçu pour recevoir des expositions temporaires et proposer des focales sur l'univers maritime. Les réserves seront accessibles aux visiteurs. Il fonctionnera comme un centre de ressources pédagogiques et de diffusion du savoir sur la navigation et la vie des océans. Les contenus didactiques concerneront tout autant l'aventure humaine et la navigation que l'histoire des routes maritimes et commerciales qui ont fait la fortune et la gloire de Bordeaux. Les écosystèmes seront également à l'honneur, avec une focale particulière sur l'environnement de l'estuaire de la Gironde.

Même si l'ampleur du projet paraît démesurée tant les sujets sont vastes, un fil conducteur apparaît : le repositionnement de la ville dans sa double dimension, à la fois maritime et fluviale, deux visages qui forgent l'essence même du port de Bordeaux. Norbert Fradin souhaite ouvrir une antenne au cœur de la citadelle de Blaye, en Gironde, pensée comme un conservatoire de l'estuaire. Cette proposition vise à embrasser dans son ensemble la problématique de la Garonne et à raccrocher Bordeaux à sa véritable

Le *China Team*, ancien défi AREVA, acquis récemment par le musée de la Mer et de la Marine. © fradin promotion



1 | Passionné de voile et d'histoire, le promoteur bordelais porte le projet du musée de la Mer et de la Marine.



Vue de l'entrée du musée de la Mer et de la Marine. © fradin promotion, image © BLP

géographie native. Le musée de la Mer et de la Marine trouvera également un prolongement hors les murs par la mobilisation d'une flotte de bateaux. Certains ont remporté des courses mythiques et ont incarné la personnalité de grands skippers, à l'image du monocoque Vendredi 13¹. Ces navires, dont quelques-uns font l'objet d'une campagne de restauration sur le site des bassins à flot, sont voués à porter les étendards de la ville et pourront être utilisés pour des campagnes de recherches en mer.

Donner un nouveau sens au quartier des bassins à flot

Le programme du musée de la Mer et de la Marine est éminemment symbolique pour la ville. Il trouve une tonalité particulière sur le site des bassins à flot, anciens chantiers de construction et de maintenance navale que l'on

tente de préserver. Situé à proximité des formes de radoub², le musée revendique un lien fort avec l'âme des bassins à flot. Sur cette friche industrielle reconvertie en quartier d'habitation, l'implantation récente de la Cité du vin a permis d'élargir la fréquentation du lieu à de nouvelles franges de la population. Ce second musée, à quelques encablures des écluses et du réseau de tramway, devrait renforcer la dimension culturelle du quartier. À terme, on peut imaginer que de nouvelles synergies puissent éclore entre ces deux équipements.

Le site choisi pour ce musée est situé à mi-chemin entre le fleuve et la base sous-marine. L'architecture monumentale du musée est en partie inspirée par le bunker situé à proximité. Son socle de béton blanc rappelle la plastique et la pesanteur des constructions défensives réalisées sur la côte atlantique, durant l'Occupation.

L'architecte Olivier Brochet³, chargé de la conception du projet, insiste sur l'importance du socle comme élément identitaire de l'édifice qui *justifie la nature même du bâtiment*. Son écriture brutaliste évoque un rocher ou une coque émergée. L'utilisation du béton brut à la géométrie maîtrisée est également mise en avant pour qualifier les ambiances intérieures du musée. La structure porteuse sera volontairement rendue visible depuis les salles d'exposition, comme un hommage à la tradition de la charpente navale.

La particularité du projet réside également dans la conception de ses espaces extérieurs. À l'opposé de la Cité du vin, qui est pensée comme un espace introverti et ressenti depuis l'intérieur, le musée de la Mer et de la Marine est conçu comme un espace public ouvert sur son environnement. Son toit abritera un jardin planté,

1 | Voilier trois-mâts construit en 1972 pour la course à la voile en solitaire, courue entre Plymouth (Royaume-Uni) et Newport (États-Unis) par le skipper Jean-Yves Terlain.

2 | Cale sèche dont l'utilisation permet d'assurer l'entretien des bateaux.

3 | Agence d'architecture BLP Brochet Lajus Pueyo à Bordeaux, installée dans le hangar G2, bassin à flot n° 1.

accessible depuis la rue par une rampe d'accès, sorte de chemin de ronde. Ce parcours sera déployé autour d'une émergence centrale qui servira d'observatoire¹ et permettra d'admirer le site des bassins à flot, avec des vues insolites sur le plan d'eau. La tour sera illuminée comme un phare perceptible depuis la place Picard, dans l'axe du cours Balguerrie-Stuttenberg. La référence à l'architecture de la ziggourat est manifeste. Le parement en moucharabieh qui habillera la tour rappelle l'évocation de l'Orient et des grands voyages. Des mâts en Kevlar, illuminés à leur sommet par des dispositifs de lampions, seront une réf-

rence supplémentaire au monde de la navigation. Restaurant et solarium viendront compléter les espaces de détente et de contemplation. La plaque portuaire² devrait être aménagée dans l'esprit d'un grand parvis prolongeant les quais rive gauche. Ainsi, le musée de la Mer et de la Marine s'inscrit dans le parcours périphérique de découverte des bassins qui prolongera bientôt la promenade des quais. L'ambition est que ce bâtiment devienne un repère en relation avec la ville historique et qu'il contribue à l'insertion du quartier dans le paysage urbain. —

1 | D'une hauteur d'environ 30 mètres, ce point culminant devrait atteindre les plus hauts immeubles du quartier.

2 | Continuum des espaces publics autour des bassins.

LES CHIFFRES CLÉS

- Conception :
agence d'architecture BLP, Bordeaux.
- Maîtrise d'ouvrage :
groupe FRADIN Promotion Immobilière.
- Principaux éléments de programme :
6 000 m² d'expositions, amphithéâtre de 350 places, café et restaurant, médiathèque, salle d'expositions temporaires.
- Coût :
entre 20 et 30 millions d'euros.

Le musée de la Mer et de la Marine offrira un panorama sur le quartier des bassins à flots. © fradin promotion, image © BLP



Libourne

à la recherche d'une identité péri-métropolitaine

ANTONIO GONZALEZ ALVAREZ

Le 1^{er} juillet 2016, la ville de Libourne organisait le premier atelier péri-métropolitain. Le néologisme « péri-métropolitain » invitait d'emblée à réfléchir sur la situation singulière de Libourne, en tension entre un territoire rural qui l'entoure et auprès duquel elle joue un rôle de centralité et une métropole bordelaise attractive. Le but était d'avancer vers une stratégie de positionnement territorial, lequel ne pouvait être *ni seulement métropolitain, ni seulement celui d'une centralité périphérique à la métropole*¹. Cet objectif, ambitieux et original supposait de penser aux interdépendances et à l'interterritorialité. Au terme des débats, des pistes intéressantes sur l'identité et le positionnement de Libourne ressortent, mais quelques questions importantes subsistent.

Épouser le dynamisme métropolitain

Pour Philippe Buisson, maire de Libourne et président de la communauté d'agglomération du Libournais (La Cali), le fait métropolitain est vécu tout d'abord comme une opportunité et une chance dont il faut se saisir. Épouser le dynamisme de la métropole bordelaise est un enjeu capital. D'autant plus qu'à l'échelle mondiale Libourne fait partie du système bordelais. Le politiste Gilles Pinson l'affirmera dans son intervention avec un brin de provocation : « Libourne n'est

pas une ville moyenne. C'est Bordeaux qui est une ville moyenne à l'échelle mondiale. À cette échelle, Libourne est une partie de Bordeaux, qui est la ville moyenne ».

Il s'agit donc de « s'inscrire dans le jeu métropolitain » ; et c'est une des stratégies évoquées par le sociologue Alain Bourdin pour les villes intermédiaires. Libourne pourrait par exemple « vendre » un cadre de vie agréable et un foncier accessible pour les futurs employés des entreprises de l'OIN Euratlantique (les gares de Libourne et de Bordeaux Saint-Jean sont à environ 25 minutes en train, temps qui restera à peu près le même avec la LGV). Libourne se retrouverait ainsi inscrite dans une dynamique économique mondiale. « Quand il s'agit de vendre le projet à l'extérieur, comme à San Francisco, en Asie ou à Paris, ce n'est pas Euratlantique qui est présenté, mais Bordeaux et toutes ses richesses alentour, dont Libourne fait partie² ».

Mais cette stratégie présente aussi des risques. Le risque de devenir une ville dortoir, sans activités économiques, « asséchée »³.

De la diversité des stratégies possibles

Lors de l'atelier, Alain Bourdin a distingué deux autres types de stratégies possibles : proposer des spécificités

territoriales complémentaires ou trouver une niche économique propre. Pour la première, Libourne, ville historiquement portuaire à la confluence entre l'Isle et la Dordogne, pourrait jouer sur son patrimoine aquatique pour développer le secteur du tourisme fluvial. Le fleuve, la nature et le paysage apparaissent comme des opportunités pour stimuler l'attractivité de la ville. Ces éléments clés permettraient de construire une identité libournaise : « Des habitants vivant au bord de la rivière déclaraient qu'elle était source de vie, un héritage culturel et enfin un lien puissant pour l'avenir. »⁴ Et pour bâtir un projet urbain, « il s'agit de mettre en scène le patrimoine historique et naturel afin de créer un espace dédié à la contemplation tout en intégrant les rythmes de la nature »⁵.

Pour la deuxième stratégie, Libourne dispose déjà d'une « base » qui pourrait se renforcer autour du secteur de la santé : présence d'un important centre hospitalier (avec 2 000 lits et 3 000 employés) et du laboratoire pharmaceutique de santé animale CEVA, de renommée internationale. L'attractivité de l'hôpital dépasse le bassin de vie du Libournais et touche à toute une partie de l'aire urbaine bordelaise : environ 7 000 personnes résidentes dans l'aire urbaine de

1 | Propos d'Ingrid Voisin-Chadoin, DGA du pôle Stratégie urbaine et rayonnement culturel de la ville. Voir la synthèse de l'atelier péri-métropolitain, *Projet urbain Libourne 2025*, La Confluence, janvier 2017, 60 p.

2 | Propos de Stéphan de Fay, DG de l'EPA Bordeaux-Euratlantique, op. cit., p. 22-23.

3 | « Le risque, en s'appuyant uniquement sur la métropole, est que celle-ci assèche les territoires situés à sa périphérie. », propos de Philippe Buisson, synthèse de l'atelier péri-métropolitain, op.cit., p. 14.

4 | Propos de Delphine Empio, chargée de mission développement territorial à La Fabrique singulière dans la synthèse de l'atelier péri-métropolitain, op.cit., p.28.

5 | Propos d'Henri Bava, urbaniste et paysagiste, cofondateur et directeur de l'agence TER, dans la synthèse de l'atelier péri-métropolitain, op.cit., p.27.



Rive de la Dordogne à Libourne. © Steve Le Clech

Bordeaux ont fait des séjours hospitaliers à Libourne en 2010¹.

Ces deux stratégies, plus celle consistant à épouser le dynamisme métropolitain, ne s'excluent pas, mais se complètent.

Quid des relations avec le territoire rural ?

Au fil des débats cependant, une des questions initiales a un peu été perdue de vue : le positionnement de Libourne par rapport à son territoire environnant. Insister sur l'identité viticole d'un territoire, qui comprend notamment Saint-Émilion ou Pomerol, n'est qu'une réponse partielle. L'économie viticole reste un moteur important, mais fragilisé. Le nombre de surfaces exploitées se réduit, celles des vignobles « génériques » (qui représentent 63 % des surfaces plantées) sont particulièrement fragiles et la question de la succession des exploitations est « extrêmement préoccupante » sur le territoire du Grand Libournais². La crise de la viticulture se répercute également sur toute une industrie liée au secteur du vin (production, conditionnement et commercialisation).

1 | Contre environ 2 400 résidents de l'aire urbaine de Libourne qui ont fait des séjours hospitaliers à Bordeaux Données Insee PMSI CMSO, 2010. Voir l'analyse dans *Atlas de l'espace métropolitain de Bordeaux*, 2016, éditions Mollat, p.66-67.

2 | Voir SCoT du Grand Libournais, 2015, Rapport de présentation, p. 197.

Plus globalement, c'est toute l'activité économique du Libournais qui pose question. La Cali est aujourd'hui le deuxième pôle économique du département avec des emplois dans le secteur public, commercial ou industriel. Mais la désindustrialisation progressive fragilise certains de ces emplois qui restent par ailleurs concentrés essentiellement sur la ville de Libourne, le long de l'A89 et de la vallée de l'Isle-sur-Coutras, Saint-Denis-de-Pile et Saint-Seurin-sur-l'Isle. Le Grand Libournais est plus fortement touché par le chômage que d'autres territoires voisins³. Une des caractéristiques de ces chômeurs est le faible niveau de formation. Tel que le signale le PLH de la Cali : « La viticulture et l'agriculture puis l'industrie ont permis à la Cali de se hisser au rang de pôle d'équilibre. Elles ont en revanche conditionné un certain profil socio-économique du territoire qui se caractérise aujourd'hui globalement par un faible niveau de qualification de la population, une certaine modestie de revenus et une faible mobilité⁴. »

3 | D'après les données de l'Insee-Pôle emploi, au 2^e trimestre de 2016, le chômage de la zone d'emploi de Libourne était de 11 %, alors qu'il se situait à 9,7 % pour la zone d'emploi de Bordeaux.

4 | La Cali, Programme local de l'habitat 2016-2021 arrêté le 17 décembre 2015, Diagnostic, p. 12.

Des questions importantes restent donc en suspens. Quel type d'économie pour ces territoires ? Quelles marges d'action pour les pouvoirs publics ? Quelles politiques d'aménagement et d'équipements pour soutenir le développement de ces territoires fragiles, en tenant compte de leurs ressources naturelles, infrastructurales et humaines ? Comme le signale un des chercheurs du Forum urbain, des recherches restent sans doute nécessaires pour mieux saisir dans le détail la vie sociale et économique de ces zones péri-métropolitaines ou péri-rurales⁵. Car si les politistes et aménageurs nous invitent à réfléchir en termes de mise en réseau des territoires, d'interdépendances, d'interterritorialité, ces concepts séduisants méritent aujourd'hui d'être précisés et traduits en actions concrètes. —

5 | Contribution d'un chercheur du Forum urbain, synthèse de l'atelier péri-métropolitain, op.cit., p. 50-54.

Le 23 juin 2017 se tiendra à Libourne le 2^e atelier périmétropolitain. Il sera consacré aux nouvelles formes d'organisation de la mobilité, à multiples échelles, dans les villes « péri-métropolitaines » comme Libourne.

Des Fab Labs à la Fab City

BOB CLÉMENT



Prototype de Fab City, quartier Poblenou, Barcelone.

Voilà un sujet qui aurait pu alimenter la rubrique « Lexique » de la revue des *Cahiers de la Métropole Bordelaise* pour quelques années. Wikipédia nous dit : « Un Fab Lab (contraction de l'anglais *fabrication laboratory*, « laboratoire de fabrication ») est un tiers-lieu de type *makerspace* cadré par le Massachusetts Institute of Technology (MIT) et la FabFoundation, proposant un inventaire minimal permettant la création des principaux projets Fab Labs, un ensemble de logiciels et solutions libres et open-sources, les Fab Modules, et une charte de gouvernance, la Fab Charter¹. » Et les liens hypertextes de Wikipédia de nous préciser, avec indulgence, que les *makerspace* sont eux-mêmes une évolution des *hackerspaces*. Certes...

Reprenons donc au commencement, avec les *hackerspaces*. Issus du monde de l'informatique, il s'agit de tiers-lieux réunissant des personnes motivées par un même centre d'intérêt et souhaitant partager des ressources et des savoirs. L'exemple le plus illustratif est celui de la conception de logiciels libres, qui illustre bien les fondamentaux de la « culture hacker² » : toute information est libre, absence d'autorité, jugement sur les compétences. Le *makerspace*, quant à lui, est une forme de spécialisation du *hackerspace*, liée

à un objectif de production d'un bien, à partir de commandes numériques. Le *makerspace* met donc à disposition de ses membres des machines-outils, utilisées dans l'esprit « hacker » et du « Do It Yourself » (autofabrication).

C'est sur ces bases que s'est appuyé le MIT pour créer en 2001, le Fab Lab, sorte de labellisation du *makerspace*, imposant notamment la mise à disposition d'un inventaire minimal d'outils et de logiciels libres et permettant une valorisation, au sein d'un réseau mondial des Fab Labs, des savoirs acquis dans chaque Fab Lab. En France, le premier Fab Lab, dénommé Artilec, a été créé en 2009 à Toulouse. Il met à disposition du public diverses machines à commande numérique (découpeuses laser, imprimantes 3D, fraiseuses numériques...) pour des créations dans les champs du design, de l'électronique, de la biologie... et il propose des formations aux logiciels de conception et à l'utilisation de ces machines.

Et la ville dans tout ça ? C'est l'objet du concept suivant : la Fab City ! C'est le nouveau fer de lance de Neil Gershenfeld, fondateur des Fab Labs. L'idée est de démultiplier la création de Fab Labs dans la ville pour repenser radicalement la production et la consommation des biens par les citoyens. La logique Fab Lab privilégie l'autofabrication d'un bien que l'on a conçu soi-même à celle de la consommation d'un bien produit ailleurs, parfois très loin. Dans cette perspective,

toutes les ressources locales sont mises à contribution et l'économie circulaire joue naturellement un rôle clé, les déchets des uns étant pensés comme les ressources des autres, avec, à l'échelle mondiale, une potentielle redéfinition de la localisation de la production...

En Europe, c'est la ville de Barcelone qui s'est le plus investie dans ce sens. Après avoir créé son premier Fab Lab en 2005, à l'initiative de l'actuel architecte en chef de la ville, Vicente Guallart, la ville s'est fixée pour objectif, d'ici 2054, d'autoproduire ce qu'elle consomme. Rien que ça... C'est le quartier de Poblenou qui sert de test à cet objectif en favorisant l'implantation et la mise en réseau de Fab Labs dans tous les domaines (une collaboration avec Ikea est notamment en cours pour envisager des micro-usines numériques en centre-ville, où les citoyens pourraient concevoir et fabriquer du mobilier sur-mesure). Sont également intégrés dans cette réflexion les restaurants favorisant la consommation de produits locaux.

Car, la Fab City, c'est un peu le principe du potager (en ville, on parlera désormais de fermes verticales³) appliqué à l'ensemble des biens de consommations, avec, à la clé, deux apports importants : la dimension collaborative (au sein de et entre chaque Fab Lab) et, à l'échelle individuelle, une dimension créative. —

3 | Cf. *CaMBo* n° 6.

1 | Contenu soumis à la licence CC-BY-SA 3.0 (<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/deed.fr>) Source : Article Fab Lab de Wikipédia en français (http://fr.wikipedia.org/wiki/Fab_Lab).

2 | Ce terme est souvent assimilé, à tort, avec les pirates informatiques (*crackers*), alors qu'il a, dans son acception d'origine, une portée beaucoup plus large.



Qui a éteint la Lumineuse ?

AGNÈS BERLAND-BERTHON

Austère et monumental, emblème du renouveau du quartier ouvrier de Bacalan lors de sa construction à la fin des années 1950, acte de modernité avec la mise en œuvre des dernières techniques de préfabrication, la cité Lumineuse¹ est haute de quinze étages, avec un plan courbe de 210 m de long ancré au bord du fleuve tel un paquebot. Grâce à elle, Bacalan se voit de partout. Bacalan, c'est la Lumineuse, et réciproquement.

Quarante ans plus tard, elle agonise lentement sous les coups réguliers et impitoyables d'une boule d'acier qui arrache chaque jour à sa carcasse, durant deux longs mois, les vieilles tapisseries et des centaines de kilos de gravats. Bâtie pour remplacer les habitations détruites lors du bombardement de la base sous-marine durant la guerre, 360 logements locatifs sociaux sont ainsi mis à terre en 1997 au nom, une fois encore, du renouveau du quartier.

Éteindre la Lumineuse pour redonner à Bacalan, cette terre d'accueil historique², un autre avenir ? Si tel est le propos qui a présidé à sa démolition, la réalité est plus décevante : la Lumineuse a disparu avant tout, par négligence.

C'est dans ce centre maritime de Bordeaux à partir du XIX^e siècle, sorte d'avant-port, que le travail du fer et la construction de bateaux ont donné au quartier sa caractéristique de foyer industriel, la culture ouvrière suivant celle d'artisans cordiers et de bacheliers. Les habitants de l'« île bleue³ » sont les dépositaires de la mémoire d'une ville dont le port a fait la fortune jusqu'aux années 1970, avant d'amorcer un déclin qui se traduira par la délocalisation progressive de ses activités techniques, économiques et pétrolières vers Bassens et l'estuaire de la Gironde, abandonnant progressivement à la ville ses espaces d'exploitation⁴.

Entre les années 1960 et 1990, ce quartier populaire industriel, qui avait joué un rôle économique si important pour la ville, s'est mué en quartier à vocation sociale, accueillant et intégrant des pieds-noirs d'Algérie et des populations déplacées de Méridadeck en 1962, des Gitans au Vieux Claveau en 1965. « Jusqu'en 1980, Bacalan était pris en compte à la mairie, Chaban venait discuter, prendre un verre. Entre 1970 et 1980, il y a eu la perte du tissu économique, mais on avait confiance, on pensait que ça allait être rattrapé par autre chose. Puis, on s'est aperçu

que plus personne ne commandait⁵. » Situé hors du périmètre de référence de la ville centre, de l'autre côté des bassins à flot, considéré comme une banlieue « rouge »⁶, la présence municipale y est aussi amicale et bon enfant que faible en investissements et soutien à la vie quotidienne de ses habitants. Une étude réalisée par l'arba en 1992 confirme les dires des habitants de Bacalan : « Ce quartier s'est toujours vécu comme un quartier de pionniers. Et c'est aujourd'hui un système social sans support, résiduel⁷. » En janvier 1995, la construction « discrète » de 48 logements pour SDF par Emmaüs-Insertion, en absence de toute concertation dans un quartier connu pour son histoire associative fournie, soulève le ras-le-bol des Bacalanais et confirme l'incompréhension mutuelle existant entre les habitants du quartier et leurs édiles. Didier Cazabonne, conseiller municipal, s'étonne du mécontentement local : « De toute façon, je ne vois pas en quoi ces logements SDF peuvent gêner. Il n'y a que quatre ou cinq maisons dans la rue, plutôt éloignées. En dehors de ces habitations, les voisins, ce sont les CRS et la fourrière... »

5 | Entretien avec Albert Garcia, arrivé en 1960 à la Lumineuse et secrétaire PCF de la cellule du quartier, novembre 1996.

6 | Au même titre que le quartier Belcier situé au sud de la ville, « de l'autre côté » de la gare, et qui a connu le même sort. Dans la même logique, on peut aussi évoquer la Bastide, « de l'autre côté » de la Garonne. Bacalan, Belcier, la Bastide : les 3B qui se trouveront au centre des projets urbains du successeur de J. Chaban-Delmas en 1996.

7 | Entretien avec Jean-Claude Moreau, président de l'association de défense des intérêts de Bacalan, novembre 1996.

1 | Les architectes sont André Conte, Jean-Jacques Prévot et Paul Daurel.

2 | Les Flamands, dès le XVII^e siècle, appelés à la rescousse pour aider la ville à « sortir de l'eau » un territoire majoritairement marécageux, marins de toutes origines, réfugiés politiques comme les Russes « blancs » en 1917, ou religieux comme les Irlandais catholiques chassés de leur patrie.

3 | Terme lié à la situation géographique du quartier entre Garonne à l'est, bassins à flot au sud, marais au nord et lac à l'ouest, mais aussi aux « bleus de travail » de ses habitants.

4 | Un processus dont l'irréversibilité se traduit en 1996 par les premières opérations de transfert de gestion des quais entre le Port autonome et la Communauté urbaine de Bordeaux.

L'histoire de la Lumineuse est la caisse de résonance de l'oubli, voire du désintérêt municipal dont le quartier fait l'objet.

Une première réhabilitation est menée en 1976 dans le cadre d'HVS, avec un fort soutien financier de la municipalité et l'engagement des habitants ; puis une seconde en 1979, pour équiper tous les logements de volets. La question se pose à nouveau en 1989 pour le conseil municipal, un devis de 280 000 francs par logement faisant émerger une première hypothèse de démolition. Mais c'est un quartier qu'on ne prend pas de front ! Car, à Bacalan, on se bat le verbe haut pour les lieux qui racontent une vie construite collectivement avec ses hauts et ses bas, ses attentes et ses déceptions. C'est donc au gestionnaire de la Lumineuse, l'office HLM municipal, que sera laissée la délicate mission d'assumer l'avenir de la cité entre démolition et réhabilitation, dans un contexte national où la

démolition d'immeubles de logements sociaux n'est pas la bienvenue, et donc non financée.

En 1990, la Lumineuse accuse une vacance légèrement supérieure à la moyenne dans le quartier auquel manquent les équipements publics promis, mais jamais réalisés : un déficit qui a fait opter les classes moyennes pour des quartiers mieux équipés, entraînant une paupérisation progressive de la population et la

« L'histoire de la Lumineuse est la caisse de résonance de l'oubli, voire du désintérêt municipal dont le quartier fait l'objet. »

montée d'une petite délinquance des jeunes, nombreux sur le quartier. Pour un bailleur assurant la gestion d'une cité où se multiplient les impayés, dont les logements sont sous-occupés, les loyers faibles et les emprunts majoritairement amortis, l'hypothèse d'une démolition est tentante. Le site

en bordure de Garonne est unique en son genre et constructible, alors que les bords de Garonne sont neutralisés dans leur majeure partie par leur domanialité maritime : c'est la porte entrouverte d'un renouvellement patrimonial sur un site valorisable.

C'est ainsi, que la vacance de la Lumineuse est organisée à partir de 1990. Les chiffres sont révélateurs : 13 % de vacance en 1990, soit 313 appartements occupés, 230 en août 1991, 180 en janvier 1992, 125 en juillet, 84 en janvier 1993, 75 en mai 1993. Il en reste encore 30 en 1995, 18 en décembre et, le 7 juillet 1996, l'immeuble est vide. Pendant les deux premières années, le bailleur

se contente de ne pas remplacer les départs spontanés, puis les cinq gardiens assermentés de la cité sont remplacés par deux concierges, la vacance organisée n'est pas regroupée, les appartements étant simplement murés. Les dealers s'aventurent dans l'immeuble créant un sentiment gran-

La cité Lumineuse en 1963. © a'urba



dissant d'insécurité. Pour clôturer le tout, le poste de police du quartier est fermé début 1993. Révolte, résignation et sentiment d'abandon se mêlent.

À moitié vide en juillet 1992, environ 30 % des habitants ayant été relogés dans le quartier, l'argument de la démolition de la cité rend le dossier présentable à la DDE en vue de l'obtention du permis de démolir et de la libération des PLA permettant à l'office HLM de la Cub de construire.

Le temps de la décision – officielle – de démolir la Lumineuse est arrivé et, avec lui, celui des stratégies d'évitement de chacun pour ne pas endosser la responsabilité d'une décision dont le système d'argumentation fait défaut : social ? Le quartier ne va pas si mal : *Bacalan n'est pas le Chicago bordelais*,

comme se plaît à le dire le responsable de la police locale. Quartier patrimonial ? Une seule évaluation en vue de la réhabilitation a été faite jusque-là sur commande du bailleur et sans contre-expertise. Urbain ? La restructuration des entrées Sud (place Latule et les bassins à flot) est à l'étude, plus portée par la réflexion des techniciens que par l'affirmation d'un projet politique.

L'année 1993 est celle du statu quo et des débats contradictoires. Les départs de la cité se ralentissent, les résistants s'accrochent en l'absence de garanties de rester dans le quartier, alors que l'insécurité liée à la vacance et à sa gestion s'accroît et que les commerçants souffrent cruellement de la désertification continue de la cité. Les habitants du quartier veulent

savoir ce qu'on va mettre à la place de « leur » Lumineuse et créent un Collectif de la Lumineuse qui réclame la réhabilitation de la cité soutenue par des architectes locaux¹, et la presse s'en fait l'écho. Toujours propriétaire de la cité, la municipalité bordelaise est en première ligne sur la question des relogements et la DDE fait traîner le dossier, elle considère la perte de logements sociaux comme inacceptable et s'appuie sur l'argumentaire du CETE entièrement favorable à la réhabilitation. Si l'a-urba confirme l'existence d'une importante clientèle potentielle de cadres moyens, qui pourrait se fixer à Bacalan si une nouvelle offre de logements existait, elle souligne également que le terrain d'assiette de la Lumineuse est grévé par un classement en EBC (espace

¹ | Projet de F. Druot, B. Cany, et Ch. Gautié en mai 1993, passant de 360 à 120 logements et intégrant des locaux d'activités et de loisirs.

La démolition de la cité Lumineuse en 1996. © a'urba



boisé classé) qui nécessite une révision du POS pour devenir constructible en sus de l'emprise de la cité elle-même. L'avertissement est clair : les conditions ne sont pas réunies pour faire l'annonce d'un projet cadré dans son contenu et ses temporalités. « Elle est devenue un problème, la Lumineuse. Surtout pour ceux qui n'y vivent pas », remarque avec un certain humour noir Hervé Le Corre, écrivain et ancien habitant de la cité.

C'est dans ce contexte troublé où le retard du temps de la décision est en passe de tourner au désavantage de tous, habitants et commerçants, bailleur et municipalité, que la décision de démolir la Lumineuse est officialisée en réunion du conseil municipal le 14 juin 1993 ; son terrain est cédé pour le franc symbolique à l'office HLM de la Cub qui en assurait jusque-là la gestion : « La cité Lumineuse n'offre plus des conditions de vie conformes aux normes communément admises aujourd'hui. L'éventualité d'une reprise du gros œuvre a dû être abandonnée, car elle remettait en question la solidité de l'immeuble et s'avérait de surcroît trop coûteuse. Le parti de destruction a donc été retenu. »

Trois raisons majeures vont conduire le bailleur, devenu OPAC communautaire en 1994, à lancer un appel à idées afin de cerner le devenir du site : l'urgence d'afficher une ligne d'action conforme à la vocation sociale de l'organisme pour sortir de ce qui ressemble de plus en plus à une double opération de dédensification sociale et de spéculation foncière ; couper court aux prises de position qui se multiplient en faveur d'une réhabilitation dont ni l'office ni la ville ne veulent ; obtenir l'accord administratif de la démolition de la Lumineuse qui est, selon l'esprit du temps, soumis à son inscription dans un projet global sur le quartier, le critère de la vacance ne faisant plus recette.

Le terrain d'assiette du concours pour l'« aménagement du centre de Bacalan » comprend le site de la Lumineuse sur 5,2 hectares, le terrain adjacent de dépôt d'essence des Armées sur 2,1 hectares, propriété du ministère de la Défense ainsi que le site occupé par une RPA gérée par la SA HLM de l'Habitation économique (non associée au concours...). En bref, un projet pour le « centre de Bacalan » réduit à trois terrains adjacents, dont l'un est majoritairement inconstruable pour un temps difficilement contrôlable, le deuxième pourvu d'une domanialité pour le moins empreinte d'une certaine inertie et dont il faut obtenir le déclassement, et le troisième appartenant à un rival.

Le marché d'études confié aux cinq candidats sélectionnés mentionne clairement : « Le parti de réaménagement intégrera nécessairement un schéma de réalisation tenant compte de la démolition de l'existant », et suggère en variante, comme une alternative la « requalification de la cité Lumineuse (...) selon le souhait de la Direction départementale de l'équipement ». Une formulation qui conduit tous les candidats, soucieux de s'aligner sur l'attente de leur futur maître d'ouvrage, à opter pour la démolition de la cité. L'OPAC a désormais la caution extérieure qui lui manquait pour convaincre la DDE : c'est pas moi, c'est eux...

Les Bacalanais sont séduits par le projet présenté le 5 juin 1995 : par la notion de village urbain, le parc de 5 hectares, la salle polyvalente attendue depuis 30 ans, le centre pour la petite enfance, le marché qui retrouve sa place comme le terrain de pétanque et les berges qui s'ouvrent au public. De plus, annonce est faite de nouveaux équipements sociaux destinés à accueillir la population des 380 à 450 logements prévus au projet, la

renovation de la piscine Tissot et l'installation d'un poste de police.

Quand Alain Juppé, Premier ministre de Jacques Chirac, est élu maire de Bordeaux le 11 juin 1995 et hérite du dossier, la DDE n'a toujours pas donné son accord pour la démolition et les élus d'opposition découvrent en décembre le « pétard à retardement » de la nécessaire révision du POS permettant la mise en œuvre du projet. Pour tenir l'engagement de son prédécesseur, il lui faut lever les deux points noirs du dossier : l'autorisation de la démolition de la Lumineuse par les services locaux de l'équipement et le déclassement de la zone EBC et du terrain des Armées. Le premier est aisé, il est difficile pour une administration de s'élever contre sa tutelle. Le second est plus ardu : fin 1995, les POS des communes périphériques sont à l'étude au service juridique, mais le déclassement des espaces protégés demande une révision, le projet de l'OPAC est donc arrêté : c'est un nouveau schéma directeur qu'il faut réaliser et un POS communautaire. Le déclassement des espaces en EBC est de fait repoussé aux calendes grecques.

