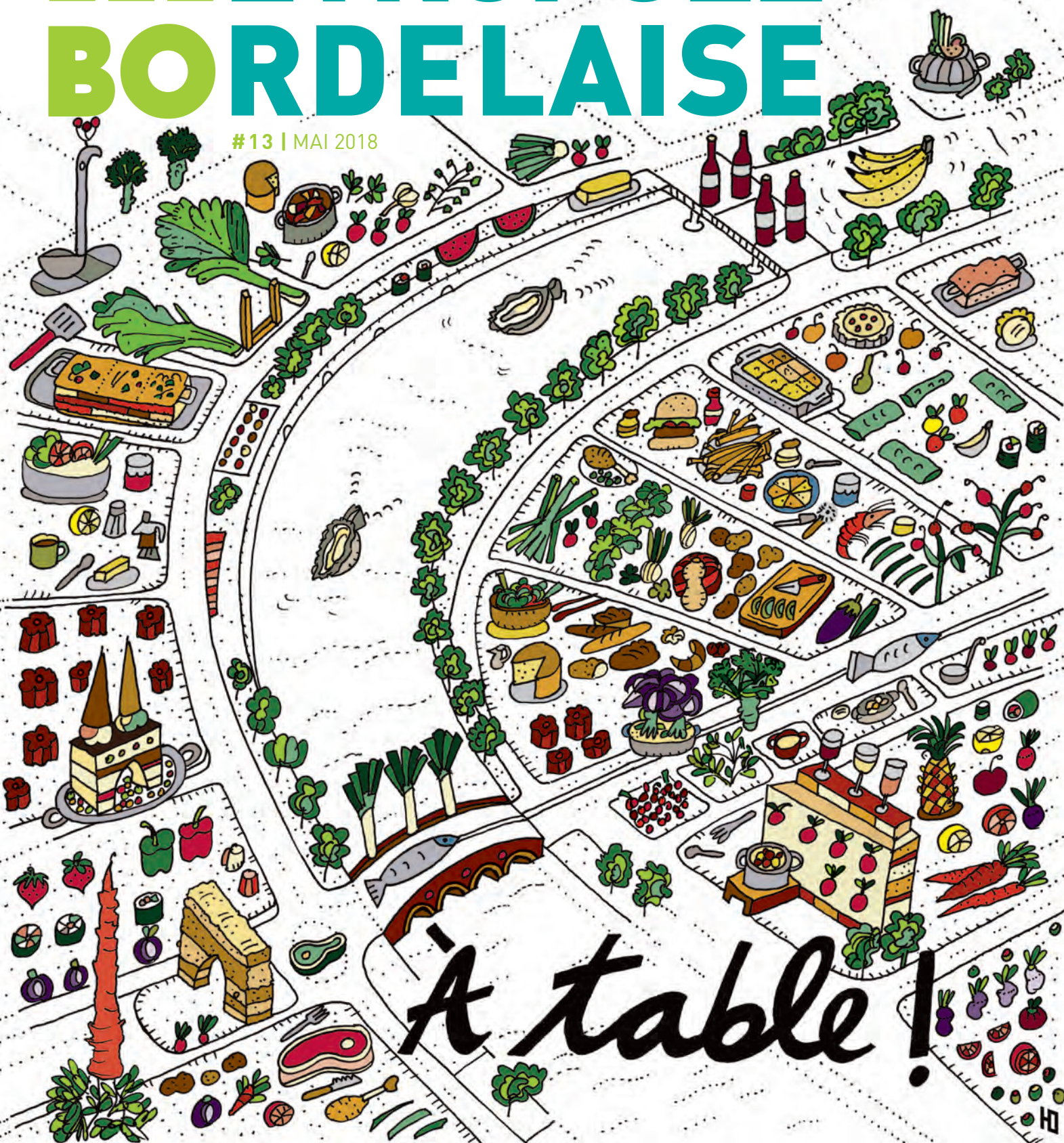


CA hiers de la MÉTROPOLE BORDELAISE

#13 | MAI 2018



À table !

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
Chargées de diffusion
Anabelle Vischi • 05 57 10 58 67
diffusion@mail.lefestin.net
Estelle Fromy • 05 57 10 58 67
diffusion2@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 2018
ISBN : 978-2-36062-199-6
ISSN : 2260-9075



10-31-2222 / Certifié PEFC /

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



édito

« Un train de retard », c'est le jugement historique que l'on portera sur l'agitation actuelle concernant les hypermarchés. D'aucuns en appellent en effet à un moratoire sur l'implantation des grandes surfaces de périphérie, alors même que le modèle des hypermarchés est déclaré à bout de souffle par leurs patrons eux-mêmes. Essor du commerce en ligne et du drive, diversification des modes d'achat, concurrence généralisée sur les prix, les hypermarchés n'ont plus la cote. Le discours politique tire sur l'ambulance. La loi Royer de 1973, dix ans après la première implantation d'un « grand magasin en libre-service » avait voulu, déjà, protéger le petit commerce. En vain. Les transformations successives de la composition et du fonctionnement des commissions d'aménagement commercial n'ont pas empêché un laxisme récurrent en faveur des demandes d'autorisation d'exploitation commerciale, par une convergence de fait entre intérêts économiques privés et intérêts publics locaux. Les références aux bonnes pratiques allemandes ou britanniques n'ont pas ébranlé la surdité collective.

L'action publique devrait avoir une longueur d'avance. Elle est bien souvent en retard d'une guerre, lorsque le problème à résoudre prend une ampleur telle que les solutions initiales deviennent inopérantes. En l'occurrence, la « problématique » des hypermarchés concerne désormais moins l'implantation de nouvelles surfaces que leur transformation voire la réaffectation de leurs emplacements.

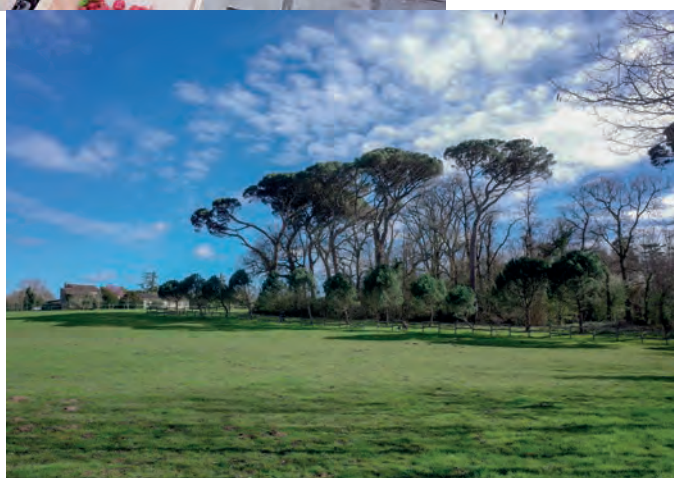
Ces décalages temporels entre l'apparition d'un phénomène, son diagnostic (savant, politique, militant), l'élaboration et la mise en œuvre d'un mode d'action, minent la pertinence des politiques publiques. Des économistes alertent ainsi depuis vingt ans sur l'impasse du financement des transports collectifs sans émouvoir quiconque.

L'étalement urbain est l'illustration paradigmatique de ces asynchronies. Après un demi-siècle de développement des territoires périurbains, le législateur persiste et signe, traitant l'affaire sans la questionner à nouveaux frais. Sans doute fallait-il tenter de « lutter » contre la rurbanisation il y a 40 ans. Ce n'est plus d'actualité aujourd'hui, l'enjeu est désormais d'agencer plus vertueusement ces urbanisations diffuses, existantes.

Le train de retard a parfois d'autres raisons. Les temps de maturation et de réalisation des grands projets sont tels que la péremption guette les programmations. Souvenons-nous de l'ambition initiale de la TGB, une bibliothèque sans livres, ce qui n'était pas sot à l'heure du numérique. Les quatre « silos » à bouquins ont démenti cette conception, trop avant-gardiste pour ébranler les certitudes architecturales. Les équipements culturels fournissent une bonne partie de ces obsolescences programmées.

Que faire ? Les « savants » n'échappent pas toujours à ce conservatisme des paradigmes. Les « lanceurs d'alerte » manquent de légitimité. L'assemblée citoyenne du futur prônée par certains trouve peu d'échos. Et les « renifleurs de tendance » chers au milieu de la mode ne s'intéressent pas à notre avenir urbain. Des circuits courts entre les mondes de l'action, du savoir, de la culture, devraient faciliter l'abandon des schémas caducs et l'appropriation de nouveaux modèles. « On ne peut résoudre nos problèmes avec le type de pensée qui les a créés », affirmait justement Albert Einstein, dans un bel appel à l'hybridation des compétences.

Jean-Marc Offner



DÉBATS

GRAND ENTRETIEN

Véronique Fayet | Camille Garcelon | Élodie Maury

4

CONTROVERSE

La France au chevet de ses villes

| Guillaume Pouyanne

8

IMPERTINENCE

L'humour bordelais est-il borderline ?

| Thierry Oblet

11

BRUITS DE LA VILLE

ÉPHÉMÈRE

Photographie | Hélène Dumora

13

SENS DE L'ÉVÉNEMENT

Dans la cour des grands | Jérôme Fuseau

14

VOISINAGE

Gijón, une ville à la carte | François Cougoule

16

INNOVATION

**L'urbanisme sensoriel au service
des personnes âgées** | Marine Demange

17

DOSSIER À TABLE !

coordonné par Clara Barretto | Nathanaël Fournier

À table ! | Clara Barretto | Nathanaël Fournier 29

À l'ère du numérique et de la logistique du dernier kilomètre ? Entretien avec Pierre Picharchie, directeur du MIN de Bordeaux | Nathanaël Fournier 34

Circuits courts alimentaires Vertus réelles et supposées | Armelle Gomez 36

Agriurbanisme De la pensée à l'action | Gérard Thomas 39

De la bouche des enfants 42

Quand manger transforme la ville... Et réciproquement | Jérôme Monnet 44

Entre enracinement et ouverture La culture alimentaire bordelaise | Philippe Meyzie 47

De la bouche des enfants 50

Renaissance gastronomique Entretien avec Jacques Ballarin | Nathanaël Fournier 52

Sabores latinos | Alice Prada 56

Les villes et la question alimentaire Un lien en voie de reconstruction | Nathalie Corade 59

ACTEURS

IDENTITÉS MÉTROPOLITAINES

Photographie | Hélène Dumora

MÉMOIRE

« Un bon projet est un projet réalisable » | Agnès Berland-Berthon

TRANCHE DE VIE

« Se dire, au moins pendant une heure, que je suis avec un tout autre que moi » | Nathanaël Fournier

FABRIQUE URBAINE

Faites la ville à votre idée ! Le budget participatif vous y invite... | Maud Gourvellec

ESPACES DE VILLE

Les services urbains, l'intendance mal aimée des villes | Vincent Schoenmakers

DÉCRYPTAGES

REPRÉSENTATION

19 **De l'imaginaire portuaire à la ville ludique Bordeaux au cinéma** | Antonio Gonzalez Alvarez 64

RECHERCHE

20 **Sociologie du populaire** | Sandrine Vaucelle 68

MÉTHODE

22 **Racontez-moi votre histoire J'en ferai une base de données** | Jean-Christophe Chadanson 70

CHIFFRAGE

26 **1 725** | Caroline de Vellis 72

LEXIQUE

28 **Grenelle** | Stella Manning 73

ACTUALITÉ DU DROIT

Le transfert des transports scolaires aux régions : une bonne idée ? | Michaël David 74

KIOSQUE

75

Véronique Fayet

CAMILLE GARCELON | ÉLODIE MAURY

Depuis le début, votre engagement politique et associatif est guidé par la lutte contre la pauvreté. Quel doit être le rôle de l'urbanisme dans ce combat ?

Dès le début de mon mandat d'élue à Bordeaux en 1989, je me suis attachée à sortir le social de son ghetto, de son isolement. Une phrase me trottait dans la tête depuis ATD Quart Monde, peut-être de son fondateur, Joseph Wresinski : « Les pauvres ne sont pas que des pauvres. » Ce sont aussi des gens dont les enfants vont à l'école, des gens qui ont envie de faire du sport, qui habitent une ville, qui ont besoin de se déplacer, qui aiment se cultiver, etc. Et donc, pendant tout mon mandat d'adjointe, 19 ans, je n'ai eu de cesse que de partager avec mes collègues ce souci de la lutte contre la pauvreté en impliquant l'adjointe au sport, celui à la culture... La culture doit être accessible à tous, non seulement pour pouvoir en consommer, mais aussi pour pratiquer la musique, l'art plastique... Et évidemment, la question de l'urbanisme et de la ville est centrale : la façon dont les habitants se croisent ou ne se croisent pas, la manière dont ils peuvent avoir une vie agréable en habitant à proximité de leur lieu de travail ou une vie infernale en étant relégués très loin avec l'impossibilité de trouver du travail, de se déplacer, etc. Depuis toujours, j'ai cette conviction

qu'il faut une approche systémique ou transversale, que « tout est lié ». Dans son encyclique *Laudato si'*, le pape François le dit à sa manière : « Comme elles sont belles les villes qui dépassent la méfiance malsaine et intègrent ceux qui sont différents, et qui font de cette intégration un nouveau

« L'urbanisme a une place centrale dans la lutte contre la pauvreté. »

facteur de développement ! Comme elles sont belles les villes qui, même dans leur architecture, sont remplies d'espaces qui regroupent, mettent en relation et favorisent la reconnaissance de l'autre ! » C'est le leitmotiv, au fond, du développement durable : tout est lié et l'urbanisme a donc une place centrale dans cette question de la lutte contre la pauvreté.

Les outils de l'urbanisme sont-ils suffisants pour lutter contre la pauvreté ? Faut-il les penser différemment ?

On est en crise du logement depuis l'après-guerre. Le Secours Catholique - Caritas France et Emmaüs sont nés de cette crise. Pour la petite histoire, quand il y a eu l'appel de l'abbé Pierre en 1954, celui qui a fabriqué de manière opérationnelle les cités de relogement, c'est le fondateur du Secours Catholique - Caritas France,

l'abbé Rodhain. Depuis l'après-guerre donc, on parle de crise du logement. À un moment donné, il faut arrêter de dire que c'est une crise et reconnaître que le système est grippé. Il faut repenser la gouvernance. Je garde un souvenir parfois pénible de la gouvernance de la politique du logement dans une métropole où, pour faire quelque chose, il faut réunir quarante personnes autour de la table, des

acteurs innombrables, faire avec les injonctions de l'État, des moyens insuffisants... Il faut aussi revoir aussi les modèles de financement. Au Secours Catholique - Caritas France avec d'autres associations, notamment Habitat et Humanisme et ATD Quart Monde, et avec des bailleurs sociaux, on commence à réfléchir à un loyer qui serait fonction du revenu des personnes. Parce que les personnes très pauvres n'accèdent pas au logement social. Il n'y a pas assez de logement très social et on voit bien qu'on ne pourra pas augmenter les financements, le système est un peu à bout de souffle. Donc, une des solutions, c'est d'avoir un loyer en fonction des revenus. L'idée commence à faire son chemin, on l'a vue apparaître discrètement dans le projet de loi sur le logement... Ce serait une révolution culturelle dans le monde du logement social. Autre exemple d'une

Véronique Fayet est présidente du Secours Catholique - Caritas France depuis juin 2014. C'est la première femme à occuper cette fonction dans l'association. Son engagement associatif de longue date, en tant que bénévole à ATD Quart Monde, l'a conduite à embrasser une carrière politique, notamment comme adjointe au maire de Bordeaux, Alain Juppé, (1995 - 2014) et vice-présidente de la communauté urbaine de Bordeaux chargée de la politique de l'habitat (2001-2014).

politique insuffisante : la rénovation énergétique dans le parc privé. Pour accéder aux financements publics pour un particulier, c'est un véritable parcours du combattant. Pour les familles pauvres, il est très difficile de se projeter dans l'avenir, de faire l'avance des frais, de payer le reste à charge... En Picardie, un ancien du Secours Catholique - Caritas France a créé une petite association, le réseau Eco Habitat, et il parvient à faire des rénovations extraordinaires pour des propriétaires occupants très pauvres en montant des dossiers pour obtenir des financements de l'ANAH. Il a monté des partenariats très intéressants avec des fournisseurs de matériaux et des entreprises privées qui pourraient être modélisés. Si cet homme n'était pas là, ces propriétaires occupants n'auraient pas accès à ces financements et, finalement, les enveloppes ANAH ne seraient pas consommées. Il s'appuie beaucoup sur des bénévoles qui détectent les familles pauvres et qui les accompagnent dans la confiance parce qu'elles n'ouvrent pas facilement la porte aux entreprises ou à un opérateur qui vient leur annoncer : « Vous êtes éligibles ! » Tout le monde dit que cette expérimentation picarde est formidable, durable en termes social, environnemental, économique... Mais elle ne rentre dans aucune case, donc personne ne veut la financer !



© Christophe Hargoues pour le Secours Catholique

Ce rôle d'ensemblier, ce réseau de confiance avec les bénévoles et de partenariats avec des entreprises privées (en l'occurrence Leroy-Merlin), il faudrait l'étendre à toute la France. Au niveau national, la rénovation thermique, c'est un objectif de 500 000 logements par an. Les plafonds ont été relevés, car on n'arrivait pas à tout dépenser. Mais si on veut toucher des propriétaires très modestes, notamment dans le rural, il faut inventer d'autres modèles.

Selon vous, le systématisme de la loi SRU est-il efficace ?

La loi SRU, quand elle a été votée, je trouvais que c'était formidable. Elle a lancé une dynamique, provoqué une prise de conscience. On l'a vu sur la communauté urbaine de Bordeaux à l'époque : ceux qui n'étaient pas encore

au 20 % ont voulu rattraper, se sont donné les moyens. Sur la métropole, il y avait un certain volontarisme, une émulation positive. Et puis, je pense qu'on a voulu aller trop loin en passant à 25 % et en rendant l'objectif quasi uniforme sur le territoire national, ce qui, pour le coup, est une absurdité. Il faudrait désormais nuancer et adapter aux territoires. Il y a beaucoup de villes moyennes qui ont un parc privé très dégradé de centre-ville beaucoup moins cher que le très social, comme Béziers ou Perpignan par exemple. L'urgence dans ces villes, c'est surtout de ne pas construire de logement social et de faire de la réhabilitation. C'est plus long, plus compliqué et plus coûteux, mais il ne faut pas déséquilibrer le marché du logement dans ces villes moyennes en déclin qui ont besoin de revitaliser leur centre-ville.

Le Secours Catholique - Caritas France travaille-t-il de manière différente en territoire rural et en milieu urbain ?

On a la chance d'avoir 70 000 bénévoles, c'est colossal. J'avais rarement dans un village sans rencontrer une équipe du Secours Catholique - Caritas France. On est traditionnellement plus présent en milieu rural que dans les quartiers « politique de la ville ». Une de nos quatre priorités stratégiques jusqu'en 2025 est la question des inégalités territoriales. Comment peut-on participer à la revitalisation de certains territoires ? En milieu rural, on essaie d'être innovant. Nos actions portent beaucoup sur les questions de mobilité par le développement de plateformes, de garages solidaires, du covoiturage... On met en place des épiceries et des lieux de convivialité itinérants pour aller à la rencontre des gens qui sont dans la solitude, des personnes âgées ou autres...

Une petite camionnette se déplace et va dans un village différent chaque semaine. On est également très impliqué dans le projet « Territoire zéro chômeur de longue durée » qui marche très bien dans les territoires ruraux, déshérités ou un peu à l'abandon. On recense les chômeurs de longue durée et on les rencontre un par un. Il s'agit de « petits » territoires donc cela représente entre 200 et 250 personnes environ. On écoute leur histoire, leurs compétences, leur projet, leurs envies, etc. Puis on réunit tous les acteurs du territoire : les élus locaux, les entreprises, l'office du tourisme, Pôle emploi, les associations, les services de l'État, le département, etc. Ils ont souvent identifié depuis longtemps des besoins non satisfaits, plutôt dans l'économie douce ou verte,

les services à la personne, l'entretien des forêts. Une entreprise à but d'emploi est créée et recrute ces chômeurs de longue durée. Ils sont rémunérés par ce que payent les « clients » et, en grande partie, par l'activation des dépenses « passives », c'est-à-dire le RSA, l'indemnité chômage ou tous les minima sociaux qui sont ainsi transformés en salaires.

Pour l'instant, il n'y a que dix territoires en France qui, pour des raisons politiques, sont répartis dans différentes régions. Il y a huit zones rurales. Le Secours Catholique - Caritas France est impliqué dans la Nièvre, territoire plutôt forestier, très défavorisé. Il y a Nancy, une zone de l'Ille-et-Vilaine ; il fallait de l'urbain aussi donc il y a un

« Une de nos quatre priorités stratégiques jusqu'en 2025 est la question des inégalités territoriales. »

petit bout du 13^e arrondissement de Paris, un partie de Villeurbanne. Au total, 400 emplois ont été créés dans toute la France. On soutient énormément cette expérimentation qui devrait donner lieu à une deuxième loi en 2019 (une première a été votée à l'unanimité à l'Assemblée nationale fin 2016) pour lancer 50 territoires de plus et valider pleinement ce dispositif. C'est vraiment de l'échelon territorial, ça repose sur de l'intelligence collective, sur la créativité des acteurs, leur envie d'avancer ensemble...

Comment intervenez-vous auprès des pouvoirs publics nationaux et locaux ?

Quel est votre rôle dans l'élaboration des politiques publiques de lutte contre la pauvreté ?

Comment travaillez-vous avec les autres associations au niveau national et sur le terrain ?

Nous sommes très impliqués dans des démarches de plaidoyers parce que notre force c'est d'être aux côtés des gens. D'ailleurs, notre rapport annuel confirme que les gens viennent d'abord nous voir pour parler. Mais après, de toute cette parole et de cette confiance des gens, il faut en faire quelque chose. Cela peut être à petite échelle : j'ai le souvenir d'un petit groupe de personnes dans un village où le bus avait été supprimé. C'étaient des gens plutôt âgés qui avaient besoin du bus pour aller au village d'à côté. Les bénévoles du Secours

Catholique - Caritas France ont organisé tout un travail de réflexion : pourquoi c'était embêtant ? Qu'est-ce que ça changeait ? Qu'est-ce qu'on trouvait dans le village d'à côté ? Ils sont allés voir le maire et ils sont tombés d'accord pour remettre le bus une fois par semaine. Notre savoir-faire, c'est d'organiser une parole collective, d'essayer que les gens expriment clairement leurs besoins, mais également qu'ils sachent entendre la parole des élus, de ne pas être dans l'agressivité.

Ce rôle de médiation, on le met en œuvre à tous les niveaux : municipal, départemental, régional, national, européen, international même. Par exemple, nous sommes engagés dans la concertation avec le gouvernement en vue d'une stratégie de lutte

contre la pauvreté des enfants et des jeunes, mise en place par la ministre des Solidarités et de la Santé, Agnès Buzyn. Pour les concertations de ce type, nous nous associons souvent au collectif « Alerte » qui regroupe près de 35 associations dont Emmaüs, la Fondation Abbé-Pierre, le mouvement ATD Quart Monde... C'est un collectif qui existe depuis une dizaine d'années. On a compris que l'union fait la force. Le gouvernement ne va pas s'amuser à discuter avec chacun d'entre nous et cela implique un gros travail de réflexion en amont pour identifier les trois ou quatre points qui nous paraissent vraiment indispensables.

On cherche le dialogue le plus possible car on sait que les plus pauvres n'ont rien à gagner à la division, mais on peut parfois être dans une position de grand écart. Par exemple, nous sommes dans la concertation avec la ministre des Affaires sociales et, dans le même temps, en conflit avec le ministre de l'Intérieur, Gérard Collomb, sur la question des migrants. Dans le cadre de la concertation, puisqu'il s'agit de la pauvreté des enfants, on demande qu'un certain nombre de familles avec enfants qui sont à droits non complets (non expulsables parce qu'en France depuis longtemps avec des enfants scolarisés) soient régularisées. Elles sont à l'hôtel, dans des conditions indignes, elles ne peuvent pas travailler. C'est une impasse qui entraîne une vraie maltraitance pour les enfants, avec des problèmes de santé énormes. Quand on est à l'hôtel, on ne peut pas se nourrir correctement, il y a des problèmes de santé psychique liés à la promiscuité, le stress de l'hôtelier qui a tout moment peut vous expulser... Il y a aussi des problèmes de scolarisation. Ces familles représentent 30 à 40 000 personnes.

Au-delà du collectif Alerte, notre travail avec les autres associations est à géométrie variable : sur le sujet des migrants, on est beaucoup avec Médecins du Monde, Médecins sans Frontières, Amnesty International, la Cimade... Quand on est dans l'aide au quotidien, on va être partenaire avec le Secours populaire, les Restos du Cœur... On s'adapte en fonction des sujets et des territoires.

Les associations professionnalisent de plus en plus leur action. À quel type d'expertise faites-vous appel ? Comment vous appropriez-vous la production intellectuelle des différentes disciplines universitaires ?

Au-delà des 70 000 bénévoles, le Secours Catholique - Caritas France emploie 1 000 salariés, dont 800 en régions. Jusqu'à présent, ces salariés étaient plutôt des animateurs, mais on essaie de transformer leur métier pour en faire des agents de changement social local. Il faut qu'ils aient une action territoriale en travaillant avec les autres dans des démarches projets.

Parmi nos salariés du siège, nous avons de grands spécialistes des questions de finances internationales, de logement, des problématiques alimentaires, de la question migratoire, à l'échelle nationale et internationale.

Nous avons également des partenariats avec le monde universitaire. Par exemple, nous sommes présents à l'École urbaine de Sciences Po, nous sommes membres du comité de rédaction de la revue *Projet* grâce à laquelle nous collaborons avec le directeur de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, le CNRS, l'Institut national

d'études démographiques... Dans notre réseau Caritas, nous avons la fondation Caritas France qui est une fondation de collecte et qui décerne chaque année un prix à des jeunes chercheurs en histoire, en sociologie, en économie pour des travaux sur des questions de pauvreté. Nous avons également dans notre réseau une fondation de recherche théologique (la fondation Jean Rodhain) qui organise régulièrement des colloques scientifiques de haut niveau. Le dernier, intitulé « Hospitalité et identités fragilisées », faisait intervenir des philosophes, des moralistes, des théologiens... Nous essayons d'être reliés à la recherche universitaire mais de la nourrir aussi en donnant une place à la parole des plus pauvres. Lors de ce colloque, il y a eu une contribution, préparée comme une contribution scientifique, d'un groupe de personnes très en difficultés qui expliquaient comment leur pauvreté les mettait en contact avec des gens dans des situations semblables et donc qu'elles étaient encore plus soumises que d'autres à des demandes d'hospitalité. Elles expliquaient également comment cela met en danger des familles déjà fragiles, parce qu'elles n'ont pas de ressources, pas d'emploi, qu'elles ne savent pas elles-mêmes de quoi sera fait le lendemain.

Ce type de contribution demande beaucoup de préparation, mais c'est possible et très enrichissant. C'est le savoir-faire que l'on souhaite apporter à la recherche universitaire, cette rencontre de savoirs. On ne peut pas juste mettre les pauvres d'un côté et les gens aisés de l'autre, les intellectuels d'un côté et les non-qualifiés de l'autre. C'est plus riche quand on arrive à travailler ensemble. —

La France au chevet de ses villes

GUILLAUME POUYANNE

Tout amoureux des villes aime baguenauder au hasard des rues, le nez en l'air. S'imprégnant de l'animation, il croise des passants dont il essaie d'imaginer la vie, s'arrête un instant devant une vitrine avant de découvrir, au débouché d'une vieille ruelle, une place oubliée où s'épanouissent tilleuls et pavés centenaires.

Mais il est des villes où ces charmantes balades deviennent déprimantes. L'animation n'est qu'un vieux souvenir et les rues sont vides ; les vitrines sont pour la plupart blanchies à la chaux et sur les immeubles de la place des tilleuls, les pancartes « à louer » pourrissent lentement... Elles s'appellent Agen, Bourges, Privas, Béziers ou Montauban. Ce sont des « villes moyennes »¹, parfois préfectures ou sous-préfectures. Et elles sont malades.

Les symptômes

Appelé au chevet des villes moyennes, le journaliste Olivier Razemon en tire un intitulé choc : *Comment la France a tué ses villes*. Les commerces disparaissent les uns après les autres, rarement remplacés : le taux de vacance commerciale dépasse 10 % dans plus

¹ C'est-à-dire des unités urbaines centrées sur des communes-centres de 20 000 à 100 000 habitants. L'analyse proposée ici ne concerne pas l'ensemble des villes moyennes françaises, qui peuvent connaître des situations contrastées ; il s'agit simplement d'une tendance de fond qui touche particulièrement les villes de taille moyenne.

« La ville se meurt. Elle a été déchue de son rang de sous-préfecture ; une déviation routière l'a mise à l'écart.

Tout périlite. [...] C'est la fin des prestiges, des charmes, de tout ce qui, au cours d'une histoire et dans le témoignage des pierres, composait un style de vie. »

Roger Bordier, *Le tour de ville*, 1969

de la moitié des villes moyennes et le record, détenu par Béziers avec 24 %, vient d'être battu par Saint-Brieuc, avec 32,1 %. Un magasin sur trois est vide ! Les signes ne sont pas moins inquiétants pour l'habitat : la vacance résidentielle augmente régulièrement et le parc de logements se dégrade inéluctablement, faute d'un marché locatif suffisamment dynamique pour inciter à investir.

Mais où sont donc passés les habitants ? Pour les trouver, il faut sortir de la ville. Là, en périphérie ou dans les villages voisins, des lotissements récents et un grand centre commercial au parking immense. Sans que l'on s'en rende vraiment compte, car le mouvement a été très lent, les villes moyennes ont vu leur centre-ville se vider au profit de leur périphérie. Elles sont devenues des « donut city », des « villes-beignet ».

Vide à l'intérieur, plein à l'extérieur... La logique du peuplement urbain, pour la première fois dans l'histoire, semble s'inverser. Le centre-ville n'exerce plus les fonctions qui l'ont toujours carac-

térisé : place de marché, lieu d'échanges et de sociabilité. C'est en périphérie, dans les couloirs des galeries commerciales ou devant Internet dans un pavillon IGC, que ces fonctions sont désormais exercées. Le rapport centre-périphérie s'est inversé – et c'est là le point essentiel : le centre n'est plus central ! La centralité n'est

plus exercée par le centre-ville, elle s'en est dissociée pour se diffuser sur un territoire beaucoup plus étendu.

Cette évolution a eu deux conséquences majeures. D'abord, un appauvrissement du centre. Des logements peu entretenus et bon marché, quelques commerces survivants accessibles à pied, il n'en faut pas plus pour attirer une population à faible revenu, éloignée à la fois du marché de l'emploi et souvent sans voiture particulière. Ensuite, la banalisation des paysages. Ne voit-on pas fleurir partout ces mêmes lotissements, identiques à Mulhouse et à Tarbes, et ces grands magasins-entrepôts trônant au milieu de leurs parkings qui marquent les entrées de ville ?

Tout amoureux des villes vous le dira : une ville s'appréhende par les sens – ce sont des couleurs, des sons, des odeurs... La « personnalité urbaine » serait-elle en train de disparaître, remplacée par un environnement standardisé de lotissements et de magasins franchisés – en une déclinaison locale de la « ville générique » de Rem Koolhaas ?

Le diagnostic

La maladie des villes moyennes a de multiples causes. Certains en appellent à la fermeture de l'usine, la perte de la caserne ou le transfert de tel gros employeur (parfois une administration) vers la périphérie. Mais ces explications ponctuelles ne doivent pas nous empêcher de chercher une explication plus générale.

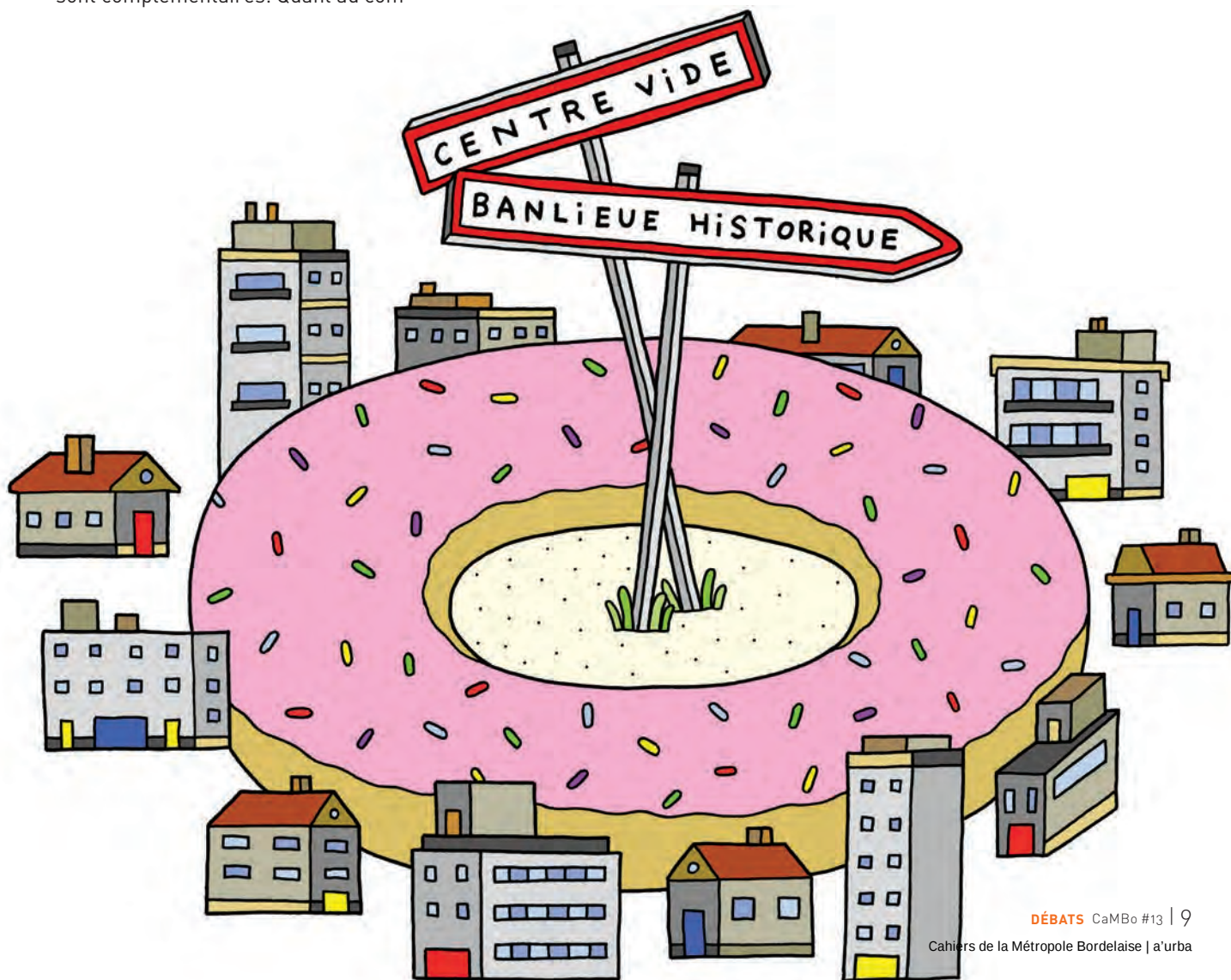
On accuse Internet, le e-commerce, la sociabilité numérique : le fonctionnement de l'économie, comme les rapports sociaux, aurait de moins en moins besoin d'un fondement géographique. Mais, n'en déplaise aux prophètes de la « mort de la ville », le raisonnement est un peu court. On le sait maintenant, les rapports dématérialisés ne remplacent pas les rapports physiques, au contraire ils leur sont complémentaires. Quant au com-

merce en ligne, il représente à peine 15 % des ventes totales et se développe surtout dans les métropoles.

D'autres invoquent « l'asphyxie » des villes moyennes par les métropoles : par leur exceptionnel dynamisme, les grandes villes « aspireraient » progressivement la population du territoire avoisinant, villes moyennes comprises. Là aussi, l'argument ne résiste pas à l'analyse : les taux de croissance démographiques restent positifs dans la majorité des villes moyennes. Non, ce qui est en jeu, c'est bien la question de la mutation de ces villes, entre déclin du centre et dynamisme de la périphérie¹.

1 | Un constat partagé par de nombreuses métropoles : un centre en faible croissance entouré par une périphérie dynamique. Cependant, les centres-villes des métropoles sont suffisamment attractifs pour éviter, dans la majorité des cas, le déclin – ce qui n'est pas forcément le cas des villes moyennes.

L'explication la plus convaincante est, comme souvent, économique. D'abord, la comparaison des coûts de construction montre qu'il est plus rationnel de construire du neuf en périphérie que de rénover de l'ancien au centre. C'est aussi une nette préférence pour le mode de vie périurbain, et la constitution de grands ensembles commerciaux périphériques est en parfaite harmonie avec l'automobilité qui caractérise ces territoires. Un lieu où l'on trouve tout ce dont on a besoin, sans difficulté pour se garer ; un lieu où l'expérience de consommation se double d'une expérience de vie – les centres commerciaux se mettent au branding, et nous invitent au voyage par leur évocation même : « l'Atoll » à Angers, « l'Heure Tranquille » (sic) à Tours...



On comprend mieux, dès lors, la formation du « beignet urbain » : en périphérie, les maisons neuves, les centres commerciaux pratiques et les déplacements automobiles faciles ; au centre, les petits commerces spécialisés, les logements dégradés et des modes de transport alternatifs pas toujours très performants.

La grande distribution, via ses filiales de promotion immobilière, est donc pointée du doigt comme principal responsable de la dévitalisation commerciale des centres-villes. Un processus que les maires pourraient vouloir freiner, mais les autorisations d'implantation des centres commerciaux sont données par une commission départementale, la CDAC, composée d'élus locaux et qui, à moins de se doter d'autres principes de fonctionnement, donne son assentiment dans la quasi-totalité des cas. Et puis, les maires des villes voisines se feraient un plaisir d'accueillir le centre commercial, ses quelques centaines d'emplois créés et ses recettes fiscales.

La « beignétisation » controversée

La plupart des commentateurs regrettent cette « beignétisation », au nom de la perte du patrimoine historique des centres ou de la disparition d'un mode de vie particulier. Ils voient avec horreur pointer « l'uniformisation du monde », des modes de vie et de consommation standardisés, identiques quelle que soit la ville. C'est la fin d'une ambiance stendhalienne où le notaire, ganté de beurre frais, salue avec componction la sous-préfecture croisée dans la rue. C'est aussi la fin du petit commerce, étranglé par la grande distribution et les franchises. Et beaucoup soulignent que les surfaces commerciales ont crû quatre fois plus vite que la consommation ces vingt dernières années... Et puis, il y a l'argument écologique : à l'heure de la « ville compacte », un mode de vie

basé sur l'automobile va au rebours de l'évolution historique.

Mais tout le monde ne partage pas ce point de vue. Ce nouveau mode de vie dont il est question, n'est-il pas souhaité par les habitants ? N'est-il pas l'expression d'une volonté majoritaire, sacrée en démocratie ? Vouloir ressusciter un mode de vie disparu, c'est se battre contre des moulins. Et de rejeter cette attitude passiste, teintée de poujadisme, de ceux qui stigmatisent la « France moche » depuis leur appartement parisien. La ville meurt ? Qu'importe... Construisons-en une toute neuve, plus moderne, et pour moins cher.

« Ce qui est en jeu, c'est bien la question de la mutation des villes, entre déclin du centre et dynamisme de la périphérie. »

Le remède

L'opinion majoritaire est tout de même celle qui souhaiterait guérir les centres et, pour cela, faire appel à la puissance publique. Déjà, depuis 2014, en raison de leur appauvrissement progressif, une trentaine de centres historiques de villes moyennes sont rentrés dans la géographie prioritaire de la politique de la ville¹. Un rapport récent² propose de définir une stratégie commerciale, d'encourager les regroupements de petits commerçants pour défendre leurs intérêts, voire de nommer un « manager de centre-ville » chargé de dynamiser, d'animer, de fédérer les commerces.

Certaines initiatives locales attirent l'attention. Nevers a instauré une taxe sur la vacance afin d'encourager à l'occupation des locaux commerciaux. Dax

veut instituer un « périmètre de protection du linéaire commercial » pour « empêcher la mutation des activités d'artisanat et de commerce en activités de service (ex. banque, mutuelle) ». La mise en valeur du patrimoine urbain, les animations diverses, festival du couteau ou du pruneau, permettent aux habitants de la périphérie de renouer avec « leur » centre-ville. Certains maires vont jusqu'à inverser la politique de mobilité menée depuis vingt ans en redonnant une grande place à l'automobile au centre-ville, comptant inverser l'adage « *no parking, no business* ». D'autres font confiance au numérique pour revitaliser leur centre : en Gironde, l'agence AEC propose le déploiement de services numériques pour valoriser le patrimoine urbain ou mettre en place des « vitrines interactives » à la place des magasins fermés.

Le plan « Action Cœur de Ville », dévoilé en décembre 2017 par le gouvernement, mobilise cinq milliards d'euros pour venir en aide aux centres des villes moyennes, ciblés essentiellement sur le logement et l'activité commerciale. Une infographie édifiante montre le « cœur de ville de demain », où l'église et la place centrale rénovées voisinent avec un espace de travail collaboratif et un écoquartier dédié à « l'emménagement de nouvelles familles ». À l'entrée de la ville (vierge de tout entrepôt), un parking-relais avec des places réservées au covoiturage et, un peu plus loin, un champ d'éoliennes et un « groupement de producteurs pour le projet alimentaire territorial ». L'éventail des mesures est impressionnant, la vision est bien là – mais ce traitement de cheval suffira-t-il à guérir des villes moyennes que certains considèrent déjà comme condamnées ? —

1 | Les Quartiers de la Politique de la Ville (QPV) remplacent, depuis le 1^{er} janvier 2015, les zones urbaines sensibles (ZUS) et les quartiers en contrat urbain de cohésion sociale (CUCS). Ils sont définis essentiellement sur le critère du revenu.

2 | « La revitalisation commerciale des centres-villes », rapport conjoint de l'Inspection générale des finances (IGF) et du conseil général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD), paru en 2016 (471 pp.).

L'humour bordelais est-il borderline ?

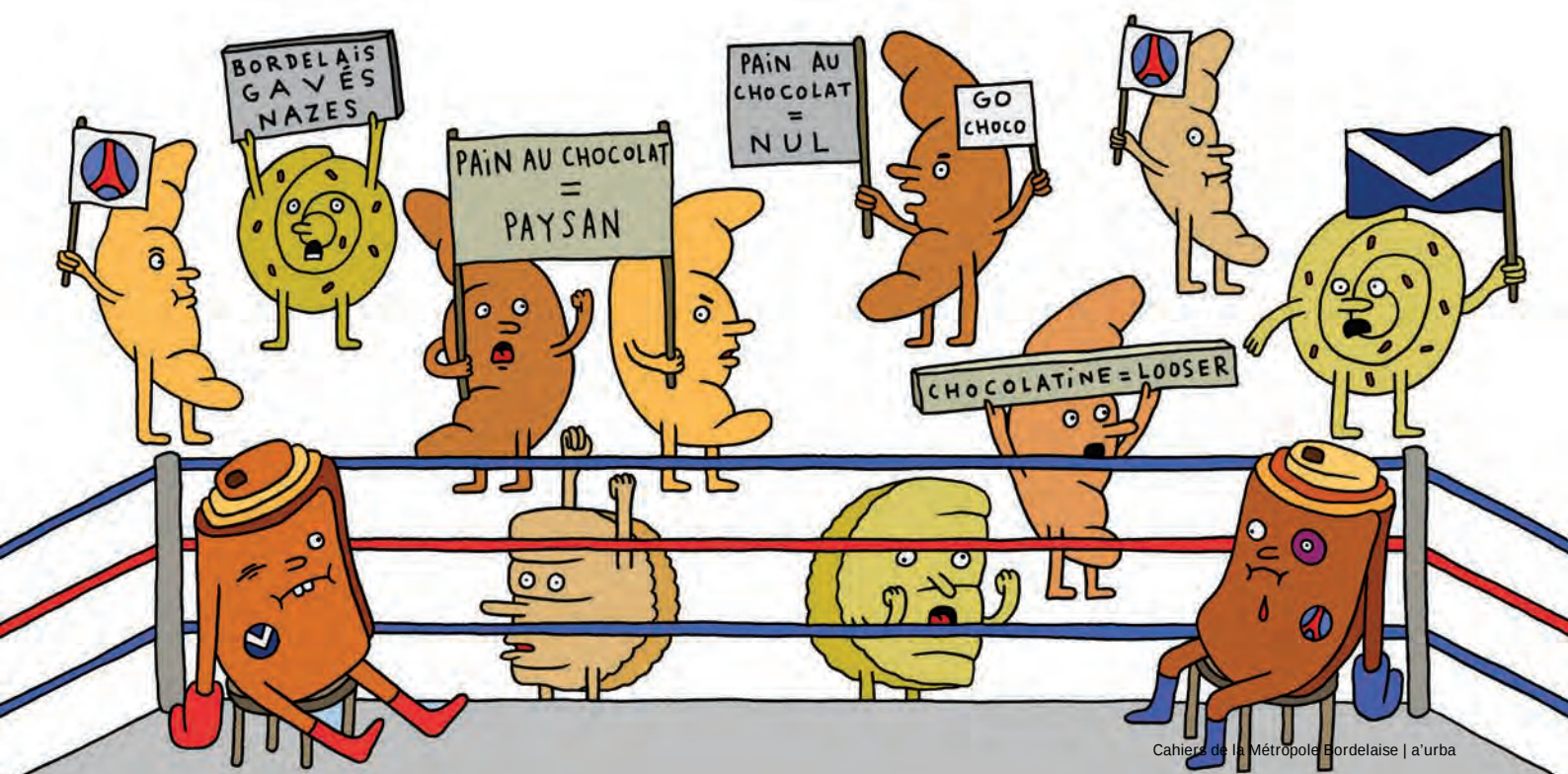
THIERRY OBLET

Le problème, pour apprécier une plaisanterie, tient souvent à l'identité de son auteur. L'ignorance du contexte est l'un des principaux biais interprétatifs, surtout lorsqu'il s'agit d'humour. Ainsi des quelques autocollants ayant pour slogan « Parisien rentre chez toi ». Ils sont apparus de manière fugace, l'automne dernier, sur du mobilier urbain. Leur devise était illustrée par le dessin d'une rame de la Ligne à Grande Vitesse. Ils ont surtout été remarqués grâce à leurs photos parues dans *Sud-Ouest*. L'affaire a fait grand « buzz » auprès des médias nationaux, télévi-

sions, radios et journaux compris ; un engouement sans doute boosté par la colère d'Alain Juppé et sa menace de poursuivre en justice les fossoyeurs sans vergogne de l'hospitalité bordelaise.

Dérapage d'une farce de potaches, crispation identitaire ou expression d'un malaise dans la métropolisation : comment interpréter la virulence de cette campagne contre les Parisiens ? Les concepteurs des affichettes n'ont pas été retrouvés, mais la curiosité des médias, intrigués par cette effer-

vescence peu habituelle à l'idée qu'ils se font de la vie bordelaise, a pu être satisfaite grâce à la disponibilité du Front de Libération Bordeluche face au parisianisme. Un front formé de deux trentenaires, un avocat et un urbaniste, créateurs d'une page Facebook suivie par 7 500 personnes où ils se plaisent à ironiser sur l'attractivité dont jouirait aujourd'hui la métropole girondine. Non, ils ne sont pas les auteurs de ces affiches mais reconnaissent qu'elles sont jolies et leur ont apporté une grande notoriété. Non, ils n'ont rien à voir avec les agissements de



quelques casseurs contre des commerces censés symboliser la « gentrification » du quartier Saint-Michel. Notons que ces destructions, loin de « niquer les riches », œuvrent surtout aux intérêts des marchands de biens prêts à prendre la relève des commerçants et des petits propriétaires découragés par ces dégradations auxquelles ils ne peuvent résister. Oui, ils relaient sur leur site, en jouant la carte de l'humour, un mécontentement bordelais nourri par les inquiétudes en matière d'emplois, d'immobiliers et de circulation.

Quel qu'en soit le caractère éphémère, cette résistance bordeluche illustre la volonté de se définir en dehors de l'ombre portée d'une capitale parisienne que la LGV a rapprochée d'une heure. Car tel fut le déclic du Front et de son envie de créer des « histoires parisiennes » comme il existe des « histoires belges » : l'agacement

« Cette résistance bordeluche illustre la volonté de se définir en dehors de l'ombre portée d'une capitale parisienne que la LGV a rapprochée d'une heure [...] Bordeaux, comme les autres métropoles régionales françaises, peut-elle aspirer à un autre titre que celui de métropole en chocolat ? »

causé par la tour Eiffel en reflet de la place de la Bourse dans le photo-montage qui servit en 2017 de carte de vœux à la mairie de Bordeaux. Mais peut-on imaginer d'autres représentations de notre univers métropolitain ? Par exemple proposer de voir se refléter dans le miroir d'eau bordelais la tour mauresque de Langon, la porte du Port de Libourne ou la ville d'hiver d'Arcachon ? Ne faut-il pas plutôt s'acclimater à l'idée qu'il n'existe qu'une seule métropole, la France, dont le TGV est le RER¹. Ainsi l'interrogation

1 | P. Veltz, *Repenser l'économie par le territoire*, éditions de L'Aube, 2013.

souvent mise en exergue du choc des cultures qui existerait entre Paris et Bordeaux, « T'es chocolatine ou pain au chocolat ? », n'est peut-être que le symptôme d'une question plus profonde : Bordeaux, comme les autres métropoles régionales françaises, peut-elle aspirer à un autre titre que celui de

métropole en chocolat ? Cela n'aurait rien de péjoratif pour qui aime cet excellent antidépresseur à base de cacao. Mais ce sera d'autant plus le cas si l'on rêve de métropoles comme l'on rêve de médailles, par vanité. Alors, l'humour bordelais est-il borderline ? Pas plus qu'une métropolisation dont on ne saisit plus très bien les lignes et les frontières.²

2 | Pour ses vœux 2018, la mairie a préféré prendre de la hauteur et offrir en carte de vœux la magnifique photo de Bordeaux la nuit réalisée de sa station spatiale par le spationaute Thomas Pesquet, et déjà connue des lecteurs de *CaMBo* (photo de couverture du précédent numéro).

Installation sur le miroir d'eau en 2014
de l'artiste bordelaise Ann Cantat-Corsini,
disparue en janvier 2017.



Dans la cour des grands

JÉRÔME FUSEAU

Mercredi 24 janvier 2018 : une date à marquer d'une pierre blanche pour la métropole bordelaise.

Après plus de 18 années d'attente dont cinq de travaux, la métropole bordelaise possède enfin une salle de spectacle digne de ce nom : la Bordeaux Métropole Arena ou BMA. Elle rejoint ainsi le club des villes disposant d'une salle de spectacle de grande capacité dotée d'une acoustique de qualité, répondant aux exigences des plus grands artistes et des spectateurs. Elle signe aussi (enfin) la mise à la retraite de la patinoire de Mériadeck pour la tenue de concerts... pour le plus grand plaisir des musiciens et mélomanes.

Dès le début du projet, l'objectif était de doter la métropole d'une salle multifonctions, modulable, capable d'accueillir de grands shows, comme pour son inauguration avec le groupe star Dépêche Mode en janvier dernier, mais également des spectacles plus intimistes ou des événements sportifs. Les chiffres sont tout de même impressionnants : une surface de 17 000 m², un volume de 100 000 m³, 6 000 m² de plafond pour offrir une acoustique exceptionnelle, pouvant accueillir jusqu'à 11 300 spectateurs.

Implantée au milieu de la ZAC des Quais de Floirac, au débouché du futur pont Simone-Veil, la Bordeaux Métropole Arena propose une architecture singulière signée Rudy Ricciotti. Un immense galet blanc posé au bord la rive droite de la Garonne qui émerge avec force du paysage environnant. Son enveloppe de béton blanc est perforée de baies mises en lumière par un système de LED évoquant des equalizers, du plus bel effet les soirs de concerts. L'architecte a cependant pris en compte l'intégration de la salle dans un quartier résidentiel et l'acous-



tique a été étudiée pour ne pas occasionner de gênes aux riverains les plus proches. Ce tour de force a été rendu possible grâce à la mise en place d'une double coque plaçant l'Arena dans une véritable bulle sonore. Autre réussite de ce projet : la cour logistique couverte à l'arrière de la salle qui permet d'accueillir une dizaine de poids lourds. Une spécificité presque unique en France : les démontages nocturnes des spectacles se feront ainsi sans troubler le voisinage de l'Arena qui devrait accueillir deux ou trois spectacles par semaine.

On notera quand même quelques erreurs de jeunesse lors de cette soirée inaugurale. Le stationnement d'abord et évidemment, dont la presse locale a fait ses choux gras depuis plusieurs mois ! Et il faut bien l'avouer, ce mercredi soir de janvier, autour de l'Arena, c'était un joyeux bazar entre ceux qui disposaient d'un sésame pour accéder au parking de 950 places seulement et ceux qui, en dépit du chaos annoncé, n'avaient pas renoncé à prendre leur voiture, les obligeant à trouver des solutions de stationnement plus ou moins orthodoxes. Mais les navettes de bus mises en service par Bordeaux Métropole depuis la place Stalingrad se sont révélées particulièrement efficaces. Et puis, après tout, comme le fait valoir l'institution communautaire, 15 minutes de vélo suffisent pour rallier l'Arena depuis le centre de Bordeaux !

Rien de tout cela n'est cependant venu gâcher le plaisir des 11 000 chanceux qui ont pu voir sur scène un Dave Gahan toujours aussi survolté ! Une soirée d'ouverture qui a tenu toutes ses promesses, même si la programmation annoncée pour 2018, quelque peu « old school » et consensuelle, risque par la suite d'en décevoir plus d'un. —



Lors du concert du groupe Dépêche Mode pour l'ouverture de la Bordeaux Métropole Arena, le 24 janvier 2018.



Le galet de béton blanc, signé Rudy Ricciotti, est perforé de baies mises en lumière par un système de LED.

Gijón, une ville à la carte

FRANÇOIS COUGOULE

À environ 400 kilomètres de Bordeaux, Gijón, ville côtière des Asturies de près de 300 000 habitants, a mis en place depuis 1999 une carte pour le moins innovante, la carte citoyenne (*tarjeta ciudadana*). Elle s'obtient sur demande et identifie son détenteur par son sexe, son âge et son quartier de résidence. Semblable à une carte de transport ou de retrait, elle permet à son titulaire de bénéficier de la totalité des services et équipements municipaux.

Des usagers conquis

Si elle est avant tout utilisée pour les transports en commun, la carte citoyenne ouvre une infinité de possibilités : visiter une exposition, emprunter un livre à la bibliothèque ou un vélo en libre-service, se connecter à Internet dans un espace dédié, utiliser les toilettes publiques, faire un tour à l'aquarium, louer un terrain de tennis ou de football, nager une heure à la piscine, payer une place de stationnement... Toutes les activités qui font partie de la vie de tous les jours, ou presque. Il suffit de recharger la carte dans des bornes spécifiques (qui permettent aussi de réaliser des démarches administratives) et de la passer devant un lecteur pour accéder aux services et équipements.

Laura Gonzalez de la mairie de Gijón parle de la carte citoyenne comme d'un outil pour la « personnalisation des services publics ». En effet, les quelques informations qu'elle contient (notamment l'âge du propriétaire), permettent d'adapter les tarifs en

offrant des réductions substantielles, voire la gratuité de certains services ou équipements pour certains utilisateurs.

Après 18 ans d'existence, il y a plus de cartes en circulation que d'habitants à Gijón. 323 000 cartes facilitent la vie des citoyens d'un territoire plus étendu, preuve que les communes voisines en profitent également. Un véritable succès populaire, avec des résultats tangibles : entre 2002 et 2015, la fréquentation des transports en commun, les pratiques sportives dans les enceintes municipales ou les visites dans les musées se sont notablement accrues. Simplicité d'utilisation et gain de temps sont les principales raisons invoquées. La carte citoyenne est aujourd'hui véritablement rentrée dans les mœurs.

Des bénéfices pour la collectivité et la démocratie

À chaque utilisation, la carte citoyenne envoie une information codée à la collectivité. Si l'immense quantité de données générées par les utilisateurs ne peut pas quotidiennement être traitée par la mairie, faute de moyens suffisants, elle lui permet cependant de réagir rapidement pour réguler l'affluence sur une ligne de transport, identifier les toilettes publiques plus ou moins utilisées, mesurer l'attractivité géographique d'une bibliothèque ou l'âge moyen des personnes utilisant les bornes en libre-service. Des moyens humains et technologiques accrus permettraient encore plus de réactivité. La ville y travaille.

Cette gestion souple, rapide et efficace rend visible l'action de la collectivité pour le citoyen. Elle rapproche la « chose publique » du quotidien des habitants et se traduit par une plus forte participation aux événements collectifs, notamment aux élections locales¹, renforçant ainsi la légitimité des élus. La carte citoyenne de Gijón est saluée comme une réelle avancée sociale et démocratique, à l'instar du programme européen Urbact qui a distingué Gijón pour son caractère innovant en termes de gouvernance.

Et les données dans tout ça ?

La question du stockage et de l'utilisation des données se pose évidemment pour ce genre d'innovations. C'est d'ailleurs une des principales critiques adressées aux villes « intelligentes » et connectées. Généralement, c'est le smartphone qui permet d'accéder aux services, rendant potentiellement disponibles un grand nombre d'informations susceptibles d'être réutilisées, voire revendues. L'anonymat des données à Gijón permet d'évacuer cette question. Et la carte citoyenne fait même des émules. Des métropoles d'Amérique du Sud s'y intéressent et des villes du nord de l'Espagne l'ont déjà adoptée : Ponferrada en Galice, Saragosse en Aragon ou encore San Sébastien au Pays basque. Il ne lui reste finalement que peu de chemin à parcourir pour atteindre la métropole bordelaise... —

1 | Le taux d'abstention aux élections municipales à Gijón est en baisse régulière depuis 2007, passant de plus de 40,3 % à 37,5 % en 2015 (avec un taux bas record de 33,8 % en 2011), soit un taux inférieur à la moyenne régionale.

L'urbanisme sensoriel

au service des personnes âgées

MARINE DEMANGE

Le vieillissement, nouvelle problématique urbaine

En l'espace de quelques décennies, l'espérance de vie a connu une augmentation inédite. Ce phénomène est à l'origine d'un vieillissement de la population à l'échelle mondiale. Suivant cette dynamique, les démographes annoncent que, d'ici une quarantaine d'années, la part de la population représentant les plus de 85 ans sera multipliée par quatre. Les défis associés à ce constat ont donné lieu à deux postures.

Longtemps abordé sous l'unique angle médical, le vieillissement est associé à la maladie, dont les effets néfastes sont synonymes de déchéance physique et de dépendance. Ses symptômes, pour la majorité issus d'une réduction des

réserves physiologiques de l'organisme, dont les organes sensoriels font partie, rendent les personnes vieillissantes davantage fragiles et vulnérables. Que ce soit la vue ou l'ouïe – capacités qui se dégradent le plus avec l'âge – sans oublier le toucher, le bon fonctionnement de l'ensemble de ces organes sensoriels est vital pour notre autonomie.

De cette crainte de la dépendance est née une gestion du vieillissement en ville qui a vu dans la notion « d'accessibilité » le principal moyen opérationnel pour faire face à ce phénomène. Malheureusement limitées, les normes et réflexions qui régissent ce principe demeurent essentiellement orientées par la notion de handicap.