C'est ainsi que, sur les bases d'un projet impossible, les travaux de démolition de la cité Lumineuse commenceront finalement en septembre 1996. Et il n'y a pas d'autre choix que de revoir le projet à la baisse de façon à ce qu'il puisse s'inscrire dans la partie constructible, c'est-à-dire l'emprise de la cité.

En 2004, le projet en était toujours à sa première phase et quarante-cinq familles avaient remplacé les trois cents de la cité ; mais au point auquel les Bacalanais étaient arrivés, un peu vaut mieux que rien, non ?

Une vie sur le fleuve

NATHANAËL FOURNIER

Mis en service en 2013, le BatCub transporte aujourd'hui plus de 240 000 passagers par an. La Garonne, après avoir été un lieu de production et de transport de marchandises, est aujourd'hui essentiellement empruntée par des bateaux de tourisme ou de services à la population. La vie d'un de ses pilotes en porte témoignage.

Avec son visage mince et ses yeux toujours aux aguets, Roland ne fait pas ses 68 ans : *mais je les ai vraiment !* corrige-t-il. Salarié de la société Inter-Rives – l'opérateur des BatCub pour le compte de Keolis –, il pilote encore parfois lui-même les bateaux pendant les services commerciaux, mais est surtout impliqué dans la formation des nouveaux pilotes. Il va prendre sa retraite dans quelques mois...

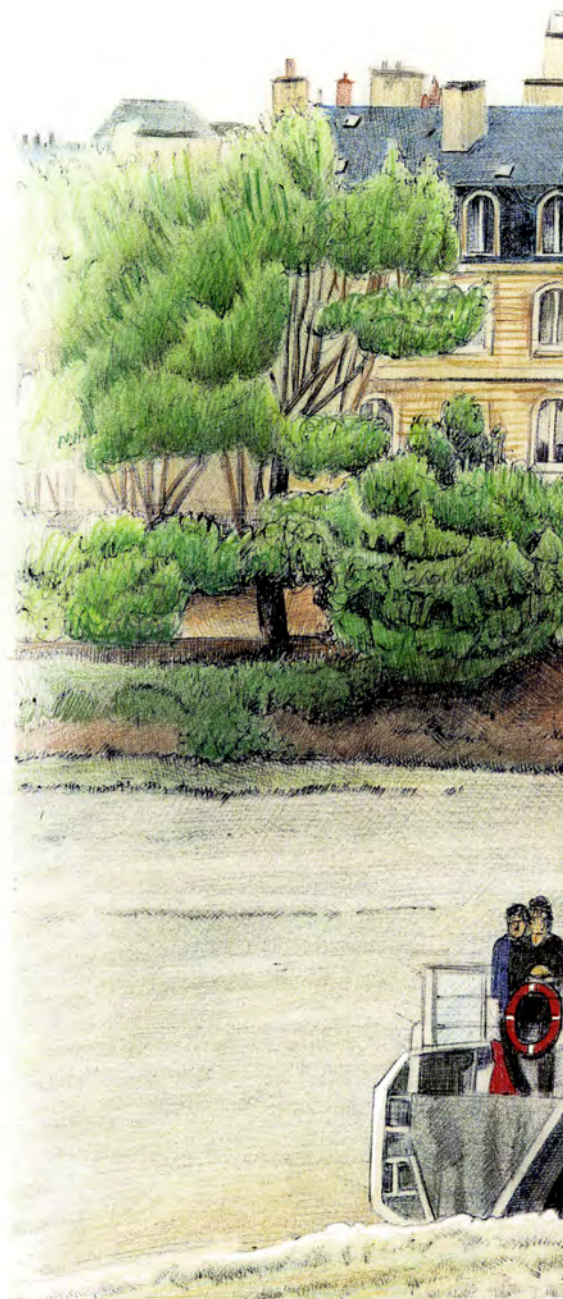
« Je suis d'une famille de bateliers indépendants et, moi-même, je l'étais. Je suis la troisième génération sur le fleuve et sur les canaux.

Mon grand-père maternel était batelier sur toute la région Sud-Ouest, il naviguait entre l'estuaire de la Gironde et le Rhône, en passant par la Garonne, le canal latéral à la Garonne jusqu'à Toulouse, puis le canal du Midi jusqu'aux Onglous, l'étang de Thau, Sète et le canal jusqu'au Rhône. À l'époque, il y avait beaucoup de transport fluvial de marchandises. Dans les années 1950, mon père transportait du ciment pour Lafarge. Il alimentait en ciment les ports de Caronte, Marignane, Marseille et Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Je suis né à Toulouse puis j'ai passé ma tendre enfance à Port-de-Bouc, à côté de Fos-sur-Mer et de Martigues. Après 1962, j'étais scolarisé à Toulouse, mais je n'ai pas eu beaucoup d'instruction. Je suis sorti de l'école par passion pour les bateaux. J'ai rejoint l'entreprise familiale de mon père en tant qu'apprenti. On embauchait à six heures et demi le matin. Pour me réveiller, mon père tapait un coup sur ma cabine... Il fallait que je sois debout, hein ! On ne se levait pas à 10 heures !

Après mes dix-huit mois de service militaire en 1969 et 1970, j'ai été salarié pendant deux ans et demi ou trois ans sur les bateaux qui faisaient des extractions de graviers sur la Garonne, que ce soit en amont ou en aval de Bordeaux. C'était des bateaux avec des grues qui pêchaient les graviers dans le lit du fleuve. Évidemment, c'est fini tout ça, c'est interdit maintenant ! Mais à l'époque, sur tout le quai de la Monnaie et le quai Deschamps, ce n'était que des installations de graviers.

En 1973, j'ai acheté mon premier bateau à Conflans-Sainte-Honorine, et j'ai travaillé quelque temps sur le Rhône en transportant des métaux et surtout des phosphates. Mais j'ai ramené mon bateau ici, parce que je suis quand même natif du Sud-Ouest. Quelque part, on se sent un peu déraciné quand on est ailleurs. Le problème, c'est que les sas d'écluses du canal du Midi étaient en 30 mètres, et que mon bateau avait un gabarit Freycinet de



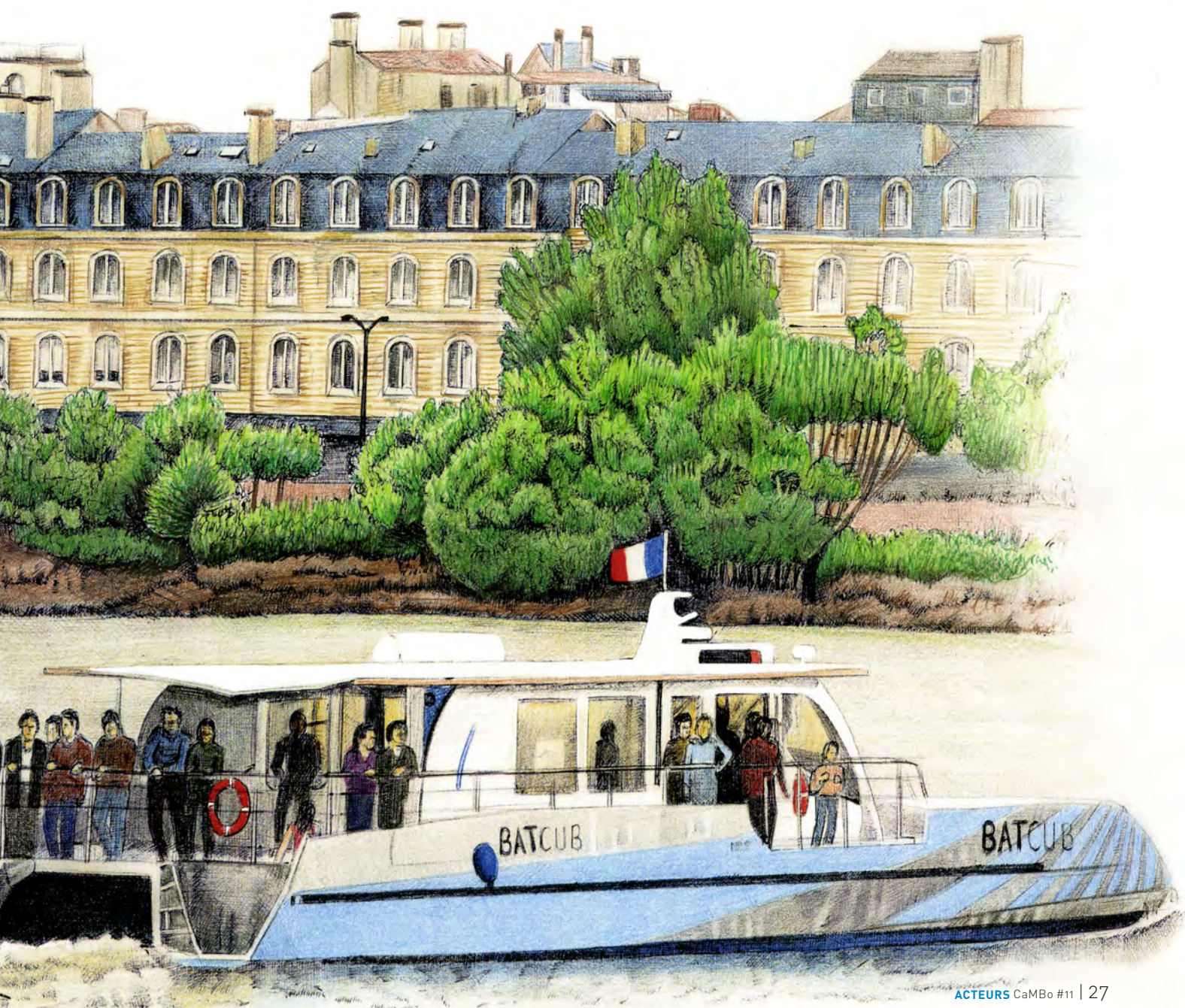
38,5 mètres. J'ai dû le couper en deux pour revenir ici, passant chaque écluse en deux fois ! Et pour faire passer la partie avant, qui n'a pas de moteur, il fallait la tracter à la main. Fallait être jeune pour faire ça !

Pendant presque vingt ans, j'ai travaillé en naviguant entre l'estuaire, la Garonne et le canal latéral jusqu'à Toulouse. Je transportais surtout des céréales qui venaient des plaines du Lot-et-Garonne et du Tarn-et-Garonne

– on y produit beaucoup de maïs –, que j'emmenais jusqu'au silo portuaire à Bassens ou à Blaye, avant qu'il n'y ait ce tragique accident : le silo de Blaye, j'en ai fait l'inauguration pour ainsi dire, et j'étais encore en activité quand il a explosé... Pendant toutes ces années, je n'ai jamais été sédentaire : j'habitais sur mon bateau, qui avait une partie habitation à l'arrière. En 1981, je m'étais acheté un autre bateau, plus récent, parce que je voulais moderniser mon outil de travail. Il venait de

Belgique, je l'avais remotorisé, il était vraiment « au top ».

Quand je n'avais pas assez de boulot, j'allais faire des prestations à l'extérieur. Je faisais du pilotage, j'allais sur le lac de Parentis par exemple. Mais à la fin, je me suis aperçu que je travaillais beaucoup à l'extérieur rien que pour couvrir les frais fixes de mon bateau. Ça m'a arraché le cœur, mais à un moment je me suis rendu compte qu'il fallait que je le vende. C'est la



ville de Toulouse qui l'a acheté et qui en a fait pendant longtemps une salle d'exposition.

Avec l'argent du bateau, j'ai investi dans un tabac-presse à Villenave-d'Ornon, que j'ai tenu pendant presque dix ans. J'ai eu la nostalgie du métier quand j'ai vendu mon bateau. Ce n'est pas changer de métier, c'est changer de vie.

Sur les bateaux, il y a un code de l'honneur ; dans mon bureau de tabac, ce n'était pas tout à fait la même chose ! Et je travaillais 95 heures par semaine, sept jours sur sept, sans week-end ni vacances. Au bout de dix ans j'étais épuisé, j'en arrivais même à m'énerver contre les clients. Avec mon épouse, on s'est dit qu'il valait mieux vendre le commerce et prendre des vacances. C'est ce que j'ai fait... Mais au bout d'un mois sans rien faire, je m'ennuyais !

Pour naviguer sur les eaux de l'estuaire, il faut une licence patron-pilote qui doit être validée tous les ans. Je ne l'avais plus. Je me suis dit que j'allais m'en occuper. Au port, on m'a dit qu'il fallait que je navigue et que je fasse un certain nombre de passages pour pouvoir la revalider. Je connaissais le propriétaire du bateau l'*Aliénor*, qui passait de temps en temps à mon tabac, et qui a accepté que je vienne sur son bateau. J'ai fait un stage d'un mois, et il m'a demandé de rester, pour piloter l'*Aliénor*, qui faisait des promenades sur le fleuve sur Bordeaux, Bourg, Blaye, Libourne... J'ai fait ça jusqu'en 2012, et ensuite j'ai pris ma retraite. Mais je n'y suis resté qu'un an... parce qu'en 2013 j'ai été contacté par l'agence Gens d'estuaire qui venait d'être retenue par Keolis pour exploiter les BatCub.

Je fais surtout de la formation de pilotes, j'essaie de leur apprendre les problèmes de la Garonne, avec ses marées, ses remous, son vent, etc. Ce

sont des choses compliquées et, dans une certaine mesure, ça ne s'apprend pas ! Le courant ne va pas toujours dans le même sens. Et selon les coefficients de marée, le courant est plus ou moins fort, certains remous se forment avec les grandes marées, mais pas avec ce qu'on appelle les morts d'eau (les petites marées). Donc, quand vous anticipez une manœuvre, même si vous partez du même point et allez au même endroit, selon le sens du courant et selon le coefficient de marée, la manœuvre ne sera pas identique. De même, selon que le vent vient du sud ou de l'ouest. Tout ça, il faut le sentir et l'assimiler. Et puis à chaque crue ou à chaque marée relativement importante, l'eau nettoie les berges et emporte des branches ou des rondins. Et le bois va se promener pendant un bon moment avant d'aller à la mer ! Il va descendre, puis remonter, et ainsi

« Pour les Bordelais, la Garonne, c'est devenu important. Mais c'est récent ! »

de suite avec le sens de la marée... C'est pour ça que sitôt qu'on a des crues il y a beaucoup de bois qui stagnent sur Bordeaux. Ça peut être dangereux. Cela dit, si vous voyez que le rondin passe bien entre les deux coques du catamaran, vous pouvez l'enjamber !

En général, il y a une bonne cohabitation entre le BatCub et les différents usagers de la Garonne. Déjà, il n'y a pas beaucoup de sportifs... Il y a quelques années, il y avait plein d'avirons, côté rive gauche, face au château Descas. Aujourd'hui, on voit parfois des gens faire du paddle. Et il y a un monsieur, un habitué, qui fait régulièrement du kayak sur la Garonne, qui le met à l'eau en face du Hangar 17 ou 18. Quand on le voit, on lève le pied ! On fait attention. Souvent, on lui fait un signe de la main. Entre les bateaux on ne se gêne pas. Mais nous, on a une fréquence de dix heures par jour, 365 jours par an.

Alors il est vrai qu'en saison on peut gêner des bateaux de promenade et des bateaux de croisière fluviale dans lesquels il y a des gens qui dînent ou qui dorment. Avec nos bateaux, on fait des vagues, des remous. Le matin, on commence à 7 heures, on fait du bruit. Mais on fait notre travail. L'arrivée du *Belem*, ou le départ de La Solitaire du Figaro il y a deux ans, ça ne nous empêche pas de circuler. En plus, à ces moments-là, il y a une très forte affluence des Bordelais sur les BatCub !

Pour les Bordelais, la Garonne, c'est devenu important. Mais c'est récent ! Il y a vingt ans, les gens qui habitaient Mérignac ne s'approchaient pas du fleuve ! Et la rive droite, à l'époque, c'est à peine si c'était en France ! Et même rive gauche, on n'avait pas le droit d'accéder aux quais ! C'était sous douane, il y avait des grilles qui allaient jusqu'aux bassins à flot. Aujourd'hui, c'est un lieu de loisirs, de flâneries.

On n'a pas beaucoup le temps de parler avec les passagers. On doit respecter les horaires. Mais il y a quand même quelques petits mots gentils. Pour les fêtes, certains habitués nous offrent des boîtes de chocolats, c'est sympa !

Parmi les habitués du BatCub, il y a notamment ceux qui font la liaison Lormont ; vers là-bas ils ont une facilité de stationnement, c'est gratuit et le matin ils trouvent facilement de la place pour leur voiture. Ils prennent le bateau pour venir en centre-ville, aux Chartrons ou aux Quinconces. Il y en a aussi qui prennent le bateau parce que c'est quand même plus accueillant que d'être dans le bus ou dans le tram. Et puis il y a le fait d'avoir de l'espace, d'être en lien avec la nature : c'est une coupure, ils décompressent, tandis que quand ils sont dans les autres modes de transport, ils sont toujours au travail. En plus sur certains trajets, le BatCub c'est aussi plus rapide. » —

Du peuple sur les places parisiennes !

MAUD GOURVELLEC

« Coconstruisons Paris ». Le message est explicite. La ville veut faire de la participation citoyenne l'un des piliers de l'élaboration de ses politiques publiques. Parmi ses appels à contribution, « Réinventons nos places ! » a de quoi retenir l'attention. Sept illustres places parisiennes transformées en immenses terrains de jeux pour citoyens motivés : Bastille, Fêtes, Gambetta, Italie, Madeleine, Nation et Panthéon. Pour la ville de Paris, réinventer signifie bien plus que réaménager : elle entend ici bousculer les processus, la conception et la réalisation des projets d'espaces publics.

Entrer dans les projets par les usages

Concrètement, l'initiative se veut une coélaboration de projets. Considérant qu'il est nécessaire de compléter, d'enrichir et de transformer le regard du concepteur et du technicien par ceux de l'acteur culturel ou social, du riverain, de l'utilisateur et plus largement du citoyen, l'entrée dans les projets se fait par l'usage et non la composition, par le vécu et non le perçu. Les citoyens ne sont pas là pour faire de la figuration et tiennent le rôle principal. Les concepteurs deviennent régisseurs, chefs-opérateurs, plus que réalisateurs. Une contrainte imposée par la ville et présentée comme une liberté. Pour Anne Hidalgo : « Il n'y a pas de danger à prendre ces libertés quand (...) dans le processus, on met des éléments de rationalité. » Le dispositif est en effet réglé comme du

papier à musique. Tout d'abord, un lancement à grand renfort de médias le 20 juin 2015 place de la Bastille pour donner le ton et susciter la mobilisation ; puis près d'un an de consultation via des moyens divers et variés (plateforme participative, registres en mairies, réunions publiques, ateliers participatifs, marches exploratoires, questionnaires, rencontres avec les usagers et partenaires institutionnels, etc.), et dont les nombreux échanges conduisent à un diagnostic partagé, à identifier les attentes des usagers, à définir les grands objectifs des futurs aménagements et les choix de réorganisation de l'espace et à établir collectivement les plans-programme des sept places. Enfin, le temps de la coconception et de la réalisation.

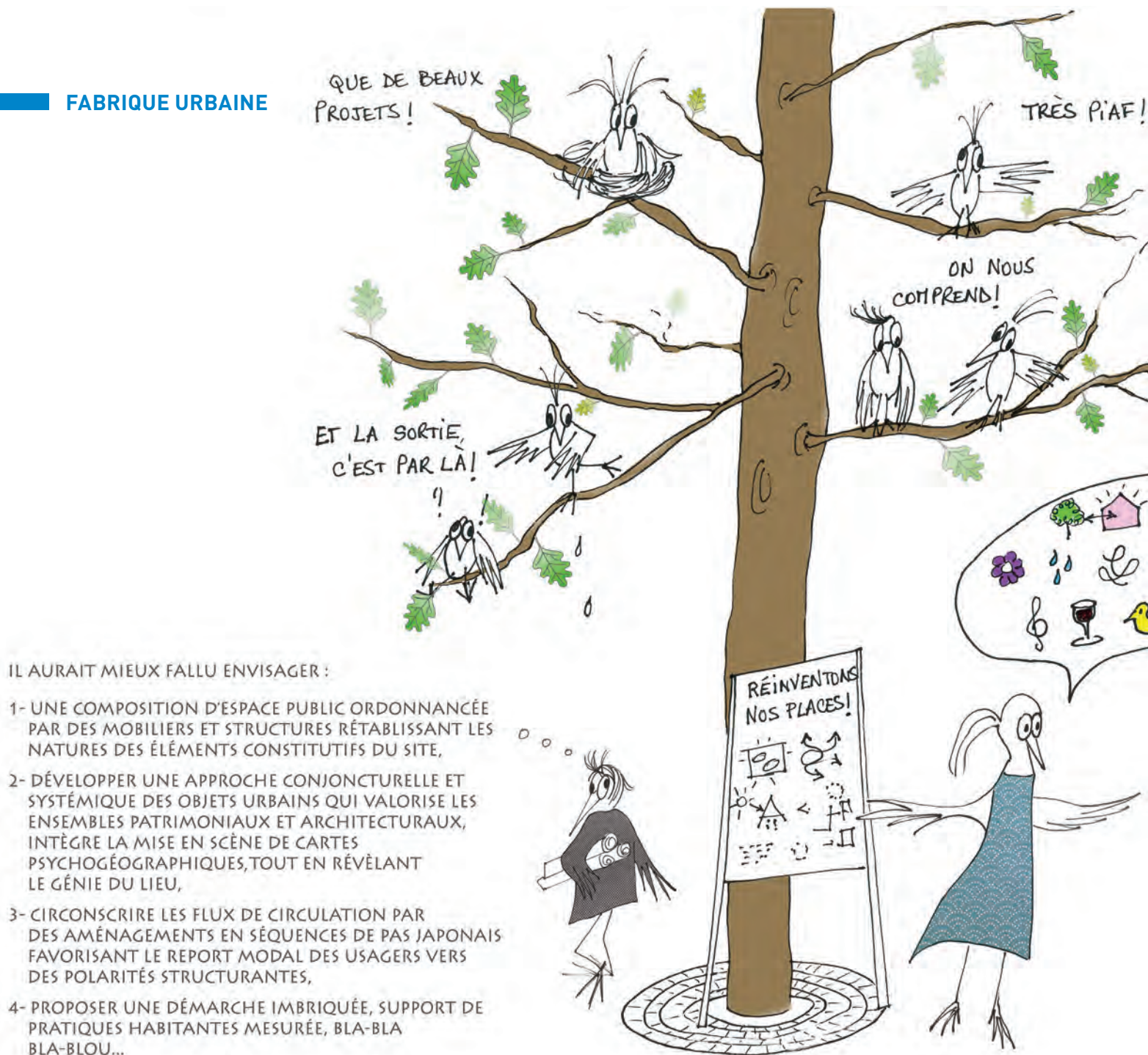
Une maîtrise d'œuvre pour mener à bien les projets

En 2017, ingénieurs et concepteurs rentrent dans la danse. Les travaux, échelonnés sur une à trois années selon les places, se déroulent en deux temps : le premier consacré au traitement de la circulation, le second à l'aménagement. Il s'agit de définir précisément et de réaliser les travaux de voirie nécessaires à la réorganisation des différentes fonctions de l'espace public. Selon la complexité et le caractère patrimonial des places, des études techniques complémentaires sont menées pour confirmer ou préciser les choix faits avec la population. Cette étape livre alors un socle disponible, un espace libéré de

la circulation, où tout reste à inventer. S'ensuit alors le temps de l'aménagement et de la programmation des lieux. Dans la pratique, les étapes sont plus imbriquées que cela, avec un dispositif de coconception et de coconstruction assez complexe organisé autour d'une maîtrise d'œuvre interne en charge des infrastructures, et externe conduite par des collectifs pluridisciplinaires, les deux travaillant en synergie et de façon itérative.

Des collectifs pour coélaborer *in situ*

Juillet 2016, une consultation est lancée pour désigner les collectifs qui vont œuvrer. Organisée sur six mois, elle se présente en 4 lots séparés regroupant 1 à 2 places chacun selon la complexité du contexte, et se fait selon une procédure concurrentielle avec négociation pour favoriser les échanges. La mise en concurrence se déroule en deux temps : pour chaque lot, les 5 équipes retenues sur référence sont invitées à remettre une première offre qui fait l'objet d'une analyse et d'échanges avec la maîtrise d'ouvrage, la direction de la voirie et des déplacements de la ville, puis à produire des compléments avant le choix définitif. Les propositions sont jugées sur les visions qu'elles portent et les méthodes qu'elles préconisent. Les équipes sont attendues sur l'égalité hommes-femmes, l'insertion sociale et la participation des étudiants. Les projets doivent ainsi permettre une appropriation simple et directe par les femmes, être porteurs



IL AURAIT MIEUX FALLU ENVISAGER :

- 1- UNE COMPOSITION D'ESPACE PUBLIC ORDONNANCÉE PAR DES MOBILIERS ET STRUCTURES RÉTABLISSANT LES NATURES DES ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DU SITE,
- 2- DÉVELOPPER UNE APPROCHE CONJONCTURELLE ET SYSTÉMIQUE DES OBJETS URBAINS QUI VALORISE LES ENSEMBLES PATRIMONIAUX ET ARCHITECTURAUX, INTÈGRE LA MISE EN SCÈNE DE CARTES PSYCHOGÉOGRAPHIQUES, TOUT EN RÉVÉLANT LE GÉNIE DU LIEU,
- 3- CIRCONSCRIRE LES FLUX DE CIRCULATION PAR DES AMÉNAGEMENTS EN SÉQUENCES DE PAS JAPONAIS FAVORISANT LE REPORT MODAL DES USAGERS VERS DES POLARITÉS STRUCTURANTES,
- 4- PROPOSER UNE DÉMARCHE IMBRIQUÉE, SUPPORT DE PRATIQUES HABITANTES MESURÉE, BLA-BLA BLA-BLOU...

d'innovation et d'inclusion sociale et professionnelle et faire participer les étudiants à la conception et la réalisation des ouvrages.

Janvier 2017, les collectifs sont désignés¹. Ils sont organisés autour de compétences « traditionnelles » en

architecture et en paysage, mais généralement exercées de façon atypique, alternative ou innovante et couplées à de solides expériences de coconception. Y sont présentes également des compétences plus inhabituelles autour de la transition énergétique, du genre, du patrimoine ou de l'innovation sociale. Dès lors, chaque collectif prend progressivement possession des lieux pour débiter sa mission et installer sa base de préfiguration, sorte de maison du projet servant à la fois de lieu de vie, de kiosque citoyen,

d'atelier collaboratif et de chantier de fabrication collectif. À partir des plans-programme, ils ont trois ans pour expérimenter et construire avec la population de nouveaux espaces de convivialité innovants, durables et sobres. Vont se succéder l'appropriation des lieux, la coconception avec les habitants, la mise en place des actions de préfiguration, les échanges avec les collectifs des autres places, et la comaitrise d'œuvre, la coconstruction et enfin la préparation de la vie ultérieure et pérenne de la place. Chaque

1 | Lot 1 : Italie - Nation : COLOCO/ STUDIO AUTHIER ET ASSOCIES/ OGI SA.

Lot 2 : Madeleine - Panthéon : EMMA BLANC/ COLLECTIF ETC/ GENRE ET VILLE/ SARL LIGNE BE.

Lot 3 : Fêtes - Gambetta : 169 architecture/ EGIS CONCEPT/ ASSO14.

Lot 4 : Bastille : JULLIEN BELLER/ATELIER CAP PAYSAGE URBANISME/ GROUPE ALTO.

collectif dispose d'un budget préétabli mobilisé, action par action, grâce à des marchés à bon de commande.

Faire soft

Au-delà du processus, c'est la posture adoptée qui s'avère novatrice, qui plus est dans de tels lieux chargés d'histoire et de complexité. Car il s'agit bien de réinventer l'approche de l'espace public en intégrant, au-delà de sa vocation fonctionnelle, sa dimension sociale et collective, de mettre au centre du projet les usages et usagers, et de rompre avec la logique « grand projet, gros moyens » pour prôner une action plus soft, à petite échelle, de type « petite action, grand résultat ». Comme l'exprime bien Pablo Georgieff (COLOCO) : « Avec toute la modestie

et toute l'économie de moyens, il est nécessaire de (...) léguer à Paris une nouvelle épaisseur, une épaisseur contemporaine, une épaisseur faite de gestes plus petits, plus manuels, avec aussi un peu de technologie, beaucoup de sociabilité, de sympathie qui sont des valeurs à l'ordre du jour. » L'expérimentation tient une place centrale pour construire et parfaire le projet tout en suscitant l'adhésion des usagers. Elle appelle aussi de nombreux outils, souples et diversifiés, que la ville a regroupés dans une « boîte » à destination des collectifs pour qu'ils y puisent des ressources et l'enrichissent.

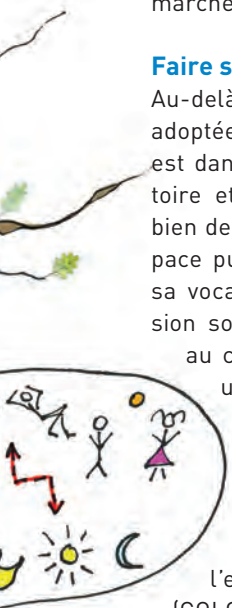
Pour ce projet, la ville de Paris a mobilisé 30 M€ répartis entre les sept places. Certains estiment que ce budget n'est pas à la hauteur et déplorent des interventions au rabais, rappelant

que la place de la République a coûté à elle seule 24 M€. Anne Hidalgo répond en citant d'autres métropoles, comme New York ou Copenhague, qui ont réussi des réaménagements similaires. Surtout, ce budget est à corréliser avec la méthodologie retenue qui, considérant que pour faire pas cher il faut être nombreux et ingénieux, mobilise toute la matière grise disponible. Charge donc à la démarche de démontrer demain la justesse de cette hypothèse, sans entamer ses ambitions.

Des grands projets aux grands processus ?

Cette initiative illustre-t-elle l'amorce d'une transition en faveur de processus de fabrication de la ville innovants et expérimentaux se substituant peu à peu aux grands projets plus difficilement soutenables ? Sans doute. Mais cette évolution va demander un changement radical de culture. D'abord, apprendre à travailler ensemble, car la coconstruction reste encore compliquée et la participation du grand public non sans difficultés ; ensuite, opérer une véritable révolution dans la vie des services des collectivités pour répondre aux méthodes, aux rythmes et aux ambitions de tels projets car, une fois la décision politique prise, il faut se mettre en ordre de marche et intégrer de nouveaux codes : les interlocuteurs, plus nombreux et moins identifiés, les interactions et itérations fréquentes, les procédures différentes, la rapidité et l'immédiété des décisions, bien loin de l'ère de la planification et du temps long connue jusqu'alors. Ne pas avoir peur non plus de se tromper, mais chercher plutôt à provoquer des envies, et même s'il le faut des conflits. Enfin, déconstruire la posture du concepteur qui, tout en restant indispensable, va devoir trouver une place nouvelle, car ne rien planifier pour laisser place aux usagers est antinomique avec sa position « classique ». Sa finalité consistait-elle alors à transmettre les outils, à orchestrer le jeu d'acteurs et à s'effacer en tant que professionnel ? _

« Il s'agit bien de réinventer l'approche de l'espace public en intégrant (...) sa dimension sociale et collective, de mettre au centre du projet les usages et usagers, et de rompre avec la logique « grand projet, gros moyens » pour prôner une action plus soft, à petite échelle (...) »



Accueillir les gens du voyage

VINCENT SCHOENMAKERS

Début 2017 a été marqué par l'entrée en vigueur de la loi Égalité et Citoyenneté et le lancement de la révision du Schéma départemental girondin d'accueil des gens du voyage (SDAGV). Point commun ? Améliorer (sinon résoudre) les conditions d'itinérance et de résidentialisation de Français de traditions et cultures spécifiques.

« Heureux qui comme Ulysse a fait un beau voyage » ?

Tout voyageur sédentaire a son Ithaque, le point vers lequel il revient pour se ressourcer et échanger avec ses proches et sa famille. Cependant, en voyage, il doit faire halte pour des durées irrégulières inhérentes à ses besoins (travail, fêtes, santé...). Ancrage et accueil constituent ainsi les deux pierres angulaires de l'habitat des gens du voyage. Or, l'échec est patent : les besoins les plus criants se concentrent sur la sédentarisation¹ (l'ancrage) dont la carence se répercute sur les dispositifs d'accueil. L'offre locative ciblée est rare et une très large partie des familles étant pauvres, elles ne peuvent acquérir du foncier pour s'établir. Les candidats à la sédentarisation se tournent donc vers les aires d'accueil qui, occupées à l'année (légalement 11 mois sur 12), ne peuvent alors accueillir les ménages mobiles.

Quels modes d'ancrage et d'accueil adaptés ?

Pour la sédentarisation, l'offre locative résidentielle adaptée est rare,

mais éprouvée. Reste à mobiliser les bonnes volontés communales et les fonds financiers adaptés. Les bailleurs sociaux développent des petites opérations de logements standards (Blanquefort, Le Taillan-Médoc, Pessac), complétés d'un stationnement pour les caravanes qui peuvent éventuellement servir de pièce annexe.

Par ailleurs, la législation de l'urbanisme n'interdit plus l'installation régulière de l'habitat permanent sous forme mobile et/ou légère en milieu urbain, voire naturel, sous condition. La sédentarisation sous forme semi-résidentielle est donc facilitée pour les ménages à revenus intermédiaires continuant à vivre à l'année en caravane. Reste à acheter le terrain familial et à le doter d'une petite construction (30 m² environ branchés au réseau public) servant de pièce annexe (sanitaires et cuisine/salle à manger) aux caravanes réparties autour. Un terrain peut regrouper plusieurs ménages disposant chacun de son « lot ».

Las, les prix du foncier urbain réduisent le nombre potentiel des candidats à l'accession et obligent à s'installer illégalement en zones naturelles. Les lois ALUR (2014) et Égalité et Citoyenneté permettent de répondre en partie à ce problème : la première permet l'installation/régularisation de terrains familiaux en zone naturelle (selon un cadre très strict) et la seconde donne compétences à tous les EPCI pour développer des terrains familiaux locatifs, dès lors plus facile-

ment accessibles à la majorité. Depuis plusieurs années, les communes de Cenon et Artigues-près-Bordeaux ont été précurseurs en la matière, non sans écueils administratifs.

Pour l'accueil en voyage, les aires d'accueil sont équipées et situées en zone urbaine ou à proximité pour un accès aisé aux services. Bordeaux Métropole en compte 10, regroupant 143 emplacements. Cette offre est notoirement insuffisante en regard de la situation de congestion due à l'installation à demeure des familles impécunieuses.

Les aires de grand passage pour les grands rassemblements (50 à 200 caravanes) temporaires, généralement culturels, n'ont pas d'équipements fixes et peuvent être localisées en zone naturelle.

Quel bilan ?

La délégation de compétence en matière d'habitat et d'accueil des gens du voyage aux établissements publics de coopération intercommunale par la loi Égalité et Citoyenneté vise « à mettre en œuvre une véritable cohérence territoriale en dépassant les oppositions locales² ». Bon courage ! Comment dépassionner la question des besoins d'une population stigmatisée quand l'écrasante majorité des décisions de justice permettant aux autres citoyens d'accéder à un logement décent par la loi DALO ne sont pas exécutées ? _

2 | Emmanuelle Cosse, ministre du Logement et de l'Habitat durable, 10^e Journée nationale de l'accueil des gens du voyage, novembre 2016, Le Kremlin-Bicêtre.

1 | Le SDAGV 2001/2017 identifiait 750 familles en situation de sédentarisation.

Lettre à nos amis toulousains



Chers voisins,

Rappelez-vous... Été 2003. Toulouse était invitée d'honneur de l'événement Bordeaux fête le Fleuve. Trois jours de festivités rythmés par l'intronisation d'Isabelle et Alain Juppé en qualité de membre de la Confrérie de la Violette, la rencontre des conservatoires de Bordeaux et Toulouse sous la forme d'un Brass Band unique et la participation d'artistes toulousains à la programmation musicale. Que restait-il de cette communion aussi joyeuse qu'éphémère autour de nos eaux partagées ? Un joli souvenir. Suffisant pour encore regretter d'avoir créé l'occasion d'un rapprochement sans véritablement parvenir à transformer l'essai.

N'est-ce pas pourtant notre lien le plus fort, le plus pérenne, cette rivière « qui s'écoule comme un tapis roulant » ? La voie fluviale, couloir de développement durant des siècles, fonde notre relation historique. Et, clin d'œil de l'histoire, l'itinéraire à grand gabarit créé pour acheminer jusque chez vous les éléments de l'Airbus A380 n'hésite pas à emprunter un petit bout de Garonne, entre Pauillac-port de Bordeaux et Langon, au prix de quelques acrobaties de navigation lorsque la barge passe sous le pont de pierre napoléonien. L'Europe vaut bien quelques bricolages logistiques...

Ah ! L'aéronautique. Bien sûr, vous en êtes la capitale mondiale. Et Airbus structure votre dynamisme depuis près d'un demi-siècle. Mais nous assumons avec vous l'histoire française de l'aviation. Comme chez vous, le secteur aéronautique/spatial/défense est le premier secteur industriel de la Nouvelle-Aquitaine. Il pèse aussi 10 % de l'emploi privé et 30 % de celui de l'industrie. Alors complémentarité ou concurrence ? Il y a eu c'est vrai, un étonnant psychodrame pour l'implantation du Comité stratégique

Toulouse, la Garonne au niveau du pont Saint-Pierre avec le Dôme de la Grange en arrière-plan. © Didier Taillefer

de la filière aéronautique annoncé à Bordeaux, puis déclaré sans siège physique après vos véhémentes et consensuelles protestations. Sur la carte de France localisant les pôles de compétitivité, Aerospace Valley est indexé à Toulouse, pas à Bordeaux... Les voies de la « coopération » restent à inventer.

Serge Legrand-Vall dans son ouvrage *Toulouse-Bordeaux. L'un dans l'autre* (éditions Loubatières, 2005) s'interrogeait justement : « Rivaless, jalouses, aux antipodes l'une de l'autre, Toulouse et Bordeaux ? Une ville latine pleine d'énergie, contre une ville froide et nostalgique ? Et si Toulouse et Bordeaux s'assemblaient au contraire comme deux gouttes de Garonne ? »

Vieille affaire... En mars 1995, la *Dépêche du Midi* titrait : « Toulouse redoute l'arrivée de Juppé » à la mairie de Bordeaux (ndlr). À l'époque, des directions régionales de banques avaient été transférées de Toulouse à Bordeaux. L'histoire s'est répétée début 2010 avec la réorganisation de France 3, Toulouse perdant l'une des 13 directions régionales ; Bordeaux gagnant l'un des 4 nouveaux pôles de gouvernance. Notre appartenance au même bassin versant n'a donc pas empêché chacune de vouloir tirer l'eau à son moulin. Ces petites batailles nourrissent l'idée de liens distendus, voire de l'existence d'une ligne de front. Qu'en est-il réellement ?

Avec 2 900 ETP (équivalent temps plein) toulousains dépendant d'un siège bordelais, Toulouse reste un des partenaires économiques privilégiés de Bordeaux, loin devant Bayonne. Les collaborations scientifiques bordelais-toulousaines sont effectives, tandis que celles avec leurs plus proches voisins sont plus opportunistes. Si les relations entre les deux capitales se font généralement plutôt en faveur de Toulouse, elles sont surtout révélatrices de leurs interdépendances. Les échanges sont la base d'une relation. Et dans une relation, il y a une part d'admiration mutuelle.

Nous vous envions bien des choses : votre ambiance *melting-pot*, apparemment plus chaleureuse que le cosmopolitisme chic bordelais ; Nougaro et son chant d'amour à la cité gasconne ; la couleur de vos murs et vos pulsations qui font de Toulouse une ville d'entreprises.

La décennie qui se termine s'est estampillée « bordelaise ». Parce que Bordeaux et Toulouse n'ont jamais connu de périodes fastes au même moment. Parce que Bordeaux, longtemps insulaire, va se retrouver dans quelques années grâce aux lignes à grande



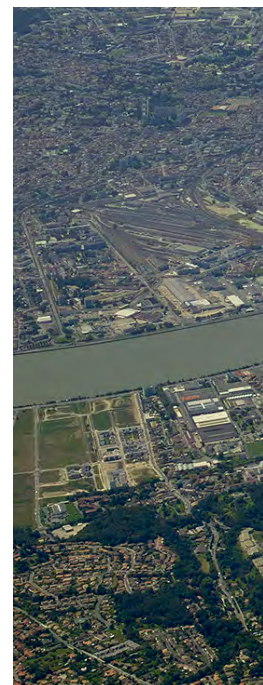
Toulouse, le pont-Neuf, le pont Saint-Pierre et le pont des Catalans.
© Pierre Barthe

vitesse vers Paris et, nous l'espérons, Toulouse et Bilbao en position de hub du Grand Sud-Ouest. Parce que les jeunes Paloïssins savent aujourd'hui, lorsqu'ils hésitent entre Bordeaux et Toulouse pour poursuivre leurs études, que la « belle endormie » s'est réveillée et que l'on y fait autant la fête que dans la ville de Zebda. Parce que l'ambition de métropole européenne est une aspiration partagée et qu'elle s'accompagne d'une feuille de route de développement économique. Parce que si vous êtes toujours *So Toulouse*, nous sommes *Bordeaux Magnetic*.

Nos projets sont dans la lumière, mais vous n'avez pas renoncé à tutoyer les étoiles. *Occitanie Tower* dominera le haut des allées Jean-Jaurès, appelées à devenir les *ramblas* toulousaines, à proximité de la future gare LGV de Matabiau et du nouveau quartier Teso-Marengo dont elle sera la porte d'entrée. Un immeuble-forêt visible du canal. Le projet est signé Daniel Libeskind, le reconstruteur du *World Trade Center* new-yorkais (rien que ça !) et du cabinet d'architectes toulousains Kardham. 150 m de haut, 150 millions d'euros d'investissement pour cette tour, trois fois plus haute que la tour en bois Hypérion d'Euratlantique. De quoi donner le vertige ! Quand vous misez sur la densité verticale pour défendre le « droit au ciel », nous faisons le pari d'une densité plus horizontale.

Si longtemps nous avons rêvé de votre VAL, notre tramway vous a inspiré. Nos modèles s'exportent bien dans vos contrées. Le dernier en date, celui de la Cartoucherie, écosystème de 12 000 m² qui prévoit de mêler cinq thématiques : pôle culturel, pôle de coworking, halle gourmande, pôle sports et loisirs et auberge de jeunesse. Les férus de la grimpe graveront vos murs d'escalade quand les *aficionados* de la glisse se donneront rendez-vous dans notre skatepark. Sans être un Darwin bis, cela y ressemblera beaucoup. Il se dit même en coulisses que c'est un Bordelais qui vous a soufflé l'idée.

Avouons-le, nos influences réciproques démontrent que nous partageons bien des caractéristiques communes : un tropisme espagnol appuyé, l'héritage de



la langue d'oc, nos abus culinaires de cèpes et de canard, une organisation de nos villes (voiture + étalement urbain) quelque peu déviante par rapport aux canons urbanistiques du moment et un même appétit de grandir et de faire école. Dans l'adversité, nous savons nous sentir villes-sœurs, comme lorsque, en 2001, après l'explosion de l'usine AZF, notre *Sud Ouest* quotidien a organisé une fructueuse collecte de solidarité.

« Nos influences réciproques démontrent que nous partageons bien des caractéristiques communes (...). Finalement, c'est plutôt notre espèce d'indifférence réciproque persistante qui étonne. »

Finalement, c'est plutôt notre espèce d'indifférence réciproque persistante qui étonne. Il faut dire que la réforme territoriale ne nous y aide pas beaucoup. Nos présidents sont proches. C'est un atout. N'ont-ils pas écrit d'une même main : « Bordeaux et Toulouse sont les capitales régionales et économiques des deux plus grands ensembles régionaux de France. Elles partagent des intérêts et une stratégie économiques de premier plan, en particulier avec le pôle de compétitivité Aerospace Valley. Les relier entre elles par une LGV est incontestablement une étape majeure pour amplifier le développement du Sud-Ouest de la France. » Enfin ! car ce serait une erreur de refuser de préparer un avenir commun. Certes, 250 km nous séparent encore, mais la vitesse et l'intelligence collective doivent nous rassembler.

Le « Val-de-Garonne-Bordeaux-Toulouse » peut être, bientôt, un superbe système métropolitain bicéphale (pardon du jargon !). Bordeaux peut s'essayer à devenir la porte océane de Toulouse. Toulouse peut accompagner Bordeaux dans la valorisation et l'intensification des relations avec la péninsule Ibérique.

Nos fonctions métropolitaines supérieures, s'additionnant, fourniront un bassin d'emploi attractif pour les couples recherchant des postes très spécialisés. Nos universités et nos centres de recherche ont des tas de choses intéressantes à faire ensemble, en particulier en matière de recherche médicale. Nos activités agricoles et agroalimentaires font de nos régions, associées, la ferme et le potager de la France. Et nous pouvons conjuguer nos

intelligences pour inventer, grâce aux spécificités parfois discutables de nos agencements territoriaux, des métropoles certes durables, mais aussi singulières dans leur rapport à l'espace et à la nature, dans leur conception de l'urbanité.

Alors, chers amis toulousains, préparons ensemble ces coopérations. Les « effets structurants » des transports n'existent pas. Il faut saisir les opportunités, amplifier les dynamiques préexistantes. Analysons nos lacunes et nos complémentarités. Et rencontrons-nous, sur les stades, certes, mais aussi dans nos entreprises, dans nos amphithéâtres, dans nos lieux associatifs, dans nos salles de concerts, sur les bords de la Garonne. Toulouse + Bordeaux, Bordeaux & Toulouse, l'esperluette plutôt que la division. L'adjonction plutôt que la soustraction, c'est l'ambition de ce dossier. Donner à voir ce qui nous réunit et nous donner l'envie irrésistible de jouer en équipe. Les mariages forcés ne tiennent pas dans la durée, mais les unions solidaires sont le socle des grandes histoires. Militons ensemble pour un Pacs territorial métropolitain ! _

Bordeaux, vue depuis le coteau, rive droite. © air infrarouge



Le yin et le yang du Sud-Ouest

SERGE LEGRAND-VALL

Ce dimanche, je suis allé courir en faisant le tour des ponts de Toulouse, du pont Saint-Michel au pont des Catalans, comme je le fais souvent à Bordeaux, du pont de pierre au pont Jacques-Chaban-Delmas. Je tourne ainsi autour de la Garonne, fleuve-lien, si différent d'une ville à l'autre. Je peux ainsi, au rythme de ma foulée, embrasser les horizons de cette cité pour laquelle j'ai nourri une véritable passion dans les années 1980 et en mesurer les transformations. Métro, tramway, médiathèque, nouvel axe piétonnier, nouveaux quartiers périphériques... La ville s'est métropolisée et a gagné une dimension européenne enviable. Mon seul regret est que ces changements spectaculaires aient laissé en jachère ce qui fait l'âme de la ville : son fleuve et son centre historique. Comme Bordeaux, Toulouse a longtemps tourné le dos à la capricieuse Garonne. Aujourd'hui, les berges sont en chantier, et les projets de réhabilitation d'un patrimoine exceptionnel trop peu mis en valeur sont lancés. L'inscription de la ville rose au patrimoine mondial de l'Unesco, sollicitée en 2015 par le maire

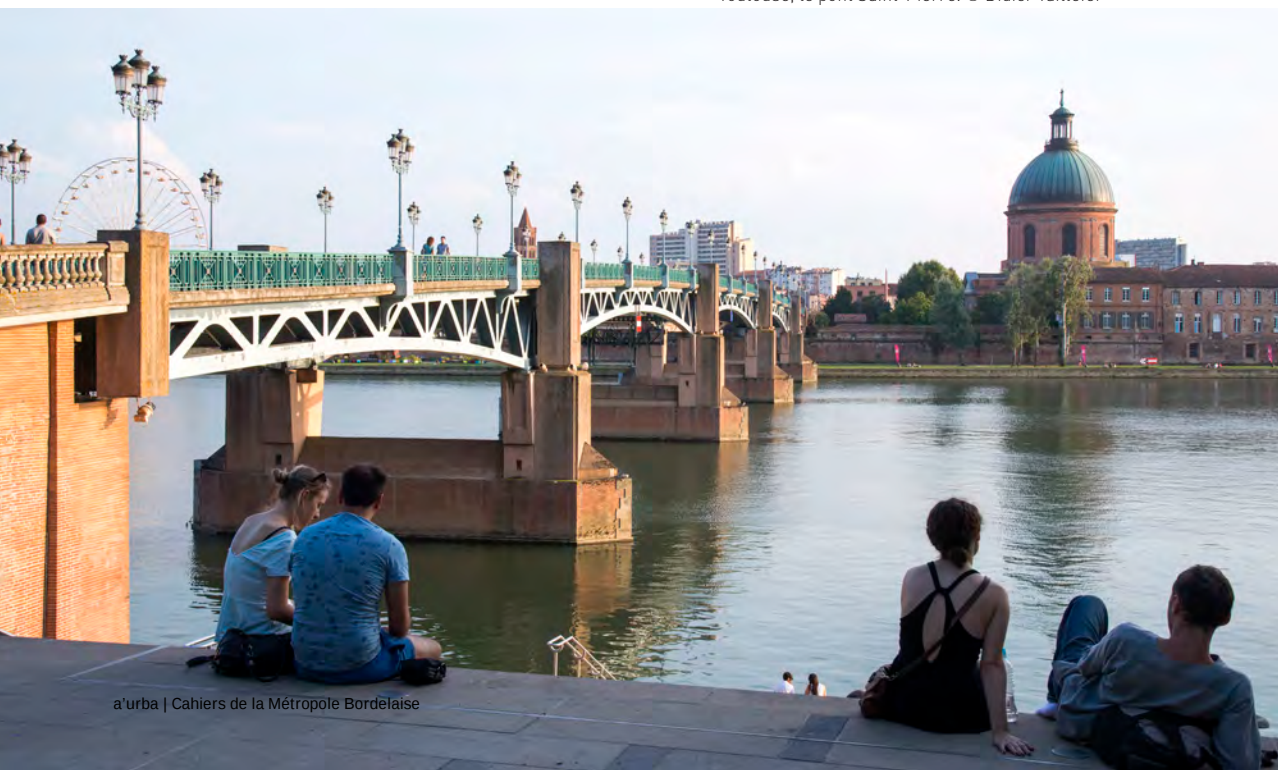
Jean-Luc Moudenc, est passée par là. Il faut dire que Bordeaux dispose de ce label depuis 2007.

À la mutation bordelaise à marche forcée des années 2000 répond la volonté toulousaine actuelle de rattraper son retard patrimonial, comme s'il était toujours essentiel pour Toulouse de se positionner par rapport à l'« autre ».

Bordeaux Toulouse, c'est l'histoire d'un territoire à deux têtes, de l'Antiquité à aujourd'hui. Deux capitales tantôt bagarreuses, tantôt fraternelles, mais toujours en recherche d'équilibre l'une par rapport à l'autre. Cette gémellité ambivalente est sans doute pour beaucoup dans le fait que ce territoire cohérent ne soit pas parvenu à se bâtir un destin singulier, qu'appelaient pourtant langue et culture communes. Car de liens et d'airs de famille, les deux cités n'en manquent pas.

Lorsque je suis arrivé à Bordeaux en 1995, après quelques années loin du Sud-Ouest, j'ai eu le sentiment de retrouver beaucoup de ce que j'avais aimé de Toulouse. Je me suis d'abord tant retrouvé à Bordeaux

Toulouse, le pont Saint-Pierre. © Didier Taillefer



Bordeaux, le pont Jacques Chaban-Delmas.



dans leurs ressemblances que je n'ai pas pris garde aux postures parfois violentes de rivalité, que j'avais pourtant déjà observées à l'autre bout de la Garonne. J'ai retrouvé les barrières, façon identique de nommer les limites des deux villes, la même toponymie occitane dans les noms de rues, les mêmes tuiles romaines, le même fleuve référent, bien que la rivière pyrénéenne se soit muée en un large bras de mer. J'ai même entendu à Bègles cet accent marqué dont Toulouse est fière et que Bordeaux repousse.

Je me suis régalé de la même gastronomie du canard, j'ai communiqué avec une même ferveur au bord des stades de rugby, je suis allé me ressourcer sur les mêmes sentiers pyrénéens, j'ai reconnu un semblable et puissant tropisme espagnol, qui me rappelle mes origines familiales.

Et pourtant.

Le journaliste et auteur Pierre Veilletet, passé par Toulouse et *La Dépêche du Midi* avant de rejoindre Bordeaux et le journal *Sud-Ouest* avait déjà écrit ceci : « Lorsque vous arrivez sur le pont de pierre en fin de matinée et que le soleil dore tout ça, il faut être une brute de Toulousain et avoir une brique à la place du cœur pour ne pas être touché. » La guerre territoriale de la presse quotidienne régionale avait attisé la rivalité dans les articles comme dans les discours. Cette phrase m'a autant révolté qu'interrogé.

Je me suis donc lancé dans une longue quête afin de comprendre qui avait raison. Me berçais-je d'angélisme dans ma double inclination ou bien les tenants d'un chambrage toujours prompt rappelaient-ils d'obscurs affronts jamais lavés ? *Toulouse Bordeaux, l'un dans l'autre*, paru en 2005, a tenté de mettre en lumière à la fois les accointances cachées des deux cités et les origines des discours qui me semblaient irrationnels.

Le nombre et l'épaisseur des liens ont dépassé mes espérances. D'Ausone à Montaigne, des histoires de famille médiévales aux solidarités de la période révolutionnaire et de la Résistance, la proximité géographique a toujours généré de fortes interactions. Mais il m'a bien fallu convenir que les conflits avaient été aussi constitutifs de la relation que les liens.

Un comédien toulousain déclamaient encore en 2013 à la manière d'un gag éculé, mais qui fait toujours rire : « Je n'en connais pas personnellement, mais les Bordelais c'est tous des cons. »

Oui, il y a bien eu un problème entre les deux sœurs garonnaises, et celui-ci porte un nom : abus de position dominante.

Bordeaux et Toulouse sont leur géographie. Qui les rapproche l'une de l'autre autant qu'elle les sépare. Toulouse est une ville centrale, un grand marché dans lequel tout le Sud-Ouest se retrouve. *A contrario*, elle est à l'écart des côtes et des grandes voies de communication nord-sud. Bordeaux est une ville des marges, entourée de forêts et bordée d'un océan inhospitalier. Mais elle dispose d'un atout considérable : son estuaire soumis aux marées, qui en fait depuis l'Antiquité un port de premier choix. Ce port, chance et fortune, a été l'objet de pouvoir de l'une, de convoitise de l'autre. Car le reproche principal est à sens unique. Il vient de Toulouse et s'adresse aux Bordelais.

Oui, les Bordelais ont utilisé leur port à leur bénéfice exclusif. Pour preuve : le privilège de Bordeaux. Celui-ci consiste, au mépris de toute concurrence, à imposer que la totalité de la vendange bordelaise soit vendue sur le port avant que le premier tonneau de vin du « haut-pays » ne soit proposé aux acheteurs. De cette « guerre du vin », déclarée au Moyen Âge aux autres vignobles du bassin garonnais, Bordeaux remporte toutes les batailles. Il ne faut rien de moins que la Révolution française pour mettre un terme à cette pratique. La mauvaise réputation des Bordelais s'enracine. Mais le plus grave est ailleurs.

Grâce aux taxes qui frappent les exportations de pastel qui transitent par le port, les Bordelais tirent un profit substantiel du siècle d'or toulousain, le XVI^e. En revanche, les Toulousains ne gagneront rien du siècle d'or bordelais, le XVIII^e, au contraire. Alors que depuis leurs origines, les deux villes ont évolué de façon symétrique, le XVIII^e siècle est celui du grand écart. Avec la mise en place du commerce transatlantique, puis triangulaire, l'activité du port

de la Lune explose, tandis que la richesse de la ville double et que sa population triple. Propulsée par les ambitions royales, Bordeaux devient la plus riche et la plus belle cité de France, alors qu'aucun changement notable n'intervient à Toulouse. L'asymétrie brutale du rapport pervertit pour longtemps les relations entre les sœurs, qui ne sont plus jumelles.

L'image du Bordelais nouveau riche, snob et parvenu, est née. À l'inverse, les Bordelais peuvent désormais regarder avec condescendance leurs alter ego garonnais du terroir, grossiers et mal éduqués. Prétentieux contre ploucs, en résumé.

Toulouse a dû attendre le début du XX^e siècle pour voir la chance tourner en sa faveur.

Car sa géographie, cette fois-ci, a été un atout. Loin des lignes de front de la Grande Guerre, les deux villes ont accueilli les débuts de l'aventure aéronautique. Mais la part du lion de l'aviation commerciale est revenue à Toulouse, Bordeaux se contentant du pendant militaire. Après Bordeaux et son port, est venu le temps de Toulouse et de son aéroport. Il

n'est que de voir les pièces de l'avion A380 passant en barge sous le pont de pierre et remontant le fleuve pour rejoindre les ateliers de montage de Blagnac pour mesurer le déplacement du centre de gravité. Le XXI^e siècle est celui de l'équilibre retrouvé.

Les décennies se suivent et agitent chaque cité, chacune à son tour. Les années 1990 à Toulouse, les années 2000 à Bordeaux. Le maire de Bordeaux Alain Juppé confiait à *La Dépêche* en 2012 : « Toulouse est une ville magnifique, avec un bassin d'emploi et une locomotive industrielle – Airbus – que l'on envie. Bordeaux a longtemps nourri un complexe à l'égard de Toulouse, de son style de vie et de ce qu'elle dégage. Mais aujourd'hui, je pense que nous supportons très bien la comparaison. » Maintenant qu'elle est réveillée, Bordeaux, longtemps assoupie sur les lauriers de sa gloire passée, n'a plus envie de dormir.

Aujourd'hui, je trouve les places bordelaises bien toulousaines avec leurs terrasses débordantes et conviviales. Sa mue a décontracté la ville. À l'inverse, le marché Victor Hugo de Toulouse me paraît d'un chic très bordelais. Toulouse sait aussi jouer les bourgeoises. Mimétismes croisés. Et que d'échanges entre les deux cités ! Quand je fais la route en voiture partagée, je ne cesse de rencontrer ceux, étudiants ou professionnels, qui tricotent leur vie d'une ville à l'autre, comme s'il y avait là une évidence. Le lien Bordeaux-Toulouse n'est-il pas le second après Bordeaux-Paris pour les déplacements privés des

Bordelais ? C'est dire si les bicitadins ou les amateurs d'altérité locale sont nombreux.

S'ils sont desservis par la vétusté de l'actuelle ligne de train garonnaise, qui va bientôt rendre les Bordeaux-Toulouse plus longs que les Bordeaux-Paris, reste l'espoir qu'une future ligne à grande vitesse vienne un jour rétablir la fiabilité de ce lien-là. Les édiles municipaux et régionaux des deux côtés ne font qu'un pour soutenir ce projet.

Que n'ont-ils manifesté la même unanimité lorsqu'il s'agissait de soutenir la fusion de nos deux régions lors du récent chantier territorial. Dans les sondages publiés par la presse quotidienne régionale, la réunion Midi-Pyrénées-Aquitaine était plébiscitée par nombre de Pyrénéens, Landais, Gersois, Agenais... Même les Ariégeois y étaient favorables. Mais il aurait fallu faire preuve d'imagination et d'un sens aigu

du partage pour la répartition des rôles et des pouvoirs. Faire travailler main dans la main Toulousains et Bordelais a paru aux décideurs un

**« Aujourd'hui, je trouve les places bordelaises bien toulousaines (...).
Toulouse sait aussi jouer les bourgeoises.
Mimétismes croisés. »**

challenge impossible à relever ; alors même qu'Aérospace Valley et la marque d'excellence agricole Sud-Ouest étaient d'efficaces précurseurs du travail fédérateur. Une belle occasion manquée.

Jouer collectif n'est pas toujours facile ; le rugby, passion partagée et identitaire, nous l'enseigne. Il est à ce titre réjouissant que ce soit un Toulousain, Laurent Marti (voir entretien p. 59), qui soit venu faire renaître le rugby bordelais de ses cendres en 2006. Émile N'tamack, Jean-Baptiste Poux, Lionel Beauxis, des joueurs qui ont fait les beaux jours du Stade toulousain œuvrent maintenant sur le terrain et à côté, pour les succès de l'UBB. Et les rencontres entre les deux équipes ont toujours une saveur particulière, empreinte, pour cette fois, de respect.

Je partage aujourd'hui l'enthousiasme du public du stade Chaban-Delmas, parfois plus indulgent avec son équipe de celui de son homologue Ernest Wallon, gâté par les décennies de succès. Je m'immerge aussi dans le bouillonnement culturel toulousain, auquel la densité du tissu associatif procure une diversité que peut lui envier la scène bordelaise. Je savoure l'espace des quais de l'une, l'intimité des berges de l'autre. Plus j'accompagne de vin de Bordeaux mon cassoulet toulousain, plus je passe les ponts de brique et de pierre, plus je sais vivre dans la même histoire ; dans une entité double, yin et yang du Sud-Ouest, complémentaire et indissociable. Il n'est pas interdit de rêver que Bordeaux et Toulouse finissent un jour par le comprendre. —



« Ma sœur, ne vois-tu rien venir ? »

ALAIN GARÈS

Comment peut-on opposer les deux villes qui partagent et conservent jalousement, contre le reste de la France, la particularité d'appeler « chocolatine » ce que tous les autres nomment « pain au chocolat » ? Bordeaux et Toulouse le savent au fond d'elles-mêmes : ces deux villes sont deux sœurs. Promptes à la chamaille mais inséparables, ouvertement critiques mais secrètement admiratives, opposées mais unies. Une même famille qui n'est pas celle de leurs voisins du nord (la Charente, quel rapport ?), ni du sud (les Méditerranéens, rien à voir), sans parler des Basques ou des Catalans.

Pourtant, elles le cachent bien. Je suis Toulousain, je sais ce qu'on dit des Bordelais à Toulouse. Et je préfère ne pas savoir ce qu'on dit des Toulousains à Bordeaux. Mais il en va de ces différends comme des querelles dans les familles ou dans les vieux couples : une routine, devenue finalement aussi fondatrice que tout ce qui est en commun. Une sorte d'opposition de principe, dont il faut faire état aux

yeux du monde. Normal, pour deux sœurs qui, en apparence, se ressemblent si peu : la brique et la pierre, l'emphase et la réserve, la terre (ou l'air ?) et la mer... Vu de l'extérieur, tout les oppose.

En réalité, bien sûr, tout les rapproche. Dans l'histoire, elles partagent une longue et tenace résistance contre le pouvoir parisien, déguisée parfois sous des airs de fausse complaisance comme savaient le faire les capitouls, parfois derrière des alliances secrètes qui peuvent encore faire illusion aujourd'hui : Abd al-Rahmân, battu vers Poitiers par Charles Martel en 732, était-il vraiment l'avant-garde des Arabes en Europe, ou plutôt un soutien d'Eudes d'Aquitaine, qui voulait surtout se protéger des Francs ? Dans l'économie d'aujourd'hui, la question ne se pose même pas pour les chefs d'entreprises. La coopération est constante, notamment dans les domaines d'excellence communs que sont l'aéronautique et l'espace, et il y a longtemps que l'union est faite entre les forces vives des deux villes. Les grands groupes le



Toulouse, quai de la Daurade en bord de Garonne. © Pierre Barthe



Bordeaux, la prairie des Girondins.

savent bien, que ce soit dans l'industrie, l'immobilier ou les services, puisqu'ils placent leur direction de grande région à peu près indifféremment dans l'une ou l'autre ville. Certes, les aléas de la réforme territoriale ont mis Toulouse et Bordeaux à la tête de régions différentes : sans doute a-t-on pensé qu'il fallait garder à chacune son statut de chef. Mais c'est un arbitrage de cour de récréation qui ne trompe personne. La réalité actuelle est faite de ces relations de travail, et c'est, à travers elles, une culture commune qui se renforce tous les jours.

Il reste, bien sûr, des domaines où l'une des deux villes est en avance sur l'autre. En matière d'urbanisme, Bordeaux recueille aujourd'hui les fruits de vingt ans d'un portage politique fort et constant, avec des outils et des méthodes qui, même sur cette longue durée, savent rester exemplaires et novateurs. Pour les start-ups, c'est plutôt Toulouse qui montre l'exemple, avec l'extraordinaire foisonnement d'initiatives liées à l'université et la recherche et appuyées sur un milieu entrepreneurial moderne et dynamique. Mais, finalement, rien qui justifie une rivalité ; au contraire, des points forts qui peuvent, un jour, constituer autant d'apports à une construction commune.