Plus récemment, la reconnaissance d'une évolution inégale entre l'avancée en âge de la population et le nombre d'années de vie en bonne santé a donné un nouveau souffle aux politiques publiques du vieillissement, à présent guidées par l'idée de « vieillir jeune plutôt que de vivre vieux ».

Dans ce contexte, marqué par le passage d'un traitement curatif à une approche préventive, comment l'environnement urbain peut-il participer à garantir un « meilleur » vieillissement ?

Les enjeux de l'urbanisme sensoriel

Les actions menées jusqu'à présent dans l'intention de rendre les villes accessibles à tous par l'implantation de dispositifs réglementaires et sécuritaires sont productrices d'aseptisa-

Le parvis de Biencourt à Montréal a été aménagé pour sécuriser les déplacements des seniors. © Jacques Nadeau.



tion et de standardisation des espaces urbains.

Or, « l'espace se voit, s'écoute (ou s'entend), se sent et se touche »¹ et c'est grâce à nos sens et nos capacités perceptives que nous prenons plaisir à vivre. L'environnement urbain est en effet pourvu de nombreuses ressources sensibles qui, en stimulant nos sens visuels, auditifs, olfactifs ou encore tactiles, impactent notre comportement et permettent de nous orienter, d'anticiper l'action d'autrui ou encore de nous aider à réaliser les différentes séquences de notre déplacement.

Cette volonté de prise en compte des interactions du corps situé dans l'espace, dans la conception et l'aménagement urbain, appuie l'idée que les qualités sensibles de l'environnement jouent un rôle dans l'accès de tous à la ville.

L'enjeu apparaît clairement : nous faisons fausse route en continuant de traiter l'accessibilité sous l'unique angle de la condition physique comme réponse aux défis que pose le vieillissement. Il est temps de donner une nouvelle dimension à cette problématique en traitant désormais des conditions d'accès à l'espace urbain sous l'angle de la perception.

L'accessibilité par la perception

Tout d'abord, il s'agit d'aborder l'accessibilité d'un lieu à partir de critères « d'hospitalité », fondés d'une part sur l'ambiance comme phénomène situé, d'autre part sur la lisibilité de l'espace. En ce sens, il faut avoir à l'esprit que chaque choix dans l'éventail des matériaux, couleurs, textures ou formes, impactera ces composantes et par conséquent l'hospitalité du lieu.

De surcroît, la tendance au bien-vieillir et à la préservation de l'autonomie contraint de penser l'aménagement des villes dans sa capacité à stimuler nos sens et à maintenir nos performances.

À cet effet, une attention particulière doit être portée sur les contrastes visant à rendre l'espace le plus lisible possible. Qu'il s'agisse de variations de couleurs ou de changements de revêtement au sol, ces micro-aménagements concourent à nous mettre en éveil et aident ainsi à sécuriser le déplacement. Il en va de même pour la signalétique dont le support, encore trop souvent visuel, pourrait être davantage relayé par des indications sonores ou tactiles.

Plus poétique, un ensemble d'actions menées par des designers, artistes, concepteurs lumières, etc., contribuent à (ré)enchanter la ville tout en suscitant la curiosité et l'envie de jouir de cette dernière. De ce fait, ces nouveaux acteurs tiennent un rôle important dans l'adaptation des villes au vieillissement. Penser le déplacement dans un rythme nouveau, en s'adonnant aux plaisirs de la promenade et aux nombreuses vertus de la lenteur, multiplie les chances d'être stimulé et facilite les interactions sociales.

Des villes à la recherche d'innovations

Nombreuses sont les villes qui travaillent à trouver des solutions innovantes pour faire face au vieillissement de la population.

Si pour certaines, comme Barcelone, cela passe par de simples actions comme la multiplication des endroits pour s'asseoir, d'autres voient, à l'heure des nouvelles technologies, d'innombrables possibilités d'interactions, de partages et de connexions entre les individus.

C'est le cas de la ville d'Angers, avec le projet GreenPod, imaginé par la start-up marseillaise Green-Citizen. Ces installations, semblables à des pots de fleurs, conçues pour se greffer sur les poteaux, participent non seulement à stimuler les sens olfactifs et visuels, mais ont également la particularité d'être connectées. Un code renvoie les intéressés vers une page Web qui donne accès à la fiche d'iden-

tité du végétal. Ce type d'installation est une véritable réussite : il favorise le lien social entre les habitants et représente un bel exemple de détournement et de nouvel usage du mobilier traditionnel.

Ces technologies offrent également des possibilités d'aide à l'information et au déplacement. C'est ce que la ville de Tours a tenté de mettre en place au service de ses aînés. Installées au niveau des feux de signalisation tricolores, des balises délivrent un message sonore indiquant le nom de la rue traversée ainsi que la couleur du feu piéton dès que l'usager les interroge à l'aide d'une télécommande.

Au-delà des frontières de la France, le Japon est un très bel exemple en ce qui concerne les innovations en faveur de l'autonomie des personnes âgées. À Tokyo, la compagnie East Japan Railways a travaillé à développer toute une identité sonore sur la ligne ferroviaire *Yamanote Line*. Ainsi, chaque station dispose de sa propre mélodie afin de se distinguer des autres tout en conservant sur l'ensemble de la ligne une homogénéité sonore.

Si aujourd'hui les technologies offrent d'incroyables moyens pour stimuler ou compenser les organes sensoriels, une limite persiste cependant dans leur utilisation qui risque, à terme, d'aggraver la perte d'autonomie et donc la dépendance, si l'usage qui en est fait est avant tout de nature palliative.

L'enjeu réside alors dans la bonne prise en compte des pratiques et des besoins, nécessitant une analyse des conduites citadines, grâce à l'expertise des usagers.

Finalement, l'importance du contexte sensoriel implique de réaliser un travail d'acuponcture urbaine pour adapter les villes face au vieillissement, car la réponse ne se trouve pas dans le cumul des solutions à toutes les formes de déficit, mais plutôt dans la fourniture de la bonne solution au bon moment. —

1 | F. Anibal, « Une introduction à la ville sensible », *Recherches en anthropologie au Portugal*, n° 1, 2001, p. 11-36.



« Un bon projet est un projet réalisable »

AGNÈS BERLAND-BERTHON

L'institutionnalisation de l'enseignement de l'urbanisme en France a son histoire, une histoire fidèle aux principes même de l'urbanisme : ancrée dans la pratique et porteuse de valeurs réformatrices, effaçant les frontières entre la communauté académique et la cité. À la différence de ce que revendique cette discipline – être le fait de tous et non d'un seul, auteur identifié et se revendiquant comme tel – ce sont bien des hommes qui l'ont écrite, nourris de leurs expériences et portés par leurs convictions. Si l'histoire commence en 1919 à Paris, elle se poursuit et s'amplifie dès la fin des années 1960 dans les provinces urbaines françaises où chaque Institut d'urbanisme « fait école ».

L'IUUP, maison-mère

C'est dans un contexte, d'une part, de débats sur les questions du logement « bon marché », sur l'extension de l'agglomération et la destruction de l'enceinte défensive, et sur les besoins en équipements urbains des banlieues et, d'autre part, d'adoption de la première grande loi française en matière d'urbanisme (loi Cornudet) que l'École des Hautes Études Urbaines (EHEU) est créée à Paris en 1919, à l'initiative du conseil général de la Seine, par l'historien Marcel Poète et l'administrateur et homme politique Henri Sellier. L'urbanisme y est pensé comme une cause sociale et la divulgation critique des idées nouvelles en est l'objet. À rebours de la constitution, alors en cours, de disciplines universitaires

spécialisées au sein de la Sorbonne qu'elle intègre en 1924, devenant l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris (IUUP), ses maîtres-mots sont : pluridisciplinarité, association d'enseignements théoriques et techniques du fait urbain et lien avec le corps politique et les fonctionnaires municipaux, incluant la formation continue¹. À l'avant-garde des réformes actuelles de l'enseignement supérieur visant à intégrer l'Université à la cité, ces principes précurseurs ont constitué le socle des enseignements délivrés depuis lors dans les Instituts d'urbanisme en France.

La loi d'orientation de l'enseignement supérieur du 12 novembre 1968, portée par le ministre de l'Éducation nationale Edgar Faure, accorde aux universités une autonomie contrôlée en réponse à la contestation des étudiants révoltés par les conditions d'enseignement de structures inadaptées à la démocratisation de l'accès aux études supérieures. Si elle provoque l'éclatement de la Sorbonne en neuf universités, elle entraîne également l'éclosion, spontanée et non concertée, de plusieurs formations au métier d'urbaniste, mettant fin au monopole de l'IUUP.

Des créations spontanées

À Paris, Pierre Merlin, polytechnicien, démographe et statisticien, pose en 1969 les fondations du département d'urbanisme du Centre Universitaire Expérimental de Vincennes qui devien-

dra en 1976 l'Institut d'Urbanisme de l'Académie de Paris (IUAP), puis l'Institut Français d'Urbanisme (IFU) en 1985. L'École Nationale des Ponts et Chaussées et l'Institut des Sciences Politiques de Paris ouvrent à leur tour un cycle d'urbanisme en leur sein.

La province emboîte le pas. En 1969, l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional d'Aix-en-Provence (IUAR) ouvre la voie en affichant clairement dans son intitulé sa vocation locale, la même année que le Centre d'études supérieures en aménagement (CESA) de Tours, fondé par un biologiste, Vincent Labeyrie. En 1970, c'est au tour de l'Institut d'urbanisme de Grenoble, ville emblème du mouvement des Groupes d'action municipale (GAM), d'ouvrir ses portes sous la houlette de Jean Verlhac, agrégé d'histoire, ami d'Hubert Dubedout et son adjoint à l'urbanisme². En 1973, Charles Delfante, architecte et fondateur en 1961 de l'Atelier municipal d'urbanisme de la ville de Lyon, crée un troisième cycle d'études supérieures en urbanisme à l'université de Lyon (IUL). La diversité disciplinaire de ces pères fondateurs et leur ancrage dans le monde professionnel de l'urbanisme, voire leur engagement dans l'action politique pour certains, ne dément pas les préceptes fondateurs de l'EHEU.

L'aventure bordelaise commence aussi en 1973 avec la création par

1 | L. Coudroy de Lille, *Histoire de l'IUP. Éléments chronologiques*, 1997, www.u-pec.fr.

2 | F. Romano, *Débattre de l'urbanisme : histoire de l'IUG*, mémoire de Master 2, 2017, <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01561563>.

Jean Marieu, géographe et urbaniste praticien, d'un diplôme universitaire en sciences et techniques en aménagement validé dans son principe par le conseil d'administration de l'université avec une dotation budgétaire minimum : une validation « pour voir », comme au poker. Si chacun des instituts a son propre récit des origines, s'arrêter sur celui de Bordeaux contribue à les éclairer tous, les difficultés rencontrées comme la pensée de l'action qui s'y est développée étant un marqueur de ces exceptions universitaires.

L'institut d'urbanisme de l'université de Bordeaux III : faire pour savoir

L'opportunité d'une UFR laissée vacante dans l'université de Bordeaux III, « L'Homme et son environnement », est l'occasion pour Jean Marieu de construire en 1973 son propre enseignement de l'urbanisme pour... cinq étudiants, devenus 80 en 1979 lors de la création de la maîtrise de sciences et techniques en aménagement (Bac + 3 et 4), suivi du DESS (bac + 5) en 1981. Agrégé en géographie, formé à la sociologie, à l'agronomie, à l'ethno-anthropologie, à l'histoire, à l'économie du développement « en autodidacte », mais surtout professionnel de l'aménagement et engagé dans les courants non violents et le mouvement des Castors, Jean Marieu fait sécession avec la géographie où il enseignait depuis trois ans avec « le sentiment de perdre tous mes savoirs acquis sur le terrain en matière d'aménagement et d'urbanisme », et il positionne clairement la première formation bordelaise à l'urbanisme sur l'assistance à maîtrise d'ouvrage.

Cette posture s'accompagne d'un ancrage affirmé, à visée opérationnelle, dans le milieu politique et professionnel local. Ce choix, au-delà de

l'évidente nécessité pour les institutions locales de disposer d'un personnel compétent en matière d'ingénierie urbaine, répond à une double logique. Une logique de conviction tout d'abord : on « sait en faisant ». La construction du savoir urbanistique relève de la rationalisation d'une action expérimentale dont on va tirer progressivement des règles de savoir-faire. Cette position conduit à adopter une pédagogie qui imbrique étroitement ateliers de terrain et cours théoriques, principalement orientés vers l'économie, la politique urbaine et la construction stratégique d'un outillage technique réglementaire et procédural adapté au projet. Une logique de moyens également : le soutien pour le moins ténu de l'institution universitaire à la création d'un enseignement de l'urbanisme dissocié de la géographie se traduit par un déficit des moyens financiers. Jean Marieu compense cette solitude logistique et financière par « le choix d'une pédagogie d'ateliers opérationnels (qui) a pour origine la réponse faite à

« Pluridisciplinarité, association d'enseignements théoriques et techniques du fait urbain et lien avec le corps politique et les fonctionnaires municipaux, incluant la formation continue [...] ont constitué le socle des enseignements délivrés depuis lors dans les Instituts d'urbanisme. »

un appel d'offre pour un concours d'aménagement de La Névache, que nous avons gagné. L'enjeu a alors été pour nous de trouver une nouvelle commande concrète chaque année. Il y avait un triple avantage : financer l'atelier, montrer l'utilité sociale de la formation aux acteurs locaux et permettre aux étudiants de réaliser une simulation opérationnelle concrète. » « Nous » ? L'équipe enseignante de l'IAU (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme, devenu IATU avec l'intégration d'une formation à l'aménagement touristique), est constituée à l'origine d'enseignants-chercheurs

qui développaient une pensée sur la ville considérée comme marginale, voire dissidente, par leurs corps disciplinaires d'origine. Les principaux, Jean Dumas (politologue) et Maurice Goze (économiste) racontent : « Nous étions les "mercenaires", c'était l'expression de Jean pour nous désigner. » La participation importante – et bénévole – d'acteurs professionnels aux enseignements contribue à la pluridisciplinarité en servant ces deux faces du projet.

Trois axes principaux – la ville comme projet collectif, la ville comme construit politique, la ville comme ensemble organisé de processus instrumentaux – organisent un enseignement où la recherche d'un pragmatisme de l'action prime sur celle d'une culture plus généraliste de l'urbain telle qu'elle pouvait être enseignée à l'IUUP, héritière des grandes études urbaines. Ici, « un bon projet est un projet réalisable ». La conception d'un urbanisme fondé sur les principes d'une ville décidée, guidée par une vision prospective légitimée par une attention éthique portée à l'intérêt collectif de ses effets, nécessitant un décroisement continu des savoirs et des logiques d'action et évitant le leurre de l'harmonie des échelles, constitue l'héritage « brut » de ce récit fondateur.

La ville n'appartient à personne et donc à tous. L'urbanisme est une discipline où la gestion du conflit est un savoir-faire en soi, que ce soit sur le terrain de l'action concrète d'aménagement ou sur celui de son existence institutionnelle et scientifique. Si la pluridisciplinarité, la tension permanente entre contrainte de la réalité et nécessité d'une vision prospective, l'équilibre à reconstruire en continu entre réflexions théoriques et pratiques pour y répondre peuvent faire sa vulnérabilité, ils lui donnent également toute sa force. —

« Se dire, au moins pendant une heure, que je suis avec un tout autre que moi »

NATHANAËL FOURNIER

Le père Francis Ayliès est né en 1962 au Pays basque et habite et travaille à Bordeaux depuis 15 ans. Après plusieurs années d'exercice au Grand Parc puis à Bègles, il officie dans la paroisse qui vient d'être créée aux bassins-à-flot. Il a également écrit plusieurs ouvrages, dont un roman policier.

J'ai passé mon enfance et mon adolescence à Anglet, entre les vagues, la mer, que j'ai beaucoup aimés, et surtout le conservatoire, qui était un peu ma passion quand j'étais jeune. Je faisais de la trompette. Ça a été très formateur, ça m'a retiré peut-être une certaine timidité. En tout cas, aujourd'hui je suis encore très « accro » à la musique.

À 18 ans, j'ai connu un événement vraiment fondateur. Ma grand-mère était donatrice à une association, et en parcourant le document de l'asso, j'ai vu qu'on pouvait donner quinze jours pendant l'été pour les autres. J'étais un peu à un moment d'interrogation dans ma vie, et je me suis dit qu'au lieu de passer deux mois à la plage, j'irai dans cette association, qui était à La Brède ou à Martillac. Je ne connaissais pas Bordeaux. C'était la fin des années 1970, il y avait les grandes cités de Cenon, Lormont, le Grand Parc, la Lumineuse... Et il n'y avait pas encore toutes les structures d'accueil pour les enfants, tout ce qui est aujourd'hui normal, les centres aérés, les centres sportifs... Et donc il y avait des bus qui allaient prendre les enfants, on les emmenait dans un château, on les amusait, et après on les ramenait. Et le premier soir, j'ai ramené un enfant à

L'église du quartier du Grand Parc à Bordeaux.



Bacalan, dans des petits immeubles qui n'existent plus aujourd'hui et, pour la première fois, mes yeux se sont ouverts sur une pauvreté que je ne connaissais pas. À partir de ce moment-là, j'étais une tête chercheuse, pour voir comment je pouvais m'insérer dans le monde avec cette dimension sociale. Et très vite j'ai fait le pari que la vision religieuse pouvait faire partie des différentes réponses à ce questionnement. Mais j'ai étonné mes amis, ma famille : tout le monde s'interrogeait sur cette décision, parce que je n'avais jamais été très religieux, je n'avais jamais été trop là-dedans ! Mais moi, j'avais besoin de chercher. Donc j'ai pris cette voie-là, et, au final, maintenant je suis en plein dedans.

Alors j'ai fait deux ans de philo à Dax au sein d'une formation religieuse, mais ça ne s'est pas très bien passé. Je me disais : « Ce n'est pas pour moi. » Donc je suis parti faire mon service militaire à Bordeaux, j'ai tout fait pour être à la musique régionale, pour être près du conservatoire, parce qu'il me restait quelques épreuves à passer pour être prof. J'aurais pu être prof de solfège, j'aurais adoré ça, parce que j'aime beaucoup l'analyse, la mathématique de la musique. Et finalement la religion m'a rattrapé pendant le service militaire, et là je suis parti en Italie, pour tout recommencer. À Gènes, une ville énorme, qui frisait le million d'habitants. Je suis entré dans une ambiance un peu fermée, un peu monacale, mais tous les matins je traversais Gènes avec

les copains étudiants, et je me retrouvais au contact du monde entier. Parce que c'était une université religieuse très reconnue, on y venait de loin, et c'était rempli de Sud-Américains, d'Africains, d'Américains... C'était merveilleux. J'ai eu aussi des profs qui m'ont énormément ouvert. Mais, au départ, quand vous étiez un Français arrivant en Italie, vous étiez perdu... Je me souviens de mon premier cours : j'arrive à Gènes après 17 heures de train, on me met dans un amphi avec évidemment un cours en italien, et c'était un cours d'hébreux ! Mais c'est comme tout étranger qui entre dans un nouveau pays, je suis arrivé en septembre, j'avais bossé un peu l'italien avec l'Assimil pendant l'été, pendant les quatre premiers mois j'ai cru que je n'y arriverais jamais, et fin



TRANCHE DE VIE

décembre il y a eu un déclic ... et depuis je me sens très Italien ! Je dis toujours que je terminerai ma vie à Naples... Plus je vieillis et moins j'y crois, mais je le dis encore !

Mes huit années à Gênes étaient surtout des années d'études, mais à la fin je suis devenu prêtre et j'ai passé de très bons moments là-bas. Musicalement aussi, parce que je me suis réinscrit au conservatoire et que c'était l'époque où on y reconstruisait l'opéra. Mais j'avais terminé mes études, je tournais un peu en rond, donc j'ai décidé de rejoindre un diocèse qui m'intéressait et je suis resté 3 ans à la cathédrale de Tours. Seulement, je ne connaissais pas la Loire. J'ai été surpris par le manque d'énergie de ce fleuve ! Ce n'était pas comme à Biarritz ! Une fois, j'ai rencontré Henri Dutilleux, le compositeur, dans la maison qu'il avait à Candes-Saint-Martin, avec un petit jardin merveilleux qui donne vraiment sur la confluence entre la Loire et la Vienne. Il m'a demandé : « Alors l'abbé,

c'est pas beau ici ? » et je lui ai répondu « J'aime les rochers, les vagues... » Il était atterré ! Pour lui un prêtre devait forcément être dans la méditation devant un tel spectacle !

Puis je suis allé voir l'évêque de Bordeaux. Pour moi, c'était soit Bordeaux, soit le Pays basque. Parce qu'il me fallait la mer pas loin. Au Pays basque j'avais mes parents, j'étais un peu le « fils de ». Donc ce n'était pas très raisonnable. Et Bordeaux avait l'avantage que j'y avais eu cette expérience première, et qu'il y a aussi un opéra, un orchestre, donc ça me paraissait évident...

Mais mon premier poste était à Bazas, à 70 km de Bordeaux... J'en ai été le curé pendant neuf ans. Une très belle cathédrale. Mais dans la paroisse, à l'époque, il y avait 32 villages. Donc, dans cette fonction, on ne voit plus la cathédrale, on voit les routes, celles qui nous conduisent dans les petits villages... et on est happé par telle-

ment de choses... Mais j'ai aimé cette distance. En plus, c'était l'époque où le tram se construisait à Bordeaux. Donc je n'ai pas connu les travaux sur les quais, sauf que j'ai pesté maintes fois parce que je suis arrivé en retard à des concerts à cause des embouteillages provoqués par les travaux du tram. Et je ne suis arrivé à Bordeaux qu'une fois l'épicentre déjà travaillé. Après Bazas, je suis resté neuf ans au Grand Parc, là j'ai vu les travaux de la ligne qui passait au Grand Parc, puis six ans à Bègles, et là j'ai vu les travaux du tram qui arrivait à Bègles aussi ! Et maintenant je suis aux bassins-à-flot.

Au Grand Parc, j'ai trouvé quelque chose qui correspond très bien à ce que je suis. Le lieu par excellence de la mixité. Parce que le Grand Parc jouxte la rue Mandran, la rue Lagrange, et est à deux pas de Tivoli et du Bouscat, à quelques pas aussi des Chartrons. Et la paroisse s'étend aussi jusqu'aux Aubiers. Donc s'il n'y avait pas forcément la mixité dans les immeubles,

L'église Saint-Rémi de Bacalan à Bordeaux.



elle était dans le lieu de célébration. Nous, on est dans l'accueil de cette pluralité-là. J'aime beaucoup que ça se mélange. Le livre de la Genèse nous parle d'une sorte d'utopie divine, où ils ne sont pas deux, mais un, où nous ne sommes pas des centaines de cultures, mais nous sommes un. Et si l'espace de rassemblement peut être, au cœur de la ville, le rappel tous les dimanches de cette utopie, de ce désir qui habite chacun d'entre nous, il y a là je pense un bienfait. Se dire, au moins pendant une heure, que je suis avec un tout autre que moi, pour celui qui arrive en Maserati, avec celui qui est dans une profonde indigence, et inversement... Pour moi, c'est très important. Je suis même peut-être un peu obsédé par ça.

À l'église du Grand Parc, on est très regardé. Parce que les bâtiments H et I plongent vraiment sur le lieu de célébration, et l'architecte de l'église a placé, entre les poutres du plafond et les murs en béton, une fenêtre qui court tout du long de l'édifice. Lorsqu'on célèbre, on voit tous les immeubles, c'est vraiment bien fait. Et il me semble que quand le dimanche les gens voient qu'il y a de l'activité et de la vie, ils sont aussi attirés et c'est pour le bonheur de tous.

Institutionnellement, l'église est territoriale. Mais en ville, beaucoup de personnes choisissent leurs lieux de culte. Et surtout aujourd'hui, où notre église est très nucléarisée, parce que ça va des églises « hyper open » aux églises les plus intégristes. Certains vont chez les Dominicains, parce qu'ils sont une trentaine de jeunes et qu'ils chantent bien... D'autres choisissent telle église parce que la prédication est plus ouverte. Moi, je suis à la fois très ancré territorialement, parce que je suis à Bacalan pour les habitants du quartier, mais en même temps je suis dans l'ouverture : s'il y en a qui aiment ce lieu et qui viennent, le mélange se fait.

L'église Saint-Rémi de Bacalan se trouve à la jonction entre le Bacalan historique et les nouveaux immeubles des bassins-à-flot. Il y a bien sûr certaines tensions. Par exemple, la paroisse s'appelle bassins-à-flot. Mais il y a des gens qui disent que les bassins-à-flot n'existent pas, qu'on leur a « piqué » une part de Bacalan. Mais l'histoire continue. On ne va pas se disputer sur ces mots-là. En redynamisant la paroisse, petit à petit le mélange va se faire. Je suis sûr que cette mixité est attendue.

L'église a besoin d'être rafraîchie. Donc nous faisons le pari de trouver les fonds pour la restaurer, et comme elle n'est pas loin de la Cité du vin et que nous sommes à Bordeaux... Nous allons construire un lieu où la vigne ne fait pas que se boire, mais où elle se médite aussi. Je ne crois pas que dans le monde il existe une église dédiée à la symbolique biblique de la vigne. Nous sommes nombreux à travailler sur ce projet, à appeler les artistes. Et en ce

« Je suis optimiste sur ce quartier (Bacalan) [...] je n'y vois que des gens heureux. »

moment, on sent que ça prend forme. On va donner un très bel écrin à des œuvres signifiantes, des mosaïques, des statues, de la peinture... Pour certaines œuvres, on va avoir besoin de barriques, donc j'appelle les gens à venir casser et astiquer les barriques. Il y aura aussi une œuvre avec des bouchons de liège, grâce aux colorations que le vin leur donne, donc on va lancer une opération de collecte de plusieurs milliers de bouchons !

La semaine dernière, il y avait des préparations au mariage animées par des laïcs. Sur les dix couples, huit n'ont aucun lien avec Bordeaux. Ils s'installent ici parce qu'ils ont trouvé un boulot, l'année d'après ils se marient, parce qu'ils ont l'appartement. Sans vrai réseau local, et tous dans des professions plutôt modernes. Je vais

rencontrer ces couples chez eux. Je prends mon vélo, j'adore passer par les sentes, et je cours les escaliers. J'ai déjà dû rentrer dans une bonne soixantaine d'appartements, beaucoup sont vraiment bien ! Je suis optimiste sur ce quartier, je suis sûr que ça va marcher ! Bien sûr, il faut que l'œuvre soit achevée, le quartier est encore en gestation, mais je n'y vois que des gens heureux !

Je suis aussi allé dans des résidences senior, il y en a plein ici, qui sont un peu luxueuses. Quasiment tous les résidents arrivent de très loin, pour rejoindre leur fils ou leur fille ici. On a toujours peur que ce soit un peu surfait ces résidences, mais non, là aussi il y a de la vie. Parce qu'il y a des petits magasins qui se créent, on descend, hop, il y a une supérette en bas, on descend, il y a le tram à deux pas et on va au cinéma. Les gens me disent cette histoire-là.

Maintenant je vis à Bordeaux depuis une quinzaine d'années. C'est une ville... Je déteste le mot « transformation ». En italien, il y a le verbe *ripristinare*. Ça veut dire restaurer en le repensant. Je pense que Bordeaux a été *ripristinato*, parce que chaque fois qu'il y a une nouveauté, j'ai l'impression que la vie s'y installe... Quand vous allez le soir à Ginko, par rapport à il y a cinq ans, c'est incroyable : on voit les gens vivre, des poussettes sur les trottoirs... C'est une ville qui se métamorphose en grandissant. Quand j'étais au service militaire, pour faire la fête j'allais à la Victoire. Et maintenant, il y a toujours de la vie à la Victoire, mais aussi à Saint-Pierre et aux halles de Bacalan. Des lieux de vie se déploient partout, c'est tentaculaire ! Ce que je trouve aussi de très beau, à Bordeaux, c'est l'intégration du tourisme. On pourrait le voir comme une espèce d'agression, parce qu'il y en a beaucoup. Mais j'ai l'impression que ça fonctionne, et moi j'ai envie d'accueillir les touristes, j'aimerais aussi que cette église soit un lieu attirant, parce que j'ai envie de respecter ces personnes qui viennent. On a envie de la présenter cette ville !

Faites la ville à votre idée !

Le budget participatif vous y invite...

MAUD GOURVELLEC

Défaut de visibilité de l'action publique, questionnement du système représentatif dans la cité, érosion de la participation électorale, implications citoyennes croissantes, désir d'innovation, émergence des *Civic tech*... Autant de raisons qui expliquent sans doute la multiplication des budgets participatifs dans le monde.

Né en 1989 à Porto Alegre dans un contexte de démocratisation du Brésil après des décennies de dictature, le budget participatif vise à associer les citoyens aux choix budgétaires des villes. Historiquement empreint d'idéologies en faveur d'une plus grande justice sociale, reconnu depuis comme une innovation démocratique, il s'est propagé à travers l'Amérique latine avant de séduire tous les continents, donnant lieu à des expériences sociales et politiques inédites.

En France, le budget participatif a été importé à la fin des années 1990 par des municipalités communistes pionnières (Morsang-sur-Orge, Saint-Denis, Bobigny, etc.), puis revisité par la gauche progressiste. Il est cependant resté longtemps confidentiel et cantonné dans un registre idéologique, avant de connaître un nouvel essor lors du renouvellement des équipes municipales en 2014. Boosté par la mise en lumière d'expériences faisant référence (Paris, Lisbonne, etc.) et facilité par l'émergence des outils numériques, le budget participatif a le

vent en poupe et ouvre des perspectives à l'action publique locale.

Un même processus, des situations très diverses

Selon une enquête nationale¹, la France comptait 47 budgets participatifs communaux en 2017, deux fois plus qu'en 2016, huit fois plus qu'en 2014, sans parler des universités ou des bailleurs sociaux qui se lancent à leur tour. Dans la métropole bordelaise, trois communes (Floirac, Talence et

« La commune offre la possibilité à ses administrés de concrétiser leurs idées pour contribuer au futur de leur ville ou améliorer leur cadre de vie. »

Pessac) se sont aussi engagées dans l'expérience. Autrefois apanage de la gauche, ils s'équilibrent aujourd'hui davantage politiquement.

Ils concernent des communes de toute taille, du modeste village à la capitale, en passant par des villes moyennes comme Arras ou des métropoles comme Grenoble. Leurs montants couvrent une large fourchette : de 5 000 € pour Tilloy-lès-Mofflaines à 100 M€ pour Paris en 2017, « le plus important au monde » dit-on, soit un investissement de 1 à 45 € par habitant. Ils financent une poignée de projets simples comme une multitude de projets de nature et d'envergure très diverses. À Paris, plus de 600 projets sont ainsi financés depuis 4 ans, de l'installation d'un banc rue Tiquetonne

au réaménagement coûteux des boulevards Garibaldi et Grenelle².

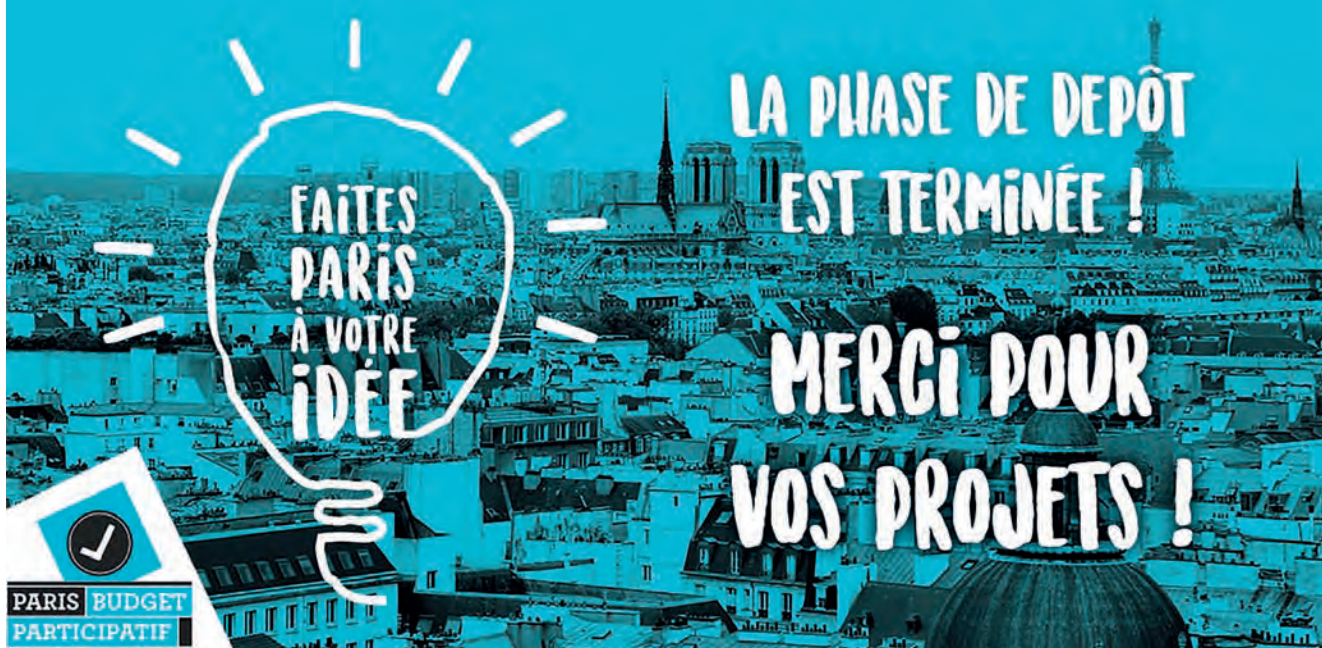
Malgré l'écart extrême entre les contextes et les montants dédiés à ces expériences, la mise en œuvre des budgets participatifs relève d'un même processus. Dans le principe, il s'agit toujours d'une part dédiée du budget d'investissement de la ville (souvent autour de 5 %) directement affectée à la réalisation de projets proposés, sélectionnés et réalisés dans le cadre d'un processus de démocratie participative. La commune offre par ce biais la possibilité à ses administrés de concrétiser leurs idées pour contribuer au futur de leur ville ou améliorer leur cadre de vie.

Dans le déroulé, ces budgets se structurent autour de cinq grandes étapes récurrentes : la définition des règles du jeu pour fixer les objectifs, le montant du budget, la méthode et le calendrier ; la collecte des idées sous la forme d'un appel à projets via des réunions ou des plate-formes numériques dédiées ; l'analyse technique des projets par les services compétents pour analyser leur recevabilité, vérifier leur faisabilité et estimer leur coût de réalisation ; le vote, numérique ou papier, pour sélectionner les projets et, enfin, leur mise en œuvre.

Le processus, souvent piloté par les services de la démocratie locale des villes, mobilise plus largement les services tout au long des étapes qui s'échelonnent sur plusieurs mois. Selon les situations et les budgets

1 | A. Bléazard, Panorama budgets participatifs 2017, lesbudgetsparticipatifs.fr.

2 | Suivi des réalisations, budgetsparticipatifs.paris.fr.



<https://budgetparticipatif.paris.fr/bp/>

dédiés, il est plus ou moins abouti et perfectible. Paris, forte de ses quatre années d'expérience, de moyens sans commune mesure et d'une ambition politique, fait sans doute figure de modèle.

Levier de projets ou forme déguisée de clientélisme ?

Quoi qu'on en pense, le foisonnement des idées et l'engagement des habitants dans ces démarches forcent l'admiration. Les idées fusent et s'affichent fièrement sur les plates-formes dédiées, transformées en vitrines. En 2017, Paris recueillait 2 446 propositions, Rennes 635 et Grenoble 118. Et parmi elles, des projets dont la pertinence et l'audace ne peuvent être contestés. Mais cet emballement créatif, aussi réjouissant soit-il, ne peut occulter des questions de fond sur la légitimité des projets. L'intérêt collectif est parfois discutable et le mode de sélection, contestable. Pour autant, peut-on parler de clientélisme ? On serait tenté de répondre non, tant les fondements de ces démarches résident dans la transparence et le partage du pouvoir.

Néanmoins, le modèle de la participation interroge. À entendre les spécialistes, la faible présence des classes populaires, des jeunes et des personnes d'origine étrangère, au bénéfice des classes moyennes et des professions supérieures est une réalité¹. Ce qui n'est pas sans conséquence sur la représentativité

des projets... À cela s'ajoute l'absence de critères de justice sociale dans la sélection des idées, éloignant définitivement les expériences françaises des objectifs sociaux de Porto Alegre. Ce constat appelle sans doute à élargir et à structurer davantage la participation, même si des réponses sont aussi à trouver dans la définition des objectifs et des règles du jeu. Seule Paris a ouvert la voie en réservant un tiers de son budget à des quartiers populaires, renouant ainsi quelque peu avec l'objectif de réorienter les ressources publiques en direction des plus défavorisés.

Mais encore faut-il pour cela mettre en jeu des sommes suffisamment importantes pour obtenir une réelle redistribution et s'imposer une phase d'évaluation pour réajuster la démarche. Comprendre ce qui marche et ce qui est perfectible, dresser un bilan de la participation et analyser les aspirations exprimées au travers des projets proposés sont autant d'indicateurs pour ne pas s'éloigner des objectifs fixés et corriger le processus dans le temps.

Faire vivre la démarche dans le temps

Au-delà de la sélection des projets, c'est leur mise en œuvre qui est essentielle dans la réussite de la démarche. Le budget participatif est une promesse, un lien de confiance entre le citoyen et l'institution. Pour cette raison, il doit à la fois donner à voir des résultats et ne pas créer un sentiment

de dépossession chez les porteurs de projet, même si celui retenu, une fois le vote passé, doit devenir un bien commun. Associer les populations à la concrétisation de leurs idées sans ralentir le processus devient un enjeu majeur. Sur ce point, les démarches actuelles précisent peu les conditions de mise en œuvre des projets, sans doute pour permettre plus de souplesse. Certaines s'engagent cependant fermement sur délais de réalisation comme Rennes qui peut se targuer d'avoir livré 75 % des projets engagés en 2016, contrairement à Paris qui présente à peine 20 % des projets réalisés depuis 2014. Mais ces délais courts laissent peu de place à la coconstruction et enferment les services concernés dans des calendriers intenable.

Un missile à courte portée ?

L'impact du budget participatif découle finalement de trois variables principales : la volonté politique, ses modalités de fonctionnement et son appropriation par les citoyens. Mais sa portée reste toujours limitée dans la mesure où il se projette à court terme. En apportant des résultats immédiats et concrets à l'échelon communal, il n'a pas encore su trouver de cohérence ni dans une vision à long terme, ni à plus grande échelle. L'émergence des métropoles et des grandes régions permettra-t-elle un jour de l'envisager ? Si tant est que nos concitoyens se sentent concernés par ces territoires plus éloignés de leurs pratiques quotidiennes... _

1 | H. Nez, « Les budgets participatifs européens peinent à lutter contre la ségrégation », *Mouvements* 2013/2 (n° 74), p. 123-131.
DOI 10.3917/mouv.074.0123.

Les services urbains

L'intendance mal aimée des villes

VINCENT SCHOENMAKERS

La gestion des fluides (eau, énergie, télécommunications), des déchets, déplacements et autres services urbains, est consubstantielle de la qualité de nos sociétés. En 150 ans, on est pourtant passé de l'acceptation à la défiance.

Que sont les services urbains ?

Deux constantes se dégagent :

- ils sont indissociables des grands équipements à forte valeur capitalistique, consomment de l'espace et causent des nuisances. Ce sont les équipements techniques dits servants, établis en milieu urbain ou périphérie ;
- avec l'offre d'emplois et de logements, ils fournissent aux habitants et aux entreprises une des bases de la réussite des objectifs de développement durables des villes.

Ce sont aussi les équipements dit d'attractivité (santé, éducation, sport, parcs d'exposition/palais des congrès, parcs de stationnement) ou encore les cimetières et les ateliers municipaux. Certains y intègrent les espaces de nature. Nous ne traiterons pas ici de ces équipements d'attractivité.

Changement de paradigme

À la fin du XIX^e siècle, les villes, malades, se dotèrent de services urbains d'hygiène efficaces : eau potable, lumière, tout-à-l'égout, tramway... et bien évidemment les bacs à ordures fermés du préfet Poubelle ! Les emprises nécessaires étaient construites dans les faubourgs, loin

des quartiers bourgeois. Les classes populaires riveraines composaient avec ce voisinage parfois dérangeant, y trouvant emploi et amélioration des conditions de vie. Dans la seconde moitié du XX^e siècle, les services d'attractivité se développèrent au bénéfice de tous, tandis que l'urbanisation s'étendait au-delà des faubourgs.

Ce début du XXI^e siècle chamboule tout. Les services urbains sont désormais contraints par l'exigence d'intégrer les objectifs de développement durable et la révolution numérique, qui induisent une évolution des comportements sociaux. Les villes doivent se renouveler sur elles-mêmes et certains équipements constituent le gisement foncier stratégique pour les politiques de densification urbaine ; l'innovation technologique invente le véhicule autonome partagé (réduction des parkings) et permet la micro-production renouvelable d'énergie autoconsommée (chauffage urbain à partir des serveurs informatiques éparpillés). Enfin, les Millennials fréquentent les recycleries plutôt que les déchetteries et nourrissent leur poule citadine des restes de l'AMAP. Les cœurs métropolitains s'embourgeoisent sous l'impulsion des politiques publiques de valorisation et chacun est sensibilisé aux conséquences de la pollution.

L'exemple bordelais

La métropole bordelaise entend mieux capter le développement démographique girondin. Les services urbains

et installations inhérentes sont d'autant plus nécessaires. Pourtant, les grands projets de renouvellement urbain se développent en faisant parfois fi des équipements servants. En raison des nuisances qu'ils causent, nombreux sont les partisans de leur installation en périphérie, ce qui pose le problème de leurs coûts de gestion. Exemple anecdotique mais essentiel à l'image touristique de la ville : comment maîtriser le budget de la propriété urbaine si la délocalisation du centre technique rallonge les parcours quotidiens des balayeurs¹ ? Il en va de même pour le centre de déchets ménagers de Latule ou le dépôt de bus de Lescure, qui attirent toutes les convoitises des aménageurs en raison de leur situation stratégique en cœur d'agglomération. Et où mettrons-nous nos cimetières à partir de 2030, lorsque ces derniers seront pleins ?

La solution ? La mixité des fonctions, y compris à l'îlot, en inventant des solutions réduisant drastiquement les nuisances (Hong Kong en regorge) et, si possible, à coût maîtrisé. Parallèlement, les nouvelles technologies et l'évolution des comportements réduisent les besoins en grandes infrastructures mais imposent un maillage plus fin de petites installations. Beaucoup reste à inventer pour faire fonctionner ce nouveau « métabolisme » urbain ! _

1 | Énergie et augmentation des horaires/réduction du temps de travail utile.

À TABLE !



« À table ! » Nous avons tous entendu dans notre enfance cette expression lancée par un proche ou un parent, sonnant l'heure du rassemblement autour du repas enfin prêt. Particulièrement réglé dans la culture française, avec des temporalités et un enchaînement de mets précis (entrée-plat-fromage-dessert), le repas répond à des besoins vitaux mais porte également un caractère hédonique et convivial : c'est un rituel de partage qui crée du lien entre les individus. Manger procure des émotions : c'est une madeleine de Proust potentielle au quotidien qui est aussi indissociable des moments festifs. Notre rapport à l'approvisionnement en aliments, leur origine et leur mode de préparation de même que le mélange des couleurs et des saveurs ne cessent de nous rappeler à nos origines, condition sociale, éducation ou croyances.

La réflexion sur l'alimentation a longtemps paru futile, voire relevant d'une thématique ancillaire. Si elle a été jugée digne d'approches intellectuelles à partir des années 1960 et 1970, avec des auteurs comme Claude Lévi-Strauss, Roland Barthes puis Jean-Louis Flandrin, son intégration dans les questions urbaines est plus récente encore, en tout cas comme sujet permettant d'appréhender la ville dans son ensemble sous un nouvel éclairage. Dans *Hungry City*¹, publié en 2008, la Britannique Carolyn Steel est la première à montrer l'influence déterminante que l'alimentation, depuis sa production jusqu'à la gestion de ses déchets, en passant par sa commercialisation et sa consommation, a exercée sur l'histoire et le fonctionnement des villes. Les motifs alimentaires ont joué un rôle déterminant dans la relation des villes avec leur hinterland rural, fluvial et maritime mais aussi, comme l'attestent souvent les traces laissées dans les noms de rues (page ci-contre), dans la structuration même de l'espace urbain, largement façonné par les réseaux et les

1 | Une traduction française a paru en 2016 sous le titre *Ville affamée*.
(voir rubrique Kiosque, CaMBo #11, mai 2017).

flux d'approvisionnement. Le besoin de se nourrir a longtemps déterminé les paysages urbains, avec ses étals et ses échoppes, et l'animation de l'espace public, au point que le marché ne faisait qu'un avec le centre vivant de la vie publique voire politique¹.

Aujourd'hui encore, le rythme quotidien de la ville est synchrone avec celui des prises de repas : la sortie des bureaux, des établissements scolaires ou universitaires à l'heure du déjeuner, le temps de menues courses alimentaires, puis l'afflux au domicile pour la préparation des repas et le dîner... Sans même parler du fait de se rendre au travail qui s'explique toujours en partie par le besoin de « gagner son pain » ou de « mettre du beurre dans les épinards » !

Pour autant, au cours du siècle dernier, nos pratiques alimentaires ont largement évolué en lien avec les mutations socio-économiques. Recherche d'efficacité et de rapidité, généralisation du travail des femmes, équipement du foyer en électro-ménager, développement de circuits de distribution massifiés, industrialisation de la production agro-alimentaire et internationalisation des échanges sont autant de facteurs qui ont contribué à une externalisation croissante de la fonction alimentaire. Le contenu de l'assiette au quotidien est devenu une sorte d'impensé ou d'oublié. Les urbains, devenus majoritaires, se sont éloignés des problématiques de l'alimentation par la méconnaissance du monde agricole et la croyance en des capacités d'approvisionnement permanentes et illimitées, bouleversant ainsi le fonctionnement non seulement des campagnes, mais aussi des villes et de leurs périphéries.

Depuis près de 20 ans, une conscience et une préoccupation se sont développées en réaction à des scandales sanitaires et en lien avec une plus grande sensibilité des consommateurs à leur environnement² : l'exigence d'une nourriture saine et de qualité, la nécessité de préserver les ressources naturelles, le choix d'une agriculture locale, la consommation saisonnière et la recherche de moins d'intermédiaires pour plus de relations aux producteurs. De même, conscients de l'impact politique et

des répercussions sociétales (éducation, économie locale, santé, aménagement), de nombreux territoires urbains s'engagent dans des programmes alimentaires locaux visant par exemple à revisiter les relations avec les espaces de production agricole qui les entourent, à redonner une place à la production alimentaire au sein des villes, à améliorer la qualité des menus servis dans les cantines scolaires, à faciliter l'accès à de nouvelles formes de distribution, voire à faire évoluer les pratiques sociales en matière d'alimentation.

Ce dossier ne cherche pas à épuiser l'ensemble de ces enjeux mais à apporter des éclairages sur les relations entre la ville et l'alimentation, pour explorer la grande diversité des thématiques qui leur sont liées.

Les aliments que consomment les Bordelais aujourd'hui sont souvent produits sur des territoires éloignés (illustrations et encadré p. 32 et 33), de manière largement industrielle et transitent surtout par les circuits de la grande distribution (centrales d'achat, vastes entrepôts logistiques situés dans la grande couronne et larges surfaces de vente localisées en proximité de la rocade bordelaise). Il serait naïf de penser que ce système alimentaire dominant pourra être rapidement et radicalement remis en cause. Les grandes agglomérations n'ont pas spécialement vocation à l'auto-suffisance et n'en ont de toute façon pas les moyens³. De même, le poids de la grande distribution dans les dépenses alimentaires répond à des déterminants sociétaux structurants qui ne s'affaibliront pas du jour au lendemain, même (et peut-être surtout) si la part des achats dématérialisés devait progresser. Néanmoins, des productions plus locales et d'autres modes de distribution s'emboîtent avec ce système dominant et permettent de répondre à des attentes complémentaires ou nouvelles. C'est le cas pour les fruits et légumes d'un grand quart Sud-Ouest de la France, qui égaient les étals de nos marchés et de nos primeurs après avoir transité par les grossistes du MIN de Bordeaux. C'est également le cas des productions maraîchères de Gironde ou de la proche couronne bordelaise commercialisées via des circuits courts, ou encore de l'émergence récente d'une agriculture proprement urbaine, qui tente de se faire une place dans les interstices de la ville voire sur ses toitures. L'entretien avec le directeur du MIN de Bordeaux-Brienne (p. 34) montre combien l'activité des grossistes se transforme pour être en phase avec les attentes de leur clientèle finale et que l'évolution des métiers et des enjeux invite à réfléchir à l'appro-

1 | On se souviendra ici des lignes écrites par Camille Jullian sur le Bordeaux du XVIII^e s. : « Le « Marché », voilà enfin le centre vital de Bordeaux. [...] C'est de là que chaque matin la vie matérielle rayonne dans la cité entière, avec les ménagères chargées de la provision quotidienne. Le tassement de la foule [...] atteint au Marché sa plus grande intensité. Comme le forum romain, c'est un bureau de nouvelles autant qu'un dépôt de victuailles. On y parle plus qu'on y achète. Les crieurs publics y annoncent les actes officiels ; c'est là que se fait la chronique, que s'élabore le « journal », que se forme l'opinion et que, souvent, se prépare l'émeute. [...] C'est un chaos de sensations et de bruits. Nulle part Bordeaux ne respire plus franchement » [C. Jullian, *Histoire de Bordeaux*, 1895].

2 | Dans *Nous sommes ce que nous mangeons* (J. Goodale, G. Hudson et G. Mcavoy, Actes Sud, 2008), Jane Goodale dresse le constat d'une alimentation largement dénaturée et d'un système agroalimentaire qui menace gravement les ressources (déforestation, surexploitation des sols, élevage intensif, pollution des océans).

3 | S. Barles, « L'idée de nourrir les métropoles grâce aux ceintures vertes est une illusion ! », *Colibris*, juin 2017.



Places et rues du centre de Bordeaux dont le nom est lié à la nourriture

Rue des Allamandiers & rue des Bouviers (XIV^e s.) : les allamandiers, comme les bouviers, étaient les hommes chargés de garder le bétail.

Place André-Meunier : anciennement place des Abattoirs, elle accueillait des étables et des pavillons d'abattage entre 1833 et la fin de la Seconde Guerre mondiale. Les rues de l'Abattoir, des Étables et du Mouton en gardent le témoignage.

Rue Bouquière (XII^e s.) : plusieurs bouchers y tenaient boutique au Moyen-Âge, entre la place du Marché (Fernand-Lafargue) et l'ancienne porte Bouquière (aujourd'hui rue des Boucheries).

Rue du Chai-des-Farines (XVIII^e s.) : les tonneaux de farine provenant du haut pays étaient débarqués sur les berges à la hauteur de cette rue. Une vaste halle destinée à les entreposer y fut construite au milieu du XVIII^e s.

Place de la Ferme de Richemont : anciennement place du Grand Marché (entre 1792 et 1946), elle accueillait le principal marché bordelais, par transfert de celui de la place Fernand-Lafargue qui était devenue trop exigüe.

Place Fernand-Lafargue : anciennement place du Vieux Marché. Le marché principal de la ville s'y tint du XII^e au XVIII^e s., avec ses vendeurs de pains, de viandes, de poissons frais et, dans les rues adjacentes, de légumes (rue des Herbes) et d'épices (rue du Pas-Saint-Georges, anciennement rue des Épiciers).

Rue des Fours (XV^e s.) : des boulangers y cuisaient le pain. Des fours publics y ont à nouveau été construits au cours du rigoureux hiver 1708-1709 pour nourrir les plus démunis.

1 Place des Grands Hommes : un marché y fut installé au début du XIX^e s. et une halle métallique érigée en 1864.

2 Rue Leyteire (XIII^e s.) : les laitières provenant des fermes des Graves venaient y vendre leur lait ou y entraient dans la ville avec leurs marchandises sur la tête.

3 Rue Maucoudinat (XVI^e s.) : « mal cuisiné » en gascon, cette rue rappelle soit la mauvaise réputation d'une ancienne auberge, soit les odeurs désagréables dues aux activités des tripiers qui y travaillaient.

4 Place Meynard : anciennement place du Marché Neuf, un marché y fut actif à partir du milieu du XVI^e s., pour alimenter l'extension de la ville autour de l'église Saint-Michel.

5 Place du Parlement : anciennement place du Marché Royal, située à proximité du Vieux Marché, elle contribua, du milieu du XVIII^e s. au milieu du XIX^e s., à délester celui-ci, devenu trop petit.

6 Rue de la Rousselle (XII^e s.) : probablement d'après le gascon *rousseau* (dorade), elle conduisait au port Saint-Jean, sur le Peugue, où on débarquait les produits de la pêche fraîche. C'est aussi dans ce secteur que se tenait le commerce de gros des poissons salés venus d'Angleterre et des Flandres.

7 Rue Sainte-Catherine : anciennement place du Poisson Salé. Le marché aux poissons conservés par salaison fut déplacé au début du XVII^e s. sur cette portion de l'actuelle rue Sainte-Catherine.

8 Quai des Salinières : c'est près de cette grève que depuis le XI^e s. étaient notamment déchargées les cargaisons de sel provenant des marais salants du golfe de Gascogne, mais aussi la « saline » (poissons salés).

visionnement du cœur des grandes agglomérations par une logistique du dernier kilomètre.

Les circuits courts alimentaires permettent pour leur part de nouvelles relations entre consommateurs et producteurs et un réapprentissage des pratiques tant alimentaires qu'agricoles. Mais ont-ils toutes les vertus ? On peut en effet s'interroger puisque certains détracteurs leur opposent des arguments objectivés que leurs adeptes réfutent par des raisonnements justifiés. L'article d'Armelle Gomez (p. 36) décrypte ainsi les mécanismes de ces circuits qui mettent l'accent sur la proximité entre production-distribution-consommation. L'auteur analyse les multiples motivations des acteurs de la filière, entre postures militantes pour un retour à une économie locale, préoccupations environnementales et prises en main citoyennes de la question alimentaire. Elle nous livre une lecture en nuances, où l'apparent bienfait des circuits courts, motivé par les logiques d'une production raisonnée et locale, est opposé aux formes et au volume des productions, à leur impact sur l'environnement et à des enjeux sociétaux et financiers plus complexes aussi...

Si un bilan sur la question des circuits courts n'est pas aisé, le développement de projets à l'échelle locale est partie prenante des dynamiques urbaines. Ils participent d'une programmation renouvelée au sein des opérations d'aménagement, plus proche des attentes des habitants et de leurs besoins. À partir de l'exemple de l'implantation d'une micro-ferme à Floirac (p. 39), Gérard Thomas montre comment l'agriurbanisme constitue une réponse intégrée du retour de l'agriculture dans la ville, par le projet.

L'emboîtement des échelles locale et lointaine n'est pas seulement une problématique d'approvisionnement des métropoles. C'est aussi une préoccupation constante du cuisinier et du mangeur ! La quête de produits frais et la recherche d'un approvisionnement aisé et qualitatif se marient avec la curiosité pour des saveurs nouvelles et exotiques. Le métissage des assiettes et des goûts et le bricolage entre produits d'ici et recettes d'ailleurs (et vice-versa) est une tendance lourde. Elle s'observe dans les pratiques de la nouvelle scène gastronomique bordelaise, dont Jacques Ballarin montre que la renaissance actuelle est largement liée aux transformations de la métropole (p. 52), mais aussi dans celles des restaurateurs issus de l'immigration (Alice Prada, p. 56). Bien avant la mode de la « *fusion food* », Philippe Meyzie montre que ce métissage s'opère à Bordeaux depuis au moins le XVII^e s., entre les produits d'un

LE MONDE DANS NOTRE ASSIETTE

Au menu de notre repas :

une salade avocat-crevettes-pamplemousse en entrée ;
un magret de canard avec des haricots verts et des frites pour le plat ;
quelques fraises en dessert.

Nous avons acheté ces produits dans une grande surface de l'agglomération bordelaise en choisissant ceux affichant des prix de moyenne gamme.

Nous avons enquêté sur leur provenance...



riche hinterland aquitain et ceux acheminés jusqu'au port de la lune en provenance d'Europe du Nord et d'outre-Atlantique (p. 47). Il est également intéressant d'observer qu'aujourd'hui comme hier, la table renvoie à des enjeux de vivre-ensemble et de sociabilité urbaine, mais aussi à l'image qu'une ville se donne d'elle-même et à la représentation qu'elle projette à l'extérieur, contribuant notamment à son attractivité touristique.

Les pratiques alimentaires ont aussi des conséquences tangibles dans les paysages urbains, qui dépassent l'occupation de l'espace public par les terrasses estivales. Jérôme Monnet (p. 44) montre combien les nouvelles formes de pause méridienne des salariés et les envies de grignotage des personnes en pérégrination génèrent une « *snackisation* » du paysage métropolitain, tant dans les pôles d'emplois centraux et périphériques que dans les lieux d'interconnexion. Ces évolutions, couplées au développement des « *food trucks* » et des livraisons de repas en vélo, engendrent aussi de nouveaux défis en matière de politique urbaine.

De nombreuses villes à travers le monde se resaisissent aujourd'hui des questions alimentaires, même si elles sont souvent loin de disposer de tous les leviers d'actions nécessaires, notamment en Europe où les règles de la concurrence et la politique



agricole imposent un cadre très contraint. Nathalie Corade propose un tour d'horizon de ces démarches (p. 59), qui visent à mieux inscrire les évolutions urbaines et démographiques dans un processus de développement durable. Des boîtes à outils et instances s'organisent pour élaborer des stratégies territoriales et rassembler les acteurs. Dans cette mouvance, Bordeaux Métropole s'est lancée dans la construction de son projet alimentaire de territoire par la mise en place d'un conseil consultatif de gouvernance durable. Cette instance conduit une démarche multithématique incluant des acteurs de terrain (des agriculteurs aux consommateurs) afin de croiser problématiques agricoles et urbaines et d'établir collectivement une stratégie alimentaire efficiente à l'échelle de la métropole.

Afin d'apporter un soupçon de fantaisie, ce dossier est ponctué d'entremets, composés de dessins d'enfants qui viennent offrir un regard sur leur quotidien et leur appétit pour des aliments parfois singuliers. Une diversité de situations illustrant le moment de la préparation du repas en famille, des assortiments incongrus de mets, les étalages colorés du supermarché, la composition ordonnée d'un panier de fruits... De la main à la bouche des enfants !

Le foisonnement des problématiques liées à la ville et à l'alimentation rendait impossible que toutes puissent trouver leur place dans ce dossier. La santé publique alimentaire, l'alimentation des plus démunis, les cantines scolaires, le recyclage des déchets alimentaires n'ont par exemple pas pu être abordés. On pourra aussi s'étonner que la question du vin n'ait pas été versée à ce dossier. Ce choix s'explique d'abord parce que les réflexions urbanistiques autour de l'alimentation concernent surtout les produits qui garnissent les assiettes. Ensuite parce que, dans la région bordelaise, les sujets autour du vin sont suffisamment riches pour envisager qu'un dossier leur soit un jour entièrement consacré. Dans les pages suivantes, on remarquera cependant que le vin ne pouvait pas être totalement écarté : qu'il s'agisse de l'importance de l'emprise spatiale des vignobles (et de la difficulté conséquente à concevoir des approvisionnements alimentaires venant de l'immédiate proximité de l'agglomération) ou de la notoriété du vin de Bordeaux, qui a historiquement phagocyté le renom de sa cuisine – mais sur laquelle elle pourrait aujourd'hui s'appuyer pour se déployer au-delà de ses frontières régionales – il est clair qu'à Bordeaux, les mets et le vin ne peuvent jamais être totalement dissociés !