Car il reste aux deux villes un projet commun à réaliser : la LGV qui, sous une forme ou une autre, les reliera. Et la vraie portée de ce projet n'est évidemment pas celle qu'on avance en général. Bien sûr, cette liaison mettra Paris à trois heures de Toulouse – mais celle-ci en a-t-elle vraiment besoin pour aller à Paris, quand elle a déjà autant d'avions chaque jour pour le faire ? Évidemment, elle rapprochera Bordeaux de la Méditerranée, Barcelone et Marseille ; mais, franchement, qu'apportera aux Bordelais cette proximité toute relative ? En revanche, la LGV mettra les deux villes à une heure l'une de l'autre. Et là, c'est une nouvelle vie qui commence. Une heure, c'est une distance banale au quotidien, un temps que beaucoup passent déjà tous les matins entre leur domicile et leur bureau. C'est ce qui fait qu'on ne différencie plus les deux endroits. C'est le vrai sens de ce projet : Bordeaux et Toulouse sont alors un seul et même bassin d'emploi, et deviennent une même métropole, armée pour faire face à la concurrence mondiale. Condamnées à vivre ensemble – ce qui ne les empêchera pas, sans doute, de continuer à se chamailler ! _

La Garonne torrentielle au niveau de Bossost dans le Val d'Aran. © Didier Taillefer



La Garonne, trait d'union

Entretien avec Didier Coquillas-Sistach

LIONEL BRETIN

Autant un trait d'union qu'une spécialité locale construits par l'histoire et la géographie

La Garonne et ses affluents construisent-ils un territoire homogène qui signifie quelque chose dans le Sud-Ouest français ?

Rappelons d'abord que le bassin versant de la Garonne recouvre un immense espace que l'on a appelé le « isthme gaulois » entre l'Atlantique et la Méditerranée, comprenant des affluents aussi importants que ceux du Lot et du Tarn, lesquels prennent leur source dans le Massif central. Les climats, la végétation et les paysages y sont cependant variables puisque l'on ressent fortement l'influence océanique à Bordeaux, alors que Toulouse a déjà des ambiances plus méditerranéennes. Le parcours du fleuve est cependant né d'un malentendu puisque les Gaulois, et les Romains qui l'ont avalisé ensuite, ont situé la source de la Garonne dans les Pyrénées alors que le tracé le plus long remonte aux sources du Tarn (85 km de plus que la version pyrénéenne). Toulouse et Bordeaux n'auraient donc jamais dû être sur le même fleuve !

Au-delà de ce bassin hydrographique, les cours d'eau ont-ils aussi joué un rôle de délimitations spatiales au cours de l'histoire ?

Depuis l'époque gauloise, la Garonne a servi de frontière nord-sud entre différentes cultures. Comme Camille Jullian le définit, le terme primitif qui a donné son nom à la Gironde signifie « frontière ». L'estuaire définit de fait une limite naturelle et administrative entre l'Aquitaine et la Saintonge. Ce vocable va même s'imposer progressivement et voler celui de Garonne au fleuve qui se voit perdre son nom en arrivant dans son estuaire (cas unique en Europe). Encore aujourd'hui, au nord de l'estuaire, on parle français tandis qu'au sud, à partir de Bordeaux et dans l'ensemble du Val de Garonne, on parle occitan.

Docteur en histoire, Didier Coquillas-Sistach est en charge des questions archéologiques et environnementales au sein de Terre & Océan. Cette association universitaire, créée en 1995, propose des actions de médiation, de pédagogie et de tourisme culturel autour des sciences, de l'environnement et de l'histoire auprès de différents publics. Ses terrains de prédilection sont les fleuves (Garonne et Dordogne), les estuaires dont celui de la Gironde, les littoraux et le bassin d'Arcachon.

Dans ce vaste territoire, comment ce lien qu'est la Garonne rapproche-t-il Bordeaux et Toulouse ?

Les relations entre les deux métropoles ont toujours existé même si leur intensité a pu varier au cours de l'histoire. Elles ont connu quelques vicissitudes lorsque des avantages ont été octroyés à l'une ou à l'autre. Cependant, les liens économiques n'ont jamais cessé et sont perceptibles depuis la fin de la Préhistoire : la Garonne est utilisée pour le transfert de matériaux. Dès l'âge du Bronze, de Toulouse à Bordeaux, le fleuve permet l'échange du cuivre et de l'étain. À l'époque gauloise, puis romaine, le fleuve permet encore la circulation de grande ampleur de céramiques, d'or (provenant du val d'Aran à la source de la Garonne), de matériaux de construction et de produits agricoles. Au Moyen Âge, l'axe fluvial facilite le transport des céréales, des draperies, du bois, du pastel, du marbre et du fer (qui sera ensuite envoyé vers les chantiers navals de l'Atlantique). À partir de Bordeaux, c'est notamment du sel marin (provenant des côtes charentaises et médocaines) et des produits de la mer qui partiront vers Toulouse, puis des produits coloniaux (café, cacao, coton) entre les XVII^e et XIX^e siècles. Ainsi, les deux villes ne pouvaient vivre l'une sans l'autre.



Dans ce contexte, comment fonctionnait la navigation sur le fleuve ?

La navigation sur l'essentiel du cours de la Garonne ne pouvait être qu'intermittente. Elle n'était effective qu'environ trois mois par an, entre hiver et printemps, et uniquement de l'amont vers l'aval. De telle sorte qu'une fois arrivés à destination, les bateaux ne faisaient pas le voyage inverse et étaient démontés pour qu'on récupère ou qu'on vende le bois. Les déplacements vers Toulouse, de l'aval vers l'amont, se faisaient, quant à eux, dans la vallée, mais plutôt en suivant les axes terrestres. Ce mode de transport s'avérait moins efficace, mais indispensable au regard des enjeux économiques. C'est le cas par exemple du sel marin qui, à cause de sa forte valeur, était remonté vers Agen et Toulouse à dos de mulets.

Afin de compenser ce manque de régularité du débit d'eau, la création d'un canal a fini par s'imposer. L'histoire a véritablement commencé avec la construction, par Pierre- Paul Riquet, du canal du Midi entre Sète et Toulouse, achevé en 1681. On doit divers aménagements et extensions à Vauban et Loménie de Brienne entre la fin du XVII^e siècle et durant le XVIII^e siècle. Mais, à partir de 1839, l'ingénieur Jean-Baptiste de Baudre lance le creusement du canal latéral à la Garonne entre Toulouse et Castets-en-Dorthe, en Gironde. Napoléon III en donne la concession à la Compagnie des chemins de fer du Midi, et le canal est inauguré en 1856... en même temps que la ligne ferroviaire. Les deux ouvrages se font rapidement concurrence pour le fret et la priorité sera donnée au chemin de fer. Pour autant, la jointure entre Atlantique et Méditerranée est faite avec l'aboutissement de ce grand « canal des deux mers », qui s'articule autour du port de l'Embouchure à Toulouse. Bordeaux et Toulouse sont alors directement reliées.

Les Toulousains et les Bordelais ont-ils eu des pratiques distinctes à l'égard de ce fleuve qui traverse leurs deux territoires ?

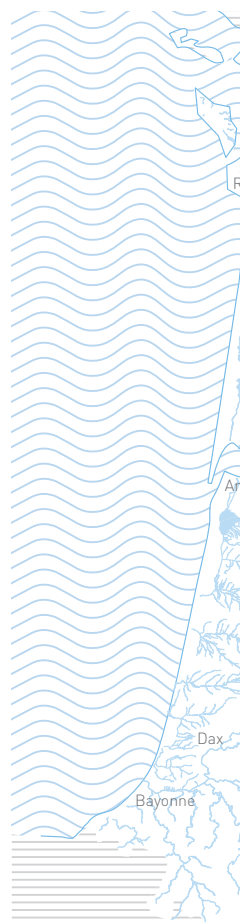
Les rapports au cours d'eau diffèrent. Les Toulousains n'ont jamais coupé avec le fleuve, gardant des quais et des berges praticables devenus lieux de promenade. À Toulouse, le fleuve est appelé « Garonne », sans article. Il y est désigné presque comme une personne. Le lien est même plus direct et intime puisque l'eau que les Toulousains boivent au robinet provient en partie du fleuve alors qu'à Bordeaux elle est puisée dans des nappes profondes hors de l'agglomération.



Dans la capitale aquitaine, le lien est moins fusionnel. Bordeaux a dû inventer un miroir d'eau pour se regarder alors qu'à Toulouse ce miroir est naturel. Il y a même eu, à une époque plus récente, comme un « désamour » à l'égard de cette eau, moins avenante, brune et opaque. Bordeaux est au bout de l'éventail de ce grand réseau hydrographique. La Garonne y a accumulé les eaux et les terres dissoutes du Tarn, du Lot, du Gers, de la Baïse. On y retrouve tout autant des particules provenant des terres de l'Ariège et de l'Aveyron que des remontées salées des marées de la Gironde transformées en bouchon vaseux. La proximité du littoral marque fortement cette influence océanique sur cette partie du fleuve, au point que le domaine public maritime se déploie jusqu'au port de la Lune. Jusqu'au début du XIX^e siècle, on ne parlait pas de la Garonne à Bordeaux, mais on utilisait le terme « mer », aussi bien pour la Garonne que pour la Dordogne. Dans les textes anciens, les noms des lieux renvoient plus vers cette notion d'« isthme de mer » : la vieille cité de Bourg-sur-Gironde a longtemps été appelée Bourg-sur-Mer. On trouve encore la porte de la Mer à Cadillac ou à Libourne...

Ces différences ont-elles pu avoir des impacts sur la façon dont l'espace a été aménagé tout le long du fleuve ?

Entre Toulouse et Langon, les esprits sont toujours marqués par une certaine peur des crues. Celle de 1875 a notamment marqué l'inconscient collectif ; ainsi que la centennale de mars 1930 qui a dévasté une partie du Tarn-et-Garonne et du Lot-et-Garonne, alors qu'elle a eu des effets plus mesurés en Bordelais. À Toulouse, les berges sont utilisées pour les loisirs, mais pas le fleuve en lui-même : on garde une certaine méfiance de l'eau, une distance respectueuse. Le tourisme fluvial mobilise





Vue aérienne de la confluence du Tarn et de la Garonne au niveau du plan d'eau de Saint-Nicolas-de-la-Grave en Tarn-et-Garonne. © Didier Taillefer

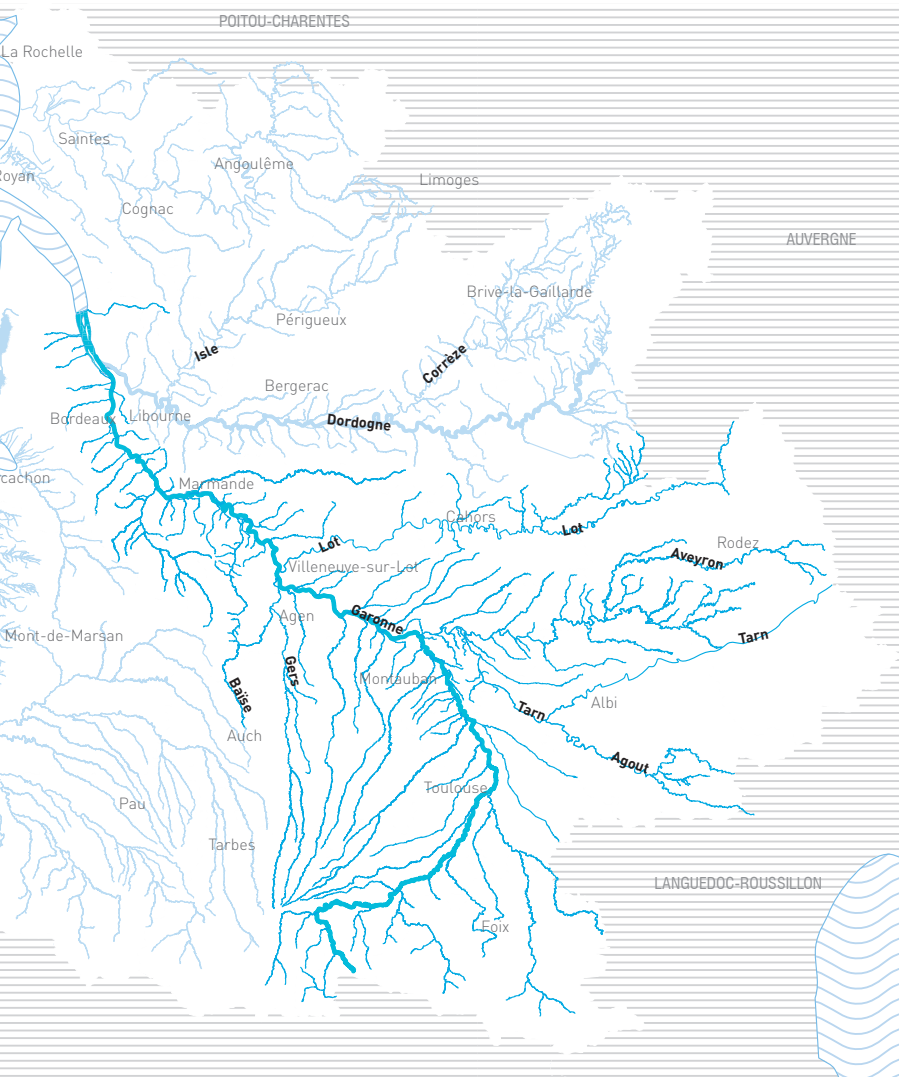
beaucoup plus les différents canaux. Cette curiosité « riveraine » tend pourtant à prendre de l'essor. À Grisolles, par exemple (à 30 km au nord de Toulouse), les berges de la Garonne sont aménagées en circuits de découverte qui favorisent les vocations environnementale et touristique du site. À Bordeaux, on semble avoir davantage peur de l'eau, qui vient de l'océan et des marées exceptionnelles, que des crues du fleuve, qui viennent de l'amont. Le tourisme fluvial y est aujourd'hui puissant et il constitue un élément notable de l'économie bordelaise...

Cependant, sur tout son parcours, la qualité environnementale du fleuve doit être surveillée, et cela dans les deux sens du courant. On a vu les saumons quasiment disparaître du cours d'eau, bloqués par les installations industrielles du cours en amont de la Garonne. De même, les huîtres et autres coquillages de l'estuaire sont devenus impropres à la consommation dans les années 1970 à cause d'une pollution historique au cadmium venue du bassin industriel de l'Aveyron, via les eaux du Lot et de la Garonne. Ces paramètres confirment bien que le bassin de la Garonne constitue un bien commun dont la conservation et la gestion ne peuvent être que collégiales et

n'échappent à personne. Et là, Bordeaux et Toulouse, mais aussi toutes les cités du val de Garonne, sont intimement liées.

Enfin, au-delà des liens que le fleuve a pu tisser entre les métropoles, comment le passage d'un territoire à l'autre se fait-il, selon vous ?

On pourrait peut-être identifier une limite entre « pays », ou aires d'influence, toulousains et bordelais au niveau de la confluence du Tarn et de la Garonne. Moissac, commune sur le Tarn proche de sa confluence avec la Garonne, à 70 km de Toulouse, regarde déjà vers Bordeaux. Cette zone est à la croisée de plusieurs influences (Quercy, Gascogne et Guyenne), à la « croisée des chemins » comme les Moissagais se plaisent à le revendiquer, et très loin en « marge » de la métropole toulousaine. La création du département Tarn-et-Garonne décidée par Napoléon est un découpage administratif purement artificiel, fait du détachement de parties de l'ensemble des provinces circonvoisines sur la frontière du Toulousain et de l'Aquitaine. Loin d'être une zone frontière, cet « espace » constitue un trait d'union amené à rassembler les deux métropoles et les deux régions. —



La Garonne et les territoires qu'elle irrigue sont aussi des territoires de projets qui fédèrent de nombreux acteurs sur des questions transversales.

L'agence de l'eau Adour-Garonne est un établissement public de l'État créé par la loi sur l'eau de 1964, qui agit à l'échelle du double bassin hydrographique, sous l'égide du Comité de bassin. S'inscrivant dans des politiques européenne et nationale, elle a pour missions de lutter contre la pollution et de protéger l'eau et les milieux aquatiques, notamment grâce à des outils de planification (Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux). Organisme disposant de ressources fiscales propres en percevant des redevances, elle attribue aussi des aides financières avec un objectif d'équilibre entre les ressources et les utilisations de l'eau. Elle mène par ailleurs des actions de connaissances (gestion des données sur l'eau), de recherches (prospectives) et d'information et de sensibilisation des publics.

Le Smeag (Syndicat mixte d'étude et d'aménagement de Garonne) est un syndicat mixte ouvert constituant un Établissement public territorial de bassin (EPTB), créé en 1983. Il a été désigné en 2012 par la Commission locale de l'eau (Cle) comme structure porteuse de l'animation et de la réalisation des études du Sage (Schéma d'aménagement et de gestion des eaux). Il regroupe les régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie, ainsi que les départements de la Haute-Garonne, du Tarn-et-Garonne, du Lot-et-Garonne et de Gironde.

Êtes-vous plutôt bordelais ou toulousain ?

FRANÇOIS COUGOULE | THIBAUT LURCIN

LORSQU'ON ÉVOQUE LE NOM DE BRIENNE, VOUS PENSEZ À :

- A** | Un marché d'intérêt national dédié à la distribution de produits alimentaires, créé en 1963 pour assurer les activités de gros. Il laisse ainsi au marché des Capucins les seules activités de vente au détail.
- B** | Un canal navigable d'une longueur de 1,6 km, inauguré en 1776 pour assurer la liaison entre la Garonne et le canal du Midi.
- C** | Un archevêque, puis cardinal, au XVIII^e siècle, élu membre de l'Académie française en 1770, ayant exercé des fonctions ministérielles à partir de 1787.

VOUS ÊTES INSTALLÉ PLACE SAINT-PIERRE...

- A** | À la terrasse d'un des nombreux restaurants en lisant votre numéro de *CaMBo*. Devant vous, le fronton de l'église gothique bâtie aux XIV^e et XV^e siècles et, sous vos pieds, les vestiges du bassin Navigère, l'ancien port intérieur de la ville.
- B** | Les jeunes frênes et saules tentent de se faire une place aux côtés des anciens platanes conservés lors de la réhabilitation de la place par l'architecte catalan Joan Busquets. Face à vous, un escalier vous permet de descendre vers la Garonne.
- C** | Vous attendez patiemment la bénédiction *urbi et orbi*.

À PIED, À VÉLO, EN TRAMWAY OU EN AUTO, VOUS TRAVERSEZ LE FLEUVE SUR UN PONT EN BRIQUES, LEQUEL ?

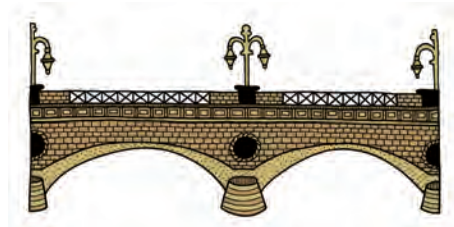
A | Pont Neuf



B | Pont Vieux



C | Pont de pierre



Toulouse, place Saint-Georges.
© Pierre Barthe

POUR VOUS, L'A380 C'EST :

- A** | D'abord un morceau de fuselage, puis des réacteurs, enfin une aile, puis une autre... Bref, une série de pièces détachées, mais solidement attachées, sur des barges fluviales qui veillent le niveau optimal de la marée basse pour se glisser sous le pont de pierre.
- B** | Une réussite européenne, mais avant tout un fleuron de l'industrie locale. C'est un hall d'assemblage de 10 hectares (ou 22 terrains de foot), et un site industriel dédié à la mise en vol de 50 hectares.
- C** | *A shame ! Not even able to compete with the Boeing B747-8, the U.S. aeronautic industry's jewel !*



Bordeaux, le roulier ville de Bordeaux, quai Louis XVIII.

BORDEAUX + TOULOUSE ?

LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE EST ARRIVÉE, ARRIVE ET ARRIVERA DANS VOTRE VILLE. C'EST UNE OPPORTUNITÉ POUR DÉVELOPPER UN QUARTIER D'AFFAIRES, UNE NOUVELLE CENTRALITÉ, UN LEVIER POUR L'ATTRACTIVITÉ ET FAIRE RAYONNER VOTRE MÉTROPOLÉ À L'ÉCHELLE EUROPÉENNE. SON NOM ?

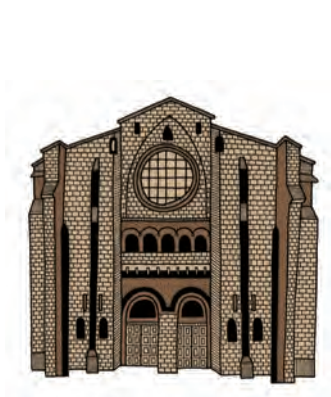
- A** | Euratlantique.
- B** | EuroSudOuest.
- C** | Euroméditerranée.

LE SAMEDI SOIR, VOUS DÉCIDEZ D'ASSISTER À UN MATCH DE FOOT DANS VOTRE VILLE. VOUS EN PROFITEZ POUR FLÂNER L'APRÈS-MIDI AU PARC DES EXPOSITIONS QUI ACCUEILLE SA FOIRE ANNUELLE. VOUS VOUS RENDEZ :

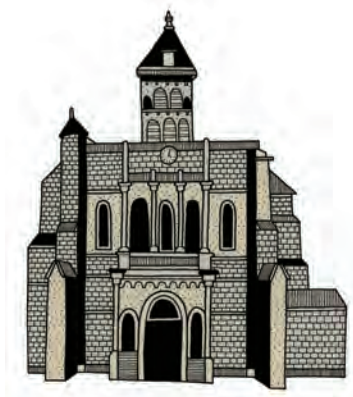
- A** | Dans le quartier du Lac. Sur la plaine des sports, vous pourrez assister à la fin d'un match de rugby ou à quelques échanges sur les courts de tennis avant de pénétrer dans l'enceinte du Matmut-Atlantique.
- B** | Sur l'île du Grand-Ramier. En chemin entre le parc des expositions et le Stadium, vous admirez la piscine Nakache et son superbe style Art Déco.
- C** | Sur les bords de l'Erdre, dans le quartier de la Beaujoire. À coup sûr, vous y croiserez quelques canaris.

DANS VOTRE VILLE, EN MATIÈRE D'ÉGLISE, ON NE SAIT PLUS À QUEL SAINT SE VOUER...

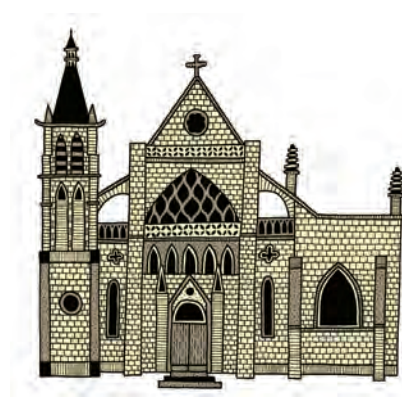
A | Saint-Sernin



B | Saint-Seurin



C | Saint-Séverin



USAGER DES TRANSPORTS COLLECTIFS DANS VOTRE AGGLOMÉRATION, VOUS UTILISEZ FRÉQUEMMENT :

- A** | Le métro : entièrement automatique, il vous conduit sur la ligne B de Borderouge à Ramonville en 26 minutes. La vingtaine de stations que vous parcourez sont annoncées en français et en occitan.
- B** | Le tramway : vous traversez le campus universitaire, passez devant la statue de Jacques Chaban-Delmas puis face au Grand Théâtre. Le pôle d'échanges de la place des Quinconces vous offre ensuite de nombreuses possibilités.
- A** | Ni l'un ni l'autre, mais le bus ou le bus de mer, et surtout les vélos en libre-service du réseau Yélo, les vélos jaunes en libre-service depuis 1976 !



Bordeaux, terrasse face à la gare Saint-Jean.

VOUS ENTENDEZ MACUMBA, VOUS PENSEZ À :

- A** | L'établissement de vie nocturne ayant fait « guincher » des générations d'étudiants, situé à proximité de l'aéroport et qui a tristement fermé ses portes en 2013.
- B** | Une chanson interprétée par Jean-Pierre Mader, une des grandes voix de la ville, dans laquelle l'héroïne *danse tous les soirs, pour les dockers du port qui ne pensent qu'à boire*.
- C** | Un culte vaudou du Bénin encore pratiqué aujourd'hui dans certaines régions du Brésil.

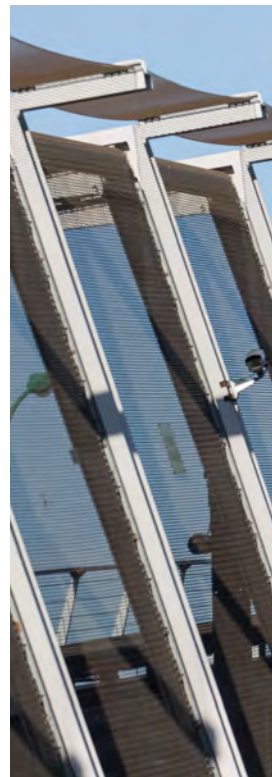
VOUS DEVEZ CONTOURNER VOTRE VILLE EN VOITURE, VOUS EMPRUNTEZ :

- A** | Une rocade de 45 kilomètres, traversant deux fois la Garonne.
- B** | Un périphérique de 35 kilomètres, traversant deux fois la Garonne.
- C** | Un ring de 75 kilomètres, traversant deux fois la Senne.

RÉPONSES / PROFIL

Vous attendiez un résultat à ce test ? Nous ne sommes malheureusement pas en capacité de vous proposer de profils psychologiques, mais vous savez déjà si vous êtes Bordelais, Toulousain ou d'ailleurs... À travers ces quelques questions, nous voulons mettre en évidence qu'au-delà des tristes quizz « Bordeaux vs Toulouse », – fondés sur des critères on-ne-peut-plus douteux – qui fleurissent sur le Web et qui mettent un point d'orgue à opposer les deux sœurs du Sud-Ouest, ce sont avant tout les points communs et les complémentarités qui caractérisent Bordeaux et Toulouse. Les deux villes ne sont-elles pas baignées par les mêmes eaux ?

Dans tous les cas, si vous avez répondu C à une des questions, c'est que vous habitez Sens, Albi, La Rochelle, Marseille, Nantes ou Paris, ou encore Rome, Bruxelles, Rio ou Seattle, et nous vous remercions très sincèrement de porter un intérêt à la métropole bordelaise bien au-delà de ses frontières !



Si proche, si loin

ANTOINE LOUBIÈRE

Dès les années 2000, Bordeaux attirait de nombreuses visites de professionnels de l'architecture et de l'urbanisme. Le millénaire y avait (presque) commencé avec l'exposition d'arc en rêve « Mutations », confiée à Rem Koolhaas et mise en scène par Jean Nouvel. La transformation en cours se jouait d'ailleurs non loin de l'entrepôt Lainé, sur les quais de la Garonne, en centre-ville, repensés par Michel Corajoud, mais aussi sur la rive droite et dans les communes de Bassens, Lormont, Cenon et Floirac, avec le GPV et la construction de trois lignes de tramway lancée simultanément. En septembre 2004, un numéro hors-série de la revue *Urbanisme* témoignait de la profondeur de cette transformation sous le titre « Bordeaux, une agglomération en mutations ». À la même époque, le centre-ville toulousain semblait figé. Il faudra attendre janvier 2008 pour que la municipalité (et Jean-Luc Moudenc déjà maire) expérimente une piétonisation provisoire de la grande artère haussmannienne, la rue Alsace-Lorraine.

Oui mais, dès juin 1993, Toulouse avait inauguré sa première ligne de métro. Bordeaux en avait longtemps rêvé, avant de céder à la mode du tramway amenée de Strasbourg par Francis Cuillier (1944-2013), directeur de l'agence d'urbanisme bordelaise à partir de 1995 et futur Grand Prix de l'urbanisme (2006). Il est facile, en matière de politique urbaine, d'opposer Toulouse avec son métro VAL souterrain et automatique à Bordeaux avec son tramway de surface mais sans caténaire. D'autant que Toulouse récidive en programmant sa troisième ligne de métro, alors que Bordeaux confirme son penchant en faveur du tram avec l'extension de la ligne D et la création d'une première ligne transversale¹. En attendant, en juillet prochain, Bordeaux sera à 2 h de TGV de Paris, alors que la liaison ferroviaire avec Toulouse nécessite toujours 2 h 06, voire 2 h 14 de temps de parcours.

Dans sa première « Lettre à mes futurs amis toulousains » écrite en 2011², Jean-Marc Offner espérait que le TGV rapprocherait les deux villes et leurs habitants. De toute évidence, le directeur de l'a-urba était un peu optimiste... Mais le récent *Atlas de l'espace métropolitain de Bordeaux*, publié par l'a-urba, apporte du grain à moudre à son raisonnement. Si l'on cherche bien au fil des pages et des tableaux, quelques chiffres sont révélateurs. Ainsi, entre 2003 et 2008, Toulouse est l'aire urbaine avec laquelle Bordeaux a le plus échangé d'habitants : plus de 9 600. Quant aux étudiants, 2 200 sont échangés entre les deux villes (avec un avantage de 400 pour la ville rose). Du point de vue économique, Toulouse reste le partenaire privilégié de Bordeaux avec 2 900 ETP (équivalent temps plein) toulousains dépendant d'un siège bordelais. Les transferts d'établissements s'établissent à une cinquantaine dans les deux sens (entre 2009 et 2011). Et tous les jours, plus de 1 000 actifs circulent entre Bordeaux et Toulouse. L'*Atlas* ne nous dit pas s'ils prennent le train ou leur voiture...

1 | « Bordeaux : les nouveaux espaces de la mobilité métropolitaine », revue *Urbanisme*, hors-série n° 58, novembre 2016.

2 | « Grand Toulouse : métropole en projets », revue *Urbanisme* hors-série n° 40, octobre 2011.

Toulouse, rame de VAL 208 NG sur le viaduc des Argoulets. © Pierre Barthe



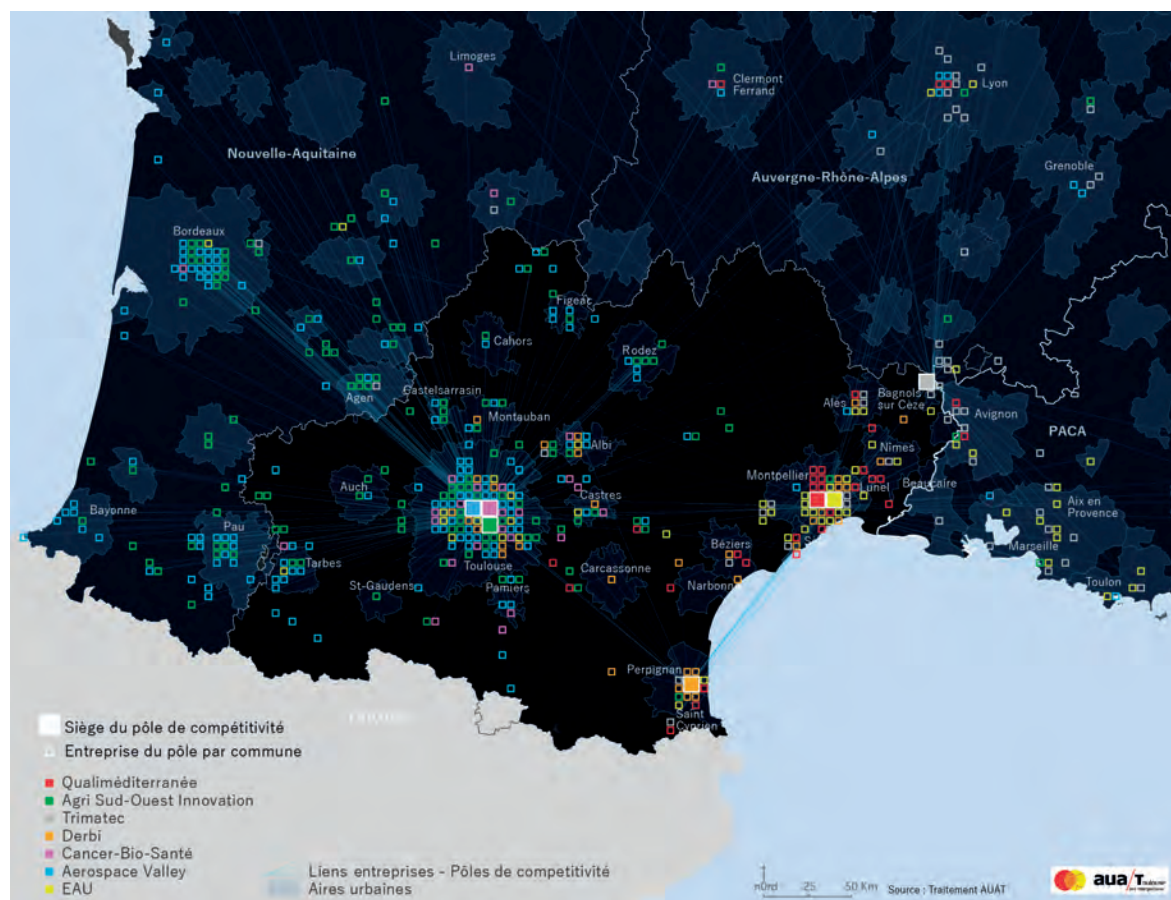
Un pas de deux économique

SYLVAIN ALASSET

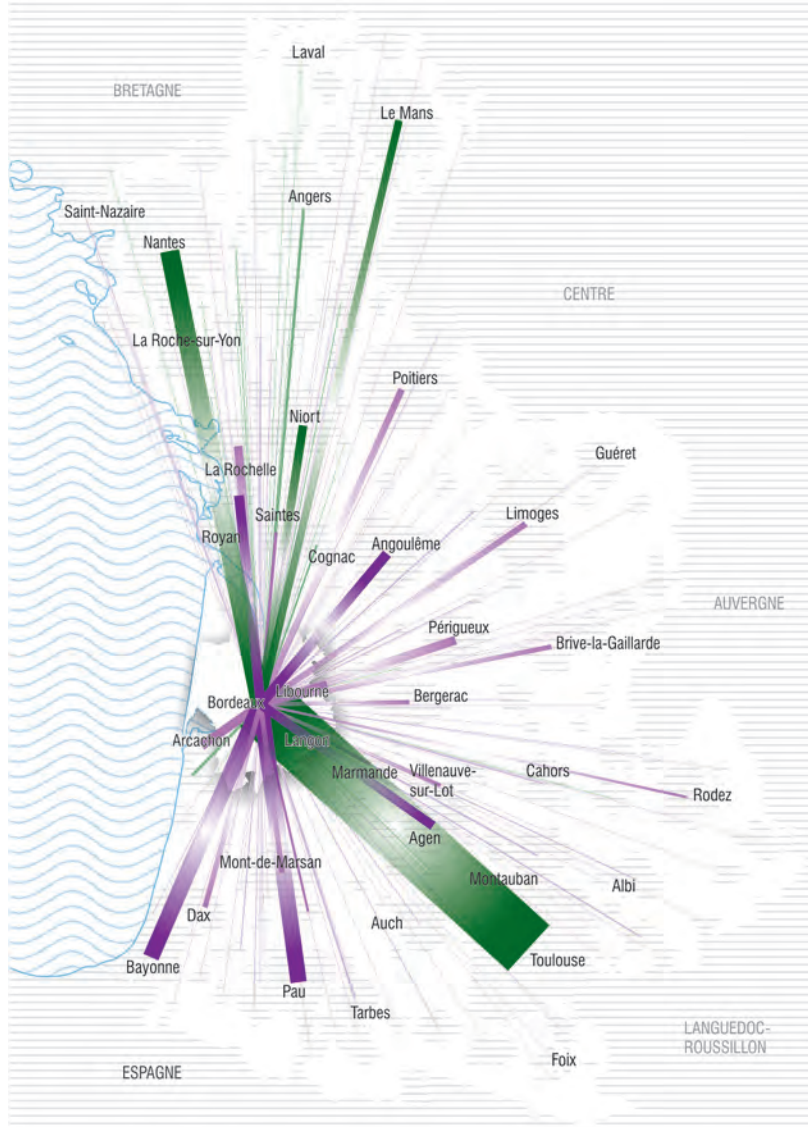
Rivales ou complices ? Première ou deuxième ? Aux destinées croisées ou sur des routes parallèles ? Aux portefeuilles d'activités additionnels ou doublonnés ? Les approches « grand public » ont souvent tendance à opposer les deux villes (maintenant les deux métropoles), à les challenger, à les enfermer dans un rapport de force où il y aurait, d'un côté, une gagnante, de l'autre, une perdante.

La réalité économique d'aujourd'hui, comme celle du passé, est bien plus nuancée que cela. Elle s'éloigne même irrémédiablement de ce schéma bipolaire,

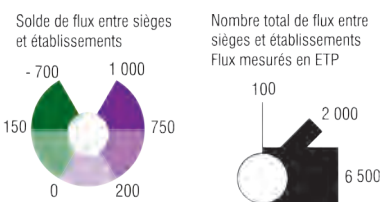
simple, pour ne pas dire simpliste, du fort et du faible. Les relations entre Toulouse et Bordeaux s'inscrivent dans des dynamiques plus complexes où les avantages concurrentiels de l'une nourrissent ceux de l'autre. Il y a bien sûr une mise en concurrence « exclusive » qui se traduit par des « gains » dans l'une au détriment de l'autre. Ainsi, une entreprise étrangère qui s'implante peut faire le choix de Bordeaux plutôt que Toulouse, et inversement. Un congrès scientifique ou économique, de dimension internationale, peut se tenir à Toulouse plutôt qu'à Bordeaux, et réciproquement. Mais ce rapport « gagné/perdu »,



Les pôles de compétitivité en Occitanie.
 ©aua/T



Cette carte des flux d'ETP (équivalent temps plein) montre l'existence d'une dépendance entre les métropoles bordelaise et toulousaine.
© a'urba, *Atlas de l'espace métropolitain de Bordeaux*, Mollat, 2016.
source : Insee Clap-Lifi 2010



que l'on peut juger en négatif, est finalement assez marginal. Ce sont des liens de « coopétition¹ » qui se jouent entre les deux métropoles, c'est-à-dire des relations à la fois de coopération et de concurrence.

Pour rendre compte des échanges économiques qui se nouent entre elles, la statistique publique nous offre encore peu d'opportunités (même à l'heure du big data !). Pour un économiste, les « bonnes » données à traiter seraient contenues dans les carnets de commandes des entreprises, dans le répertoire d'adresses des dirigeants, dans les accords commerciaux passés entre établissements... Il s'agirait de pouvoir accéder au cœur stratégique de l'entreprise qui, par nécessité, lui est réservé.

Loin d'être démunis, nous disposons tout de même de nombreuses données pour lesquelles nous privilégions des analyses comparatives. Éclairer les relations économiques entre Toulouse et Bordeaux revient ainsi à les confronter à celles qu'elles entretiennent avec Montpellier, Lyon, Marseille, Pau et d'autres. Une collaboration récente entre l'Insee

Occitanie et l'aua/T¹² montre, en ce sens, des « affinités historiques » fortes entre l'aire urbaine de Toulouse et celle de Bordeaux. Notamment pour les transferts d'entreprises, dont les flux observés entre les deux aires (entre 2009 et 2011) figurent parmi les plus importants : 134 au total. Les liens entre établissements principaux (EP) et établissements secondaires (ES) témoignent de mêmes relations préférentielles entre Toulouse et Bordeaux : 446 ES de Bordeaux ont leur EP à Toulouse et 375 dans le sens inverse. Comparativement, les liens entre Toulouse et Montpellier s'établissent à 275 dans un sens et à 176 dans l'autre. L'inscription territoriale des pôles de compétitivité est une autre illustration des coopérations entre Toulouse et Bordeaux. Les trois pôles de compétitivité domiciliés à Toulouse sont, pour deux d'entre eux, résolument tournés vers Bordeaux.

La démonstration pourrait être approfondie, mais de toute évidence les relations économiques en amont et en aval de la Garonne tracent un sillon préférentiel, dont les vocations anciennes s'écrivent toujours au présent, et certainement au futur. —

1 | En référence aux politiques de marketing et de management.

2 | « Aires urbaines en Occitanie : deux grands réseaux adossés », Insee Dossier Occitanie, n° 3, *Perspectives Villes*, aua/T, février 2017.

Conversations de voisinages

ANNE-GUITE BEAU-CASTAGNAC

Le Dialogue métropolitain de Toulouse, un pôle métropolitain en chemin

L'interterritorialité et le pôle métropolitain

Les collectivités territoriales font face à trois questions majeures : l'évolution de la réalité des vies quotidiennes qui amène les habitants à circuler d'un territoire à l'autre ; l'émergence des métropoles et la forte polarisation des territoires urbains que l'on voudrait réguler par des projets territoriaux nouvelle génération ; la réduction des budgets publics qui conduit à chercher des solutions mutualisées pour maintenir le niveau des services. L'interterritorialité est-elle un nouvel impératif ?

En 2010, la loi de Réforme des collectivités territoriales (RCT) a introduit le concept de pôle métropolitain. La loi de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles, loi MAPTAM 2014, a conforté cet outil territorial par la voie du syndicat mixte ouvert. Le pôle métropolitain n'est pas un nouvel échelon de l'administration territoriale de la République, mais bien un instrument de structuration de l'interterritorialité. Aujourd'hui, à l'échelle nationale, la mise en œuvre des premiers pôles révèle une certaine diversité, en cohérence avec cette fonction instrumentale. La loi n'impose pas le pôle, ce concept est né d'un long processus sur les territoires. On pense par exemple aux réseaux de villes au début des années 1990. L'interterritorialité serait-elle conditionnée à un rapport historique entre territoires ?

Le Dialogue métropolitain de Toulouse

En Occitanie, les systèmes urbains des deux métropoles, Toulouse et Montpellier, ont des configurations géographiques différentes qui pèsent fortement sur l'avenir de la région. Si le système montpellierain est en chapelet urbain méditerranéen, le système métropolitain de Toulouse est en forme d'étoile, caractérisant des liens forts de la métropole vers chacune des villes moyennes inscrites dans son rayonnement. Ces territoires urbains sous influence

sont réunis au sein du Dialogue métropolitain, aux côtés de la métropole : la communauté de communes Cœur et Coteaux de Comminges, le Muretain Agglo, le Sicoval, les communautés d'agglomération d'Auch, de Montauban, de Cahors, de Rodez, d'Albi, de Castres-Mazamet, de Carcassonne et du Pays de Foix-Varilhes.

Ce lien des villes moyennes à Toulouse est ancien. Du pastel du XVI^e siècle au XVI^e siècle, au tissu industriel du XIX^e siècle : on connaît les relations multiples qui se sont nouées au fil du temps entre ces villes et Toulouse. La formation en étoile du tissu ferroviaire n'est nullement le fruit du hasard. Dès 1910, Paul Vidal de la Blache proposait de créer autour de Toulouse une « région économique » incluant les villes moyennes, suggérant déjà d'y inscrire le Carcassonnais : un siècle avant la naissance de l'association du Dialogue métropolitain de Toulouse.

Un enjeu stratégique de dimension européenne

Si la promotion de Toulouse au rang de métropole régionale dans les années 1960 a généré un discours tenace comme quoi Toulouse désertifiait sa région ; en fait la croissance de la population toulousaine doit moins à une migration régionale qu'au fruit de son histoire économique et universitaire, et à l'attractivité qu'elle génère vis-à-vis de toutes les régions françaises, Île-de-France incluse. Aujourd'hui, cette croissance constitue une force indéniable de renouvellement socio-économique du territoire. En parallèle, les villes moyennes voient leurs soldes démographiques s'améliorer, et une assise économique, certes encore fragile selon les territoires, se dessiner dans un profil parfois de niche propre au territoire, ou en relation avec le rayonnement de la métropole. C'est une mutation sensible qu'il faut suivre, accompagner, pour mieux la connaître. C'est ce à quoi s'attache l'agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire métropolitaine, engagée

depuis 2006 dans un travail permanent de référentiel métropolitain, toujours en évolution.

Il y a bien là un enjeu d'équilibre et de régulation territoriale. Cette « résistance » à la force centrifuge métropolitaine ne s'exprime pas en termes de rejet de la métropole, mais de recherche d'un rapport équilibré pour la préservation de ce grand territoire structurant. Équilibre et développement territorial sont les mots clés du Dialogue métropolitain, né de la volonté des présidents des collectivités de se donner un espace d'échanges, en visant la capacité d'agir ensemble.

Un esprit de coopération en chemin

En 2015, les collectivités du Dialogue métropolitain ont souhaité s'engager dans une action commune visible et contributive à la naissance de la région Occitanie. Le choix de mettre en exergue le patrimoine urbain, au travers d'une Biennale européenne et sa première édition en 2016, a été déployé avec un

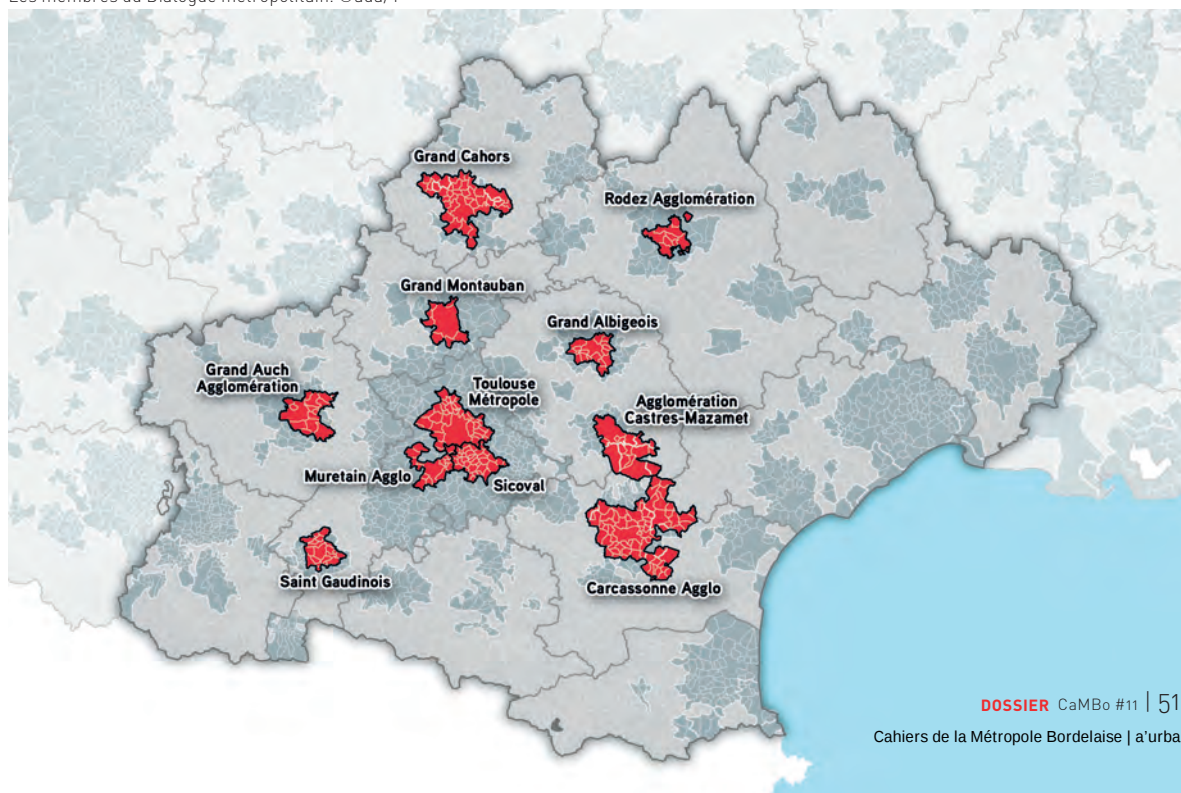
grand succès. Les villes du Dialogue sont riches d'un passé architectural et urbain souvent exceptionnel, qu'il soit classé, labellisé ou non. La Biennale avait pour vocation de dépasser les dimensions culturelle et historique afin de soulever les problèmes de fond liés aux politiques publiques de renouvellement et de développement. La Biennale a été une expérience de réalisation mutualisée, un propos collectif de collectivités sur ce qui fait et fonde le fait urbain dans sa dimension dite des « récits des villes ».

D'autres préoccupations sont en chemin, comme contribuer au futur Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité du territoire (Sraddet) d'Occitanie, dialoguer avec l'Université fédérale sur la politique universitaire en villes « moyennes », engager une expérience de plateforme partagée « patrimoine ancien et énergie » et lancer le prochain rendez-vous de la Biennale 2018. Autant de preuves par l'exemple d'une construction pas à pas d'un futur pôle métropolitain.

L'INTERSCOT DE L'AIRE URBAINE DE TOULOUSE

Issue d'une démarche initiée dès 2001 par le préfet, l'InterSCoT toulousain s'est concrétisé dès 2006 avec la création d'un GIP (Groupement d'intérêt public, structure juridique indépendante assez souple) associant les quatre SCoT autour de Toulouse, le département, la région et l'État. Ce dernier a porté une vision stratégique, validée par une Charte, autour de quatre axes : maîtriser, polariser, relier et piloter. Au travers une démarche descendante et collaborative, le GIP a veillé à l'adéquation des démarches de suivi des évolutions et de pilotage de la mise en œuvre des SCoT concernés. Il a notamment mis en place un outil de veille partenarial et des cahiers contributifs pour les documents d'orientation des SCoT. Fin 2015, la mission du GIP était terminée et une nouvelle conférence du Grand Bassin toulousain a lieu, invitant 13 SCoT au total.

Les membres du Dialogue métropolitain. ©aui/T



Des chemins multiples pour Bordeaux

LIONEL BRETIN

Des modèles qui se ressemblent

Comme Toulouse, Bordeaux peut apparaître comme un ogre métropolitain qui monopolise le développement de sa région : peu d'autres grandes agglomérations à proximité, au cœur des étoiles ferroviaires et autoroutières, promue aussi par la Datar au rang de métropole d'équilibre dans les années 1960... La position centrale de Bordeaux, dans un département fortement métropolisé, a par ailleurs conduit à des discours parfois contradictoires quant à un rééquilibrage urbain en Gironde : tentative avortée d'une conurbation Bordeaux-Arcachon-Libourne (le BAL) dans les années 1990 ; affichage politique fort du recentrage démographique et de la métropole millionnaire dans le dernier projet métropolitain de la collectivité bordelaise. De plus, Bordeaux étant la seule grande agglomération française à ne pas participer à un projet de pôle métropolitain au sens de la loi de 2010, on est tenté de dire que la coopération territoriale « à la bordelaise » se cherche encore.

Un dialogue d'abord départemental

Les approches locales existent cependant. La première d'entre elles est l'InterSCoT girondin. Sans structure juridique ou institutionnelle, la démarche initiée en 2007 est née d'une volonté du préfet de « faire parler les territoires » de Gironde. Pilotée par l'État et le département, elle a conduit à la rédaction d'un *Manifeste des territoires* en 2013, cosigné par l'ensemble des SCoT girondins, quelques EPCI (dont la métropole) et d'autres acteurs locaux (pays, parc naturel régional (PNR), GIP Littoral). Ce document met en avant trois défis à relever sur l'ensemble des territoires girondins : prendre soin des ressources locales et de la qualité du cadre de vie ; partager une ambition économique commune en diversifiant les richesses ; promouvoir une multipolarité girondine comme modèle de développement urbain, c'est-à-dire rompre avec le modèle « centre-périphérie » au profit d'un modèle polycentrique. Les thèmes de travail prioritaires qui ont suivi sont les mobilités et l'accès à la métropole d'abord et le développement économique à imaginer entre complémentarités et concurrences territoriales ensuite. Pour accompagner cette démarche et identifier les enjeux d'avenir des territoires girondins, l'a-urba produisait en parallèle un Observatoire de la croissance girondine comme outil de veille et d'analyse des dynamiques à l'échelle du département.

Après un lancement et une animation assez dynamique qui ont bien mobilisé les politiques et abouti

à la signature du manifeste, la démarche est passée dans une approche plus technique via des laboratoires et des chantiers thématiques depuis 2014. L'InterSCoT girondin est un espace de travail partagé entre les territoires. À travers des coopérations volontaristes, il vise à faire converger les politiques publiques des territoires et a l'ambition de construire une vision commune des engagements stratégiques de chacun. Cet espace de dialogue informel a permis l'émergence d'une « conscience interterritoriale » via des échanges, de l'information, du partage d'expériences. Sans être un nouveau cadre de l'action publique territoriale, il cherche d'abord à être un levier politique, une force de propositions à l'échelle départementale qui pourra rentrer en dialogue avec les échelons supérieurs, notamment les nouveaux schémas régionaux qui se mettent en place.

Les réflexions débattues dans le cadre de l'InterSCoT dépassent les compétences des syndicats mixtes de SCoT. Le département s'appuie dessus pour alimenter son positionnement de péréquateur des intercommunalités, garant des solidarités territoriales qu'il anime au travers des pactes territoriaux engagés avec les acteurs locaux. La métropole et le Sysdau (le SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise) y sont interrogés sur leurs volontés de développement avec ? sans ? contre ? leurs propres périphéries.

Les suites à imaginer pour l'InterSCoT interpellent quant à la façon de rendre désormais la démarche réellement opérante pour les territoires. Celle-ci reste un lieu de discussions où les résultats d'un consensus ne sont jamais garantis, mais où la mise en relation des discours de chacun est un préalable indispensable à une meilleure connaissance de l'autre.

Bordeaux, métropole collaborative...

Concernant Bordeaux Métropole, les initiatives prennent place très progressivement. L'EPCI participe à l'InterSCoT girondin depuis son lancement, et, en 2015, une délégation aux Relations institutionnelles avec les territoires est créée à la mairie de Bordeaux, puis élargie à la métropole en 2016. Pour mettre en œuvre cette délégation, une direction des Coopérations et Partenariats métropolitains est créée au sein de l'intercommunalité. La délégation élabore la démarche « Bordeaux Métropole coopérative », qui sera prochainement présentée aux élus métropolitains, et met en œuvre les premières coopérations territoriales de l'établissement public.

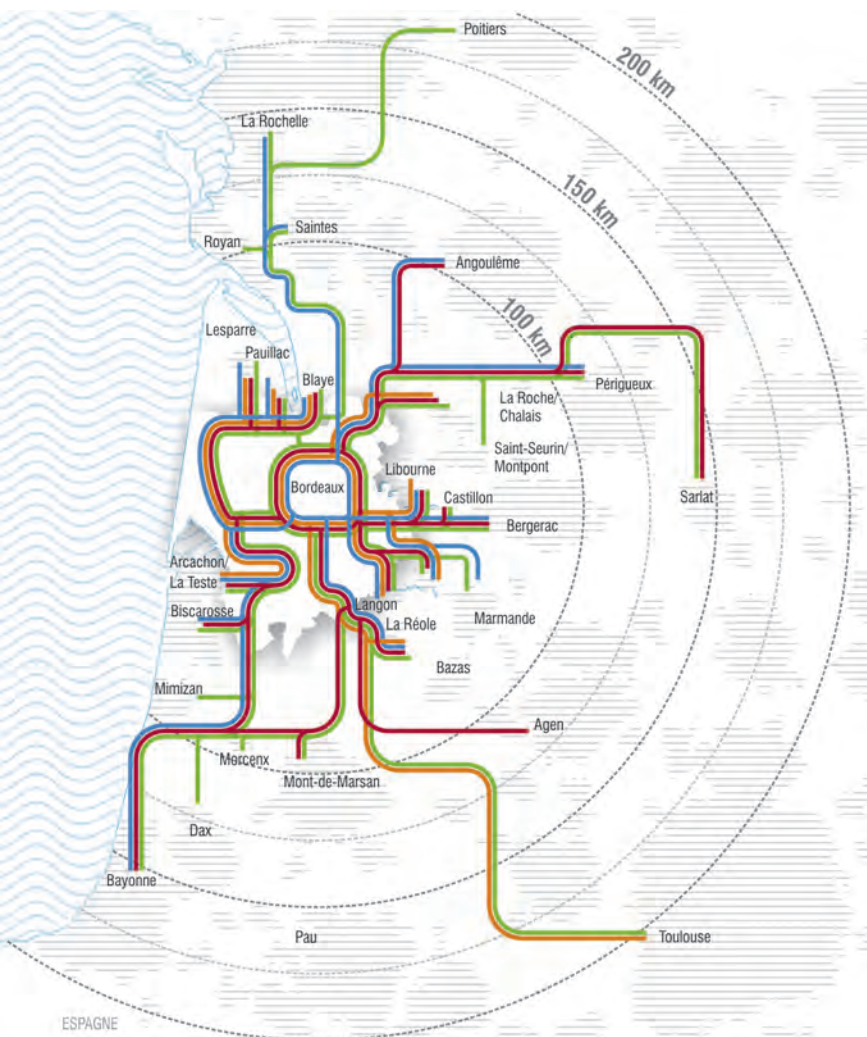
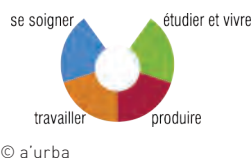
La stratégie « Bordeaux Métropole coopérative » s'appuie sur trois échelles stratégiques. En premier lieu, sur l'aire départementale où il est question de développer un espace à la fois attractif, fonctionnel et innovant. Bordeaux cherche également à asseoir son rayonnement régional en tant que capitale en développant des dialogues avec d'autres agglomérations néo-aquitaines. Enfin, Bordeaux Métropole participe aux réseaux de coopérations nationaux et européens (France Urbaine, Eurocities, programmes européens Interreg et Urbact).

La démarche proposée se décline en trois niveaux. D'abord, l'accueil et l'information auprès des territoires qui sollicitent la métropole mais aussi potentiellement à destination de partenaires qui intéresseraient Bordeaux en mobilisant les outils du marketing territorial. Le deuxième niveau de coopération est celui du dialogue, dès lors que les parties prenantes s'accordent sur l'intérêt de pérenniser leur contact, sans nécessairement avoir l'ambition de faire projet commun. Enfin, si des enjeux majeurs sont identifiés et si les moyens d'une coopération opérationnelle existent, le troisième degré est celui de la contractualisation, qui se traduit par l'élaboration et la signature d'un protocole, décliné ensuite en un programme de travail.

Cette démarche a, pour l'instant, abouti à quelques résultats visibles puisque Bordeaux Métropole a déjà accueilli plusieurs territoires depuis la création de la délégation en 2015. Un premier séminaire sur les coopérations territoriales a eu lieu en septembre 2016 à l'occasion de l'édition de l'*Atlas de l'espace métropolitain de Bordeaux* (a'urba) et de la signature du protocole de collaboration 2016-2020 avec la ville d'Angoulême. Issu d'une démarche prospective lancée en 2015 avec les acteurs de la société civile et animée par l'a-urba, ce document affirme la volonté des deux territoires de coopérer sur plusieurs orientations thématiques (la culture, la vigne, la santé, les gares...). Les premières actions émergent en 2017, principalement dans les domaines de la culture et de l'économie créative. Le dialogue est engagé avec la communauté d'agglomération de Libourne (Cali) pour une signature protocolaire envisagée fin 2017, dont les axes pressentis sont le parcours de vie (mobilité, habitat), le développement économique et la valorisation des ressources locales. L'a-urba contribue à ces rapprochements territoriaux puisque la ville d'Angoulême et la Cali sont désormais membres de l'agence. Le statut partenarial et les approches multiscales travaillées depuis longtemps par l'a-urba (et par les agences d'urbanisme en général) lui permettent d'ores et déjà d'ouvrir des champs de collaboration plus souples vers d'autres territoires de son périmètre d'intervention, qui englobe toute la Nouvelle-Aquitaine. —

UNE CROISÉE DES CHEMINS À PROVOQUER ?

D'une métropole à l'autre, on ressent ici les différences de méthodes, peut-être liées à l'histoire ou au caractère de chacune. Trouver son alter-ego voisin ou, du moins, ses interlocuteurs les plus pertinents, n'est pas une évidence. Toulouse doit désormais composer avec Montpellier, sa nouvelle compagne de route régionale, alors que Bordeaux apparaît un peu plus isolée en tant que métropole de référence dans sa nouvelle grande région. Le législateur n'a pas alimenté la concurrence bordelaise-toulousaine en les inscrivant dans la même région et a peut-être renforcé l'effet de frontière régionale. Peut-être est-ce là un signe pour ces deux métropoles de s'en affranchir pour inventer une grande eurorégion, moins politique et institutionnelle ? Plus (ré)active et portée autant par les acteurs de la société civile et économique, elle doit réinventer des modes de faire qui sauront fédérer les bonnes volontés de chacun.



Vers une collaboration culturelle ?

MARIETTE SIBERTIN-BLANC

« Et si tu réussis à regarder ce monde ou quelque monde que ce soit avec des yeux neufs, ton cœur recommence à battre avec passion, bien que ce soit un vieux cœur de sanglier hirsute. »

Baltasar Porcel, Le Cœur du sanglier

En matière culturelle, la coopération ne va pas de soi. Si les financements croisés multiniveaux sont essentiels à la vitalité culturelle locale, l'enjeu symbolique que ce domaine représente pour les villes, et tout particulièrement pour les métropoles, fait de la coopération intercommunale une vraie gageure. René Rizzardo, fondateur de l'Observatoire des politiques culturelles, en avait fait un cheval de bataille et il aura fallu attendre plusieurs décennies pour que cette démarche contre-intuitive en termes de stratégie communale finisse par prendre corps¹. Les réticences généralement exprimées sont de différents ordres, mais l'intérêt identitaire de la culture, tout comme la réticence des périphéries à partager les charges de centralités constituent les freins majeurs ; elles tendent dernièrement à s'assouplir devant les atouts de la mutualisation (logistiques essentiellement), de la coordination (des programmations par exemple), de la mise en réseau (en particulier dans la lecture publique).

Dans ce contexte, qu'auraient à partager les deux grandes métropoles du Sud-Ouest – qui plus est souvent considérées dans les représentations collectives en opposition, précisément culturelle et sociale ? L'actualité de chacune n'est pas non plus à négliger. D'un côté, la métropole de Toulouse est confrontée à la nécessité de nouer de nouvelles relations avec Montpellier, avec qui elle partage la structuration métropolitaine de la région Occitanie ; de l'autre, Bordeaux se trouve confortée dans sa place

centrale du Sud Atlantique : quelles perspectives de collaboration sont imaginables ?

Un constat s'impose pour commencer : il est frappant de relever que, malgré des trajectoires culturelles et urbaines différentes, des leviers similaires du développement culturel se retrouvent dans les deux métropoles. Alors qu'elle a été candidate malheureuse pour être capitale européenne de la culture en 2013 tout comme Bordeaux, Toulouse se lance dans une candidature de reconnaissance du patrimoine par l'Unesco, alors que Bordeaux l'a fait quelques années auparavant ; la culture et les industries créatives sont mobilisées dans le cadre d'opérations de requalification urbaine (Darwin à Bordeaux, bientôt La Grave à Toulouse) ; ou encore, la Garonne et son inscription dans une « culture urbaine » semble désormais être une ressource partagée. En parallèle, certaines méthodes participatives ont été expérimentées dans les deux métropoles, avec des bénéfices plutôt contrastés selon les cas. D'opposées, voici que les deux métropoles pourraient devenir complices, et échanger sur des expériences communes, dont les démarches et les résultats mériteraient d'être partagés...

L'observation plus fine permet d'identifier également des savoir-faire spécifiques développés dans chacune des métropoles – l'exhaustivité des singularités n'étant pas l'objet ici. Bordeaux semble avoir réussi à développer de concert une approche patrimoniale (observatoire) et une certaine avance dans la diffusion de formes émergentes, voire exploratoires. En particulier, la présence un temps d'un directeur régional des Affaires culturelles a largement bénéf-

¹ | Même une coopération organisée dans le cadre volontaire de Capitale européenne de la culture Marseille Provence 2013 n'est pas parvenue à réellement atténuer les fortes dissensions entre les villes impliquées.

ficié aux musiques amplifiées, tout comme probablement la capacité des villes de banlieue à développer une offre se distinguant des propositions bordelaises plus classiques. Ces croisements, visibles sur un territoire d'agglomération grâce à l'antériorité de la Cub et portés par les différents pouvoirs municipaux, se retrouvent beaucoup moins clairement dans le cas toulousain. En effet, outre la concentration dans la ville-centre liée à l'importance du poids de Toulouse dans l'agglomération¹, la difficulté des acteurs publics locaux à intégrer la subversion dans leurs politiques ont fait de Toulouse une métropole longtemps considérée comme... provinciale. Le « traumatisme Royal de Luxe » – comme l'expriment les acteurs culturels locaux – l'illustre : l'incapacité à accepter une création engagée, qui a conduit la célèbre compagnie à s'installer à Nantes, a en effet marqué les esprits.

Toutefois, les initiatives des dernières années offrent un nouveau profil. Ainsi, la ville de Toulouse a développé depuis quelques années une stratégie discrète et originale autour de l'éducation culturelle et artistique grâce au passeport pour l'art². Cet outil, qui bénéficie aux élèves de toutes les écoles

toulousaines et mobilise institutions culturelles toulousaines et associations ou compagnies locales, favorise un développement culturel social qui mérite d'être souligné. En parallèle, un travail de fond mené à partir du festival de la Novela, puis de l'équipement du Quai des savoirs a fait émerger une réflexion sur la place de la culture scientifique dans la ville, et le lien entre production de savoirs, culture scientifique, voire aussi création artistique. Au-delà, c'est bien l'articulation entre la connaissance, la création et leurs parties prenantes – université, monde de la création, société civile et citoyens – qui devient une ressource stratégique. Alors que la culture scientifique à Toulouse s'est étoffée par le biais de plusieurs grands lieux symboliques (Muséum, Cité de l'espace) et des acteurs de référence (Sciences animation), la scène bordelaise a également ses atouts (Cap Sciences). Ainsi, au-delà d'échanges sur des points communs, des complémentarités s'appuyant sur des savoir-faire respectifs pourraient s'envisager... Ces complémentarités sont à repérer dans différentes sphères, par exemple entre des filières reconnues et dont les atouts pourraient être renforcés mutuellement (par exemple entre les jeux vidéo à Bordeaux et l'édition ou l'animation à Toulouse), ou entre partenariats développés respectivement chez les voisins espagnols.