MINISTRONE DE CHIFFRES

79 % des dépenses alimentaires des habitants de la Gironde sont réalisées dans des grandes surfaces (CCIB, 2015).

146 000 m² de nouveaux entrepôts logistiques ont été créés par des enseignes de grandes surfaces dans l'agglomération bordelaise entre 2013 et 2017 (OIEB, 2018).

68 % des habitants de l'aire métropolitaine de Bordeaux se rendent au moins une fois par semaine dans une boulangerie et **60 %** dans un super ou hypermarché (a'urba, 2017).

Le territoire de Bordeaux Métropole compte **17** hypermarchés, **99** supermarchés et **2 627** restaurants (Insee-BPE, 2015).

Seul **1,8 %** des aliments consommés dans l'aire urbaine de Bordeaux sont produits localement (Utopies, mai 2017).

Le département de la Gironde compte **81** AMAP (avenir-bio, 2018).

Entre 2014 et 2017, le nombre de magasins bio installés en Gironde est passé de **37** à **62** (Oocom, mars 2018).

En Gironde, **48 100** emplois salariés privés sont directement liés à l'alimentation (hors boisson) (Acoss, 2017).

14,2 % des habitants du Sud-Ouest âgés de 15 ans et plus sont en situation d'obésité (ObÉpi, 2012).

Par rapport aux habitants du reste de la France (hors Île-de-France), ceux du Sud-Ouest consomment **23 %** de volailles en plus, **9 %** de fruits et légumes frais en plus et **13 %** de pâtes en moins (Insee-dépenses des ménages, 2011).

À l'ère du numérique et de la logistique du dernier kilomètre ?

Entretien avec Pierre Picharchie, directeur du MIN de Bordeaux

NATHANAËL FOURNIER

Le marché d'intérêt national de Bordeaux-Brienne joue un rôle important dans l'approvisionnement de la métropole et de la Gironde en produits frais. Son directeur, Pierre Picharchie, explique son fonctionnement, son articulation avec les évolutions sociales en matière d'alimentation, ainsi que les nouveaux enjeux liés à son inscription dans le périmètre de l'OIN Euratlantique.

Qu'est-ce qu'un marché d'intérêt national et quand celui de Bordeaux a-t-il été créé ?

Les marchés d'intérêt national ont été établis en France dans les années 1960. L'objectif de l'État était de concentrer sur un même lieu l'offre et la demande, avec des cours établis tous les jours et servant de référence pour les ventes du lendemain. Avec le développement urbain des années 1960, il s'agissait aussi de favoriser l'alimentation en produits frais des villes en croissance.

Nous avons été créés en 1963. Historiquement, depuis le milieu du XIX^e siècle, c'était le marché des Capucins qui concentrait le gros, le demi-gros et le commerce aux particuliers. Les activités de gros ont été déplacées sur le site de Brienne, le MIN étant un marché exclusivement réservé aux professionnels.

Quelles activités y trouve-t-on ?

L'alimentaire représente 90 % de notre activité, le reste étant consacré aux fleurs et aux plantes. L'activité traditionnelle, c'est la vente sur le carreau. C'est-à-dire la vente de fruits et légumes de gré à gré. À Bordeaux, nous avons plus d'une vingtaine de grossistes qui se partagent les 12 000 m² de la halle et ses 73 emplacements. Les principaux clients sont les détaillants, les primeurs, l'épicerie fine aussi, des restaurateurs et des vendeurs des marchés de plein vent. L'acheteur vient, choisit le produit, et repart avec. Il y a également une activité de magasin, le « cash and carry », avec Promocash, qui est un concurrent du groupe Métro, et deux magasins spécialisés en épicerie orientale.

Enfin, il y a l'activité « Entrepôts ». Il s'agit de distributeurs ou de grossistes, mais qui livrent eux-mêmes

leurs clients. Nous avons de très gros acteurs : TerreAzur, qui est la filiale fruits et légumes et marée du premier distributeur français Pomona, mais aussi Transgourmet qui est implanté à Brienne sur sa partie fromage. Leur cœur de cible est la restauration hors domicile, les cafés, restaurants et la restauration collective. Les clients ne viennent pas sur place, ils commandent par téléphone ou par Internet.

Le MIN a aussi entamé une stratégie d'élargissement de l'offre avec l'arrivée de volaillers et d'un groupement de producteurs viandes rouges et volailles en 2016. Un projet est actuellement en cours pour l'installation d'un pôle marée.

Quelle est la provenance des fruits et légumes vendus sur le carreau ?

En saison, entre mai et septembre, l'offre est essentiellement locale. La ceinture bordelaise est une source d'approvisionnement mais qui reste limitée puisque les terres agricoles y sont essentiellement consacrées à la vigne. Les produits viennent surtout du Lot-et-Garonne et du Tarn-et-Garonne, ces départements étant vraiment la source majeure d'approvisionnement de l'agglomération bordelaise en fruits et légumes. Mais bien sûr on trouve aussi des productions de Dordogne, des Charentes, des Landes... Et en début et fin de saison, pour étendre l'offre, les produits peuvent provenir de zones plus éloignées. Enfin en hiver, il y a bien sûr une offre sur les fruits exotiques et quelques produits de l'hémisphère Sud en fonction de la demande.

Comment votre activité a-t-elle évolué au cours des dernières décennies ?

Les tendances de la consommation influencent-elles votre activité ?

D'une manière générale, les MIN ont connu à leur création quelques années fastes. Mais, à partir des années 1970, les grandes surfaces ont non seulement conquis la majeure partie du commerce alimentaire de détail, mais développé leurs propres stratégies d'approvisionnement. Donc les marchés de gros ont connu un creux dans les années 1990-



© Daniel Amilhastre.

2000. Depuis une dizaine d'années, on assiste à un certain renouveau des marchés de plein vent, qui a relancé l'activité des grossistes et redonné un élan aux MIN. Les professionnels peuvent y trouver une grande diversité de produits, qu'il est impossible de trouver ailleurs.

Et puis, de nombreux consommateurs souhaitent connaître la provenance des produits pour pouvoir consommer local. C'est aussi la volonté de retrouver de la saveur et de la fraîcheur dans l'assiette. C'est ce qu'offre le MIN : en pleine saison, les produits sont récoltés le matin même sur les zones de production régionales pour arriver ici le soir et être vendus dès le lendemain matin sur un étal de marché ou à midi dans un restaurant.

D'ailleurs, la grande distribution revient sur les marchés de gros, notamment pour compléter leur offre avec une production locale et de qualité, dont ils ne disposent pas forcément avec les centrales d'achat. Une des forces de Bordeaux-Brienne est également d'avoir une offre bio complète, avec deux opérateurs spécialisés, le premier sur des produits provenant de moins de 150 km et le second sur une offre nationale. Cette offre a permis d'élargir la clientèle du MIN en attirant de nouveaux professionnels.

Comment voyez-vous l'avenir du MIN de Bordeaux ?

Nous avons en fait un double enjeu. D'abord, avec le projet Euratlantique, nous devenons quasiment aujourd'hui un quartier de centre-ville. C'est une spécificité bordelaise : quinze hectares, spécialisés sur les produits frais, situés en plein cœur de la ville ! La décision de maintenir notre emplacement a impliqué une réflexion plus large, inscrite dans un schéma directeur, pour mieux intégrer le MIN dans son environnement tout en assurant le développement économique du marché professionnel. Cela passe par une optimisation de l'espace et par la création d'une ceinture bâtie sur plusieurs niveaux. Cela fournirait de nouveaux espaces en rez-de-chaussée tournés

vers le marché pour des activités grossistes, et des étages accessibles depuis la rue, dans lesquels on trouvera des activités liées à l'alimentaire, dans un esprit food tech, avec plusieurs types de déclinaisons possibles : des start-up agro-alimentaires, des centres de formation des métiers de bouche, etc.

Le second enjeu, c'est d'être en mesure de répondre aux évolutions fortes qui touchent la filière du marché de gros alimentaire. Notre force est d'être un marché physique, et nous le resterons : l'aspect visuel, pouvoir goûter le produit, c'est indispensable. Mais demain, ce ne sera qu'une partie de l'activité, l'autre partie sera numérique. Il y aura une mutation vers des activités de dégroupage, de préparation de commandes et d'expédition de colis.

Afin de suivre les évolutions des opérateurs présents sur le marché, le site doit aussi évoluer dans son offre pour rester un acteur essentiel de la filière et continuer de remplir ses fonctions dans un nouveau contexte. C'est pourquoi le marché doit se positionner sur la logistique du dernier kilomètre. L'objectif serait d'avoir à terme, au sein du MIN, un espace qui puisse servir de démonstrateur sur cette problématique, où il faut reconnaître qu'il n'y a pas encore de modèle.

Il existe une grosse attente en livraison : le professionnel n'a pas toujours le temps de venir sur place tous les matins à 5 heures, avant de faire sa journée derrière. Le MIN de Bordeaux par son positionnement peut permettre aux opérateurs d'acheminer les produits à temps, de manière décarbonnée, tout en répondant aux attentes de la Métropole de réduire les nuisances et d'assurer une meilleure efficacité dans l'approvisionnement. _

© Daniel Amilhastre.



Circuits courts alimentaires

Vertus réelles et supposées

ARMELLE GOMEZ

Les circuits courts alimentaires sont à la mode : adhérer à une AMAP, faire le marché ou aller à la ferme, s'approvisionner et distribuer sur des points-relais, etc. Autant de façons de participer à ces échanges que le ministère de l'Agriculture a définis en 2009 comme des « modes de commercialisation des produits agricoles qui s'exercent soit par la vente directe du producteur au consommateur, soit par la vente indirecte à condition qu'il n'y ait qu'un seul intermédiaire ». Résurgence de pratiques anciennes et, somme toute, ordinaires pendant des siècles ou initiatives innovantes ? Que recouvre ce phénomène ? Quels en sont les acteurs ? Les circuits courts alimentaires possèdent-ils toutes les vertus, économiques, sociales et environnementales dont on les pare ?

Un phénomène ancien réinventé

Ces modes de distribution-consommation ont fait l'objet d'attention dans les sphères politiques et académiques à partir du moment où ils sont réapparus dans le monde urbain et périurbain, tantôt à l'initiative des producteurs, tantôt des consommateurs. S'ils accusaient une baisse tendancielle depuis le milieu du XX^e siècle au profit des circuits longs caractérisés par un éloignement toujours plus important entre producteurs et consommateurs, ils retrouvaient en 2010 leur niveau de 1990 en termes de part des ventes dans la production globale¹. Des manifestations analogues, bien que culturellement distinctes, ont vu le jour progressivement à partir des années 1970, en divers endroits du monde, et particulièrement dans les pays industrialisés². Dans un contexte global

de crise profonde de l'agriculture confrontée à une variabilité des prix sur les marchés internationaux et à des crises sanitaires à répétition³, on a vu se multiplier des « systèmes alimentaires alternatifs ». Ce sont les fruits de l'initiative d'acteurs des territoires qui se réapproprient progressivement les questions agricoles autour de la qualité des produits alimentaires et du rapprochement des zones de production et de consommation. Cette tendance s'est confirmée par des mobilisations, dans les années 2000, dans et hors du monde agricole. Le phénomène n'a cessé de s'amplifier, caractérisé par une situation d'autorenforcement du fait des politiques publiques de soutien au développement des circuits courts agricoles, de la multiplication de manifestations et d'événements les promouvant et du financement de recherches-actions cherchant à mieux les comprendre.

Des vertus supposées...

Les types et les motifs de participation sont nombreux, tant du côté des consommateurs que des producteurs, et c'est précisément pour cette raison que ce phénomène s'est largement diffusé et a atteint une certaine visibilité dans la seconde moitié des années 2000. Aussi, les circuits de proximité font-ils coexister des acteurs qui s'y engagent pour des buts divers, voire parfois divergents. Ceux qui se rallient aux mouvements les plus militants y voient un rempart à l'ordre économique néolibéral et à l'industrialisation de l'agriculture. D'autres considèrent qu'ils ont un impact positif pour l'environnement et donc pour les consommateurs : ils seraient plus à même de conduire à un équilibre écologique, au maintien de la biodiversité et garantiraient, en outre, une qualité gustative. En termes de développement local, ils participeraient d'une réappropriation politique du territoire et seraient créateurs d'emplois. Enfin, ils répondraient à des attentes sociales articulées

1 | Le recensement agricole ne prenait en compte jusqu'en 2010 que la vente directe, c'est-à-dire la remise directe du produit du producteur au consommateur final. Même en ne prenant en compte que cette partie des circuits courts, leur proportion aurait augmenté entre 2000 et 2010.

2 | Cf. par exemple Kirwan (2004) sur le retour des marchés de plein vent au Royaume-Uni, Maréchal (2008) sur les Teikei au Japon et les AMAP en France ou encore les nombreuses études sur les systèmes productifs localisés (numéros spéciaux d'*Économie rurale* : n° 301, 2007 ; n° 322, 2011).

3 | Il faut noter toutefois que l'importance de ces crises est très relative, puisque les accidents sanitaires étaient plus nombreux autrefois, mais beaucoup plus circonscrits.

autour de l'autonomie et de l'autosuffisance autant des individus que des territoires, ces idéaux s'apprécient dans la figure de l'acteur-paysan et dans les capacités d'empowerment (autonomisation) des populations.

... aux effets réels des circuits de proximité alimentaires

Mundler et Laughrea (2015) ont tenté d'établir un premier bilan concernant les vertus supposées et réelles de ces circuits de proximité. Le bilan est mitigé, d'abord parce que les manifestations de ce phénomène sont hétérogènes : des paniers solidaires avec paiement à l'avance à la vente directe, en passant par les Grandes et Moyennes Surfaces jusqu'à l'approvisionnement des services de restauration scolaire, le point commun entre ces circuits courts est essentiellement formel. Il est donc bien difficile d'étendre les résultats d'un type à un autre. Les auteurs proposent néanmoins une analyse qui repose sur quatre dimensions.

- À propos du bien-être des agriculteurs : si ces derniers se disent globalement satisfaits et notent que leurs compétences s'accroissent, dans le même temps, ils soulignent que la charge de travail s'intensifie, relativisant les gains réalisés par ailleurs. La reconnaissance sociale du métier d'agriculteur apparaît comme une dimension déterminante, plus importante encore que celle du revenu.

- Concernant le développement territorial : si le nombre de salariés et de nouveaux installés augmente effectivement et, ce quelque soit la taille de l'exploitation, il est difficile d'évaluer dans quelle mesure il ne s'agit pas d'un transfert d'emplois. Ce qui était réalisé par des entités de commercialisation ou de transformation autrefois revient désormais à la charge de l'agriculteur.

- Si l'on s'intéresse au bien-être de la communauté, les circuits de proximité peuvent générer des effets bénéfiques : nouveaux liens rural-urbain, reconnaissance réciproque, diminution des conflits. Il ne faut pas omettre néanmoins une forme d'exclusion sociale, tant chez les consommateurs que chez les producteurs, du fait que ces systèmes reposent souvent sur des formes d'organisations collectives, favorisées par des affiliations sociales préexistantes et des normes et valeurs partagées.

- Enfin, la question de la protection de l'environnement, les pratiques agricoles diversifiées et bannissant les intrants chimiques sont plus représentées que dans les circuits longs (10 % contre 2 %). Pourtant la question des bilans environnementaux est soumise à controverse. Le Commissariat général au développement durable relativise, dans un rapport de mars 2013 appuyé sur une étude de l'ADEME de 2012, les bienfaits des circuits courts alimentaires : la proximité géographique n'est pas nécessairement synonyme d'un

Le marché de Bassens





Cultures maraîchères à Eysines

bon bilan carbone si l'on considère l'optimisation logistique. Cette enquête a soulevé un vif émoi, ses critiques considérant que la méthodologie employée contrevenait à une appréciation juste des différences entre circuits courts et circuits longs. En effet, au-delà du seul problème des transports, les effets sur l'environnement sont nombreux : consommation d'énergie, émission de gaz à effet de serre (carbone, méthane, azote), pollutions diverses, etc. Ils doivent être étudiés à toutes les étapes du processus, de la production à la consommation, en passant par la distribution et selon les spécificités des produits considérés... Ainsi, par exemple, les régimes alimentaires des consommateurs ont un effet aussi important sur l'environnement que les modes d'agriculture : un régime végétalien constitué de produits frais issus d'une agriculture biologique est nettement moins consommateur d'énergie primaire (-31 %) qu'un régime mixte associé à une agriculture conventionnelle¹.

Un système alimentaire, des circuits de proximité alimentaires

Le principe de relocalisation des échanges révèle un double mouvement qui, s'il a lieu dans d'autres secteurs de l'économie, apparaît avec une certaine intensité dans le domaine de l'alimentation. D'abord, des revendications issues des mouvements sociaux cherchent à agir à l'intérieur du marché en poussant les entreprises privées à internaliser les coûts sociaux qu'elles génèrent. À côté, les acteurs traditionnels de la gestion agricole cherchent à confor-

mer les circuits de proximité, en partie au moins, à des normes gestionnaires et financières. En somme, sous un même terme se trouvent des initiatives aux origines et aux propriétés différentes qui, parce qu'elles agissent dans un même champ d'action, s'interpénètrent. Des modèles alternatifs sont amenés à se saisir d'outils proposés traditionnellement pour les entreprises, tandis que ces mêmes outils se voient modifier sous les contraintes de nouvelles revendications. La notion de performance va ainsi s'élargir pour prendre en compte des dimensions sociales et environnementales tandis que les jeux d'échelle entrent aussi dans l'analyse : de l'exploitation agricole au territoire, la question de l'échelle d'appréciation de la durabilité de ces circuits de proximité est sans cesse réinterrogée. _

POUR ALLER PLUS LOIN

- R. Le Velly, *Sociologie des systèmes alimentaires alternatifs. Une promesse de différence*, Paris, Presses des Mines, 2017, 200 p.
- S. Dubuisson-Quellier, C. Giraud, « Chapitre 4 / Les agriculteurs entre clôtures et passerelles », dans *Les Mondes agricoles en politique. De la fin des paysans au retour de la question agricole*. Paris, Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.), « Académique », 2010, p. 111-130.
- A. Gomez, X. Itçaina, « Utopiques alliances ? La construction de la cohérence discursive des mobilisations autour des circuits courts en Pays basque », *Lien Social et Politiques*, n° 72, 2014, p. 93-108.

1 | B. Redlingshöfer, « Vers une alimentation durable ? Ce qu'enseigne la littérature scientifique », *Courrier de l'environnement de l'INRA*, n° 53, 2006, p. 83-102.

Agriurbanisme

De la pensée à l'action

GÉRARD THOMAS

L'intégration progressive de l'agriculture aux projets d'urbanisme est engagée depuis une dizaine d'années sans que l'on puisse à ce jour parler d'une démarche généralisée. De nombreuses recherches s'intéressent à la relation entre ville et agriculture : intégration dans les projets de territoire, gouvernance foncière des terres agricoles en périurbain, programmes agriurbains¹, parcs agricoles², agriculture urbaine et analyse des fonctions multiples des jardins collectifs. Ces approches visent à maintenir l'agriculture dans des espaces de plus en plus convoités par les autres usages, mais aussi à optimiser ses externalités positives pour servir des intérêts urbains. Le concept d'« agriurbanisme » tente de traduire ces démarches. Il nécessite d'être défini et peut être ici illustré par une expérimentation de « micro-ferme » actuellement en cours dans la commune de Floirac (à l'est de Bordeaux).

Le néologisme d'agriurbanisme « veut désigner une thématique nouvelle qui comporte à la fois une dimension pédagogique, une dimension de recherche et une dimension professionnelle. Ce concept est né d'une longue observation de terrain qui a mis en évidence le fait que les problèmes posés par les projets de territoires agriurbains ne trouvaient de réponse satisfaisante dans aucune des disciplines existantes. Le terme est employé pour la première fois par André Fleury en 2000, à l'occasion des Entretiens du Pradel (« Autour d'Olivier de Serre », 28-30 septembre 2000), publiés en 2001 dans les comptes rendus de l'Académie d'agriculture de France³. Les travaux interdisciplinaires engagés révèlent la nécessité d'une construction conjointe de la ville-nature et de l'agriculture et de la mise en œuvre d'une nouvelle gouvernance pour tendre vers les

objectifs du développement durable⁴. L'agriurbanisme est ainsi défini comme un mode de pensée et d'action au service d'un projet de territoire, permettant d'intégrer les logiques et enjeux de la production agricole régie par le code rural dans les approches urbaines.

La micro-ferme de Floirac est un exemple concret de cette volonté de penser de façon intégrée l'aménagement urbain, la fonction agricole et le mode de gouvernance de ce nouveau type de projet.

Les prémices du projet

La ville de Floirac s'est engagée en 2009 en faveur du développement durable par la mise en œuvre d'un projet d'Agenda 21 local, validé en 2014 et reconnu « Agenda 21 local France » par le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie en octobre 2015. Par ce plan territorial de développement durable, la commune veut soutenir l'« alimentation bio et/ou locale » en favorisant une agriculture saine, respectueuse de l'environnement et en développant un projet de production alimentaire locale sur son territoire. Pour contribuer à cet objectif, des actions dans divers domaines sont mises en œuvre par la ville et ses partenaires associatifs.

Dès 2014, la question alimentaire est abordée par l'ouverture de l'épicerie solidaire avec la mise en fonction d'ateliers cuisine et jardinage. Des jardins partagés sont mis en place par les centres sociaux dans les quartiers, des jardins pédagogiques fonctionnent dans les écoles. Des temps de sensibilisation des habitants au développement durable sont organisés par la ville avec la mobilisation de multiples partenariats. En 2015, sur proposition de l'association Agir Autrement, association de promotion du commerce équitable, il est décidé de participer au festival de films documentaires

1 | <https://www.reseaurural.fr/centre-de-ressources/documents/presentation-du-reseau-des-territoires-agriurbains-dile-de-france>.

2 | G. Giacché, « L'expérience des parcs agricoles en Italie et en Espagne : vers un outil de projet et de gouvernance de l'agriculture en zone périurbaine », *Géocarrefour*, 89/1-2, 2014, p. 21-30. <https://parcs.diba.cat/web/baixlobregat/bienvenue>.

3 | Source site Internet du Collectif d'enseignement et de recherche en agriurbanisme et projet de territoire (CERAPT), <http://agriurbanisme.fr/#anchor1>.

4 | A. Fleury et R. Vidal, « Les agriculteurs dans le renouvellement de la gouvernance des territoires agriurbains », dans S. Loudiyi, C. Bryant et L. Laurens, *Territoires périurbains et gouvernance. Perspectives de recherche*, Université de Montréal, 2008, p. 39-46.

AlimenTERRE organisé par le CFSI¹ et coordonné en Aquitaine par le Réseau Aquitain pour le Développement de la Solidarité Internationale (RADSI). Cette manifestation, reconduite chaque année, vise à sensibiliser les habitants à l'agriculture familiale, à les informer sur la problématique internationale de l'agriculture et sur le contexte français d'implantation des agriculteurs via l'association Terre de liens.

Un projet de ferme pédagogique était inscrit dans les objectifs de cette mandature : les synergies créées par ces différentes initiatives et le lien avec les acteurs de la recherche ont contribué à nourrir le projet.

La micro-ferme de Floirac

La démarche expérimentale menée à Floirac sur les terres du Domaine de la Burthe a pour but d'inscrire une agriculture professionnelle viable dans la ville, sur de petites surfaces, plus faciles à mobiliser en environnement urbain. Ainsi, l'agriculture ne serait plus renvoyée hors la ville, mais bien intégrée au fonctionnement urbain par l'apport alimentaire, en comportant une dimension éducative et de vulgarisation. Le choix d'un système agricole durable de type « micro-ferme » est issu des retours d'expérience du projet de recherche-action Micro-agri portant sur l'étude des micro-fermes en Gironde². Cette forme d'agriculture se caractérise par une diversité de production, une vente en circuits courts et de proximité, une capacité de production sur de petites surfaces permettant une faible motorisation et des coûts d'investissements restreints. L'objectif du projet est de valoriser une agriculture responsable et respectueuse de l'environnement, le caractère écologique du Domaine de la Burthe et de la protection des usagers. Pour le conduire, la ville souhaite retenir des projets de production alimentaire permettant de réaliser ces objectifs.

Un travail partenarial est engagé en novembre 2016 avec les chercheurs du projet Micro-Agri, l'école d'ingénieurs agronomes de Bordeaux Sciences Agro, le Groupement d'Intérêt Public Grand Projet des Villes (GIP-GPV) Floirac, Cenon, Lormont et Bassens et la direction de la Nature de Bordeaux Métropole qui anime un groupe de travail constitué de différents acteurs mobilisés pour l'installation d'agriculteurs (département, chambre d'agriculture, SAFER³, les associations Terre de liens et Agrobio, les villes impliquées). La ville de Floirac s'appuie sur une pré-étude de faisabilité portée par les étudiants ingénieurs de l'école Bordeaux Sciences Agro : « Installation d'une

micro-ferme sur le Domaine de la Burthe à Floirac. » Ce document définit les modalités de développement d'un projet agricole à Floirac (contraintes, opportunités, possibilités de production, partenariats locaux et débouchés de commercialisation en circuit court), afin de définir les éléments nécessaires à une implantation économiquement viable et pérenne. Dans la perspective de présenter l'ensemble des modalités du projet et d'identifier un porteur susceptible d'y répondre, il est convenu de réaliser un appel à Manifestation d'Intérêt (AMI). Le ou les porteurs intéressés seront accompagnés par l'équipe technique partenariale évoquée précédemment. Ce groupe aura pour objectif d'accompagner le projet pour qu'il soit viable et cohérent avec les enjeux présentés dans cet AMI.

Une partie des terres du Domaine de la Burthe à Floirac fait l'objet d'un projet de micro-ferme.



1 | CFSI : Comité français pour la solidarité internationale.

2 | <https://microagri.org>.

3 | SAFER : Société d'aménagement foncier et d'aménagement rural.

En 2018, le projet de micro-ferme voit le jour. La ville propose à la location deux parcelles communales du Domaine de la Burthe, d'une surface de 6 000 m² de terrains cultivables, des serres (160 m² de serres froides et une partie des 600 m² de serres chaudes) et plusieurs infrastructures mutualisables. Les modalités de location se feront via une Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) du domaine public. D'autres projets à moyen-long terme pourront s'ajouter, dans le respect du modèle économique de micro-ferme.

Développée en partenariat avec Bordeaux Métropole, la micro-ferme permettra de relocaliser une production alimentaire sur une commune où il n'y a plus de surface agricole utilisée (SAU) et de pérenniser un pro-

jet économique à vocation d'intérêt général, en complémentarité du schéma territorial de gouvernance alimentaire. Par ce projet, la ville de Floirac apporte sa contribution au « Plan d'Actions pour un territoire durable à haute qualité de vie » validé en 2017 par l'institution métropolitaine. Cette action est devenue l'action prioritaire pour les objectifs 2018 de l'Agenda 21 local. Compte tenu de la vitalité associative de Floirac et des nombreux partenaires engagés, cette construction, que l'on peut qualifier d'agriurbaine, ouvre des perspectives méthodologiques pour passer du concept d'agriurbanisme à l'action opérationnelle. —



DE LA BOUCHE DES ENFANTS

Les enfants aiment-ils autres choses que les coquillettes au jambon, les frites, le chocolat et les bonbons ? Si un tel menu fait la joie d'une grande majorité d'entre eux, nos chères têtes blondes sont plus curieuses qu'on ne le croit. Ils apprécient aussi les couleurs et saveurs plus atypiques !

Ainsi, CaMBo a demandé Zoé, Gabriel, Carmen, Mathilde, Julian et Louise de dessiner les aliments et les plats qui font la joie de leurs papilles, mais aussi qui cuisine à la maison, qui fait les courses...

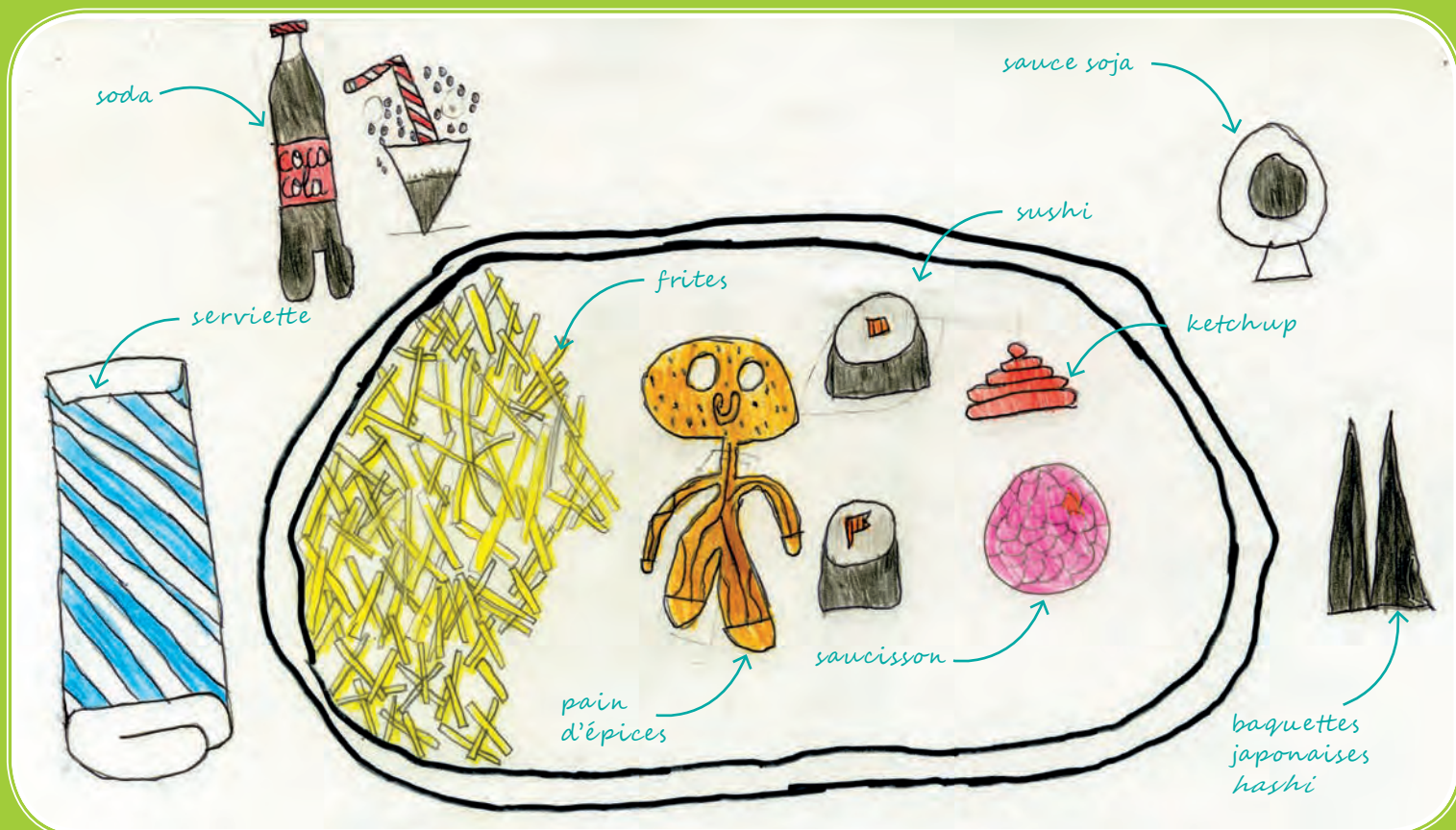
Et leurs réponses sont plutôt surprenantes et variées !