1 | Pour mémoire, Toulouse compte plus de 450 000 habitants, alors que Colomiers, 2^e ville du département, n'en compte pas encore 40 000.

2 | www.strategie.gouv.fr/publications/elargir-participation-vie-culturelle-experiences-francaises-etrangees

Bordeaux, Cap Sciences.



En définitive, il serait factice et sûrement hors de propos de projeter des coopérations opérationnelles sous formes d'impératifs, car, à l'évidence, chaque métropole gagne à avoir festivals, musées ou lieux de création spécifiques. Des partenariats existent par ailleurs d'ores et déjà dans le cadre d'opérations – prouvant ainsi la capacité des acteurs à trouver des terrains de collaboration quand la plus-value est évidente (à l'instar du projet financé par le grand emprunt Inmédiats – Innovation Médiation Territoires). Il s'agit donc avant tout de considérer les modalités de coopération et de complémentarité pour un renforcement mutuel des forces de chacune des scènes culturelles et artistiques des deux métropoles.

En effet, dans une perspective exploratoire, les deux métropoles pourraient gagner à renforcer des atouts communs. Le dialogue entre les métropoles peut se construire sur une phase réflexive relative aux modalités d'intervention et aux orientations stratégiques. L'accent mis sur la connaissance et le renouveau de la place des universités dans la ville, l'enjeu autour de l'éducation et de la qualification, y compris

artistique, ainsi que des préoccupations de développement économique constituent une opportunité d'échanges et de mobilisation d'acteurs métropolitains autour d'enjeux transversaux. Cette voie en faveur d'une société métropolitaine du sensible et de la connaissance peut être une priorité stratégique qui ne favorise pas la concurrence, ne joue pas sur la différence, mais au contraire valorise l'émotion, l'interaction et l'ouverture (entre secteurs d'interventions publiques, entre disciplines artistiques et déclinaisons culturelles¹⁾). Les droits culturels, inscrits dans la loi Notre ouvrent un champ des possibles encore faiblement approprié par les institutions métropolitaines. En la matière, une émulation jouant sur les collaborations pourrait s'envisager entre ces deux métropoles, valorisant ainsi leur diversité sociale et culturelle, leur potentiel artistique, adossés à leur rang universitaire et leur poids en matière d'industries culturelles et créatives. —

1) Des beaux-arts aux expressions les plus expérimentales, des arts vivants aux jeux vidéo, de la diversité des expressions culturelles à la culture scientifique des arts culinaires, etc.

Toulouse, Quai des savoirs. © Didier Taillefer



Entre les deux, mon cœur balance...

MARIE-CHRISTINE JAILLET

Entre les deux mon cœur balance, je ne sais pas laquelle aimer des deux... C'est ainsi que pourrait s'écrire l'histoire des relations entre Toulouse, Montpellier et Bordeaux. Vue de Bordeaux, la question de relations privilégiées avec Montpellier ne se pose pas : l'une est une ville de l'Atlantique, l'autre est méditerranéenne ; mais vue de Toulouse, située à mi-chemin des deux autres, la question est d'actualité, parce qu'une décision politique est venue contrarier le cours des relations entre Bordeaux et Toulouse.

Coopération, rivalité ou indifférence ? Historiquement, ces deux villes se sont plutôt ignorées, mais les clichés réciproques n'ont pas manqué, opposant la « froideur bordelaise au caractère latin des Toulousains ». Indéniablement, elles ont eu, au fil du temps, des trajectoires différentes : l'ouverture du commerce transatlantique a favorisé le développement de Bordeaux au XVIII^e siècle ; Toulouse s'est réveillée au XX^e siècle tandis que Bordeaux stagnait. Mais ces dernières décennies ont vu Bordeaux rattraper son supposé retard. Elles sont désormais l'une et l'autre au coude à coude dans les classements, qu'il s'agisse d'apprécier leur dynamisme économique ou leur attractivité.

Si les liens entre elles n'ont pas été particulièrement forts, les travaux de prospective territoriale conduits au début des années 2000, s'appuyant sur les dynamiques économiques, les bassins versants, les systèmes urbains et sur les marqueurs d'une « identité régionale » (gastronomie, rugby, architecture vernaculaire, bastides...) projetait un Grand Sud-Ouest ou val de Garonne articulé

autour de Toulouse et Bordeaux, le long de l'axe de la Garonne, avec pour dominante économique l'aérospatial. Ils remarquaient que la coopération entre ces deux villes progressait. Les mêmes travaux inscrivait Montpellier dans un ensemble Midi méditerranéen et alpin (le Sud ou Grand Delta), allant de Lyon à Marseille et intégrant à la fois le Languedoc-Roussillon et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Le développement de l'aéronautique a renforcé les relations entre les agglomérations toulousaine et bordelaise, qui constituent à l'échelle mondiale un pôle bicéphale clairement identifié, tourné essentiellement vers l'aviation civile pour Toulouse et plutôt vers le militaire pour Bordeaux, ce qui a justifié la labellisation en 2005 d'un pôle de compétitivité *Aerospace Valley*. Elles sont également associées dans l'Institut de recherche technologique sur l'aéronautique, le spatial et les systèmes embarqués. Le renforcement de leurs relations misait aussi sur la liaison ferroviaire à grande vitesse Bordeaux-Toulouse qui doit mettre les deux agglomérations à une heure l'une de l'autre, prolongeant l'axe Paris-Bordeaux sur le point d'être ouvert. Les collectivités locales et régionales des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées ont porté de concert ce projet d'inscription

du Sud-Ouest dans le réseau de la grande vitesse, négociant avec l'État pour qu'il soit retenu. La réponse positive apportée au plus haut niveau semblait attester le renforcement d'un axe garonnais.

« La décision (...) de marier, contre toute attente et en rupture avec les réflexions menées jusque-là par la Datar, la région Midi-Pyrénées avec la région Languedoc-Roussillon a brutalement changé la donne, projetant Toulouse dans un nouvel espace occupé par une autre agglomération, celle de Montpellier. »

Dans le cadre de la réforme territoriale, la décision du président de la République en 2014, validée par les assemblées parlementaires l'année suivante, de marier, contre toute

attente et en rupture avec les réflexions menées jusque-là par la Datar, la région Midi-Pyrénées avec la région Languedoc-Roussillon a brutalement changé la donne, projetant Toulouse dans un nouvel espace occupé par une autre agglomération, celle de Montpellier. Rien ne prédisposait ces deux régions à fusionner et ces deux agglomérations à se rapprocher. Les deux réseaux urbains dans lesquels elles sont inscrites l'une et l'autre sont « plus adossés qu'entrelacés », pour reprendre les résultats d'une étude menée par l'Insee Occitanie et l'aua/T (agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire métropolitaine). De l'avis général, il est bien difficile de discerner sur quelles analyses objectives, quelles données, un tel choix s'est appuyé. Les commentateurs y ont vu une logique d'abord politique : il aurait été plus difficile de trancher entre Toulouse et Bordeaux pour désigner la capitale d'une grande région Sud-Ouest qu'entre Toulouse et Montpellier... Affaire de taille, certes, mais aussi de poids des notables à leur tête... Si les élus languedociens ont manifesté vigoureusement leur désaccord, les arguments pour justifier ce rapprochement n'ont pas manqué : l'histoire a été appelée en renfort pour souligner qu'il renouait pour une part avec les anciens États du Languedoc, où les deux villes se partageaient le pouvoir : le Parlement siégeait à Toulouse et l'Intendant à Montpellier. De leur côté, prenant acte de cette nouvelle donne, les deux maires et présidents de ces agglomérations, Jean-Luc Moudenc et Philippe Saurel, ont rapidement décidé d'un accord-cadre de partenariat signé en janvier 2016 pour développer des coopérations et faire alliance dans les négociations à venir avec l'exécutif de la nouvelle région... Ce qui n'a pas mis fin pour autant aux situations de concurrence entre les deux agglomérations, par exemple pour obtenir la localisation d'un centre de protonthérapie, équipement différenciant dans l'offre de lutte contre le cancer que les deux villes revendiquent.

Si Toulouse tisse des liens avec Montpellier, pour autant elle ne peut se couper de Bordeaux. Mais le choix politique qui s'est imposé à la métropole toulousaine et qui l'a conduite à regarder vers Montpellier n'est pas sans effet : ces dernières semaines, un certain nombre de déclarations, dont celle du président de la SNCF, ont laissé entendre que la prolongation de la Ligne à Grande Vitesse vers Toulouse n'était plus d'actualité, remettant en question une stratégie qui avait impliqué depuis de nombreuses années les acteurs politiques et forces vives des deux « anciennes » régions Aquitaine et Midi-Pyrénées. Faut-il y voir la conséquence de la reconfiguration de ces régions qui les éloignent l'une de l'autre, renvoyant la première vers une Nouvelle-Aquitaine et la seconde vers son « sud » ? Les Toulousains et les

élus de l'Occitanie s'en sont émus et ont rappelé qu'ils n'abandonneraient pas la liaison Toulouse-Bordeaux, tout en indiquant la nécessité d'améliorer la liaison ferroviaire Toulouse-Montpellier.

Pour revenir à la comptine et trancher son dilemme, la réponse pourrait être : *Eh bien, il faut aimer les deux*. Un certain nombre de voix s'élèvent d'ailleurs pour appeler à un mariage à trois : Bordeaux/Toulouse/Montpellier. Toulouse la terrienne y gagne un débouché vers la Méditerranée, mais sans perdre son lien avec la façade atlantique, car la Garonne va de Toulouse à Bordeaux. Ce mariage reste pour le moment de l'ordre du rêve ou de l'utopie tant chacune a déjà beaucoup à faire, et d'abord avec ses responsabilités de métropole vis-à-vis des territoires et villes qui l'entourent. Cependant, il ne manque pas d'arguments : cet axe mobilise une croissance démographique forte des territoires attractifs, renouant avec l'isthme gaulois, dont parlait le géographe Strabon, qui permettait la circulation des marchandises entre le port de Narbonne et celui de Bordeaux, axe repris lors de la construction du canal du Midi par Pierre-Paul Riquet. —



Itinéraire d'un enfant du Sud-Ouest

Laurent Marti

LIONEL BRETIN | ÉLODIE MAURY

Né à Bergerac, c'est là-bas que Laurent Marti a commencé à jouer au rugby avant de passer quelque temps en junior au Stade toulousain. Comme dans le sport, il commence sa carrière professionnelle à 20 ans à Bergerac avec une entreprise publicitaire, avant de fonder le groupe TopTex à Toulouse en 1994 (entreprise de textile dédiée aux professionnels). Finalement, c'est en 2007 qu'il arrive à Bordeaux pour prendre la présidence du club de rugby de l'Union Bordeaux Bègles. Dès lors, sa vie se partage entre les deux métropoles.

L'UBB affronte le Stade Toulousain au stade Chaban-Delmas en 2013. © Fabien Cottureau



© UBB

Pouvez-vous donner votre avis, en tant que chef d'entreprise, acteur du monde sportif et citoyen, sur ce qui rapproche ou différencie Bordeaux et Toulouse ?

Il y a dix ans, à mon arrivée à Bordeaux, lors des premières réunions, on parlait beaucoup de Toulouse. Bordeaux était en train de se réveiller, mais nourrissait encore un complexe à l'égard de Toulouse, qui s'était déjà modernisée. Puis la bascule s'est faite très rapidement dans l'autre sens. Désormais, à Toulouse, on parle de plus de plus de Bordeaux avec envie. C'est un endroit où il fait bon vivre.

Bordeaux est de plus en plus sûre de sa force, de ses projets et a rattrapé son retard, notamment en matière d'infrastructures. C'est le cas par exemple des équipements sportifs, puisque chacune des métropoles dispose maintenant de deux stades d'envergure : Bordeaux avec l'ancien stade Chaban-Delmas puis le nouveau stade Matmut-Atlantique ; Toulouse avec le stade Ernest-Vallon et le Stadium. De même pour les salles de spectacles, puisque Bordeaux aura l'Arena comme Toulouse a son Zénith.

Ressentez-vous des différences de caractères entre Toulouse l'industrielle, la travailleuse, et Bordeaux la touristique avec les loisirs ?

La force de Toulouse et ce qui a construit son image, c'est l'industrie de l'aérospatiale. Je connais de jeunes ingénieurs diplômés qui ont facilement trouvé un emploi sur Toulouse alors qu'ils n'en trouvaient pas à Bordeaux. Le dynamisme sportif avec le rugby a eu un certain impact dans la ville, lui façonnant une image positive au niveau national, celle-ci étant liée aussi à la vie étudiante très active. Bordeaux n'avait pas cette image : le foot marchait bien, mais le rugby s'était effondré. On avait l'impression que ça dormait à tous les niveaux. Toulouse avait ainsi beaucoup d'avance sur Bordeaux sur le plan sportif. Depuis, cette dernière s'est rattrapée, avec un dynamisme plus visible, de nouvelles infrastructures, un certain art de vivre. Elle est devenue une « ville qui vit ». Elle reste encore en retard sur l'industrie, mais prend de l'avance sur la qualité de vie. L'arrivée de la LGV à Bordeaux en 2017 est une grande force que les Toulousains vont certainement jalouser.

Quels rapprochements sont possibles dans un monde global marqué par les concurrences ?

Les stéréotypes sur chacun sont largement exagérés entre les Bordelais bourgeois et fermés et les Toulousains méditerranéens et fêtards. Quand les Toulousains découvrent Bordeaux, ils adorent et quand les Bordelais découvrent Toulouse, ils adorent. Il faut que les Bordelais aillent plus à Toulouse et que les Toulousains viennent plus à Bordeaux. Les deux villes sont très proches, mais aussi très différentes. C'est une richesse qu'il faut entretenir en échangeant au maximum, en gardant l'esprit ouvert. Il faut raisonner en termes de complémentarité, car les deux métropoles ont besoin l'une de l'autre. Face à la mondialisation, aux échanges commerciaux croissants, au tourisme qui a un rôle de plus en plus important, il faudra un jour vendre « Bordeaux-Toulouse » ensemble. On peut aussi miser sur l'image d'un grand triangle Sud-Ouest, entre Bordeaux, Toulouse, la côte basque et les

Pyrénées, qui a d'énormes atouts et un grand avenir touristique. On a une immense carte à jouer, mais pas en s'opposant. Si on commence à s'opposer avec une ville à 200 km, on a rien compris aux enjeux de notre monde actuel. Je souhaite que la LGV puisse se poursuivre vers Toulouse pour que, en une heure de trajet, on puisse multiplier les échanges. Si les gens se découvrent de plus en plus, ils peuvent aussi échanger sur le plan économique.

L'avenir pour Toulouse est-il plus lié à Montpellier qu'à Bordeaux ?

À Toulouse, on ne parle pas de Montpellier. À Montpellier, on parle de Marseille. Alors qu'à Toulouse on parle de Bordeaux. Ces deux dernières sont des villes du Sud-Ouest, alors que Montpellier ne l'est pas. Je ne suis pas certain que le rapprochement régional y change quelque chose.

Finalement, où se déroule votre vie entre Bordeaux et Toulouse ?

J'ai passé ma jeunesse à Bergerac, où l'on se considère comme la grande banlieue bordelaise. Les sorties pour les loisirs se font à Bordeaux. Mais j'étais plus attiré par Toulouse : je comparais les deux villes puisque j'y avais de la famille dans les deux. Bordeaux renvoyait quelque chose de négatif à la fin des années 1980 : à l'image des quais, quelque chose d'assez laid, de noir et fermé. Alors que Toulouse se réveillait, Bordeaux s'endormait. Quinze ans après, c'est une redécouverte, la tendance s'est inversée. C'est désormais Bordeaux qui est à la mode dans les sondages, notamment auprès des touristes.

En 2007, je ne venais à Bordeaux que pour les matchs et le week-end. Cinq ans après, je partageais ma semaine entre les deux villes. Depuis l'année dernière, je suis résident bordelais à plein temps et ne vais à Toulouse qu'une fois par mois. Les affaires professionnelles se gèrent à distance désormais. Bordeaux est une ville où je me sens bien, et même sans le rugby, j'y resterai. On évolue dans la vie. _

2040 : la guerre secrète des confins

PHILIPPE ESTÈBE | GILLES PINSON

Nous sommes en mai 2051. La professeure M., responsable du master « Applied research in city-regional geopolitics » de l'Université confédérale de Bordeaux-Aquitaine, entame la lecture des mémoires de recherche. Elle commence par celui d'un étudiant qu'elle juge particulièrement prometteur et qui porte sur : « L'activité des agents de réciprocité des autorités régiopolitaines de Bordeaux et de Toulouse ». Une fois n'est pas coutume, elle entame sa lecture par les annexes. Elle sait que cet étudiant, particulièrement débrouillard, a eu accès à des documents plutôt rares : comptes rendus de prospection des agents de réciprocité, compte rendu d'interception des communications, etc.

Ces documents, d'un intérêt exceptionnel, portent sur les conflits de confins qui eurent lieu au début des années 2040 entre les deux autorités régiopolitaines pour l'acquisition de zones d'influence, particulièrement dans l'ex-Lot-et-Garonne. Ils renseignent sur les débuts d'une monétarisation systématique des relations entre territoires, notamment entre des territoires métropolitains d'une part, et petites villes et territoires ruraux d'autre part (Dublanc, 2049). Les premiers sont confrontés à des difficultés croissantes d'approvisionnement en produits alimentaires et sous surveillance permanente de l'État, de la Commission européenne et des agences de notation qui scrutent leurs performances en matière d'indice de développement humain (IDH) et de gestion des émanations carbonées. Les secondes ont compris l'avantage qu'elles pouvaient tirer des nouvelles exigences auxquelles sont confrontées les métropoles et monnaient chèrement l'accès à leurs aménités naturelles. Les régiopoles de Bordeaux et Toulouse et tous les territoires de marche qui les séparent n'échappent pas à la règle.

Document n° 1

Autorité régiopolitaine de Bordeaux

Direction de la sécurité métropolitaine

Compte-rendu d'interception

23 février 2042 / 10x: 33

Interlocuteur 1 : PE Agent de réciprocité
de la Régiopole Toulouse-Occitanie

Interlocuteur 2 : Chef de service réciprocités
de la Régiopole Toulouse-Occitanie

A- Tu m'as refilé le secteur le plus pourri. J'ai passé la matinée à tourner dans la communauté des Monts et Merveilles du Lot. Partout où je suis passé, les Bordelais ont déjà posé des jalons pour une négo.

B- T'as une idée de ce qu'ils proposent ?

A- Oui : un plan d'investissement à dix ans pour l'entretien de la forêt, une mise aux normes de l'aérodrome de Fumel et des garanties de places en cité U pour les étudiants, contre une exclusivité de compensation carbone, des fournitures régulières de paniers et des garanties d'accès aux bases de loisirs. Tu imagines que les élus du coin font monter les enchères.

B- Ils ont les moyens, la vache. On ne peut pas laisser échapper ce secteur. Déjà qu'on a perdu la Bigorre et qu'ils se rapprochent de la Lomagne. Faut mettre le paquet. On verra ça en COMEX la semaine prochaine (FIN COMMUNICATION)

Document n° 2

Régiopole Toulouse-Occitanie

Direction des alliances territoriales/COMEX

du 5 mars 2042

Relevé de décisions

Face aux risques d'extension de la zone d'influence de Bordeaux et de perte des points de solidarité territoriale, il est décidé :

1. De doubler le nombre d'agents de réciprocité sur le terrain de l'ex-Lot-et-Garonne.

2. De débloquent immédiatement deux millions d'euros supplémentaires pour compléter l'offre toulousaine vis-à-vis des territoires ruraux.
3. De mettre l'Agence de développement durable et d'urbanisme métropolitaine à disposition de la communauté des Monts et Merveilles du Lot.

Document n° 3

Autorité régiopolitaine de Bordeaux
 Direction des solidarités et réciprocités
 CR de terrain
 GP/agent de réciprocité
 10 mars 2042

C'était une bonne idée d'intercepter les échanges entre PE et son chef de service. J'ai pu à temps reprendre contact avec le président des Monts et Merveilles du Lot. Après le communiqué du COMEX toulousain, il était prêt à signer avec Toulouse. La proposition que nous lui avons faite – l'exclusivité du marché des fruits et légumes de la restauration scolaire – a fini par le convaincre.

Document n° 4

Communauté souveraine des Monts et Merveilles du Lot (CMM)
 Extrait des minutes du conseil communautaire -
 15 mars 2042

« Nous ne pouvons que nous féliciter des résultats de la négociation conduite en parallèle avec les deux régiopoles de Bordeaux et de Toulouse. Je remercie en particulier notre conseil en marketing territorial et stratégie, qui nous a bien aidé à construire un argumentaire et des termes de négociation. C'est notamment grâce à un chiffrage minutieux des offres existantes ou potentielles que nous avons pu faire monter les enchères. L'appréciation du service rendu en termes de compensation carbone a fait l'objet de calculs particulièrement délicats et longs, et je remercie le laboratoire d'économie circulaire de Mannheim/Heidelberg d'avoir accepté de s'y investir, contre une garantie d'accès aux réserves de biodiversité communautaires. Le calcul de l'offre de loisirs était moins complexe, mais il a pris de l'ampleur

grâce à l'idée d'intégrer les gains globaux d'IDH pour la régiopole grâce à la fréquentation des espaces dédiés dans la CMM. Notre seul regret est de n'avoir pas pu engager une négociation sur l'eau. Mais nous sommes, dans ce domaine, entravés par la politique assez scandaleuse, je dois dire, de la communauté souveraine des Vallées du Lot, Dordogne et Célé (VLDC) qui a acheté l'ensemble des droits sur l'eau depuis la disparition de l'Agence de bassin. Il faut bien reconnaître qu'à l'époque de la mise en vente aux enchères des droits sur l'eau nos prédécesseurs n'en avaient pas perçu l'importance. Autre regret : la convention ne concerne pas l'énergie. Mais il faut avouer que nous sommes mal dotés en cette matière : notre potentiel éolien est faible (et nous avons dû faire un choix entre énergie éolienne et protection des paysages), le solaire thermique n'est pas vraiment rentable et nous sommes en limite de forêt, ce qui ne nous permet pas de développer une activité biomasse au-delà de nos besoins.

Malgré ces bémols, nous pouvons nous féliciter d'une convention de réciprocité signée pour dix ans, très avantageuse pour nous, d'autant qu'elle est revalorisable en fonction des progrès de l'IDH bordelais, de l'évolution de son bilan carbone et de ses points de solidarité. » (applaudissements).

La professeure M. repose le volume. Ce qu'elle vient de lire confirme ses a priori favorables pour ce travail. De plus, ces annexes lui fournissent un matériau précieux pour le livre qu'elle est en train d'écrire : *30 ans de géopolitique métropolitaine 2020-2050*. Elle ouvre sans tarder le fichier de son ouvrage sur son ordinateur quantique dernier cri qu'un juteux contrat de recherche avec l'Autorité régiopolitaine de Bordeaux lui a permis d'acquérir. Elle relit son chapitre sur les rivalités régiopolitaines. Elle cherche le bon endroit pour placer l'encadré sur le développement des services secrets régiopolitains. Nul doute que les annexes de l'étudiant en pimenteront la lecture. Elle prend le temps de relire son chapitre et voici ce qu'elle lit :

« À partir de la fin des années 2020, on assiste à l'épuisement des capacités de l'État central à assurer un

minimum d'égalité territoriale. Non seulement, les dotations globales de l'État en direction des collectivités territoriales fléchissent considérablement, mais l'État n'est même plus en mesure d'assurer une péréquation par la présence de ce qu'on appelait jadis les "services publics", comme l'atteste la fonte des effectifs de la fonction publique (enseignants, policiers, gendarmes, personnel soignant, etc.). La loi du 13 avril 2029 a bien fait des régions le niveau de gouvernement officiellement en charge de la solidarité et de l'égalité des territoires, mais les résultats ne sont pas au rendez-vous. Les régions se révèlent incapables d'opérer autrement que par une logique de saupoudrage, suivant la logique traditionnelle de "contrats de développement territorial" qui se présentent de plus en plus comme des compensations marginales, incapables d'accompagner le retrait de l'argent et des effectifs de l'État.

À la suite de l'alternance de 2039, le gouvernement démocrate fait voter une réforme territoriale radicale. Les régions sont supprimées, de même que la plupart des dispositifs intermédiaires (la professeure M. se dit qu'il faudra qu'elle fasse une place ici au document n° 4 du mémoire et à l'évocation de la disparition des agences de bassin), ainsi que les départements, même si, comme on peut le lire dans les documents, l'espace départemental est resté comme une référence géographique, voire identitaire.

Les compétences de ces institutions sont mises aux enchères ; la plupart sont rachetées par des métropoles. C'est d'ailleurs à cette époque qu'émerge l'appellation de régiopole, manière pour les métropoles de montrer qu'elles ont supplanté les régions mais, par ailleurs, repris à leur compte l'enjeu de l'équité territoriale. Contrairement aux prophéties catastrophistes du populisme géographique "à la Guilly" (2014) populaires dans les années 2010, les espaces non métropolitains n'ont pas été en reste. Certains organisés en communautés souveraines ont su faire preuve d'initiative en récupérant des compétences et des droits stratégiques (droits sur l'eau en l'occurrence).

Dans le même temps, l'État a cherché à compenser le démantèlement de sa présence territoriale par des mécanismes incitatifs auxquels personne ne croyait au départ, mais qui se sont avérés avoir des effets puissants. Ainsi, le législateur a-t-il imposé aux métropoles un cadre strict de développement en instaurant un système de bonus/malus sur le bilan carbone, la progression de l'IDH ou encore la part des ENR dans le mix énergétique. Le tout étant mesuré par un indice synthétique de solidarité.

Par ailleurs, le long travail de « monétarisation » des services rendus par la nature, conduit par la Commission européenne dans les années 2010, a fourni le socle des nouvelles « conventions de réciprocité » entre les autorités régiopolitaines et les communautés souveraines rurales. Les grandes villes se sont dotées de directions spécialisées, qui ont embauché des « agents de réciprocité » chargés de prospecter auprès des communautés rurales, en vue de conclure des conventions de réciprocité. La conclusion de telles conventions est financièrement vitales pour les cités-États, qui voient leur malus croître de manière géométrique si leurs indicateurs carbone et IDH n'évoluent pas positivement, et de manière continue. D'où cette « lutte des confins » qui a caractérisé les relations entre métropoles (c'est là se dit la professeur qu'il faut que j'insère l'encadré sur l'activité des agents de réciprocité). On l'a vu partout où se rencontraient les aires d'influences de deux métropoles. À peu près partout, sous les yeux ébahis des conseils régionaux privés de toute capacité d'action, les régiopoles se sont entendues pour limiter les conflits, et surtout limiter les prétentions des communautés souveraines qui avaient largement abusé de la position de force que leur conférait la loi de 2040. Ce fut le cas notamment de Nantes et Rennes qui se sont entendues pour pérenniser la double frontière départementale et régionale. Deux couples métropolitains ont cependant persisté dans la stratégie de la tension : Marseille et Nice d'un côté, Toulouse et Bordeaux de l'autre.

Pour Marseille et Nice, l'enjeu n'était pas particulièrement important. En revanche, entre Toulouse

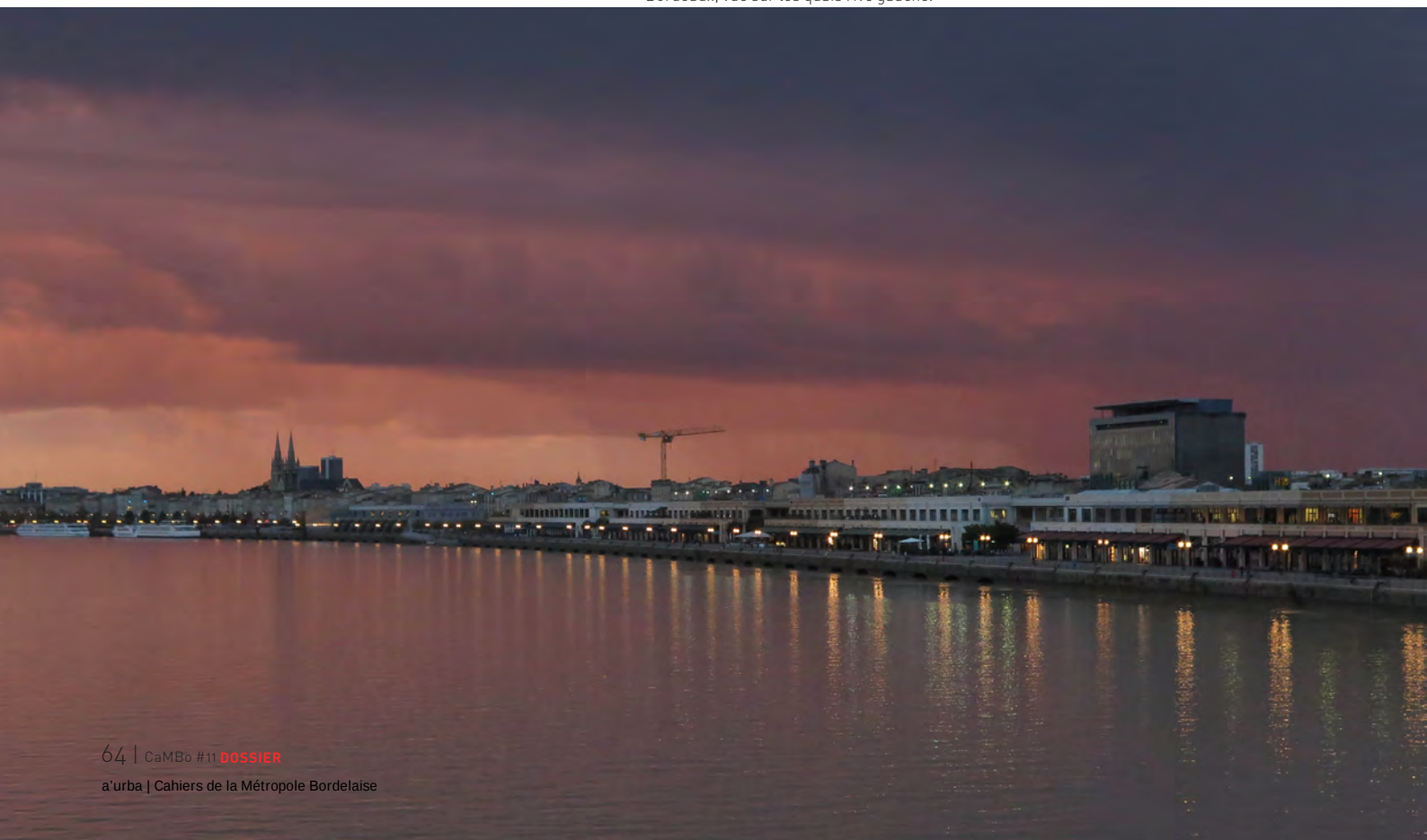
et Bordeaux, la lutte d'influence a été particulièrement intense sur le front Lot/Garonne. Assez vite, les Toulousains ont perdu la Bigorre que les Bordelais se sont assurés, via le truchement de leur cité vassale, Pau. La Lomagne et l'Armagnac sont restés longtemps indécis, mais la perspective d'une intensification de l'essaimage du système productif de l'aéronautique toulousaine les a fait basculer du côté du Capitole. En revanche, par petites touches, Bordeaux s'est assuré des conventions avec l'ensemble des communautés des moyennes vallées du Lot, de la Garonne et de la Dordogne. Par contre, l'influence bordelaise n'a jamais progressé plus à l'est, au-delà, font remarquer les historiens, de l'aire historique des possessions des Plantagenêts. Cette limite a permis le développement périphérique des conventions toulousaines, particulièrement avec les communautés contrôlant les sources des principaux fleuves du Sud-Ouest, et notamment les affluents de la Garonne, en aval de Toulouse.

Aujourd'hui, le marché de la solidarité territoriale est relativement régulé. La haute autorité de l'égalité territoriale, produit elle aussi de l'alternance de 2039, veille à l'équité des conventions pour éviter les tensions inflationnistes ou les pressions métropolitaines. Un tribunal arbitral spécial a été créé, qui, pour le Grand Sud-Ouest, siège à Agen.

Si le contentieux entre les contractants a, dans les premières années, été important, la liberté donnée aux communautés souveraines de contracter avec des métropoles non régionales et non nationales a réouvert le jeu depuis 2050. C'est ainsi que Lyon a pu prendre des positions de plus en plus forte dans le Grand Sud-Ouest au détriment des deux sœurs rivales, et que les villes néerlandaises et belges, en quête d'espace libre – depuis que la loi européenne a généralisé les dispositions françaises – se montrent assez offensives, s'appuyant sur une offre très complète et innovante vis-à-vis des communautés locales. Il y a fort à parier qu'à l'avenir les deux autorités régiopolitaines de Bordeaux et Toulouse devront aller chercher leurs points de solidarité dans les ex-colonies françaises. »

La professeure M. referme son fichier, satisfaite des ajouts qu'elle vient d'y insérer. Au même moment, sa montre lui rappelle qu'elle doit partir maintenant si elle veut être à l'heure au déjeuner qui réunira les membres du jury de thèse en économie auquel elle a, après hésitation, accepté de participer. Au menu : *Pour un modèle économétrique d'évaluation des conventions de réciprocité*. Beaucoup de chiffres et d'équations, mais il faut s'y faire. L'avenir est là. _

Bordeaux, vue sur les quais rive gauche.



Saga d'une Invention Géniale : le SIG

JÉRÔME FUSEAU

La géomatique, une science à la croisée de la géographie et de l'informatique

Créée pour regrouper de façon cohérente l'ensemble des connaissances et technologies nécessaires à la production et au traitement des données numériques décrivant le territoire, ses ressources ou tout autre objet ou phénomène ayant une position géographique, la géomatique est étroitement liée à l'information géographique, qui est la représentation d'un objet ou d'un phénomène localisé dans l'espace. Le terme de géomatique, contraction des termes de géographie et d'informatique, a été proposé à la fin des années 1960 par le scientifique français Bernard Dubuisson, géomètre et photogrammètre¹ reconnu, afin de refléter l'évolution de sa profession. C'est au début des années 1980, au Québec, que le terme « géomatique » est adopté. Aujourd'hui, elle est au cœur d'enjeux majeurs tels que les risques environnementaux, les crises démographiques ou encore les défis de santé publique. Elle est partout là où la compréhension et la visualisation du lien avec le territoire est nécessaire.

Le SIG au service de la science

La géomatique regroupe l'ensemble des outils et des méthodes permettant de représenter, d'analyser et d'intégrer des données géographiques. Le SIG (système d'informations géogra-

phiques) permet de transformer les nombreuses données en informations utiles pour mesurer, comprendre, décider et communiquer.

Le SIG répond à six fonctions principales, les « 6A » : l'Abstraction, c'est-à-dire la modélisation des données ; l'Acquisition, afin de collecter l'information et d'alimenter le système ; l'Analyse, permettant de traiter l'information et de la restituer dans le cadre des fonctions d'Affichage, pour finir par l'Archivage, permettant de conserver les données mémoires d'un territoire. Ces fonctions permettent ainsi de mieux gérer les territoires et de remplir ainsi la fonction d'Anticipation.

Le SIG permet d'associer, de comparer ou de croiser des données en les projetant dans un espace géographique. Il remplit donc plusieurs usages en fonction des thématiques pour lesquelles il est utilisé. Il peut ainsi être un outil de connaissance et d'observation des territoires, de consultation cartographique et/ou d'aide à la décision.

1 ▼ Le SIG, outil de connaissance et d'observation des territoires

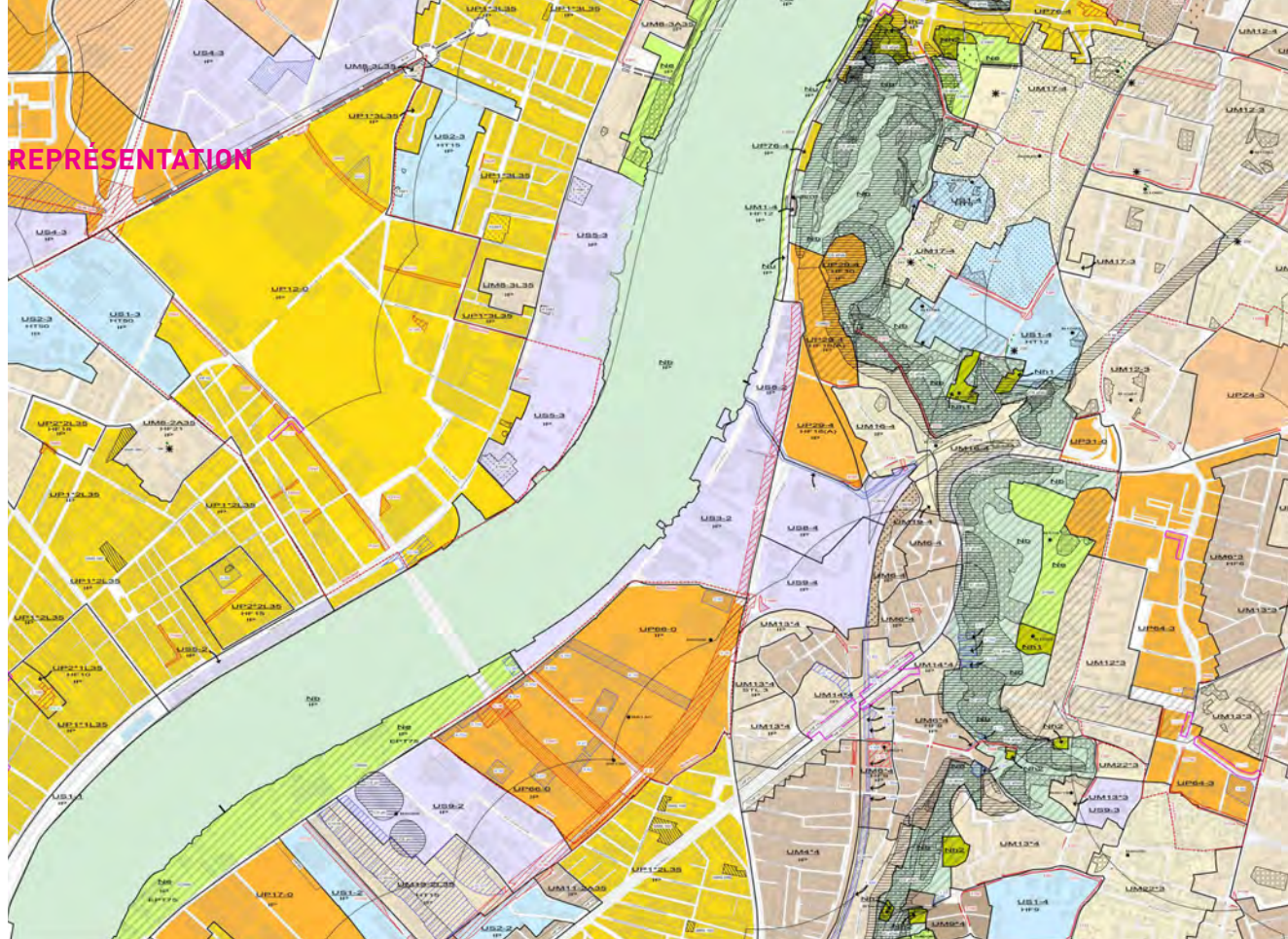
La première application de cartographie de données rapportées à un territoire que l'on pourrait comparer à une application SIG est l'étude menée avec succès par le docteur John Snow dans le domaine de l'épidémiologie.

1 Exemple d'information géographique d'intérêt sanitaire et épidémiologique, épidémie de choléra.



¹ Ensemble des techniques qui permettent de déterminer la forme, les dimensions, la position dans l'espace d'un objet à partir de photographies.

REPRÉSENTATION



2 Extrait du PLU 3.1 de Bordeaux Métropole approuvé le 16 février 2016, SIG sous APIC.

Londres, 1854 : John Snow décrit une épidémie de choléra en utilisant des points pour indiquer les emplacements de certains cas individuels, localisant d'une part, les malades, et d'autre part, le site d'approvisionnement en eau, le puits. Grâce à cette technique, il parvient à identifier le puits, foyer de la contamination.

La carte de John Snow est unique, car elle combine pour la première fois des méthodes novatrices de cartographie non seulement pour décrire une situation, mais surtout pour analyser des groupes de phénomènes géolocalisés et interdépendants.

2 Le SIG, outil de consultation cartographique

L'année 1960 voit l'émergence du premier véritable SIG opérationnel dans le monde à Ottawa, au Canada. Il est réalisé par le ministère des Forêts et du Développement rural. Développé par

la suite par le Dr Roger Tomlinson¹, il est appelé « Système d'information géographique du Canada (SIGC) » et permet de stocker, d'analyser et de manipuler les données recueillies pour l'inventaire des terres du Canada afin d'obtenir des informations sur les sols, l'agriculture, la faune, la flore et la sylviculture.

Le SIG canadien est une avancée réelle par rapport à la simple cartographie par ordinateur proposée jusqu'alors. Il permet notamment la superposition et le croisement d'informations.

De nos jours, les applications sont nombreuses et extrêmement variées et accessibles à un public de plus en large de non-spécialistes.

La gestion et l'informatisation des documents d'urbanisme, comme le PLUi de Bordeaux Métropole, sont réa-

lisées sur des outils SIG permettant de collecter et structurer de nombreuses données issues de thématiques multiples (urbanisme, habitat, déplacements, etc.) pour produire une série de cartographies, bases du règlement. Ces cartes doivent être lisibles afin d'apporter une information claire à un public de non-initiés : les citoyens-habitants du territoire.

3 Le SIG, outil d'aide à la décision

Au-delà de ses deux fonctions premières, l'observation et la connaissance du territoire et la consultation cartographique, le SIG intègre de nouvelles données produites par les usagers du territoire.

Les objets connectés (smartphones, tablettes, montres, appareils photo, etc.) produisent de la donnée géolocalisée pouvant être intégrée dans le SIG. Ces nouvelles données apportent une vision distincte : celle de la qualité d'usage du territoire. Ces « traces »

1 | La première utilisation du terme « Système d'information géographique » a émergé grâce à Roger Tomlinson en 1968 dans son essai : *Un système d'information géographique pour l'aménagement du territoire*. Roger Tomlinson est connu comme le père du SIG.

Une trilogie

en histoire de l'architecture et de l'urbanisme

SANDRINE VAUCELLE

Bordeaux patrimoine mondial est une série de trois gros volumes, publiée entre 2012 et 2016 par un éditeur des Deux-Sèvres, une trilogie qui représente une somme et qui constitue déjà une référence en histoire architecturale et urbanistique. Les auteurs, Chantal Callais et Thierry Jeanmonod, enseignants à l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux et chercheurs au sein du laboratoire Passages, sont complémentaires dans leur formation et leur approche : tous deux architectes, l'une est spécialisée en histoire de l'architecture et de l'art, quand l'autre est urbaniste, diplômé en sciences politiques. Convaincus qu'il faut comprendre avant d'agir, ils ont, une fois de plus, fait œuvre de pédagogie : expliquer pour comprendre, montrer pour démontrer, insistant sur les grandes lignes ou soulignant un détail, rendu significatif pour nuancer le propos. Leur ouvrage s'adresse au plus grand nombre et entend éclairer les non-spécialistes. Si Robert Coustet situe leur travail dans la continuité d'ouvrages comme ceux de Camille Jullian, Charles Higounet, ou plus récemment de l'*Atlas de Bordeaux* par l'équipe d'Ausonius, il rappelle aussi que les architectes ont régulièrement écrit sur Bordeaux. Les auteurs identifient d'ailleurs leur approche dans une filiation avec les travaux de Jean Castex et de Philippe Panerai, architectes pionniers de la recherche en architecture. Néanmoins, ils ont souhaité produire une synthèse des travaux conduits par différentes générations d'historiens et

établir un état des lieux stabilisé des connaissances sur la ville à un moment donné, celui où la ville devient « patrimoine mondial ». Ce qui distingue leur point de vue de celui des historiens, c'est une approche en termes de processus de projet, à l'échelle urbaine et à celle de l'architecture, à travers l'analyse des techniques de leur mise en forme concrète. Ils montrent ainsi que certains processus que l'on utilise de nos jours ont une longue antériorité et que la mise en perspective de ces savoirs et savoir-faire, parfois oubliés, peut éclairer notre présent.

Photographier la ville

Cette trilogie trouve son origine dans une commande de Geste éditions, qui souhaitait publier un guide très illustré sur la ville au moment où Bordeaux préparait son dossier de candidature pour l'Unesco. Ainsi, en 2007, année où « Bordeaux, port de la Lune » entre dans la liste du Patrimoine mondial de l'Humanité, Chantal Callais et Thierry Jeanmonod signent un contrat avec l'éditeur pour produire un ouvrage de vulgarisation scientifique illustré de documents inédits ou de références notamment des photographies personnelles ou de l'a-urba, croquis pédagogiques, cartes issues des archives ou de travaux d'historiens.

Dès lors, ils se lancent dans une recherche systématique des traces de 27 siècles d'histoire dans les formes visibles de la ville, celles-ci étant pour eux la « concrétisation d'une culture dans l'espace ». Ils font le choix de ne

pas interroger directement les acteurs sur les projets récents, et de ne regarder que ce qui apparaît dans l'espace public (presse, publications, etc.) et l'œuvre elle-même pour réduire le risque de distorsion entre le projet et sa réalisation, entre l'inauguration et son évolution au fil du temps. Ce parti pris, qui consiste à décrire et à expliquer la forme, architecturale ou urbaine, va donner le trait principal de l'ouvrage : une série de photos prises par Chantal Callais, dans un texte écrit à quatre mains. La plupart des clichés sont pris de l'espace public, un petit nombre à l'intérieur des bâtiments. Cette abondante production conduit à une organisation en trois volumes.

La fabrication de la ville

Considérant la ville comme le lieu de la permanence, fédérateur des anciens et nouveaux édifices qui s'y s'inscrivent, ils entendent, dans ce premier volume, contribuer à une meilleure connaissance des formes urbaines concrètes et des savoir-faire à travers les périodes historiques, depuis la Burdigala antique jusqu'à la fabrique de la ville durable. En accord avec la pensée de Philippe Panerai, pour qui *les architectes oublient toujours de regarder le passé*, leur premier volume permet de comprendre comment se diffuse un savoir transmissible de fabrication de la ville, une culture sur les formes urbaines, dont certaines sont récurrentes et existent partout, mais sont agencées de façon singulière à Bordeaux, selon la culture locale, les conditions spécifiques du site, le

contexte socio-économique, etc. Ils insistent surtout sur la permanence de l'espace public et la forte pérennité de ses formes à travers le temps. Deux thèmes qui traversent les périodes historiques complètent ce tableau chronologique : la présence de l'eau et de la nature en ville. Ce premier volume ayant connu un succès éditorial en 2012, les auteurs poursuivent leur trilogie.

Habiter le patrimoine

Le deuxième volume débute par l'*invention du patrimoine ordinaire*, les auteurs présentant les évolutions des dénominations (du monument à l'ensemble patrimonial) ou des problématiques (de la perception à sa protection et mise en valeur). Ils montrent également les relations entre patrimoine et projet. Ils évoquent les différentes générations d'outils de protection du patrimoine (du secteur sauvegardé au patrimoine mondial) et leur nécessaire adaptation (par exemple, avec l'introduction du tramway dans le secteur sauvegardé). Ils mettent en perspective le mouvement moderne aspirant à la tabula rasa ou les difficultés à construire en hauteur dans une ville basse. Surtout, ils font le tour des formes d'habitat, situées dans le temps et dans l'espace : les variations de la maison de ville et de l'échoppe entre cours et boulevards, ou les générations d'habi-

tat collectif à caractère social, avant de questionner les formes actuelles dans la ville durable à travers les exemples de l'écoquartier Ginko et du quartier des bassins à flot.

La ville monumentale

Dans ce dernier volume, les auteurs dressent un panorama complet des monuments existants, posant la double question de la protection et de la nécessaire évolution de ce patrimoine dans lequel les Bordelais vivent et qui revêt souvent un caractère identitaire commun. Ils rappellent aussi de grands monuments disparus qui marquent encore l'espace urbain, comme le château Trompette dont la destruction a permis d'établir l'immense esplanade des Quinconces. Ils évoquent de grands équipements, des « monuments du quotidien », montrant comment s'inscrivent dans l'espace et dans l'histoire urbaine par exemple écoles, collèges et lycées, ou encore grands magasins, véritables temples de la consommation. Ils montrent enfin une « monumentalité domestique » : comment la ville est devenue monumentale, y compris dans son bâti privé ; comment, avec l'engouement du XVIII^e siècle bordelais pour les « façades à programme », sur les quais notamment, la juxtaposition de modules identiques finit par former une façade monumentale.

Ouvrir des pistes de recherche

Les auteurs de la trilogie sont aussi dans une démarche de transmission, laissant le soin aux générations futures de poursuivre ce perpétuel chantier de mise à jour du savoir. Cet ouvrage de synthèse sur les connaissances actuelles étant achevé, ils ont identifié quelques oublis ou manques dans leurs écrits sur l'histoire architecturale et urbanistique de Bordeaux, mais, plus qu'insister sur leurs regrets, ils préfèrent suggérer de nouvelles pistes de recherche. Pour Chantal Callais, c'est notamment l'histoire de l'architecture de la ville au XVII^e siècle qui mériterait d'être approfondie, au-delà de quelques grands hôtels particuliers déjà étudiés. Quant à Thierry Jeanmonod, il suggère surtout de poursuivre les recherches sur les années 1930, quand la ville cesse d'être spécifiquement bordelaise pour entrer dans une forme plus universelle, suivant en cela le mouvement évolutif global de l'histoire de l'architecture. Là encore, les deux auteurs se complètent ! Eux-mêmes poursuivent leurs recherches sur deux voies, d'une part en explorant, aux archives métropolitaines, les transformations urbaines liées à l'arrivée des premiers trains à Bordeaux et, d'autre part, en enquêtant auprès de ceux qui construisent des maisons et fabriquent la ville aujourd'hui en Nouvelle-Aquitaine. —

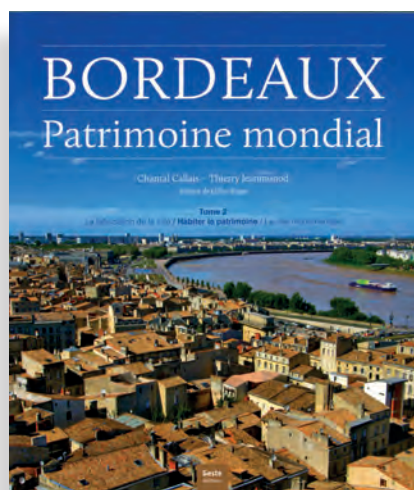
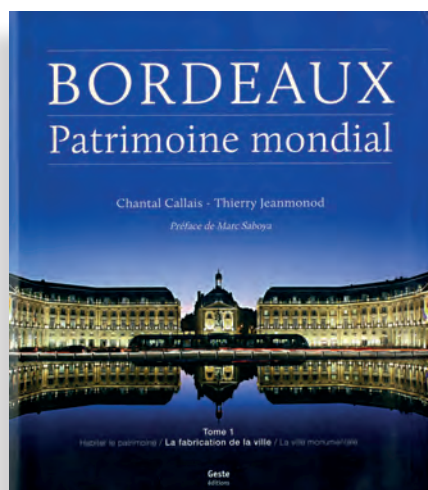
Tome 1 | *La Fabrication de la ville*, 2012, 612 p., préface de Marc Saboya.

Tome 2 | *Habiter le patrimoine*, 2014, 503 p., préface de Gilles Ragot.

Tome 3 | *La Ville monumentale*, 2016, 519 p., préface de Robert Coustet.

Prochains ouvrages à paraître :

- *Une maison pour chacun, une ville pour tous. Histoire des groupements de maisons en Nouvelle-Aquitaine, 1945-2015*, La Crèche, La Geste, mai 2017, avec le soutien de la DRAC Nouvelle-Aquitaine et des CAUE 16-17-79 et ATD 86.
- Coécrit avec Christophe Bouneau, *Bordeaux et la folie du chemin de fer, 1838-1938*, Bordeaux, Le Festin, second trimestre 2017.



Pratiquer la ville en aveugle

JEAN-CHRISTOPHE CHADANSON | CATHERINE LE CALVÉ

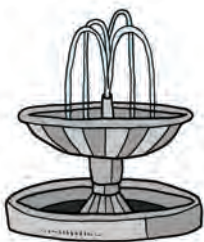
Et si nous fermions un instant les yeux en déambulant dans la ville ? Cette expérience peut aider à comprendre ce qui rend les espaces publics et nos villes plus praticables à pied, plus lisibles et agréables. Les expériences ressenties par un voyant qui ferme les yeux et un aveugle ou un malvoyant sont différentes, mais, dans les deux cas, elles révèlent que la ville s'analyse et s'apprécie comme une succession d'ambiances perçues et vécues, pas uniquement comme ce que nous voyons immédiatement.



Fermez les yeux !

Pour le promeneur urbain « voyant », la compréhension de l'espace passe en grande partie par la

perception visuelle de son environnement bâti et aménagé. Mais, au cours de ses déambulations, il sera parfois surpris par une sensation, une fragrance ou un bruit qui fera surgir une émotion ou un souvenir, agréable ou dérangeant, qui modifiera sa perception, sa propre carte mentale de l'espace. La lisibilité et l'appropriation des lieux ne dépendent pas uniquement de ce que l'on voit d'emblée en termes de formes et de matériaux, mais aussi de ce que l'on a vécu, des activités humaines pratiquées et



« Soyons seuls un moment Dans un monde d'aveugles. Milliards de paupières Autour de nous fermées. »

Jules Supervielle, *Le Forçat innocent*

de la charge sensible d'un lieu, de son ambiance. Comprendre une ville, ce n'est pas juste la regarder, c'est aussi faire appel à sa mémoire et à ses sens pour en percevoir les différentes atmosphères. Pour notre promeneur « voyant », la vue agit comme un filtre psychique qui atténue les informations obtenues par les autres sens. Les yeux fermés, on a tendance à retenir un bruit ou une odeur que l'on associera à une image préexistante et donc reconnaissable sans la voir.

On entend et on « hume » les lieux de manière intermittente ou pointilliste. D'une certaine manière, chez un voyant, même les yeux fermés, la vue semble s'imposer en permanence aux autres sens, même si la mémoire a son mot à dire.

L'expérience est différente chez les aveugles et les déficients visuels. En plus des sensations sonores, les variations et les repères olfactifs, thermiques et les diverses textures des lieux traversés sont enregistrés. Les repères ne

sont pas associés à des images visuelles, mais à des mots et à des changements de direction pratiqués avec son corps. Pour se repérer, chaque nouveau trajet doit être préalablement mémorisé avec l'aide d'un guide voyant.

La mémorisation intègre, dans un premier temps, la dénomination des lieux et leur association à des repères stables comme une odeur (une boulangerie), un son (une fontaine). À ces repères sont associés, dans un second temps, les mouvements du corps comme un arrêt, un détour, une ligne droite à pratiquer, un changement d'orientation du trajet. La mémoire de l'expérience du parcours est la condition première d'un cheminement autonome de l'aveugle ou du malvoyant en ville.

Comment faciliter la ville pour les non-voyants ?

Que l'on soit voyant, malvoyant ou aveugle, toute ville sera connue et appréciée en faisant appel à notre mémoire intime, à notre expérience de cette ville. Cette mémoire porte sur l'ambiance générale ou la succession d'ambiances de ses quartiers, de l'ombre du quartier du Panier au soleil de la Canebière à Marseille, de l'air iodé de Brest, du léger vent qui accompagne les changements des marées





à Bordeaux à la forte odeur des pins sur les périphéries boisées.

L'une des grandes différences entre les voyants et les non-voyants porte sans doute sur le sens premier à

partir duquel s'organisent les autres sens, et donc la mémoire. Pour les voyants, c'est la vue ; pour les non-voyants, c'est autant le son que le mouvement du corps.

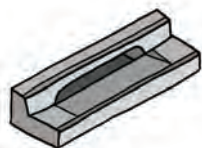


complètent le repérage, l'absence de bruit pouvant être ressentie comme une difficulté majeure et une source d'inquiétude.

Quels enseignements pour les aménageurs ?

Le paysage sonore d'un lieu résulte de son acoustique et des différents « calques sonores », ou superposition des bruits de la nature et des activités humaines diverses. L'acoustique est directement liée à la configuration et à la morphologie urbaine : largeur des voies, élévation des constructions, revêtements, etc. La sonorité ou la musicalité de l'espace urbain se travaille à partir des choix de formes et de matériaux, et

les urbanistes et aménageurs peuvent dorénavant recourir à des outils de modélisation qui permettent d'« entendre » la ville qu'ils conçoivent.



Dès lors, pour faciliter la vie des non-voyants, mais aussi de toutes les personnes à mobilité réduite, la praticabilité des cheminements est une nécessité. Les itinéraires doivent être autant que possible d'une géométrie simple, séquencés de manière claire par les passages piétons sur la voirie. Les tracés rectilignes, les rues à angle droit sont à favoriser, et sur les vastes espaces publics des tracés en U ou en L facilitent les traversées. Le balisage au sol (bordures de trottoirs, dallages), s'il est facilement lisible, est un allié supplémentaire.

Indépendamment du tracé des parcours, l'accessibilité est fortement dépendante du confort et de la texture des matériaux choisis. Réverbérants ou absorbants, ils peuvent aider à l'écholocalisation ou au signallement d'un événement ou d'un obstacle sur un parcours. Les signaux sonores extérieurs

Cette dimension, longtemps laissée aux chercheurs, intéresse de plus en plus de métiers : acousticiens, architectes, artistes qui, à travers différentes pratiques, travaillent sur l'empreinte sonore de nos quartiers.

De façon plus subtile, la géographie des odeurs marque durablement les individus et participe également à la reconnaissance des lieux. Chaque ville a ses propres marqueurs olfactifs, agréables, déplaisants ou carrément repoussants, mais qui impactent forte-



ment sa perception. Dans les pays occidentaux, les principes hygiénistes ont conduit à éliminer les odeurs, à avoir une vision aseptisée de nos quartiers. Depuis

quelques années, des expériences et travaux menés parallèlement par des chercheurs, sociologues, artistes, comme Sissel Tolaas¹, artiste chimiste norvégienne, montrent l'intérêt et le plaisir de redécouvrir les senteurs de nos villes et de nos campagnes, d'autant que la palette des composants est quasi sans limite.

Finalement, pratiquer la ville en aveugle peut motiver les urbanistes à établir un nouvel imaginaire urbain, basé non plus uniquement sur les qualités spatiales et visuelles, mais également en faisant appel à chacun de nos sens ; et à notre bon sens... —



¹ | Diplômée en chimie, en mathématiques, en linguistique et en arts visuels, Sissel Tolaas répertorie les odeurs du quotidien et réalise des cartographies olfactives de nombreuses villes à travers le monde.

POUR ALLER PLUS LOIN

- R. Thomas, « Cheminer l'espace en aveugle : corps stigmatisé, corps compétent », Alinéa, janvier 1999, n° 9, p. 9-24.
- R. Thomas, « La mobilité urbaine des personnes aveugles et mal-voyantes – état des lieux, questionnements et perspectives de recherche », Institut pour la ville en mouvement, document de synthèse, mai 2001.

3,6

CAROLINE DE VELLIS

Dans l'objectif d'éclairer les politiques publiques, l'INSEE, soumis au Code de bonnes pratiques de la statistique européenne, modifie régulièrement des indicateurs de références et propose de nouvelles bases de données statistiques. C'est dans cette optique que FiLoSoFi (Fichier localisé social et fiscal) a vu le jour. Il remplace deux anciens dispositifs traitant des revenus des ménages. Grâce à un rapprochement plus efficace des fichiers fiscaux et sociaux, cette nouvelle base permet une meilleure estimation des prestations réellement perçues par les ménages et donc une appréhension plus juste des revenus disponibles¹, notamment à l'échelle communale, voire infracommunale. Riche de nombreuses informations, FiLoSoFi fournit des indicateurs de distribution permettant de visualiser la répartition des revenus au sein de territoires. Il propose également des notions de pauvreté monétaire ou encore des mesures d'inégalité économique.

Une des mesures d'inégalité des distributions de revenus, la plus utilisée, est le rapport inter-décile (D9/D1) qui mesure la dispersion du niveau de vie² entre les 10 % les plus aisés et les 10 % les plus modestes. Ainsi, en 2013, les 10 % des personnes les plus aisées de l'agglomération bordelaise³ gagnent plus de 3 269 euros par mois soit 3,6 fois plus que les 10 % les plus modestes qui gagnent, pour leur part, moins de 915 euros par mois. Ce rapport, généralement plus grand dans les territoires urbains que ruraux, varie aussi selon les agglomérations. Les plus gros écarts en dehors de Paris sont enregistrés par les communautés urbaines de Marseille Provence Métropole (MPM) et de Strasbourg avec un ratio de 4. Elles sont suivies de près par Toulouse Métropole et le Grand Lyon avec un rapport de 3,9. Les grandes métropoles qui enregistrent le moins de disparités sont celles de Nantes et Rennes, qui obtiennent respectivement un rapport de 3,3 et 3,4.

Ce rapport inter-décile doit être visualisé avec la distribution globale du niveau de vie puisqu'une forte inégalité peut être induite par de très bas ou de très hauts revenus. Les communautés urbaines de Marseille et de Lyon ont quasiment le même rapport inter-décile, mais montrent deux situations différentes, MPM étant plutôt inégalitaire en raison de la faiblesse du niveau de ses bas revenus.

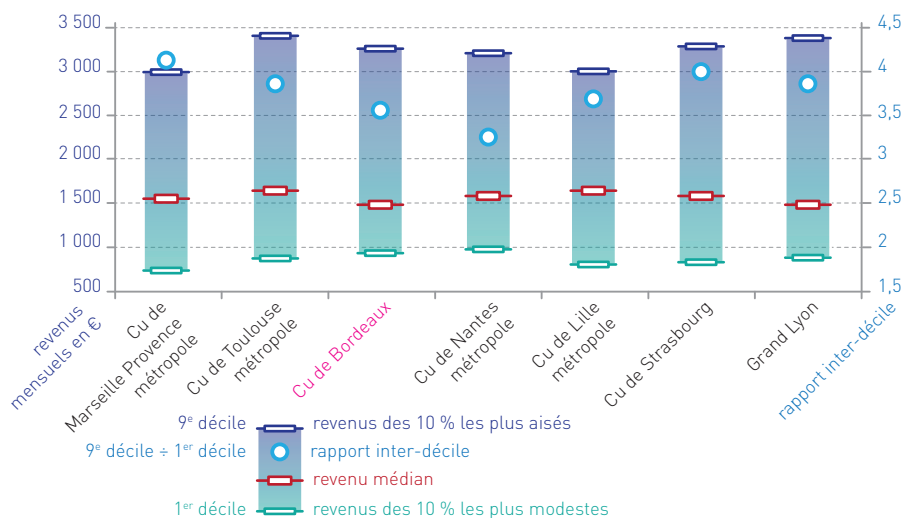
L'agglomération marseillaise enregistre le plus faible niveau de vie pour les 10 % des plus pauvres. Celle de Bordeaux a le plus faible niveau de vie médian ; l'agglomération toulousaine affiche en 2013 le plus haut niveau de vie médian et des 10 % les plus aisés.

Malgré ces informations précieuses et un dispositif amélioré, le fichier des revenus comporte des limites à prendre en compte : l'analyse par décile peut gommer des inégalités, notamment dans le 1^{er} décile (les 10 % les plus pauvres) et le 9^e décile (les 10 % les plus riches) qui cachent souvent de fortes disparités en leur sein. De plus, le fichier FiLoSoFi couvre seulement les ménages fiscaux « ordinaires ». Ainsi, les personnes les plus démunies sans domicile fixe, dans une situation de précarité vis-à-vis du logement ou vivant dans des structures collectives ne sont pas prises en compte.

1 | Le revenu disponible est la somme des revenus (revenu déclaré + financier) et des prestations sociales, le tout déduit des impôts directs.

2 | Le niveau de vie se définit comme le revenu disponible rapporté au nombre de personnes composant le ménage en utilisant le calcul du nombre d'unités de consommation (UC). L'unité de consommation ramène chaque individu du ménage à un poids spécifique de consommation permettant d'augmenter les besoins du ménage de manière plus équilibrée et réels qu'une simple proportion. Ainsi l'individu de référence est affecté d'un poids de 1, toute autre personne de 14 ans ou plus se voit affecter d'un poids de 0,5 et les enfants de moins de 14 ans d'un poids de 0,2.

3 | Les chiffres cités dans cet article datant de 2013, les territoires auxquels il est fait référence sont ceux des communautés urbaines, pas des métropoles (qui ont été créées par la loi Maptam de janvier 2014).