Voici donc un florilège illustré de leur quotidien et de leurs penchants gustatifs. Au menu : tarte à la courgette, sushis, pain d'épices, salade verte, fruits et spaghetti à la bolognaise... de quoi donner l'eau à la bouche des adultes !





GABRIEL | 7 ans



JULIAN | 9 ans

Quand manger transforme la ville...

Et réciproquement

JÉRÔME MONNET

L'alimentation joue un rôle notable dans les transformations des paysages urbains et des pratiques sociales de l'espace public, en interdépendance avec d'autres mutations structurelles qui ont touché les villes ces dernières années.

Métropolisation et vie quotidienne

Ce que l'on nomme « métropolisation » depuis une vingtaine d'années correspond à une transformation systémique de l'organisation des espaces et des flux urbains – qui conditionne et répercute localement des mutations à l'échelle mondiale – qui touchent de façon interdépendante et contradictoire différents domaines. Ainsi, l'économie postfordiste est marquée par les relocalisations industrielles et la financiarisation, la flexibilisation et l'« uberisation » du travail, la globalisation de la société de consommation et l'accroissement des inégalités. De même, les institutions publiques sont confrontées au recul de l'État-Providence et à l'empowerment des sociétés civiles. Celles-ci sont bouleversées par les migrations, le cosmopolitisme et les replis communautaristes, par l'émancipation des femmes et la redéfinition des rapports de genre ou encore par l'écologisme. Enfin, les innovations technologiques, avec l'électronique portable, soutiennent par exemple la banalisation des médias sociaux. C'est donc à l'aune de cette complexité qu'il faut replacer l'expérience urbaine quotidienne en termes de mobilité, de consommation et d'environnement.

Transports, mobilités et modes de vie

Dans l'urbanisme fonctionnaliste du XX^e siècle, le déplacement motorisé a concentré les efforts d'investissement et d'ingénierie avec, d'une part, une voirie organisée pour maximiser la desserte et la circulation fluide des véhicules et, d'autre part, des réseaux ferrés développés pour les déplacements de masses de voyageurs. La formule « métro (ou auto), boulot, dodo » résumait la bipolarisation fordiste de la société industrielle et la centralité du transport mécanisé pour relier les deux espaces-

temps disjoints de la vie quotidienne, en disqualifiant systématiquement la marche et le vélo pour les déplacements et en les réduisant à des loisirs. Sont apparues alors de nouvelles formes d'exclusion pour les gens sans permis de conduire ou sans véhicule, pour les habitants de zones non desservies par les transports en commun ou bien pour les personnes à mobilité réduite.

Mais, durant le dernier demi-siècle, la société industrielle est devenue aussi société de la consommation, des loisirs et de l'information. Les déplacements domicile-travail ont été enrichis et compliqués par ces différents motifs en démultipliant les lieux pratiqués. L'espace-temps du transport a cessé d'être un moment « vide » entre des lieux « pleins » d'activité, pour se transformer en « capital de mobilité ». La « bulle » longtemps réservée à la voiture individuelle est maintenant virtuellement recrée dans les transports en commun : les objets électroniques portables permettent de communiquer, d'écouter les infos ou de la musique, de voir un film ou de jouer, de lire ou de travailler. Pour certains, le vélo ou la marche retrouvent aussi un intérêt en substituant une activité physique bonne pour la santé à la sédentarité paradoxale du déplacement motorisé.

Évolution du déjeuner, consommation ambulante et snackisation du paysage

Pour le repas du milieu de la journée de travail, la ville fordiste et fonctionnaliste semblait organisée autour de deux lieux principaux : on rentrait chez soi quand la distance-temps le permettait, sinon on mangeait à la cantine. Quand il s'agissait de manger « dehors », les cadres pouvaient déjeuner dans des cafés ou des brasseries, les ouvriers se contentant souvent d'un casse-croûte. Mais la « mobilité généralisée » et l'individualisation « hypermoderne » (F. Ascher) des consommations ont débouché sur une spectaculaire transformation dans les vingt dernières années : manger sur le pouce est devenu une composante de la mobilité avec comme conséquence une importante « snackisation » du paysage.



Dans les métropoles, la livraison des repas à domicile à vélo explose.

Celle-ci s'exprime par l'explosion de l'offre de snacking, produits prêts à consommer et à emporter. On les trouve maintenant dans les boulangeries, qui autrefois vendaient surtout du pain destiné à être emporté chez soi pour le consommer avec un repas. De leur côté, les automates de vente d'aliments et boissons industrielles ont envahi les lieux publics, tandis que des cantines d'entreprise sont transformées en cafétérias proposant de la nourriture à emporter. Parallèlement, le fastfood s'est multiplié et diversifié. Aux établissements débitant des hamburgers, hotdogs, kebabs, pizzas, bagels, tacos, burritos, bo-buns, salades ou soupes, etc. s'ajoute la « *street food* » avec des entrepreneurs qui comptent sur le glamour de l'anglais pour distinguer leurs « *food trucks* » des traditionnelles camionnettes de pizzas, de frites-saucisses, gaufres, crêpes et autres glaces.

Les supérettes des quartiers denses présentent maintenant d'importants rayonnages de plats prêts à consommer et parfois des fours à micro-onde pour les réchauffer sur place ! Ces petits formats aux horaires élargis, réinvestis par la grande distribution à la reconquête des « consommateurs ambulants » des centres-villes, viennent ainsi concurrencer les rares épiceries indépendantes qui ont survécu. Les transformations de l'espace-temps alimentaire en ville ont aussi partie liée au développement du noctambulisme, à la spécialisation festive de certaines rues et à la « ludification » de l'espace public, souvent associées à des formes de gentrification.

Impacts sur l'espace public et sur les politiques urbaines

Ces usages, produits et services inédits s'inscrivent dans le paysage urbain. Dans les nouveaux établissements comme dans les anciens, les portes et les vitrines qui séparaient clairement le dedans du dehors des établissements sont de plus en plus rem-

placées par des comptoirs et des extensions mobiles qui brouillent cette limite et transforment les façades et les trottoirs. La multiplication des terrasses ne concerne plus seulement les cafés et restaurants, mais aussi les commerces alimentaires. La consommation prend plus de place dans les rues, places ou squares, avec l'occupation des bancs et de toutes les assises possibles par les mangeurs. Leurs déchets s'accumulent au sol, car les poubelles sont souvent en nombre insuffisant, mal placées ou vidées à un rythme inadéquat.

L'urbanisme n'est pas non plus bien préparé à la prolifération des points de vente alimentaire et des formes de consommation partout où l'on trouve d'importants flux de passants : autour des gares et des pôles d'échange, dans les quartiers d'affaires ou commerçants, dans les zones touristiques ou à l'occasion d'un grand événement (foire, fête, marché de Noël, manifestation politique, culturelle ou sportive, etc.). Alors que de nombreuses villes rivalisent dans l'« urbanisme événementiel », il n'est pas évident qu'elles se soient organisées pour bien gérer la consommation ambulante qui l'accompagne.

Les autorités publiques peinent à réguler les dispositifs de marchandisation de l'espace public. D'un côté elles semblent parfois démunies face aux empiétements abusifs des terrasses ou des présentoirs, de l'autre elles ne parviennent pas à utiliser les food trucks pour offrir des services là où ils manquent. Quant aux opérateurs de transport collectif, ils n'ont pas encore intégré que leurs clients, loin d'être des pions passifs et captifs, veulent faire beaucoup de choses pendant le temps « perdu » en déplacement, dont manger et boire. Ainsi, la prise en compte de l'évolution de la consommation alimentaire sous toutes ses formes, hors d'un parti simplement répressif, risque donc d'être longue, compliquée et inadaptée tant que le commerce n'aura pas pleinement sa place dans l'urbanisme.



Food-truck dans la zone d'activités de Pessac-Bersol.

Le renouveau du porte-à-porte

La prise en compte problématique des usages peut être illustrée par un nouveau défi. Dans les toutes dernières années, on observe une tendance inverse à la consommation ambulante dans l'espace public, qui touche pourtant les mêmes acteurs (prestataires et consommateurs) dans les grandes villes. Il s'agit de l'explosion de la livraison de repas en porte-à-porte. La formule a été initiée depuis longtemps par des pizzaiolos qui recevaient des commandes par téléphone et les distribuaient à domicile en utilisant des petits deux-roues. Imitée par d'autres spécialités, comme les sushis, la formule a été reprise et étendue à tous les types de restaurants qui acceptent d'être partenaires d'une entreprise typique de l'« économie des plates-formes ». Désormais, les clients commandent en ligne dans le restaurant de leur choix, qui prépare leur repas avant de le confier à des livreurs en vélo (ou deux-roues) orientés via GPS. Dîner à domicile ou déjeuner sur le lieu de travail, le nouveau service permet de ne plus sortir tout en profitant d'une offre de restauration à la diversité maximale.

Les villes font ainsi face à la multiplication des trajets et des stationnements des deux-roues de livraison qui, dans le cas des vélos, sont la propriété des livreurs et n'impliquent donc pas d'investissement et de responsabilité de l'entreprise. Les deux-roues, motorisés ou non, utilisés pour la livraison rapide de repas préparés à la demande et servis chauds ont un avantage évident grâce aux facilités de circulation urbaine et de stationnement sauvage. Mais si elles constituent des externalités positives pour les entreprises, elles peuvent devenir négatives pour les riverains et pour les services chargés de la voirie et des déplacements...

La consommation ambulante, une chance pour renouveler l'urbanisme ?

Si la consommation ambulante produit des effets négatifs qui induisent une régulation, de fait, souvent répressive, il ne faut cependant pas omettre ses aspects positifs que sont les innovations technologiques et de services répondant à la satisfaction de nouveaux besoins, l'entrée « bon marché » dans l'emploi ou dans l'entrepreneuriat pour de nouveaux venus, l'animation de l'espace public et l'émergence d'une éventuelle « maîtrise d'usages ». Peut-être est-ce aussi l'occasion de repenser un « urbanisme commercial », complètement renouvelé et plus intelligent ? _

POUR ALLER PLUS LOIN

- S. Allemand, F. Ascher, J. Lévy (coords.), « Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines », Paris, Belin, Institut pour la Ville en Mouvement, Colloque de Cerisy, 2004.
- F. Ascher, *Le Mangeur hypermoderne*, Paris, Odile Jacob, 2005.
- J. Monnet, « Manger sur le pouce dans la métropole contemporaine : dispositifs de consommation ambulante et 'snackisation' du paysage urbain », in Boquet Y. & Desse R.P. (dir.), *Commerce et mobilités*, Éditions universitaires de Dijon, 2010, p.47-59.
<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00533585>
- J. Monnet, « Marche-loisir et marche-déplacement : une dichotomie persistante, du romantisme au fonctionnalisme », *Sciences de la société*, n° 97, 2016, p.75-89.
- J. Monnet & J.F. Staszak, « Le consommateur ambulant », *Espaces et sociétés*, n° 135, 4/2008.

Entre enracinement et ouverture

La culture alimentaire bordelaise

PHILIPPE MEYZIE

« À une époque où la gastronomie est comptée au nombre des sciences exactes, Bordeaux doit en être citée comme la véritable terre classique : les habitants les plus renommés des mers, des forêts et des basses-cours se pressent ici sur la table somptueuse, où l'art du cuisinier les reproduit sous vingt formes diverses dans les trois services dont un grand dîner se compose. Les aloses, les lamproies, les ortolans, les perdrix rouges, les chapons de Barbezieux, les dindes aux truffes d'Angoulême y figurent en première ligne »¹. En 1818, voilà en quels termes un voyageur présente la capitale girondine. Loin d'être alors dominée par une représentation associée au vin, dont le classement de 1855 assurera le rayonnement quelques décennies plus tard, la Bordeaux est clairement perçue comme un haut-lieu culinaire où les produits d'un vaste arrière-pays viennent côtoyer les ressources du fleuve pour être sublimés sur les tables des élites de la ville. Cette reconnaissance de la table bordelaise que l'on retrouve sous la plume d'autres voyageurs du XVIII^e et XIX^e siècles montre que la gastronomie que Bordeaux découvre ou redécouvre aujourd'hui appartient pleinement à l'histoire de la cité. La culture alimentaire bordelaise – c'est-à-dire l'ensemble des pratiques et valeurs liées à l'alimentation – s'est forgée au fil des siècles dans une double dynamique d'enracinement et d'ouverture qui, dans une certaine mesure, dessine les contours de son identité et participe de sa diversité². Port atlantique et capitale de la Guyenne, la cuisine bordelaise a su s'ouvrir à l'air du large tout en s'appuyant sur la diversité des productions agricoles du Sud-Ouest depuis le XVII^e siècle. De la morue de Terre-Neuve aux truffes du Périgord, en passant par le blé de la Moyenne-Garonne, la culture alimentaire bordelaise a évolué au fil du temps en s'imprégnant de goûts, de recettes et d'ingrédients d'ici et d'ailleurs.

Bordeaux et l'air du large

Le grand commerce a permis à Bordeaux d'élargir la gamme des aliments consommés. La morue de Terre-Neuve, par exemple, acheminée jusqu'au port de la Lune, marque profondément la culture alimentaire locale dès le XVI^e siècle. L'installation de sécheries de morues à Bègles au XIX^e siècle assure la continuité de cette histoire. Mais d'autres produits issus du commerce maritime international ont aussi pris une place importante dans les consommations de Bordeaux et des campagnes environnantes. Le fromage de Hollande, ou « croûte rouge » comme le désignent parfois les sources du XVIII^e siècle, est ainsi acheminé en quantité par des navires qui repartent chargés de vin vers la Hollande. Lors des crises de subsistances, Bordeaux a su aussi profiter des blés venus en bateau de la Baltique. L'alimentation bordelaise est donc façonnée par ces circuits commerciaux et ces denrées venues d'ailleurs, comme cela s'observe généralement dans les villes portuaires. Les liens étroits de Bordeaux et des Antilles conduisent aussi à l'adoption assez large et rapide du sucre et café au cours du XVIII^e siècle. Cafetières et sucriers se retrouvent à la veille de la Révolution dans les intérieurs des nobles et des négociants, mais aussi dans ceux des artisans et des boutiquiers. Les consommations bordelaises sont alors imprégnées d'un goût de l'exotisme que le XIX^e siècle continue de développer avec l'arrivée, dans le port, des bananes ou de l'arachide qui alimente les huileries.

Cette ouverture ne se limite pas au commerce, mais résulte également de la circulation des hommes et des modes. Ainsi, au XVIII^e siècle, la présence à Bordeaux de colonies anglo-saxonnes et la vogue de l'anglomanie conduisent au développement d'un goût original pour le thé chez les élites. Les meilleures tables bordelaises suivent aussi largement les modes culinaires parisiennes. À la table de la Jurade ou de la chambre de commerce sont servis, par exemple,

1 | E. de Jouy, *L'Hermite en province ou les observations sur les mœurs et les usages français au commencement du XIX^e siècle*, T. I, 1818.

2 | P. Meyzie, *La Table du Sud-Ouest et l'émergence des cuisines régionales (1700-1850)*, Presses Universitaires de Rennes, 2007.

des poulardes aux huîtres, des soles aux truffes ou des pâtés chauds de filets de lapereau, recettes similaires à ce que l'on peut trouver au même moment à Versailles et à Paris. Des confiseurs parisiens et des chocolatiers suisses viennent également s'installer à Bordeaux en apportant avec eux un savoir-faire qui vient enrichir la culture alimentaire locale. Plus tard, au XIX^e siècle, l'immigration espagnole apporte aussi sa touche à la cuisine bordelaise.

L'empreinte d'un vaste arrière-pays

L'histoire de l'alimentation bordelaise est aussi profondément marquée par les ressources d'un vaste hinterland qui s'étend à un large sud-ouest de la France et même au-delà. La mer, les rivières et les campagnes servent à l'approvisionnement de la ville. Les marchands ambulants qui parcourent les rues de la ville représentés sur les estampes du début du XIX^e siècle proposent ainsi huîtres, volailles, châtaignes ou prunes.

Une bonne partie de ces denrées est acheminée notamment par la Garonne, la Dordogne et ses affluents (blé de la Moyenne-Garonne, prunes de l'Agenais). L'approvisionnement de la ville s'appuie

sur des réseaux marchands qui mettent en relation Bordeaux avec les différentes villes du Sud-Ouest et jusqu'au Languedoc et à la Méditerranée grâce à l'ouverture en 1682 du canal du Midi. Les livres de comptes des élites, des couvents ou des hôpitaux de la ville font apparaître tous ces poissons (soles, créac (nom gascon pour l'esturgeon)), ces gibiers (perdrix), ces fruits (prunes, châtaignes), ces salaisons (jambons, cuisses d'oie) ou ces huiles fournis par les campagnes entourant la ville, mais aussi les territoires plus lointains de la Gascogne, du Périgord ou du Midi. Les annonces parues dans les journaux bordelais de la seconde moitié du XVIII^e siècle proposent à la vente des pâtés de perdrix aux truffes de Périgueux, des terrines de Nérac ou des cuisses d'oie de Mont-de-Marsan vendus par les charcutiers et les pâtisseries installés dans le quartier Saint-Pierre et autour du Grand Théâtre. De l'alimentation populaire aux mets les plus fins servis sur les tables des élites, la culture alimentaire bordelaise est donc une sorte de creuset où convergent les productions du Sud-Ouest.

La reconnaissance d'une cuisine « bordelaise » à Bordeaux et ailleurs

Les saveurs exotiques et la consommation des produits d'un vaste arrière-pays suffisent-elles à définir les contours d'une cuisine bordelaise ? Pour de nombreux voyageurs, elle se caractérise avant tout par la valorisation des spécialités culinaires d'un grand Sud-Ouest. Jean Vaysse de Villiers énumère tous ces produits réputés qui font la gastronomie bordelaise au début du XIX^e siècle. « La volaille de Saintonge, les chapons de Barbezieux, les dindes et pâtés aux truffes de Périgueux, les ortolans des Landes, enfin tous les hôtes les plus succulents des eaux, des champs et des bois se disputent, sur les somptueuses tables du Chartron et du Chapeau-Rouge, le prix de la délicatesse et les éloges des appréciateurs. »¹. Le rayonnement de la cuisine bordelaise d'alors, dont les voyageurs se font l'écho, est aussi directement lié, comme le suggère cet auteur, au prestige des élites du négoce ou de la noblesse qui dominent la ville. Les repas officiels organisés par la Jurade de Bordeaux au cours du XVIII^e siècle donnent un bon aperçu de ce que pouvait être une table bordelaise de qualité au siècle des Lumières. Les huîtres y occupent notamment une place de choix aux côtés des charcuteries (andouilles, saucisses, boudins), du poisson (sole, alose, saumon), de

Marchande de châtaignes, bibliothèque municipale de Bordeaux, C. P. 312, 1820.



1 | J. Vaysse de Villiers, *Itinéraire descriptif ou Description routière, géographique, historique et pittoresque de la France et de l'Italie*, 1818, p. 280.



Menu du banquet offert par la ville de Bordeaux au président et à Mme Raymond Poincaré, archives Bordeaux Métropole, LII A 243, 19 septembre 1913.

la volaille, du gibier (bécasses, ortolans, perdrix) et des truffes. Les Bordelais ont su aussi contribuer au rayonnement de cette gastronomie par des présents honorifiques à des personnages de premier plan, amateurs sans doute de ces richesses culinaires. La Jurade fait ainsi envoyer chaque année en quantité des vins, mais aussi des jambons et des cuisses d'oie aux ministres du roi à Paris et à Versailles. Des voyageurs aux gourmands parisiens, l'image de la cuisine bordelaise se façonne donc avant tout dans ces regards extérieurs qui s'attachent à quelques produits emblématiques.

Il s'avère néanmoins très délicat de parvenir à distinguer une identité de la cuisine bordelaise. Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, au moment où de nombreux livres de cuisines régionales sont publiés en France et en donnent, à travers les recettes, des définitions assez nettes, la cuisine bordelaise demeure plus évanescente et surtout a perdu de son prestige passé, supplantée par la renommée des grands vins de Bordeaux. En 1898, la publication du *Traité de cuisine bourgeoise bordelaise* par Alcide Bontou, premier livre de cuisine bordelais rédigé par ce professeur de cuisine et restaurateur installé rue Porte-Dijeaux, montre bien que la cuisine locale est un mélange entre l'influence de la cuisine parisienne et l'imprégnation des cuisines du Sud-Ouest transmises par tous ceux qui viennent s'y installer. On y retrouve en effet les grands classiques de la cuisine française, mais aussi quelques recettes plus locales comme le tourin bordelais, les salmis de palombes, le confit d'oie aux pommes de terre, les ortolans ou la lamproie à la bordelaise. D'autres recettes comme les bananes à la créole ou l'omelette au rhum évoquent l'air du large et les Antilles. Lorsque les présidents

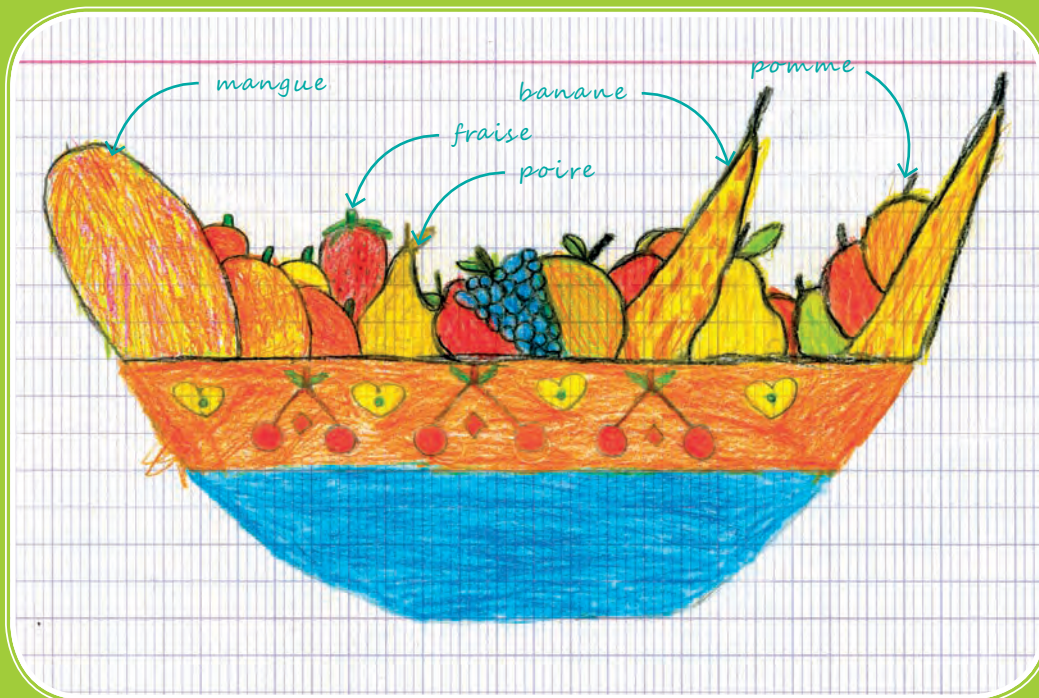
de la III^e République sont en visite à Bordeaux, les banquets en leur honneur présentent avant tout une cuisine assez semblable à celle servie dans les palaces parisiens, mais agrémentée tout de même d'une petite touche locale, comme par l'exemple lors de la venue du président Raymond Poincaré en 1913.

Seuls quelques spécialités locales figurent dans ces menus (saumon de la Garonne, foie gras des Landes, asperges de Pessac, cèpes à la bordelaise) et ce sont surtout les grands vins de Bordeaux (Latour, Lafitte, Haut-Brion, Margaux, Yquem, Cheval Blanc) qui sont bien représentés¹.

Grande ville portuaire en position d'interface et terre d'immigration, Bordeaux développe du XVII^e siècle au XIX^e siècle une culture alimentaire à la croisée d'influences diverses. Des produits exotiques aux ressources de son arrière-pays, l'approvisionnement de la ville offre une gamme variée de denrées qui enrichissent au fil des siècles la cuisine locale. Cette culture alimentaire métissée ne permet pas de faire émerger une cuisine proprement bordelaise aux contours bien définies, mais elle a fait de Bordeaux, notamment entre 1750 et 1850, une vitrine de la gastronomie du Sud-Ouest reconnue par les observateurs, que les chefs renommés d'aujourd'hui continuent de mettre au goût du jour. —

1 | F. Laux, « Les banquets offerts par la ville de Bordeaux au chef de l'État, de Sadi Carnot à Albert Lebrun (1888-1939). La gastronomie au service de l'idée républicaine », dans Philippe Meyzie (dir.), *Banquets, gastronomie et politique dans les villes de province (XIV^e-XX^e siècles)*, éditions Férét, 2017, p. 93-116.





MATHILDE | 9 ans

LOUISE | 6 ans



Renaissance gastronomique

Entretien avec Jacques Ballarin

NATHANAËL FOURNIER



Jacques Ballarin, critique gastronomique.

Jacques Ballarin suit la scène gastronomique bordelaise et régionale depuis plus de 25 ans, tant pour le groupe *Sud-Ouest* qu'en publiant des guides culinaires. Ses chroniques portent non seulement sur les tables réputées de la haute gastronomie, mais aussi sur les restaurants traditionnels, les bistrots et les brasseries. Il est ainsi un observateur avisé de l'évolution de l'offre de restaurants à Bordeaux au cours des dernières décennies.

Comment peut-on classer les types de restaurants présents à Bordeaux et dans ses environs ?

Il y a d'abord la restauration traditionnelle, la cuisine d'inspiration française et régionale qui s'appuie sur le patrimoine régional et local. Elle est la vitrine et la salle à manger des produits du Sud-Ouest. La Tupina a longtemps joué ce rôle de « conservatoire » de la gastronomie identitaire. Aujourd'hui, cette cuisine enracinée est souvent réinterprétée, le terroir est réinventé, la bistronomie en est l'illustration. Ensuite, il y a les saveurs neuves, innovantes, voire inconnues. Nous vivons une époque où on voyage, où on est curieux, où on veut découvrir les cultures culinaires d'ailleurs. Les cuisines étrangères sont un trait fort de la scène bordelaise. Enfin, vous avez la haute gastronomie, la haute couture, qui rime avec l'excellence des produits, l'inspiration, la créativité, l'imagination, la recherche. Nous sommes dans la cuisine d'auteur, infalsifiable, qui flirte avec la création artistique.

Vous n'évoquez pas les restaurants qui attirent principalement des salariés ou des touristes...

Nous évoquons ici les tables de tous les jours où nos compatriotes se nourrissent en surveillant la dépense. Elles sont aussi les tables des touristes à petit budget. Regardez le Vieux Bordeaux, le quartier Saint-Pierre et place du Parlement, les restaurants y sont au coude à coude. Pas de miracle dans ces

établissements, les cartes sont interchangeable, l'assiette est banale quand elle n'est pas médiocre. Nous sommes dans l'industrialisation de la cuisine, un phénomène qui s'est accéléré et continue à grignoter des parts de marché. On considère qu'aujourd'hui 60 à 65 % de la restauration française – ceci est vrai pour Bordeaux – renvoie au prêt-à-réchauffer et au prêt-à-cuisiner, préparés par les gros faiseurs, Métro, Davigel, Transgourmet, pour citer les plus présents. Ils livrent tout de A à Z, de l'entrée au dessert, à des prix défiant toute concurrence. Ils expliquent aux chefs attachés à cuisiner au quotidien que s'ils travaillent avec eux, ils travailleront moins, auront besoin de moins de personnel et gagneront mieux leur vie. Mais ils évitent de parler de la qualité et de la sincérité de l'assiette. Il faut avoir l'âme du cuisinier pour résister ! Dans les restaurants abonnés à la cuisine industrielle, on commence à 11 heures. Là où on continue à transformer et à valoriser les produits, la brigade commence la mise en place à 9 heures. Le public éclairé et informé mesure la différence, mais ce n'est pas toujours le cas. Souvent, le consommateur achète un prix, le plus bas de préférence. Pour ma part, je milite pour le cuisinier artisan, pour la transparence du contenu de l'assiette, pour la traçabilité et l'origine du produit. La cuisine est un métier à part entière, un métier noble. J'aime citer Stéphane Carrade, chef étoilé sur le bassin d'Arcachon : « La cuisine, c'est long à apprendre, et c'est long à faire. »

Quelles évolutions avez-vous pu constater en matière d'offre gastronomique ?