La ville résiliente

STELLA MANNING | VINCENT SCHOENMAKERS

Le concept de ville résiliente apparaît de plus en plus fréquemment dans les travaux et publications. Si la notion est récente, ses origines le sont moins. Le mot est de la même famille que résilier ou résiliation, empruntés au XVI^e au latin *resilire*, qui signifie « sauter en arrière, rebondir, rejaillir » et qui a évolué dans le langage juridique vers « renoncer, se dédire ».

Après une carrière en physique des matériaux, où elle décrit la propriété qui caractérise l'énergie absorbée par un corps lors d'une déformation, la résilience connaît son heure de gloire dans deux domaines différents à partir des années 1970 et 1980.

En 1973, l'écologue canadien Crawford Holling, un des fondateurs de l'économie écologique, l'emploie dans son article *Resilience and stability of ecological systems*.

Parallèlement, le terme est utilisé par les psychologues à partir des années 1980 et popularisé en France grâce aux travaux et à l'expérience personnelle de l'éthologue Boris Cyrulnik. Il représente la capacité à se remettre d'un état de stress post-traumatique.

Suite au tremblement de Kobé en janvier 1995 (6 400 morts, près de 44 000 blessés et des dégâts estimés à plus de 100 milliards d'euros), est créé en 1999 l'UNISDR (United Nations Office for Disaster Risk Reduction). Ce bureau des Nations unies pour la réduction des risques liés aux catastrophes publie en 2005 son cadre d'actions d'Hyōgo (du nom de la préfecture japonaise de Kobé) : « Pour des nations

et des communautés résilientes face aux catastrophes ».

Les objectifs de ces travaux visent à ce que les territoires soient en capacité d'identifier, d'évaluer, de surveiller les risques de catastrophe de manière à pouvoir intervenir efficacement à tous les niveaux lorsqu'elles se produisent. Depuis, la notion se diffuse dans les esprits et les pratiques. La définition de ville résiliente qu'en donne aujourd'hui le CEREMA est « une ville en mouvement, capable :

- d'anticiper des perturbations, brutales ou lentes, grâce à la veille et à la prospective ;
- d'en atténuer les effets ;
- de se relever et rebondir grâce à l'apprentissage, l'adaptation et l'innovation ;
- d'évoluer vers un nouvel état en équilibre dynamique préservant ses fonctionnalités, et ceci de manière choisie et construite collectivement. »

Il est intéressant de constater que la notion de catastrophe s'est élargie au-delà des risques naturels et porte aujourd'hui sur les risques technologiques, les guerres et conflits, les épidémies et même les crises économiques majeures. Il n'est pas anodin qu'après Hyōgo, le deuxième cadre d'action de l'UNISDR ait été validé à Sendai, autre préfecture japonaise

touchée par une conjonction de catastrophes naturelle (le tsunami de 2011) et nucléaire. Un des exemples de ville résiliente est Detroit, aux États-Unis, qui essaye de renaître de ses cendres après avoir perdu 1,2 million d'habitants depuis 1950. De même, la transformation des terrils en parcs naturels ou en pistes de ski est un exemple de résilience.

L'agglomération bordelaise n'est pas à l'écart de réflexions sur la résilience, de par sa situation au fond d'un large estuaire soumis aux marées et au cœur d'un amphithéâtre, point de confluence de nombreux cours d'eau. Le traitement des eaux pluviales convergeant vers les tissus centraux a bénéficié de lourds investissements locaux (de l'ordre d'un milliard d'euros sur 30 ans) et fait régulièrement preuve d'efficacité, constituant par là un exemple à l'international. En revanche, l'écueil des inondations fluvio-maritimes reste à résoudre. Un quart du territoire, dont les sites de renouvellement urbain, est situé en deçà des marées hautes biquotidiennes. La solution ? Opérer du renouvellement urbain inondable : Bordeaux ne protège que ses quartiers anciens, et ceux à venir se lient au risque en l'épousant et en développant de nouvelles formes. —



La résilience est la capacité d'un organisme à se reconstruire après un traumatisme.

Duty to cooperate :

un modèle original de planification

MICHAËL DAVID

À la différence du droit de l'urbanisme français où le point de départ est le plan d'urbanisme, le Royaume-Uni privilégie la définition d'une catégorie d'activité humaine, exprimée dans le mot *development*, qui englobe tout changement physique et d'affectation des sols et des bâtiments.

Jusque très récemment, la loi britannique exigeait que tout acte de *development* fût soumis à un contrôle préalable de l'État et fût formalisé à travers un permis et des plans d'urbanisme divers (stratégiques, régionaux ou détaillés). Ces plans, dépourvus de toute valeur réglementaire, formulent des objectifs et sont la base de négociation des permis de construire avec les aménageurs privés (*developers*) que les techniciens des collectivités cherchent à attirer vers eux.

En 2011, le gouvernement a décidé une profonde réforme par le biais du *Localism Act*. Un triple objectif préside à la réforme : desserrer et réduire le poids de l'État ; simplifier la planification avec l'émergence de plans locaux ; engager plus étroitement les habitants des villes dans le développement urbain en offrant aux populations des villages et quartiers la possibilité d'élaborer leur propre plan, le *Neighbourhood Plan* (plan de voisinage)¹.

C'est dans ce contexte que naît le *Duty to cooperate* que l'on peut traduire de façon littérale par l'« obligation de coopérer » qui (s')impose aux autorités de planification de coopérer avec leurs

voisins via des consultations obligatoires dans l'élaboration des plans d'urbanisme².

Quel regard porter sur cette obligation ? En premier lieu, l'obligation de coopérer se limite à une obligation de discuter, pas de s'entendre. Le devoir de coopérer n'est pas un devoir d'accord. Tout au plus les autorités doivent faire l'effort de se rapprocher et de se parler sur des questions transversales et stratégiques préalables à la construction des plans d'urbanisme. La méconnaissance de cette obligation est sanctionnée : des agents ou inspecteurs de planification s'assurent de son respect en venant observer la conformité des mesures d'action publique et s'assurent que les politiques locales sont élaborées par l'ensemble des acteurs concernés.

Les autorités doivent démontrer et prouver leur bonne foi dans l'exécution de cette obligation conjointe. Elles doivent accomplir des actes positifs, justifiés et efficaces, signes de leur investissement réciproque pour parvenir à un accord. À défaut, et selon le degré de gravité du manquement, les inspecteurs peuvent ne pas examiner les plans ou recommander de ne pas les adopter ou les adopter avec des modifications, ce qui retarde voire paralyse leur mise en œuvre.

En deuxième lieu, les premiers retours d'expérience montrent que les mécanismes de coopération entre les différentes autorités sont souvent au point mort dans la création des plans locaux. C'est en ce sens que concluait en 2014 l'organisme de contrôle, souli-

gnant l'incapacité des autorités locales à voir au-delà de leur propre ville.

Et cet organisme d'appeler de ses vœux à restructurer et à réorienter cette obligation. Parmi les principaux griefs : l'absence de transversalité et de stratégie d'approche des problèmes, le défaut de gouvernance et de suivi, la dilution des responsabilités ou encore la montée des égoïsmes municipaux repliés sur des approches sectorielles.

En troisième et dernier lieu, le modèle français de planification est-il si éloigné du *Duty to cooperate* ?

Un raisonnement par analogie introduit le doute. À l'instar des articles L. 132-7s. du Code de l'urbanisme qui prend soin de distinguer l'« Association » des « Consultations », et où diverses personnes publiques et privées sont associées ou consultées à la demande tout au long de l'élaboration des SCoT et PLU, rendant un avis joint à l'enquête publique. C'est notamment le cas des établissements publics de coopération intercommunale voisins compétents ou des communes limitrophes.

On devine ainsi des éléments semblables au sein des deux systèmes avec l'institutionnalisation d'une obligation de coopérer « à la française ».

Mais là encore, à l'instar du système britannique, l'obligation de coopérer n'est pas une obligation de s'entendre ! D'où la création déjà ancienne et peu éprouvée, dans chaque département, d'une commission de conciliation chargée « de rechercher un accord entre l'autorité compétente pour élaborer les SCoT et les PLU et les autres personnes associées à cette élaboration ou de formuler en tant que de besoin des propositions alternatives »³. —

1 | Dans les agglomérations, ce même pouvoir est donné à chaque quartier qui veut créer un *neighbourhood forum* apte à prendre en charge l'élaboration du plan.

2 | Mais pas seulement, l'obligation se déclinant à plusieurs échelles et à l'endroit de plusieurs organismes (de transport, de santé, maritimes, environnementaux, patrimoniaux...).

3 | C. urb., art. L. 132-14

Sous la direction de Pascal Tozzi

Villes et quartiers durables : la place des habitants

La participation habitante dans la mise en durabilité urbaine : discours, effets, expérimentations et mises à l'épreuve

Carrières sociales éditions, mars 2016, 544 p.

Publié suite au colloque international qui a clôturé le programme PAGODE (Participation, animation et gouvernance dans les écoquartiers) organisé à Bordeaux en novembre 2014, cet ouvrage interroge la place accordée aux habitants dans la conception de la ville durable prônée par les écoquartiers. En effet, la participation des habitants est mise en avant par les aménageurs des écoquartiers comme un principe fondateur, les différenciant ainsi des quartiers classiques. En évitant l'exclusion de certaines populations, en permettant un gain qualitatif pour la définition et l'appropriation des projets, en favorisant la sociabilité et la prise en compte des identités locales, la participation habitante aurait pour vertu d'initier une prise en charge collective et pérenne de ces nouveaux quartiers.

Sous la direction de Pascal Tozzi, ce livre rassemble une vingtaine de contributions pluridisciplinaires (géographie, sociologie, psychologie) qui ont pour objectif d'analyser le discours participatif mis en œuvre lors de la conception des écoquartiers en étudiant ses effets et les retours critiques que celui-ci suscite. Après une mise en perspective et une contextualisation de la problématique au regard des grands mouvements de la pensée urbaine, la première partie des contributions permet de mettre en évidence la prégnance et les effets d'un gouvernement de la participation. La participation habitante y est présentée comme « domestiquée », faisant jouer au citoyen une partition déjà écrite par la puissance publique. L'institutionnalisation de la participation conduit à créer des lieux pour traiter la proximité et des revendications ponctuelles, mais n'invite pas à monter en généralité ni à changer la ville pour changer la société. Les écrits mettent également en évidence des stratégies de décharge ou de recyclage, les collectivités déléguant la mise en œuvre de la participation à des groupes d'habitants déjà organisés, externalisant ainsi les risques de conflits. Dans ce contexte, la participation peut mettre en évidence les inégalités sociales, voire les institutionnaliser, en formant une élite associative déconnectée de la réalité sociale locale.

En contrepoint de cette analyse très critique, une seconde partie met en lumière des démarches participatives vectrices d'opportunités d'appropriations et de résistances citoyennes. On y découvre l'émergence de formes créatives de participation, des exemples d'écoquartiers pensés en résistance à l'envahissement immobilier dans le cadre d'une mobilisation contestataire locale et des modèles où un souffle participatif durable permet une réelle appropriation habitante. Le secteur associatif et militant peut ainsi donner naissance à des écoquartiers plus accomplis. Toutefois, ces projets se réalisent généralement sur des temps plus longs et des opérations plus modestes.

L'ouvrage se conclut par un focus sur les technologies impliquantes analysées comme des leviers ou des freins dans la participation habitante. Dans ces quartiers où une grande place est accordée à l'innovation technologique, les solutions techniques sont confrontées à deux limites : celle des usages où l'habitant n'est pas toujours l'écohabitant espéré et celle de la difficulté de l'évaluation et du suivi opérationnel des performances techniques.

Agrémenté de nombreux exemples locaux (Ginko et Darwin à Bordeaux, Terres-Neuves à Bègles, analyse de démarches participatives menées à Mérignac et Cenon), cet ouvrage interroge la coconstruction et l'aspiration à la durabilité de la ville dans la métropole bordelaise bien au-delà du simple périmètre des écoquartiers. Tout comme l'écocitoyenneté n'est pas l'apanage des écoquartiers, le renouvellement du rapport des habitants aux espaces urbains implique de mieux prendre en compte leurs besoins et désirs de participation à l'échelle de l'ensemble des territoires, y compris dans les tissus constitués des villes, malgré des problèmes techniques, sociaux et financiers complexes.



Camille Garcelon

a'urba, sous la direction de Jean-Marc Offner

Atlas de l'espace métropolitain de Bordeaux

Mollat, octobre 2016, 136 p.

Mettre en images un territoire (l'espace métropolitain), un processus (la métropolisation, incarnation géographique de la mondialisation) et des données est un exercice redoutable auquel se sont prêtées les équipes de l'agence d'urbanisme de Bordeaux métropole Aquitaine (a'urba). Tout comme le mythique *Atlas*, l'ouvrage doit être robuste et porter un double objectif d'illustration et d'explication, tout en étant inventif dans les pistes de dialogue iconographique qu'ils proposent. C'est ce pari qui est relevé dans cet atlas, métissé à plus d'un titre, entre approches scientifiques en géographie, en aménagement, en urbanisme et recherches appliquées, diagnostic et bel ouvrage, rigueur et créativité.

De par son organisation, cet ouvrage est éminemment géographique, car les échelles, du micro au macro, du foyer à l'aire et aux systèmes, sont convoquées tour à tour pour révéler le fonctionnement de l'espace métropolitain.

Visibles

Ce qui frappe à la lecture de l'atlas, c'est le parti pris d'un esthétisme dans la mise en images de l'information géographique, par le choix des couleurs tel que l'exprime la couverture bigarrée, par le souci de présenter des légendes avec des anneaux de couleurs très efficaces dans la lecture des taux ou des ratios. Ici, les cartes de flux (dans la 2^e partie) retiennent en particulier l'attention, car elles répondent au redoutable exercice de donner à voir des échanges, des transferts entre des origines et des destinations, et ce en optant pour un dégradé de bruns (départs) et de bleus (arrivées).

Cet esthétisme – ce soin apporté aux mises en images – n'est pas utilisé aux seules fins heuristiques mais aussi didactiques, car il aide à rentrer dans la mécanique de la cartographie statistique, laquelle n'est pas toujours très simple à appréhender.

Le large spectre des thématiques retenues dans l'ouvrage participe également de cette ouverture, de ces diagnostics cartographiques de l'espace métropolitain.

Enfin, cette plongée cartographique s'accompagne de nombreux commentaires et explications qui sont autant de dialogues entre l'image et la compréhension de la constitution de l'espace métropolitain. Ici, quelques encarts méthodologiques (notamment sur le recours à l'analyse des flux dominants) auraient pu permettre aux lecteurs de rentrer dans la mécanique de ces fabrications cartographiques.

Invisibles

Face à la profusion d'informations présente dans cet atlas, on peut souligner que certaines thématiques auraient mérité d'être davantage explorées, car elles donnent à voir tout autant que des données démographiques la réalité d'un fonctionnement métropolitain. C'est le cas en premier lieu du tourisme, pour lequel aurait pu être explorées les données relatives au tourisme d'affaires, de congrès, de croisière

par exemple, tant ces pratiques offrent des visages nouveaux du rayonnement du territoire métropolitain à l'international. De la même façon, la thématique des transports aurait pu être étoffée en explorant davantage l'écosystème gravitant autour des 11 aéroports de la Nouvelle-Aquitaine, mais aussi en explorant de nouvelles données comme les traces laissées par les usagers des transports en commun. Enfin, des planches consacrées à la culture et aux loisirs auraient également méritées de figurer dans cet atlas comme des marqueurs métropolitains, tant les festivals, les lieux d'expositions et de concerts participent aussi du dynamisme artistique du territoire. À ce titre, pourquoi ne pas mettre en images de façon plus synthétique, voire artistique, les principales mesures et les indicateurs en ayant recours à des infographies ? Ceci sera sans doute pour une prochaine édition, celle-là étant déjà forte de plus d'une soixantaine de planches.

Cet atlas est ainsi un bel ouvrage à regarder et à lire, sans doute aussi parce qu'il tisse des ponts de toute sorte et dresse au final le tableau d'un espace métropolitain bordelais ouvert aux autres et au monde.

Marina Duféal



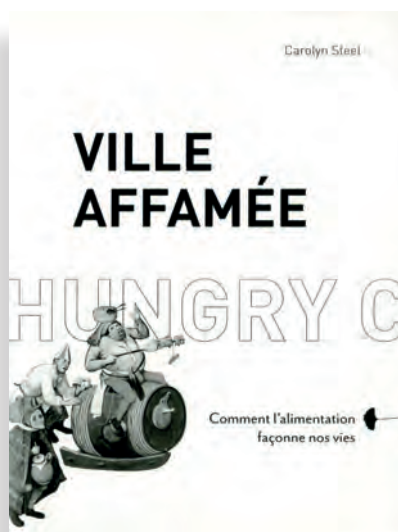
Carolyn Steel

Ville affamée - Comment l'alimentation façonne nos vies

Rue de l'échiquier, juin 2016, 448 p.

C'est un plaisir que de lire le verbe pointu et parfois caustique de Carolyn Steel sur le rapport entre la ville, son ventre et tout ce que cela engendre dans la configuration du monde et de ses « chez-soi ». Sous la forme d'un cycle en cinq étapes, l'auteure dresse un tableau historique et socio-économique du rapport aux terres, à l'approvisionnement, de la place que la cuisine a prise dans les logements, de l'évolution des repas et enfin du traitement des déchets. Il est évidemment question de la relation aux campagnes, fussent-elles intimement liées dans les faubourgs de Rome durant l'Empire romain, jusqu'aux plus lointaines, nous permettant aujourd'hui de manger des ananas toute l'année. Le Royaume-Uni et les États-Unis ne sont pas épargnés dans cet ouvrage, tandis que la France et l'Italie, souvent citées, apparaissent bien plus respectueuses de la qualité de leur alimentation.

Le lien de la ville à son hinterland est celui d'un système patrimonial spécifique à chaque époque. Les modes de transport des aliments ont déterminé l'agencement de l'hinterland rural. Le fer a supprimé les contraintes de la ville par rapport à la campagne. Au XVIII^e siècle, après l'importation du système agricole hollandais où la moitié des habitants étaient déjà des urbains, les Anglais parcellisent l'ensemble des terres (*enclosure*). Il n'y aura donc plus de friches. Un siècle plus tard, l'industrialisation du travail et de l'agriculture font basculer le monde occidental dans un nouveau paradigme : la question n'est plus de savoir comment nourrir les villes, mais combien ça coûte. On incite les ouvriers à manger plus de viande pour tenir les cadences en usines. Les abattoirs industriels apparaissent. « Si le blé créa la cité antique, la viande fit naître la ville industrielle. » Carolyn Steel explique que désormais notre consommation n'est plus conditionnée par l'agriculture locale mais par les économies d'échelles, ce qui concentre les enjeux dans l'approvisionnement des villes. Les grandes surfaces tentent de limiter le stockage, coûteux, créant une tension permanente. Au Royaume-Uni, en 2008, près de 95 % des produits des supermarchés étaient gérés par des dépôts géants. La concentration physique des aliments est elle-même une source de danger : comment par exemple compenser la demande si des silos géants étaient contaminés par une bactérie ?



Outre-Manche, les marchés et les épiceries ont tendance à disparaître au profit des hypermarchés, ce qui tue lentement les centres-villes. L'alimentation « bobo », pittoresque, touristique, sert d'appât pour favoriser le renouvellement urbain. Les épiceries des communautés immigrées sont encore celles qui résistent le mieux au Royaume-Uni. Les marchés étaient autrefois les seuls grands espaces publics des villes, lieux du politique, de la comédie et du tragique. La tendance aux *malls* fermés associée à l'emprise de la grande distribution semble de mauvaise augure pour la vie de la Cité. Et la grande distribution se fait de plus en plus souvent aménageur de villes au Royaume-Uni et aux États-Unis. D'où la nécessité pour la sphère publique de rester vigilante quant aux monopoles de l'industrie agroalimentaire et de la grande distribution. Notre rapport à la cuisine configure le logement. Après la guerre mondiale, les femmes de classes moyennes durent descendre à l'entresol – qui cachait alors les cuisines et les employés désormais trop chers – pour mettre la main à la pâte... Est apparue ensuite une science de l'agencement des cuisines pour améliorer le quotidien des ménagères. Dans le cadre du Chantier gouvernance alimentaire en Aquitaine en 2015, dont l'action était accompagnée par le réseau *International Urban Food Network*, Bordeaux Métropole et la Gironde ont voulu se confronter à ces enjeux. Elles réfléchissent aujourd'hui à la création d'un Conseil de la gouvernance alimentaire.

Emmanuelle Goïty

Thomas Buhler

Déplacements urbains : sortir de l'orthodoxie Plaidoyer pour une prise en compte des habitudes

Presses polytechniques et universitaires romandes, 2015, 128 p.

L'individu qui s'apprête à effectuer un déplacement est réputé agir de manière rationnelle dans ses choix (mode, itinéraire...). Cette posture, largement répandue chez les chercheurs et techniciens de la mobilité, considère que l'individu réalise alors un arbitrage, entre le temps du déplacement et son coût en particulier.

Sur cette base, les politiques publiques de déplacement développées en France et visant à réduire l'usage de la voiture s'appuient, selon l'auteur, sur deux types de levier :

- Des injonctions implicites : elles cherchent à augmenter les qualités objectives des modes alternatifs (développement de TCSP, amélioration des fréquences...) et à relativiser l'efficacité et la performance de la voiture. Il s'agit par exemple de limiter les accès à certains secteurs ou de déployer le stationnement payant sur voirie.
- Des injonctions explicites qui s'attachent à faire évoluer les comportements en usant d'outils de communication axés sur des valeurs telles que la santé et l'environnement.

Mais ces politiques n'atteignent pas pleinement les succès escomptés. Le développement important des réseaux de TCSP dans de nombreuses agglomérations n'a pas bouleversé les parts modales. Rappelons que dans la métropole bordelaise, avec la mise en service des 33 premiers kilomètres de tramway, la part modale des TC n'a progressé que d'un point seulement. Par ailleurs, l'usage de la voiture reste important même dans des quartiers bien desservis par les transports en commun et pour effectuer des trajets de courte distance.

Comment expliquer que des personnes acceptent aujourd'hui de « perdre » un peu de temps en se déplaçant en train ou en car ? Serions-nous devenus irrationnels ? Selon Thomas Buhler, il est nécessaire de réinterroger le dogme du choix purement rationnel. Les résistances au changement peuvent être mieux appréhendées par la prise en compte du concept de l'habitude, trop souvent ignoré par la recherche sur les déplacements urbains.

L'habitude (et ses trois dimensions : représentation, espace et temps) permet d'expliquer, en partie, les obstacles auxquels se heurtent les politiques publiques. Elle constitue en effet « une objection aux politiques injonctives » car les individus ne font pas des choix totalement rationnels en questionnant tous les paramètres du trajet avant chaque déplacement. L'habitude est ici entendue comme « la propension à un certain type de comportement, modifiable dans le temps, qui se constitue par apprentissage formel ou informel » : habitude modale, habitude de trajets, de lieux fréquentés...

Alors comment, dans ce contexte, rendre plus opérantes les politiques publiques ? L'auteur insiste sur le fait qu'il existe des moments où l'habitude peut perdre du terrain et être déconstruite. Ces moments qui amènent les individus à re-questionner leurs routines correspondent à des étapes clefs dans les cycles de vie : évolution de la composition du ménage, déménagement, changement de lieu de travail... L'évolution des pratiques est alors envisageable. Ce sont ces temps de la vie que les politiques publiques doivent intégrer pour amplifier leurs effets.

C'est tout le sens du travail effectué par l'a-urba avec Bordeaux Métropole autour des opérations « 50 000 logements ». Il proposait en effet de profiter de l'arrivée de nouveaux habitants dans ces programmes de logements construits à proximité du réseau de TCSP, pour développer divers outils les amenant à questionner leurs pratiques modales et à basculer vers les transports en commun et les modes doux.

Le changement de comportement est également un des thèmes de l'observatoire des mobilités animé par l'a-urba. Ses travaux mettent notamment en évidence la nécessité d'adapter les politiques publiques selon leurs cibles : actions dédiées aux nouveaux résidents dans une commune, aux salariés d'une entreprise récemment implantée, aux nouveaux parents profitant des services d'une crèche...

Valérie Diaz





Collectif

Bordeaux et sa métropole... à pied

TopoGuides®, coll. « Randocitadines », avril 2016, 128 p.

En seize itinéraires, ce guide de randonnées pédestres se propose de parcourir la métropole de Bordeaux le long de ses nouveaux visages ou bien en révélant des caractéristiques existantes. L'ouvrage fait un bref rappel de l'histoire de Bordeaux et ses principaux atouts (qualité de vie, vin, patrimoine mondial de l'Unesco). Les randonnées pédestres sont classées en quatre thématiques : les itinéraires historiques, le grand tour de Bordeaux qui parcourt les abords des boulevards, les itinéraires nocturnes et enfin les tours dans la métropole (Bruges, Lormont, Cenon, Floirac, Talence, Gradignan, Pessac, Blanquefort). Bien détaillé et illustré, ce guide offre des possibilités de balades urbaines ou plus champêtres, de jour comme de nuit. Des encadrés permettent de connaître plus précisément les grands symboles et petites anecdotes historiques.



Visages de Bordeaux et de la Gironde par les écrivains et les artistes

Le Festin, septembre 2016, 256 p.

D'Ausone à Friedrich Hölderlin, de Jean Forton et autre Jean Balde, ils sont nombreux les auteurs outre-Garonne et locaux, de périodes lointaine ou contemporaine, à chanter la beauté de Bordeaux et de la Gironde. À travers des morceaux choisis, l'ouvrage se consacre au « Bordeaux magique », racontant aussi la vigne et le vin et enfin les couleurs des saisons. Le rythme est agréable. Les illustrations appuyées sur des gravures, dessins, photos anciennes, scènes, bandes dessinées, offrent au lecteur différentes manières de voir ce territoire, à la fois guindé et décontracté, mais poétique... Elles sont aussi le reflet des conditions sociales des mœurs propres à chaque époque. L'environnement et le temps local y sont à la fois doux et estivaux, comme noyés et brumeux. C'est donc un spectre très large de notre territoire qui est brossé dans ce beau recueil.



Alexandra Siarri

Bordeaux est avenir

Mobilibook, 2017, 288 p.

Entre histoire personnelle et réflexions prospectives, l'ouvrage de l'adjointe au maire de Bordeaux en charge de la cohésion sociale et territoriale ne fait pas dans la « langue de bois ». Alain Juppé le souligne dans sa préface : « Ce texte est pénétré à la fois de générosité et de modernité, loin des catégories partisans et des routines installées. Il ne manquera pas de déranger ».

Alexandra Siarri fait partie de ces élues à la fibre « sociale ». Chaban avait Simone Noailles, « religieuse laïque », qui fit entrer Véronique Fayet au conseil municipal en 1989. Militante associative, V. Fayet sera adjointe au maire de Bordeaux chargée des politiques de solidarité de 1995 à 2014. Elle est aujourd'hui présidente du Secours catholique. À sa manière, A. Siarri s'inscrit dans cette lignée, dans un engagement politique atypique. Ce qui n'est pas toujours facile à vivre...

Ses réflexions sur la ville, sur l'action politique, hument l'air du temps, entre économie circulaire et rythmes urbains. Les commentaires sur le fonctionnement du couple élu – fonctionnaire retiendront l'attention. Une grande absente : la métropole. C'est pourtant là que se joue en bonne part l'avenir de Bordeaux. Une future expérience pour l'ancienne collaboratrice de la mission Tramway de la CUB ?

Abonnez-vous !

Et recevez **CaMBo** chez vous :



1 an : 2 numéros = 20 €

2 ans : 4 numéros = 40 €

Collection complète* : 11 numéros = 90 €

*Offre valable jusqu'à 15 novembre 2017 - dans la limite des stocks disponibles

Oui, je souhaite m'abonner à la revue **CaMBo** pour ☐ 1 an ☐ 2 ans ☐ collection (1 à 11)

à partir du n° 11 (mai 2017) ☐

à partir du n° 12 (à paraître, novembre 2017) ☐

M. ☐ Mme ☐ Mlle ☐

Nom

Prénom

Courriel

Date

Signature

Adresse

Code postal

Ville

Pays

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

Le Festin
autorisation 64348
33 098 Bordeaux cedex

CAhiers de la MÉTROPOLE BORDELAISE

LES AUTEURS

p. 48 | **Sylvain Alasset**

chargé de projets économie à l'aua/T,
agence d'urbanisme et d'aménagement
de l'aire urbaine de Toulouse.

p. 50 | **Anne-Guite Beau-Castagnac**

géographe, délégué du dialogue métropolitain
de Toulouse.

p. 22 | **Agnès Berland-Berthon**

architecte et urbaniste, directrice de l'IATU
de Bordeaux, professeur des universités
(Bordeaux-Montaigne).

p. 15 | **José Branco**

architecte-urbaniste.

p. 41, 52, 59 | **Lionel Bretin**

géographe, chargé d'études à l'a-urba.

p. 70 | **Jean-Christophe Chadanson**

urbaniste, directeur de l'équipe Projet urbain
à l'a-urba.

p. 20 | **Bob Clément**

ingénieur-urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 44 | **François Cougoule**

urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 74 | **Michaël David**

conseiller juridique à l'a-urba,
enseignant-chercheur associé au Cerdare,
université de Bordeaux.

p. 78 | **Valérie Diaz**

urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 72 | **Caroline de Vellis**

statisticienne, chargée d'études à l'a-urba.

p. 76 | **Marina Duféal**

maître de conférences à l'université
Bordeaux-Montaigne.

p. 61 | **Philippe Estèbe**

maître de conférences à l'université Toulouse Le Mirail
(1995-2005), directeur de l'IHEDATE.

p. 26 | **Nathanaël Fournier**

économiste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 65 | **Jérôme Fuseau**

ingénieur SIG, directeur de l'équipe
Gestion et représentation des informations à l'a-urba.

p. 75 | **Camille Garcelon**

urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 39 | **Alain Garès**

aménagement urbain toulousain.

p. 77, 79 | **Emmanuelle Goïty**

sociologue, chargée d'études à l'a-urba.

p. 18 | **Antonio Gonzalez Alvarez**

ingénieur-urbaniste, directeur de l'équipe
Dynamiques territoriales à l'a-urba.

p. 29 | **Maud Gourvellec**

ingénieur-urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 57 | **Marie-Christine Jaillet**

sociologue, directrice de recherche au CNRS.

p. 8 | **Aurélié Lalanne**

maître de conférences en sciences économiques
à l'université de Bordeaux.

p. 70 | **Catherine Le Calvé**

architecte-urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 36 | **Serge Legrand-Vall**

écrivain.

p. 47 | **Antoine Loubière**

rédacteur en chef de la revue Urbanisme.

p. 44 | **Thibaut Lucrin**

économiste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 73 | **Stella Manning**

géographe, chargée d'études à l'a-urba.

p. 14 | **Laure Matthieussent**

paysagiste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 59 | **Élodie Maury**

chargée de communication à l'a-urba.

p. 11 | **Thierry Oblet**

sociologue, maître de conférences
à l'université de Bordeaux.

p. 4, 33, 79 | **Jean-Marc Offner**

directeur général de l'a-urba.

p. 4, 61 | **Gilles Pinson**

professeur de science politique à l'IEP de Bordeaux.

p. 33 | **Cécile Rasselet**

géographe, directrice de l'équipe Socio-économie
urbaine à l'a-urba.

p. 32, 73 | **Vincent Schoenmakers**

urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 54 | **Mariette Sibertin-Blanc**

géographe, maître de conférences
à l'université de Toulouse Jean-Jaurès.

p. 68 | **Sandrine Vaucelle**

géographe, maître de conférences
à l'université Bordeaux-Montaigne.

LES ILLUSTRATEURS

p. 9, 30 | **Clara Barretto**

architecte-urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 72 | **Olivier Chaput**

infographiste à l'a-urba.

p. 27, 67 | **Christine Dubart**

infographiste à l'a-urba.

p. 11, 70-71 | **Sylvain Tastet**

infographiste à l'a-urba.

LES PHOTOGRAPHES

couverture (place de la Bourse, Bordeaux), p. 1, 13, 21,
37, 39, 45, 46, 55, 64, 73 | **Hélène Dumora**
photographe à l'a-urba.

couverture (place du Capitole, Toulouse)
| **Didier Taillefer**
photographe.

**CA
m
BO**

Cahiers de la Métropole Bordelaise

#11 | MAI 2017

Bordeaux + Toulouse ?

Bordeaux et Toulouse
ont en partage une histoire,
un fleuve, le rugby
et bien plus encore...

**Quelle est aujourd'hui
la combinaison gagnante
pour dessiner un avenir
commun aux deux
métropoles du Sud-Ouest ?**

le festin

a'urba.



9

782360 621712

10 €

À paraître

#12 | NOVEMBRE 2017

Bordeaux, la nuit