Au début des années 1970, Bordeaux offrait une cuisine sans génie particulier. L'entrecôte marchand de vin et l'entrecôte à l'échalote avaient le premier rôle, vous mangiez pratiquement pareil partout. À l'époque, pointant Bordeaux, Christian Millau et Henri Gault stigmatisaient l'« académisme qui recouvrait de sa poussière toutes les cartes de la ville ». Le début de la révolution à Bordeaux est lié

à Jean-Marie Amat, le grand cuisinier bordelais qui vient malheureusement de nous quitter. J'assume mon propos, il n'a été égalé ni pour son génie de la cuisine ni pour son influence. Il a secoué le cocotier, a obtenu deux étoiles, avant de partir à Bouliac. Je citerais Philippe Téhoueyre, cuisinier formidable, jamais étoilé, qui a ouvert le premier restaurant sur la place du Parlement en 1968. Il a mis en avant et fait aimer le poisson dans une ville sous l'emprise de la culture de la viande. Puis il y a eu Francis Garcia, qui a obtenu deux étoiles à Pessac et a rapidement créé Le Clavel face à la gare Saint-Jean, l'adresse favorite de Jacques Chaban-Delmas à l'époque. Ensuite, il est parti au Chapon fin en 1986. La haute gastronomie était bien représentée, avec des chefs originaires de la région.

Dans les années 1990, le monde du vin s'embarque dans l'œnotourisme et va au bout de la démarche en créant des hôtels et des restaurants. Les tables étoilées aujourd'hui sont aussi dans le vignoble, là où il y a des moyens importants. Ces tables sont peu profitables, l'important est l'image, la réputation, l'affichage, la communication, le prestige. Si nous faisons abstraction à Bordeaux de la Grande Maison et du Pressoir d'argent, deux étoiles chacun, Bordeaux intra-muros compte trois tables une étoile dirigées par des chefs indépendants ; le Pavillon des boulevards et, depuis la sortie du Michelin 2018, le Quatrième Mur et Garopapilles. Dans les années 1980, Bordeaux était plus riche qu'aujourd'hui en tables étoilées.

Mais Bordeaux alors était pauvre en secondes tables. Aujourd'hui, à l'inverse, la ville a « explosé » avec une vingtaine de tables de qualité et une nouvelle génération de chefs, talentueux, inspirés, décomplexés, qui se fichent du Michelin et des étoiles. Cette gastronomie innovante, sexy, qui décoiffe parfois, est l'ADN du Bordeaux de maintenant, en pleine ébullition et qui n'en finit pas de séduire.

Francis Garcia devant son restaurant Le Clavel (milieu des années 1980), © Sud-Ouest.



Jean-Marie Amat, l'émblématique chef du saint-James à Bouliac, décédé en mars dernier, © Sud-Ouest.

Comment expliquez-vous cette renaissance de la gastronomie bordelaise ?

Il y a l'ambiance de la société, tendance de fond qu'on observe également à Paris et dans d'autres grandes métropoles : les nouvelles attentes, les nouvelles manières de table, les nouveaux goûts. Les publics changent, ont les idées larges, ignorent la routine, sont curieux et ouverts, aiment sauter d'une ambiance à une autre. Le restaurant est une sortie festive ; la grande cérémonie, l'apparat, les grands airs diplomatiques font moins recette. Et on n'accepte plus les additions stratosphériques. On revient à l'essentiel : être bien au-dessus de son assiette, être en découverte et ne pas se prendre trop au sérieux. Les nouveaux publics n'ont pas besoin des apparences pour croire à la gastronomie.

Ensuite, il y a les explications propres à Bordeaux : la transformation physique de la ville, son embellissement, son rajeunissement, son métissage. Le parallèle avec Bilbao est édifiant. Le Guggenheim a été un détonateur. La modernité dans les assiettes n'a pas été immédiate, car la Biscaye est conservatrice et moins ouverte à l'international que San Sebastian, mais aujourd'hui Bilbao est résolument dans l'avant-garde. Le chambardement d'une ville, de son architecture, de ses paysages, de ses réflexes, de sa culture, a des effets sur les restaurants et sur l'assiette.

Bordeaux a attiré une nouvelle génération de chefs, dont peu sont d'origine bordelaise. Ils ont eu le coup de cœur pour la beauté de la ville et ses pulsations et pour les attraits de la région. Mais un restaurant a surtout besoin d'un public. Il y est à Bordeaux. La Cité du vin, le miroir d'eau, le vignoble, la pierre, les classements, les palmarès, la médiatisation, la LGV avec Paris à deux heures de Bordeaux... Tout concourt à mettre Bordeaux en haut de l'affiche. La capitale et la grande région viennent à Bordeaux.

Comment et où les restaurants bordelais s'approvisionnent-ils ?

Rares sont les chefs qui vont sur les marchés. Ils tissent des relations avec les producteurs, suivent les saisons et le calendrier. La truffe, le caviar d'Aquitaine, les volailles, les viandes, les poissons, les légumes, les herbes, les fruits... Ils ont leur carnet d'adresse et sont dans la confiance. La Nouvelle-Aquitaine est un pays de cocagne pour le garde-manger et les produits alimentaires. Nous avons tout : les ressources de la terre et de la mer avec, en prime, les cadeaux du ciel à commencer par les palombes ! Le transport du frais a fait des progrès considérables, les chefs sont livrés du jour au lendemain, c'est le cas avec les criées des ports de la région. Bien sûr, il y a aussi les marchés de Brienne et des Capucins.

Est-ce qu'il serait opportun de soutenir la gastronomie bordelaise et aquitaine ?

Le conseil régional et la ville de Bordeaux le font. Mais il est vrai que les pouvoirs publics ne mesurent pas toujours l'importance de la gastronomie qui est prescriptrice pour le tourisme. Les autorités basques espagnoles sont actives et efficaces, leur soutien est permanent et fort ; ce n'est pas par hasard si presque 70 % de la clientèle des grands hôtels de San Sebastian y vient d'abord pour la gastronomie.

Est-ce que de grandes manifestations permettraient de renforcer la notoriété de la gastronomie du Sud-Ouest ?

Les manifestations culinaires organisées autour des produits phare de la région existent : la fête de la truffe en janvier à Sarlat, celle du bœuf gras de Bazas en février, de l'asperge à Blaye en avril, de la fraise du Périgord en mai... *Bordeaux So Good* participe d'une bonne idée, mais est trop « petit bras ». C'est moins d'un événement régional dont on a besoin que d'un événement national, voire international. Ne perdons pas de vue que le SIRHA, le Salon international de la restauration, de l'hôtellerie et de l'alimentation, qui se tient à Lyon, est l'événement majeur et incontournable. Bordeaux devrait créer un événement fort comme Vinexpo et la Fête du vin, et il faudrait regrouper les forces et les compétences en s'appuyant sur ces deux grands rendez-vous et en associant, cela tombe sous le sens, le vin et la gastronomie. Il y a eu une époque où ces deux mondes s'ignoraient, cette époque est révolue. Seul le rapprochement du monde du vin et de la gastronomie permettra à *So Good* de sortir de la gentille kermesse et de l'auto-satisfaction. —

Tanguy Laviale, chef de Garopapilles à Bordeaux a obtenu une première étoile au Guide Michelin 2018.



CÈPES À LA BORDELAISE

« Le cèpe, de la famille des champignons, est un aliment des plus appréciés dans le Midi. Peu connu à Paris il y a une quarantaine d'années, il n'était pas porté sur les cartes des restaurants ; je fus le premier à en faire venir au café Anglais. Les Parisiens ne pouvaient s'habituer à l'assaisonnement d'huile et d'ail ; on essaya de les faire au beurre, mais la seule façon de les préparer est à la bordelaise. [...] »

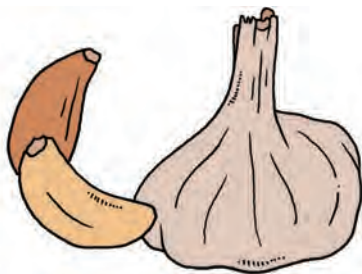
Choisissez douze cèpes fermes, plutôt petits que gros, et à tête noire ; séparez la queue que vous pelez ; essuyez seulement la tête ; ciselez avec la pointe d'un couteau le dessous des cèpes.



Mettez un verre d'huile dans une poêle ; lorsqu'elle est chaude, ajoutez les têtes des cèpes ; retournez-les lorsqu'ils sont roux d'un côté. Salez et poivrez.

Hachez les queues avec quatre gousses d'ail et du persil. Jetez le hachis sur les cèpes.

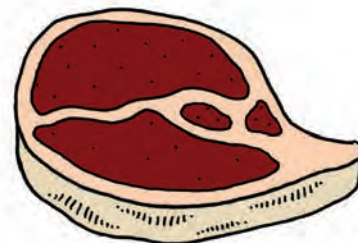
Faites sauter le tout dans la poêle trois ou quatre minutes.



Vous pouvez ajouter une cuillerée à bouche de mie-de pain.

Servez.

Nota : On peut, avant de mettre les cèpes dans la poêle, les mettre un moment sur le gril pour faire évaporer l'eau qu'ils contiennent.



ENTRECÔTE À LA BORDELAISE

« L'entrecôte doit être prise de préférence du côté du filet et non du cou ; on la fait couper de l'épaisseur de deux doigts.

Faire mariner avec une cuillerée d'huile, sel et poivre. Préparer une paillasse de charbon bien pris, et mettre l'entrecôte sur le gril.

On prend quatre échalotes, un bon morceau de moelle de bœuf bien ferme, une petite poignée de persil, le tout bien haché ensemble. On retourne son entrecôte, on étend avec la lame du couteau le hachis préparé, et on passe de temps en temps la lame du couteau chauffée dessus pour bien fondre la moelle. Lorsque l'entrecôte est cuite, on la met sur un plat, en ayant soin de ne pas renverser le hachis qui est dessus.



Cette façon de faire l'entrecôte à la bordelaise est la vieille manière ; les gourmets ne dédaignaient pas autrefois d'aller dans les chais manger avec le tonnelier et le maître de chai l'entrecôte qu'ils avaient la réputation de bien préparer ; ils faisaient

la braise avec de vieux cercles de barriques en bois de châtaignier qui, prétendaient-ils, donnait un goût excellent à la viande.

Les restaurateurs de Paris font l'entrecôte bordelaise avec une sauce au vin rouge ; cela ne ressemble pas du tout à l'entrecôte traditionnelle de Bordeaux. »



Les recettes de Alcide Bontou sont tirées de son *Traité de cuisine bourgeoise bordelaise* (3^e édition, 1910).

Sabores latinos

ALICE PRADA

Cet article propose un aperçu de pratiques construites autour de l'alimentation au travers de deux lieux tenus à Bordeaux par des Colombiens, ayant construit l'identité de leur entreprise autour de la gastronomie de leur pays d'origine.

Les flux migratoires entre Bordeaux et les Amériques datent. Le port de Bordeaux était l'un des principaux points français d'émigration à la fin des années 1850¹. Parmi eux, certains Girondins (représentant une minorité des émigrants) portaient en Colombie, principalement pour travailler, pour « affaires de commerce », parfois pour rejoindre un membre de leur famille, en direction des principaux ports d'arrivée colombiens : Riohacha, Cartagena et Santa Marta². Si l'histoire de ces hommes et de ces femmes résonne chaque fois que nous nous munissons d'un « passe-port » pour voyager, le temps de la porte des Caraïbes est peu tangible aujourd'hui. Les changements politiques, économiques, sociaux, ainsi que le développement des moyens de transport ont reconfiguré les espaces-temps des migrations.

Cet article s'intéresse à une communauté hétérogène peu visible à Bordeaux : les Latino-Américains. Plus précisément les Colombiens, dont certains ont choisi de se spécialiser dans les métiers de l'alimentation. Nous proposons ici un portrait de deux de ces lieux, L'Arepa et la Bodeguita Latina, qui nous ouvrent leurs portes pour partager leur expérience des reconfigurations des pratiques alimentaires, dans leur quotidien professionnel.

« Mon frère, ici ta communauté ce n'est pas celle de ton pays, c'est les Latinos. » C'est ainsi que l'aide cuisinier vénézuélien de L'Arepa accueille un client

colombien venu déguster une arepa³. Patricia, la gérante de l'entreprise originaire de Medellín, a monté son entreprise aux côtés de ses fils vénézuéliens. Après un riche parcours migratoire, elle s'installe finalement en France à l'âge de 45 ans. Forte de son expérience en hôtellerie et restauration, elle se lance dans la vente d'arepas, qui sont alors peu commercialisées à Bordeaux, et installe son camion aux Capucins, où elle trouve une clientèle diversifiée, ce quartier ayant connu plusieurs vagues migratoires et accueillant de nombreux étudiants.

De leur côté, Monica et Fernando, originaires de Bogotá, arrivent à Bordeaux pour rejoindre une partie de leur famille. Tout comme Patricia, ils s'aperçoivent rapidement que les lieux proposant des produits importés d'Amérique latine sont plutôt rares dans la ville. Patricia ayant déjà travaillé dans un commerce similaire à Paris, ils décident en 2016 d'ouvrir les portes de l'épicerie la Bodeguita Latina sur le cours de la Somme : « On a commencé comme une épicerie colombienne plutôt, mais on s'est rendu compte que la communauté colombienne peut changer, il y a beaucoup d'étudiants. »

Face à la demande d'autres Latino-Américains installés à Bordeaux, ils décident d'élargir leur panel de produits à d'autres pays (Mexique, Chili, Argentine) et sont rapidement amenés à fournir d'autres lieux de Bordeaux (des bars et restaurants comme la Copa Rota, la Tencha ou El Chicho). Si des partenariats commerciaux et des solidarités se tissent autour du commerce de ces denrées alimentaires, ces dernières ravivent parfois des rivalités ancrées entre les pays. L'arepa étant présente en Colombie et au Venezuela, Patricia explique en souriant : « Moi, l'arepa je la fais au style vénézuélien, car mes fils

1 | B. Lavallé, « Bordeaux et l'émigration au Venezuela (1850-1900). Contribution à l'étude des relations franco-vénézuéliennes au XIX^e siècle », *Bulletin hispanique*, tome 95, n° 1, 1993, pp. 295-347.

2 | Voir les passeports de l'époque, conservés par les archives départementales de la Gironde.

3 | L'arepa est un met principalement présent en Colombie et au Venezuela. Il s'agit d'une galette à base de maïs, remplie avec du fromage ou différents assortiments (arepa « rellena »). Le mot arepa viendrait de la langue cumanagoto *erepe* signifiant « maïs ».



sont vénézuéliens (...), mais certains Vénézuéliens ne sont pas très contents que ce soit une Colombienne qui vende des arepas ! »

Des deux côtés de l'Atlantique, les frontières ethniques sont une ressource souvent mobilisée en contexte migratoire¹. La « culture d'origine »² représente alors une richesse valorisable par les individus.

La consommation des denrées est le résultat de diverses démarches. Un arrêt à la Bodeguita Latina permet par exemple aux consommateurs d'attiser leur curiosité, ou de retrouver et reconnaître des saveurs en mémoire : « Les gens entrent (...) et des fois ils ne connaissent rien, mais ils voient que l'empanada vient d'arriver et ils la mangent (...), et il y en a d'autres où oui la famille vient [à Bordeaux], ou ils connaissent un ami mexicain ou colombien. »

Les clients de L'Arepas sont eux aussi variés, la plupart entretenant au départ un lien d'une intensité variable avec l'outre-Atlantique : « Au marché des Capucins, j'ai commencé à avoir la communauté Latina au début, et beaucoup de Français qui ont voyagé en Amérique latine, et des touristes qui sont à Bordeaux qui ont voyagé en Amérique latine et qui connaissent l'arepa (...), et comme le marché des Capucins est très cosmopolite, le bouche-à-oreille a marché. »

Cependant, les manières de consommer et les moments de la consommation peuvent être différents. Alors qu'en Colombie l'arepa se mange le plus souvent au petit déjeuner ou en accompagnement, au Venezuela sa garniture en fait également un repas à part entière. À Bordeaux, Patricia note que les Bordelais la mangent plutôt au déjeuner, tandis que les « Latinos » viennent plutôt pour le petit déjeuner. De même à la Bodeguita Latina : si la panela³ est plus utilisée en Colombie pour faire des boissons comme l'agua de panela (eau, panela et citron), parfois pour

faire du riz à la noix de coco (dans les zones rurales du Magdalena), les Français préfèrent l'utiliser en poudre pour sucrer le café.

Des denrées de substitution sont utilisées pour remplacer des ingrédients difficiles à se procurer (pour des raisons économiques ou d'accessibilité). Ainsi, Patricia sert les arepas avec de l'emmental râpé, qui représente un substitut acceptable au fromage costeño⁴ plus cher et difficile à trouver. À la Bodeguita Latina, on constate la même chose : « Le plus facile à remplacer, c'est le fromage (...). La majorité des Latinos prend soit de la mozzarella soit de la feta pour faire certaines choses plus salées, parce que [le fromage costeño], c'est le plus difficile à trouver. »

Monica propose ce fromage, produit et distribué en France par un Vénézuélien de Nice. Du reste, les produits secs et boissons viennent du pays d'origine (Colombie et Mexique principalement) et les produits congelés viennent d'Espagne pour respecter la chaîne du froid. Son métier étant très différent, tous les matins Patricia se fournit dans le quartier des Capucins : « Je trouve tout au marché, même pour les ingrédients de l'arepa. La farine de pain se trouve chez les Africains et, après, la viande, le poulet, les légumes, j'achète tout ici [au marché]. » (Patricia, L'Arepas).

« La farine de pain [contenant du maïs], on la trouve chez les Africains, mais elle vient des États-Unis (...). Les bananes plantains se trouvent plutôt chez les Asiatiques. Les bananes plantains, le manioc... » (Monica, la Bodeguita Latina).

Enfin, en réponse à la volonté d'allier l'identité « ethnique » de son commerce, la satisfaction de la demande locale et le respect de ses convictions (écologie), Patricia propose des arepas sans gluten et une arepa vegan. Et ce, tout en s'adaptant au contexte national : « Mes arepas sont façon vénézuélienne, mais je m'adapte aussi au style français : parce que les Français par exemple n'aiment pas beaucoup la mayonnaise. Et le poulet par exemple au Venezuela, ils le mélangent directement avec la mayonnaise et l'avocat. Moi je ne le mélange pas. J'adapte mes plats à la culture française. »

Processus complexes de définition de l'identité (familiale, nationale, continentale...), tourisme gastronomique, bricolages culinaires... Ces commerces rendent à nos papilles les délices de l'altérité. —

1 | À titre d'exemple, une ville comme Santa Marta (dont le nombre d'habitants se rapproche de celui de Bordeaux Métropole), accueille divers commerces d'alimentation française. On trouve dans le centre historique : La Creperia (crêperie), Basilea (restaurant de cuisine française et méditerranéenne) ou encore la Canoa (café, restaurant, boulangerie).

2 | La notion de « culture d'origine » est très controversée. Comme l'écrit Denys Cuche (2012 : 49) : « On ne transporte pas une culture comme on transporte une valise. » Ce sont des individus qui se déplacent, et leurs pratiques sont mouvantes, surtout dans un contexte interactionnel différent. Cette notion est sémantiquement floue et ne tient pas compte de la diversité sociale des personnes issues d'une même société. Il est alors pertinent d'analyser les usages qui en sont fait, et non de l'appréhender comme une entité en soi. cf. D. Cuche, « Migrations internationales et transformation des cultures d'origine », *Du point de vue de l'ethnicité. Pratiques françaises*, Armand Colin, 2012.

3 | Sucre non raffiné obtenu à partir de jus de canne à sucre porté à haute température et refroidi ensuite jusqu'à former des blocs.

4 | Fromage frais salé en bloc.

Les villes et la question alimentaire

Un lien en voie de reconstruction

NATHALIE CORADE

En 2014, les projets alimentaires de territoires (PAT) prennent place dans la loi française d'Avenir pour l'Alimentation, l'Agriculture et la Forêt (LOAAF du 13/10/2014, art. 39). Les PAT sont définis comme des projets répondant à l'objectif de structuration de l'économie agricole à l'échelle locale et de mise en œuvre d'un système alimentaire territorial.

Ces projets font en fait écho à de nombreuses initiatives, pour certaines déjà anciennes, mais essentiellement urbaines, de relocalisation de l'alimentation et dont les plus remarquables sont celles de Belo

Horizonte au Brésil et de Toronto au Canada. Résultats de la conjonction de micro-initiatives locales de mise en place de circuits courts et de proximité¹ qui finissent par faire système (création d'AMAP², de magasins collectifs de producteurs...), comme dans le cas de Stockholm, ou pensés dès le départ dans

1 | À la notion de circuit court est souvent rajoutée celle de circuit de proximité pour notifier le fait que le circuit de distribution court est également un circuit mettant en lien producteurs et consommateurs locaux plus directement. Un circuit court étant défini depuis 2009 comme un circuit de distribution dans lequel il y a au plus un intermédiaire entre le producteur et le consommateur final.

2 | Associations de maintien de l'agriculture paysanne.





une approche territoriale plus large, comme dans le cas de Bristol, ces expériences urbaines marquent un tournant dans la relation jusque-là nouée entre la ville et l'alimentation, la ville et l'agriculture.

L'alimentation : du délaissement à la réappropriation par les villes

Un rapport écrit en 2012 (AdCF *et al.*, 2012) pose la question : « Pourquoi les villes devraient s'intéresser à l'alimentation aujourd'hui ? » Les contributeurs de ce papier rappellent que la population mondiale est depuis 2007 majoritairement urbaine et que la population urbaine mondiale est estimée à 80 % à l'horizon 2050, alors qu'elle ne représentait à peine qu'un dixième de la population mondiale en 1900. Face au défi de nourrir une population de plus en plus importante, les villes s'intéressent à la question alimentaire. S'intéressent car les villes ont bien délaissé la question de l'alimentation de leur population. Ce délaissement s'est fait à la fois par dépossession, mais aussi par acceptation. Par dépossession car, au niveau mondial comme au niveau européen, la question de la sécurité alimentaire a plutôt été confiée à des instances ou organisations de niveau supérieur.

En Europe par exemple, dès 1962, la question de la sécurité alimentaire, alors entendue comme la capacité de fournir en quantité suffisante des biens alimentaires à la population européenne, a été confiée à la politique agricole européenne. Au niveau mondial, c'est aujourd'hui l'Organisation mondiale du commerce (OMC) qui défend l'idée d'une sécurité alimentaire assumée par le marché mondial, et pour cela qui édicte les règles internationales qui doivent permettre d'y arriver. Par acceptation aussi, car d'abord les villes et leurs décideurs ont longtemps considéré que la production alimentaire était du ressort des seuls milieux ruraux. Ensuite, elles ont confié à d'« autres », des acteurs privés situés de plus en plus loin, le soin de produire les biens alimentaires nécessaires à leur population, leur permettant ainsi de se focaliser sur d'autres préoccupations (développement d'activités économiques industrielles ou de services, activités résidentielles...). L'intérêt porté aujourd'hui par les villes à l'alimentation est donc un fait nouveau. Il est à relier à la fois à la pression démographique et à la volonté de mieux inscrire la ville et ses évolutions dans un processus de développement durable.

Une réappropriation entre urgence et développement durable

Parmi les villes pionnières, Belo Horizonte au Brésil a mis en place, dès la fin des années 1990-début des années 2000, une véritable politique alimentaire locale dont la réussite lui a valu d'être qualifiée de ville « qui a mis fin à la faim » (Morgan, 2009). D'autres villes comme Toronto, Bristol ou Los Angeles suivront des démarches similaires et vont inspirer des territoires urbains français qui se lancent alors dans la mise en place de projets ou stratégies alimentaires de territoires. Ainsi, en 2000, est créée en France l'association « Terres en villes » qui rassemble plus de 20 agglomérations françaises engagées dans la construction de systèmes alimentaires urbains. En 2015, lors de l'Exposition universelle de Milan, 113 villes signent le Milan Urban Food Policy Pact¹, dont sept villes françaises qui s'engagent ainsi à développer des systèmes alimentaires durables, inclusifs, résilients, sûrs et garants de la diversité.

Ces projets alimentaires urbains sont le plus souvent reliés à un enjeu de sécurité alimentaire de leur population, alliant à l'aspect quantitatif des aspects qualitatifs de santé (lutte contre la « malbouffe », contre l'obésité...). En Amérique du Nord (Baltimore, Washington, New York, San Francisco, etc.), tout comme en Europe (Londres, Amsterdam, Stockholm, etc.), des territoires urbains portent des politiques alimentaires locales sous la bannière de la santé publique, de la justice sociale et de la durabilité.

C'est aussi le cas de Bordeaux Métropole. Motivée par le chiffre de « moins d'un jour d'autosuffisance alimentaire en produits frais » (fruits et légumes, produits laitiers, viande) révélé par le rapport Quèvermont de 2010², la métropole a entériné une démarche de construction d'une politique agricole et s'est par la suite inscrite dans un chantier expérimental régional de mise en place d'un projet alimentaire territorial. Au terme de ce chantier, une stratégie et un plan d'actions ont été définis avec des objectifs de santé publique, de « bien manger ».

Mais assurer l'approvisionnement en biens alimentaires des populations urbaines amène les villes à s'interroger sur les moyens et les façons d'y parvenir. En effet, d'un côté le mouvement de croissance

1 | Aujourd'hui, elles sont 140.

2 | Rapport commandé par la communauté urbaine de Bordeaux devenue Bordeaux Métropole.



Élevage ovin au Haillan.

démographique urbaine pose la question de savoir comment alimenter la population des villes et, de l'autre, la montée d'enjeux environnementaux et sociaux rend plus évidente l'idée de reconstruire l'alimentation des villes à partir de produits issus d'une agriculture locale, de proximité, considérant que, pour l'agriculture comme pour la ville, la proximité est porteuse de résilience et de durabilité. Comment y parvenir quand la croissance urbaine et le maintien d'une agriculture de proximité semblent contradictoires ?

Reconstruire le lien ville/agriculture au cœur des stratégies alimentaires des villes

Stimulées par la double urgence alimentaire et environnementale, les villes construisent leurs projets alimentaires de territoire sur la recherche de solutions pour assurer la fourniture de produits locaux à leurs populations. Recherche de terres productives en leur sein pour réinstaller des agriculteurs, développement de l'agriculture urbaine (jardins sur les toits, jardins partagés), mais aussi recherche de sources d'approvisionnement externes tournées vers des territoires ruraux pourvoyeurs des ressources agricoles indispensables (foncier, produc-

tions). Les solutions se trouvent donc en partie dans la reconstruction des liens entre la ville et l'agriculture, la ville et l'espace rural environnant. Entre la ville et l'agriculture, en relocalisant des terres et des producteurs agricoles au sein des villes ; entre la ville et l'espace rural environnant, car c'est en leur sein que se trouvent encore les terres nourricières et les agriculteurs qui les rendent productives. En effet, le développement des villes et des métropoles s'est justement fait au détriment des terres agricoles. La concentration urbaine s'accompagnant d'un étalement de la ville, on assiste non seulement à un prélèvement accru des terres arables au sein des villes, mais aussi au sein des territoires ruraux alentours faisant perdre en France l'équivalent d'un département français tous les 7 à 10 ans en surface agricole. Sur le territoire de Bordeaux Métropole, par exemple, il ne reste plus que 176 exploitations agricoles (256 en 1988). La pérennité de ces exploitations agricoles n'est pas certaine, car elles sont, pour une bonne partie d'entre elles, localisées en zone inondable et donc soumises à des contraintes et des aléas qui les rendent vulnérables. Mais les solutions sont aussi dans le rapprochement entre les producteurs de proximité et les consommateurs urbains via les

circuits courts et de proximité. Car, quand bien même il persiste de l'agriculture à proximité, elle n'est pas ou que très rarement vouée à l'alimentation de la population locale.

Comment alors concilier re-territorialisation de l'alimentation et croissance urbaine ? Comment organiser ce dialogue entre la ville et le monde agricole, la ville et le monde rural ?

Vers une planification urbaine de l'alimentation et une gouvernance alimentaire locale

La prise en main de la question alimentaire à l'échelle de la ville exige de reconstruire le lien avec le monde agricole et le monde rural. Difficile quand l'un comme l'autre se sont détournés l'un de l'autre. Pour bon nombre de villes, cela passe aujourd'hui par l'inscription de la question alimentaire et agricole dans les documents de planification urbaine. À Bordeaux Métropole, la stratégie alimentaire fait écho aux orientations agricoles définies dans le cadre du Projet d'aménagement et de développement durable du Schéma de cohérence Territoriale (Scot) de l'aire métropolitaine bordelaise élaboré en 2014, dans lequel ont été posés des objectifs en matière de préservation du potentiel agricole de l'aire métropolitaine et d'impulsion vers une agriculture de proximité.

Cette reconstruction passe également par la mise en place de « *food policy council* », conseils de gouvernance alimentaire, qui regroupent les différentes parties prenantes du système alimentaire local, des agriculteurs aux consommateurs, en passant par les instances de la ville ou celles d'autres échelons impliquées dans la question alimentaire (en France, par exemple, les directions régionales de l'agriculture et de l'alimentation, les agences régionales pour la santé, les conseils départementaux, les conseils régionaux). Ces conseils de gouvernance alimentaire sont les lieux de concertation et de coconstruction de la politique ou stratégie alimentaire de la ville, les lieux où se renouent les liens entre la ville et le monde agricole et rural. Ils prennent des formes tout à fait variables, certains à l'intérieur même des structures de l'administration locale, comme à Toronto, d'autres indépendamment de celles-ci, comme à Bristol. À Bordeaux Métropole, un conseil consultatif de gouvernance alimentaire durable a été créé le 19 mai 2017 par délibération du conseil de développement. Il est constitué de cinq collèges d'acteurs : de politiques publiques, de la produc-

tion agricole et alimentaire, de la transformation alimentaire, de la distribution alimentaire et, enfin, les acteurs pour la sensibilisation, la défense des intérêts et l'aide aux changements de pratiques des mangeurs. Ce conseil a pour missions de garantir la place des enjeux de l'alimentation durable dans la stratégie métropolitaine, de favoriser la complémentarité des compétences entre les échelons administratifs et les acteurs du système alimentaire et d'offrir aux collectivités et aux acteurs le moyen de valoriser et de faire émerger leurs projets.

Ainsi se construisent peu à peu les outils et instances qui doivent permettre aux villes de renouer avec l'agriculture et le monde rural. Ces projets n'aboutiront que si la confiance et le dialogue sont réinstaurés entre les deux mondes qui avaient fini par s'ignorer. _

POUR ALLER PLUS LOIN

- AdCF, UTT, ENSPV *et al.*, *Nourrir nos villes. Pour une gouvernance alimentaire durable des régions urbaines*, Etd, 2012.
- K. Morgan, *Feeding the City: The Challenge for Urban Food Planning*, International Planning Studies, 2009, p. 341-348.
- C. Brand, N. Bricas, D. Conaré *et alii*, *Construire des politiques alimentaires urbaines : concepts et démarches*, édition Quae, 2017, p. 136.

De l'imaginaire portuaire à la ville ludique

Bordeaux au cinéma

ANTONIO GONZALEZ ALVAREZ

Le cinéma a saisi depuis ses origines le potentiel de la ville comme source d'inspiration esthétique et dramaturgique. Certains films font du cadre urbain plus qu'un simple décor : la ville est un élément constitutif de l'intrigue et sa présence essentielle pour véhiculer les intentions du réalisateur.

Le cinéaste qui s'intéresse à la ville construit avec elle une atmosphère et une vision subjective. Il utilise le potentiel du cinéma pour jouer avec le temps et l'espace, et déployer une image de la ville « sous des aspects littéralement jamais vus »¹. Cette vision influence celles d'autres artistes qui s'y réfèrent plus ou moins explicitement et la complètent ou la nuancent. Un imaginaire se construit ainsi progressivement et évolue, à mi-chemin entre espace réel et mythique : New York, ville du crime organisé, dangereuse et hostile dans les années 1970 (*French Connection*, 1971 ; *Mean Streets*, 1973 ; *Taxi Driver*, 1976) devient ensuite un lieu fascinant et romantique (*Manhattan* 1979, *Moonstruck*, 1987 ; *When Harry met Sally*, 1989) ; Los Angeles, mégapole de la solitude, conjugée au futur (*Blade Runner*, 1982) ou au présent (*Short Cuts*, 1994 ; *Crash*, 2005) ; Hong Kong, cadre idéal pour les rêveries amoureuses et poétiques (*Chungking Express*, 1994 ; *Les Anges déchus*, 1995 ; *Happy Together*, 1997) ; Paris, ville de toutes les rencontres et espace paradigmatique de la liberté

(premiers films de la Nouvelle Vague et notamment de Éric Rohmer). Et Bordeaux dans tout ça ? Quel imaginaire les films véhiculent-ils sur notre ville ?

Quand Bordeaux n'est pas Bordeaux

Premier constat : le nombre de films tournés à Bordeaux² censés représenter Bordeaux est faible ! La direction des Affaires culturelles de la ville propose aux maisons de production un catalogue de rues, places et bâtiments plus ou moins prestigieux qui peuvent servir de décor selon des catégories préétablies : période de construction, style dominant, état du lieu...³.

2 | Voir une liste sur : https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_de_films_tournés_à_Bordeaux.

3 | Certains de ces décors sont consultables sur www.filmfrance.net

Ce catalogue cite les multiples villes que certains décors peuvent évoquer : « La rue Saint-Éloi se prête au jeu de Montmartre, tandis que le cours Xavier-Arnozan peut suggérer Vienne ou Rome... »⁴.

Ainsi, de nombreux films tournés partiellement à Bordeaux représentent soit une autre ville bien réelle, soit une ville de province abstraite, indéfinie. C'est le cas des films historiques où ce qui intéresse les réalisateurs est le cadre patrimonial, les rues étroites pavées, les vieux bâtiments, de beaux châteaux : *Les Misérables* de Robert Hossein (1982), *Valmont* de Milos Forman (1989), *La Reine Margot* de Patrice Chéreau (1994), *Vidocq* de Pitof (2001). C'est le cas également

4 | V. Kociemba, « Les lumières du Bordelais », *Le Festin* #76, 2011, p. 112.

La Menace, Alain Corneau, 1977.



1 | T. Jousse, « Des Villes et des films », in *La Ville au cinéma*, Encyclopédie, éd. Cahiers du cinéma, p. 9.

des films qui cherchent un décor type d'agglomération urbaine contemporaine de province, « un espace en quelque sorte doué d'ubiquité, au sens où ce que l'on y trouve peut se trouver en réalité partout ailleurs »¹ : À *la folie pas du tout* de Lætitia Colombani (2001), *Se souvenir des belles choses* de Zabou Breitman (2002), *Nos 18 ans* de Frédéric Berthe (2008), *L'autre vie* de Richard Kempf (2013).

Ces films ne portent pas de vision sur Bordeaux et ne véhiculent pas un imaginaire spécifique sur notre ville.

Bordeaux, ville de province et portuaire

Dans les années 1960 et 1970, quelques films commerciaux commencent à utiliser Bordeaux plus que comme simple décor : sont surtout mis en avant son côté « ville de province un peu figée » et son port. La comédie très populaire *Le Corniaud* de 1964 avec Louis de Funès et André Bourvil s'appuie sur le versant portuaire de la ville pour justifier le choix de Bordeaux comme destination finale d'un long périple en voiture et mettre en scène une dernière course-poursuite dans les rues désertes de la ville et sur le port. Le thriller, *La Menace* d'Alain Corneau en 1977 montre les amants clandestins se promener dans un espace portuaire fascinant, peu fréquenté, complice des affaires illicites.

Parmi tous, il faut concéder une mention spéciale à *Pile ou Face* de Robert Enrico (1980). Bordeaux est le cadre d'une histoire policière centrée sur la relation entre l'inspecteur Baroni et le comptable Morlaix, suspecté d'avoir tué sa femme. De nombreuses scènes sont tournées dans des décors clairement identifiables : le logement du comptable et de sa femme dans une résidence HLM du quartier de Bacalan, le pont d'Aquitaine, témoin omniprésent, ainsi que la Garonne et surtout les quais avec son activité portuaire. Une partie importante de l'intrigue

Michel Serrault dans *Pile ou Face*, Robert Enrico, 1980.



Philippe Noiret dans *Pile ou Face*, Robert Enrico, 1980.

1 | V. Kociemba, Op. Cit., 2011, p. 108.

repose sur l'existence de ce port, où des grands cargos mixtes acceptent des voyageurs, comme la promesse d'un départ possible toujours reporté par Morlaix. Ce port est un lieu aux marges de la ville, où les filages, poursuites et règlements de comptes sont possibles. Et dans les bassins à flots adjacents, on repêche des cadavres... Les dialogues de Michel Audiard font aussi parfois allusion directe à Bordeaux :

« - Le crime existe peu ici ; c'est Bordeaux. Il y a une certaine sérénité, un certain goût du savoir-vivre. - Oui c'est vrai, il y a la Garonne et les vignobles derrière, et puis Mauriac, jamais bien loin Mauriac hein ? Seulement il y a aussi des mineurs qui se droguent, et d'autres qui se prostituent, comme partout ailleurs. Puis des truands et des rackets, comme partout ailleurs. Puis des notables Devoyers et des docteurs Lescazaux comme partout ailleurs. Alors il faut bien qu'il y ait des Baroni pour nettoyer toute cette merde ! »

Dans le Bordeaux de *Pile ou Face*, il pleut souvent ou les pavés sont mouillés comme s'il venait de pleuvoir, il y a du brouillard et les personnages évoquent à maintes reprises des îles ensoleillées du Pacifique où ils rêvent de s'échapper. Le film contribue ainsi à la construction de l'imaginaire d'un Bordeaux portuaire, gris et pluvieux, où le crime s'épanouit malgré les apparences d'une ville calme de province. Des films postérieurs comme *L'Ange noir* de Jean-Claude Brisseau (1994) ou *La Fleur du mal* de Claude Chabrol (2004), filmés partiellement dans le Bordelais, puisent sans doute dans cet imaginaire, même si la ville y est très peu visible. À la télévision, des séries comme *Section de recherches* et plus récemment *Mongeville* insistent sur cet imaginaire. Cette dernière montre dès son générique des images de la Garonne aux eaux troubles, symbole des crimes qu'elle cache. Mais la ville

et ses quais ont beaucoup changé ces dernières années ; l'aspect portuaire qui convenait bien aux films noirs s'est progressivement estompé et un nouvel imaginaire devrait sans doute voir le jour.

La ville ludique

Dans *Voyage autour de la lune* (2016)¹, les réalisateurs Ila Bêka et Louise Lemoine parcourent avec leur caméra les quais de Bordeaux, rive gauche et rive droite, à la recherche de témoi-

gnages de personnes qui les pratiquent. Le choix des réalisateurs se porte vers des personnalités originales, lunatiques, parfois solitaires, souvent rêveuses. Les quais apparaissent dans le film comme un territoire propice aux loisirs : la promenade, la musique, le sport, la danse, le repos, la contemplation, la pêche... Le film confirme ce qui était dans les objectifs du paysagiste Michel Corajoud : faciliter des plaisirs simples, la déambulation, la flânerie « pour que les espaces des quais se transforment en un milieu accueillant où règne, avant toutes

¹ | Film documentaire projeté dans le cadre de la dernière biennale d'architecture urbanisme et design de Bordeaux Agora 2017. Il est disponible sur <http://www.bekalemoine.com/>

Voyage autour de la lune, Ila Bêka et Louise Lemoine, 2016.



activités et toutes agitations, un état serein d'émotions et de bien-être »¹.

Et la ville ludique s'étend au-delà des limites des quais. Dans leur film *Exodo in little Bordeaux*², les artistes Juan Aizpitarte et Ibai Hernandorena font de l'espace public bordelais un lieu de jeu et d'expérimentation en en proposant des usages décalés : le tramway devient une piste de danse ; les rails, des cordes pour funambules ; l'abri d'un arrêt, un écran de cinéma ; la plate-forme du tram, une surface pour skaters... Ces usages décalés montrent la possibilité de jouer dans la ville et d'utiliser les « carences » de l'espace tel qu'il est conçu ou plutôt son potentiel inexploité. Les skaters qui circulent sur la plate-forme du tramway pointent le fait que celle-ci reste la plupart du temps vide, d'où l'intérêt de penser à des usages multiples ; l'abri de la station qui devient écran de projection signale une piste pour rendre les transports collectifs plus attirants en transformant leurs arrêts en lieux de distraction et d'information.

Ces films restent trop confidentiels pour participer à l'élaboration d'une mémoire collective, mais ils annoncent peut-être une tendance, un imaginaire en construction où Bordeaux commence à se dévoiler comme lieu de loisirs, de rêverie et de bien-être... En attendant LE grand film qui s'en saisira peut-être pour proposer une vision originale, décalée et unique et inspirer à son tour les faiseurs de ville. —

1 | Extrait du concours de maîtrise d'œuvre d'aménagement des quais rive gauche, p.5. cité dans Baudry, P., « Un lieu pour des loisirs de rien », *Urbanisme* n° 319, 2001, p. 85.

2 | Film produit dans le cadre de l'ancien festival d'art contemporain de Bordeaux Evento en 2011. Le film est visible sur : <https://vimeo.com/42395237>.



Exodo in little Bordeaux, Juan Aizpitarte et Ibai Hernandorena, 2011.

POUR ALLER PLUS LOIN

- T. Jousse, T. Paquot (dir.), *La Ville au cinéma*, Encyclopédie, éd. Cahiers du cinéma, 2005.
- *Le Festin #76, L'Aquitaine fait son cinéma*, hiver 2011.

Sociologie du populaire

SANDRINE VAUCELLE

Mériadeck hier... Bacalan, Bastide, Belcier, aujourd'hui... Saint-Michel, demain ? Symbole de la modernité des années 1950-1960, « arc de développement durable » ou « [Re]Centres » des années 2000, de grands projets urbains transmutent ou font disparaître ces anciens quartiers « populaires ». Cette notion mérite d'être interrogée : historiquement, les travaux de recherche sur le populaire représentaient un champ important de la sociologie, mais aujourd'hui, la différenciation des espaces ou des catégories est moins nette, et une approche par classes sociales n'est plus autant pertinente. Pourtant, le terme semble revenir à la mode, comme le suggèrent Agnès Villechaise ou Thierry Oblet, enseignants-chercheurs de la Faculté de sociologie de l'Université de Bordeaux et du Centre Emile Durkheim, qui ont étudié ensemble les habitants des grands ensembles. Nous avons rencontré Agnès Villechaise pour qu'elle nous éclaire sur les définitions classiques de la sociologie du populaire et les formes nouvelles que pourraient recouvrir le terme. Elle nous dévoile aussi la piste de recherche qu'elle est en train d'explorer.

Quand le « populaire » s'opposait au « bourgeois »

Jusqu'aux années 1980, les sociologues ont principalement associé le populaire au monde ouvrier, en raison de son importance numérique mais aussi symbolique. Ces recherches

pouvaient être ancrées dans le monde du travail, dans les quartiers où se concentraient les classes populaires, où arrivaient les populations étrangères... Le populaire se caractérisait alors par une identité faite de solidarités et de valeurs collectives, mais aussi de luttes sociales ou de combat politique. Ses valeurs, perçues comme positives, se construisaient aussi en opposition à des valeurs bourgeoises perçues négativement, comme plus individualistes (le bourgeois, cupide et égoïste). Avec le déclin de la classe ouvrière, cette lecture marxiste s'est effacée progressivement et le terme populaire est tombé en désuétude, supplanté par celui d'exclusion.

De nouveaux thèmes : les quartiers et l'exclusion

Avec la naissance de la Politique de la Ville, les sociologues engagent de nouvelles recherches sur les populations qui habitent les quartiers prioritaires. Avec la Rénovation Urbaine des années 2000, les enquêtes portent sur la démolition des grands ensembles et ses effets sur les individus et les groupes sociaux. Pour Thierry Oblet et Agnès Villechaise, les entretiens avec les habitants servent de support à l'évaluation des dispositifs. Par leurs enquêtes de terrain, ils questionnent par exemple, l'objectif de mixité sociale, présenté comme vertueux mais qui, dans sa mise en œuvre, ne change pas forcément les conditions de vie des habitants. Ils documentent

aussi, par des séries d'entretiens, les notions d'exclusion ou de relégation. L'analyse des entretiens réalisés avec les habitants des quartiers confirme le déclin des clés de lecture centrées sur les différenciations de classes sociales, mais se révèle bien plus pertinente par une approche en termes de tranches d'âge et de références culturelles distinctives, utilement décrites par la notion d'ethnicité notamment. En effet, les jeunes expriment des traits identitaires particuliers et cette tendance émergente se renforce encore depuis les années 2000.

Formes émergentes

Ces éléments conduisent Agnès Villechaise à approfondir l'étude de la construction identitaire de la jeunesse issue de l'immigration maghrébine. Elle mène des entretiens longs avec des jeunes (18-35 ans), à qui elle demande de s'auto-définir librement. Elle conduit aussi des focus groupes avec des travailleurs sociaux. L'un des traits majeurs qui en ressort concerne l'importance des éléments liés à la religion pour caractériser leur identité. La piété des jeunes est un objet de recherche délicat à aborder. Agnès Villechaise tient à conserver une posture scientifique objective dans un contexte en tension lié aux attentats islamistes. En cherchant parmi les jeunes ceux qui déclarent que « la religion a une importance dans leur vie et dans leur identité », la sociologue retrouve finalement des

éléments d'analyse sur ce qui caractérise aujourd'hui la définition de soi, les valeurs, les références et les représentations des habitants des quartiers populaires de la métropole bordelaise.

Les jeunes, la religion et le populaire

Pour mettre à jour l'évolution des ingrédients identitaires, Agnès Villechaise s'appuie sur le discours des jeunes (verbatim). Elle en propose une lecture qui montre l'importance du répertoire politique : pour eux, la religiosité est aussi un levier d'action. Le répertoire communautaire ou religieux est devenu un lieu d'où ils parlent pour revendiquer, parfois avec provocation. Elle ne cache pas la violence de certains propos, même dans le contexte bordelais de tradition œcuménique où prédomine un Islam libéral, d'ailleurs vertement critiqué par certains jeunes en recherche d'une affirmation plus contestataire. Quand les valeurs religieuses portent une lecture critique sur les plans économique, social, politique, culturel, la revendication communautaire et identitaire de cette jeunesse devient une critique des modalités d'intégration par l'État, des institutions, voire d'un modèle occidental « blanc » rejeté pour son hégémonie et/ou son manque de sens. Elle pose comme hypothèse que le répertoire religieux, de ce point de vue, s'inscrit dans un des registres critiques saisis aujourd'hui par la jeunesse, parmi d'autres mouvements alternatifs (zadistes, vegan...). Elle considère aussi la piété des jeunes comme un possible moment biographique dans le cycle de vie, dont une grande caractéristique reste la malléabilité, la capacité à se transformer

encore. Enfin elle montre le caractère composite des références identitaires mobilisées : la critique de la société via le religieux n'exclut pas la mobilisation de certains de ses principes, valeurs et modèles de réussite proposés : les identités sont mosaïques.

Agnès Villechaise appelle donc à ne pas figer l'analyse, à ne pas extrapoler ni

dramatiser les nouvelles expériences de la religiosité chez les jeunes. Le monde populaire se transforme ; ces transformations nous bousculent, tordent nos cadres d'analyse. Mais leur analyse sereine reste la clé pour mener l'action publique et construire notre espace commun. —

MÉTHODE QUALITATIVE ET EMPIRIQUE

■ Entretiens longs

Entretiens individuels durant au moins 1 h 30 et jusqu'à 3 h, parfois renouvelés plusieurs fois auprès de la même personne dans la recherche d'un véritable récit de vie. Le sociologue retranscrit la parole enregistrée, pour pouvoir l'analyser et citer des extraits de ces discours (verbatim).

■ Focus groupe

Discussion d'un groupe d'une dizaine ou vingtaine de personnes, homogène sur un ou plusieurs critères (classe d'âge, genre, profession, lieu de vie...). Après avoir lancé le sujet par quelques questions pour focaliser l'entretien, le sociologue relève les arguments et idées produites dans les interactions et la dynamique du groupe.

POUR ALLER PLUS LOIN

- F. Dubet, D. Lapeyronnie, *Les quartiers d'exil*, Seuil, 1992.
- M. Kokoreff, D. Lapeyronnie, *Refaire la cité*, Seuil, 2013.
- F. Truong, *Loyautés radicales*, La Découverte, 2017.
- A. Villechaise-Dupont, *Amère banlieue, les gens des grands ensembles*, Grasset-Le Monde, 2000.

Racontez-moi votre histoire

J'en ferai une base de données

EMMANUELLE GAILLARD

Les narrations quantifiées

L'économie urbaine s'attache classiquement à décortiquer les grandes dynamiques à l'œuvre sur un territoire et à identifier les variables et les mécanismes qui les déterminent. Elle fait ainsi la part belle aux données quantitatives pour prendre la mesure des évolutions et comparer les systèmes urbains entre eux. Pourvu que les données soient fiables, les stocks et les flux définissent le degré de métropolisation et l'attractivité d'un territoire.

Mais les logiques d'acteurs, en particulier celles des entreprises, échappent à l'observateur et aux décideurs politiques. Comment peut-on les capter et les comprendre pour mener des actions pertinentes en faveur du développement économique ?

C'est à cette question que Michel Grossetti et Marie-Pierre Bès, chercheurs à l'université de Toulouse en sociologie, tentent de répondre en appliquant la méthode des narrations quantifiées à la compréhension du processus de création des start-ups et, plus largement, des entreprises innovantes.

La démarche est basée sur la reconstitution historique de la création d'entreprises par le croisement d'entretiens réalisés avec leurs fondateurs et des sources documentaires. L'intérêt n'est pas d'étudier une personne mais de collecter des matériaux qualitatifs concernant les ressources mobilisées (financières, humaines, locaux, fournisseurs, etc.) pour mener à bien leur

projet, sur leur localisation et sur la manière dont ils y ont accédé.

Un exemple : la création des start-ups dans la santé à Bordeaux

Dans le cadre d'une collaboration entre l'université de Poitiers et l'a-urba, le processus de création des start-ups de la santé dans la métropole bordelaise a été un terrain d'expérimentation.

Des entretiens ont été menés auprès d'une quinzaine de fondateurs (ou co-fondateurs) d'entreprises innovantes invités à raconter leur parcours professionnel. Leur récit a permis d'éclaircir leurs choix : pourquoi s'installer ou rester à Bordeaux ? Quels ont été leurs besoins pour créer leur start-up ?

L'entrepreneur a-t-il eu besoin d'un comptable, d'un conseil juridique, d'un financement, d'un partenariat, de locaux ? Comment y a-t-il eu accès ? Par une connaissance ? Par Internet ? Par une structure dédiée à l'accueil des entreprises ?

Ainsi, une analyse plus fine permet d'identifier les ressources mobilisées pour répondre à ces besoins : des moyens impersonnels (Internet, médias, institution dédiée, etc.), c'est-à-dire par médiation ou des relations personnelles. S'agissant de ces dernières, on peut distinguer également relations professionnelles et relations non professionnelles.

L'objectif est donc de collecter des matériaux qualitatifs pour ensuite les convertir en données numériques grâce à la codification de la ressource mobilisée.

Extrait d'un entretien : pour créer sa start-up, M. Durand a mobilisé son réseau professionnel pour trouver un cabinet d'avocat (ressource) parisien spécialisé dans les sciences de la vie. Il pense qu'il aurait été compliqué de trouver un cabinet spécialisé d'envergure internationale à Bordeaux.

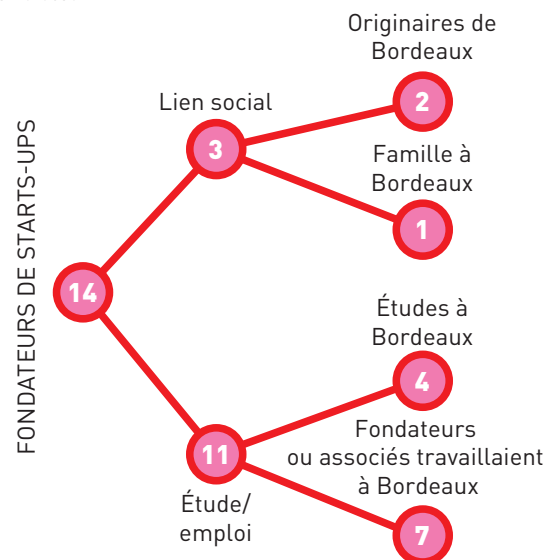
Conversion en base de données :

Start-up	Type de ressource	Mode d'accès à la ressource	Proximité spatiale à l'entreprise
Start-up X	Conseil juridique (cabinet d'avocat)	Relation sociale (réseau professionnel)	Région parisienne

Au total, plus de 200 ressources ont été recensées permettant de tirer des conclusions plus générales à partir des éléments recueillis.

Les start-ups de la santé dans la métropole bordelaise

Pourquoi les fondateurs interrogés se sont-ils installés à Bordeaux ?



La moitié des personnes interrogées travaillaient déjà à Bordeaux avant de se lancer dans leur projet de création. Pour les autres, ce sont soit des personnes originaires de l'agglomération, soit qui y ont fini leurs études ou, enfin, qui y ont de la famille.

Ce résultat interpelle ! Il montre en effet les limites des politiques des territoires métropolitains exclusivement orientées vers l'attractivité. Ne faudrait-il pas donner plus d'importance aux logiques d'ancrage pour donner envie aux individus de rester sur leur territoire ?

Les modes d'accès aux ressources

Deux modes d'accès aux ressources ont été retenus suite aux entretiens avec les créateurs de start-ups : la relation sociale et la médiation. Pour le premier mode, l'entrepreneur mobilise son réseau interpersonnel qu'il soit professionnel ou privé (amis ou famille). Par médiation, l'accès se fait par une prise de contact direct à caractère impersonnel (recherche sur Internet, annuaires, petites annonces, etc.) ou en faisant appel à des institutions qui jouent un rôle d'intermédiaire (agence de développement, pépinière d'entreprises, service économique des collectivités).

Au total, les fondateurs ont mobilisé 34 % des ressources par relation sociale et 66 % par médiation.

66 % des ressources sont mobilisées à l'échelle locale (Bordeaux Métropole). La région parisienne est la deuxième zone géographique la plus sollicitée. Localement, les start-ups trouvent conseils et financements, tandis qu'elles vont chercher à Paris des partenariats de recherche universitaire.

L'environnement bordelais, propice aux phases d'amorçage

Deux résultats sont à retenir. D'abord, les créateurs d'entreprises innovantes mobilisent plus du tiers des ressources (34 %) grâce à leurs relations sociales. Ensuite, c'est à l'échelon local qu'ils ont le plus recours lors du processus de création.

Les résultats statistiques et l'analyse des histoires d'entreprises mettent en lumière l'importance des institutions publiques locales dans le financement et le conseil. Il s'agit de pépinières d'entreprises, d'incubateurs, d'organismes de financement publics (la Banque Publique d'Investissement par exemple) ou privés. 8 organismes sollicités régulièrement ont été identifiés sur le périmètre de Bordeaux Métropole. Ils ont fourni 41 % du total des ressources de financement et de conseil des start-ups. Ce chiffre témoigne d'un système de soutien à l'innovation performant à l'échelle locale.

La majorité des fondateurs interrogés a indiqué que Bordeaux est une ville propice pour créer sa start-up. Les entrepreneurs se sentent plutôt bien accompagnés dans les premiers stades de développement (phase d'incubation). Néanmoins, ils se sentent généralement moins aidés pour la phase de développement commercial qui nécessite, dans la plupart des cas, de faire d'importantes levées de fonds. Certaines start-ups qui opèrent dans des domaines de pointe n'ont pas trouvé de financement et ont été contraintes de se tourner vers l'international. Cela peut s'expliquer par un manque de compréhension des projets qui résultent d'une insuffisance

de fonds de capital-risque spécialisés sur place.

Les limites de la méthode

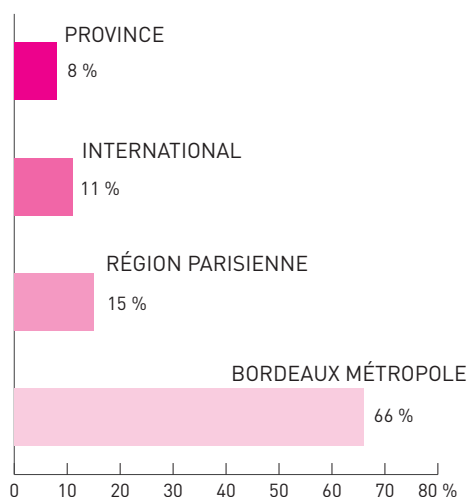
D'abord, cette méthode amalgame des données difficilement comparables. Elle traite par exemple de manière identique, dans le processus de création, le recours à un comptable (ressource générique, non spécifique à une entreprise innovante) et celui à une levée de fonds qui est bien plus compliqué à effectuer.

La conduite de l'entretien peut également influencer les résultats. La personne qui interroge le fondateur de l'entreprise peut involontairement orienter les réponses... Elle doit se contenter de le laisser raconter son histoire et le relancer en cas de manque de précision. Des questions trop précises peuvent biaiser les réponses et amener la personne interrogée à ne pas se focaliser sur les ressources clés.

Enfin, la méthode du codage laisse une place à la subjectivité. Dans certaines situations, il est nécessaire de trancher pour identifier ou non une ressource comme indispensable à la création de l'entreprise. Il faut également parfois faire des choix pour inclure une ressource dans telle ou telle catégorie. Par exemple, si une start-up est accréditée pour bénéficier du crédit d'impôt recherche, cette ressource peut être classée en « label » ou en « financement ». En l'occurrence, même si cette ressource fait l'objet d'une accréditation, la classification en « ressource de financement » a été retenue.

Pour analyser le tissu des start-ups bordelaises, cette méthode, certes originale et innovante, reste insuffisante. Sans doute conviendrait-il d'analyser également le paysage institutionnel bordelais qui entoure les start-ups : les institutions se connaissent-elles ? Travaillent-elles en complémentarité ou existe-t-il des chevauchements, des redondances ? Existe-t-il des chaînons manquants dans les dispositifs d'aides et d'accompagnement ?

La localisation des ressources (en dehors de l'entreprise).



1 725

CAROLINE DE VELLIS

Avec l'arrivée de la LGV, l'apparition d'autocollants « Parisien rentre chez toi » et le buzz réalisé par le Front de Libération Bordeluche face au Parisianisme, le débat sur le « Paris-bashing » a pris une place importante dans les médias locaux. Mais ce sentiment que les Parisiens « éjecteraient » les Bordelais « historiques » en périphérie est-il fondé ou est-ce une simple idée reçue ? Essayons d'y voir plus clair...

Avant de se lancer dans une étude chiffrée, il est nécessaire de préciser quelque peu les termes du débat. Comment définir un Parisien et un Bordelais « historique » ? Un Parisien est-il un individu vivant (ou ayant toujours vécu) à Paris ou dans la métropole du Grand Paris ou encore en Île-de-France ? De même, un Bordelais « historique » est-il une personne vivant dans la métropole bordelaise depuis deux ou trois générations ? Qui y est née ? Ou encore qui y habite depuis plus de 20 ans ? Apparaît déjà une certaine complexité dans l'exercice...

La deuxième étape est de trouver une base de données permettant d'exploiter les migrations entre Paris et Bordeaux et de quantifier ses flux. Le recensement de l'Insee permet d'approcher cette question. Dans le dernier fichier des migrations résidentielles disponible, qui porte sur l'année 2014, les chiffres sont indiqués dans le tableau ci-contre.

Ainsi, 1 725 individus ont migré de la ville de Paris vers Bordeaux. Parmi ces

« migrants », une part non négligeable des « nouveaux » emménagements est le fait de natifs de la Gironde (environ 12 % soit 220 personnes). Seuls 38 % des 1 725 « migrants » sont nés en Île-de-France, soit moins de 700 individus. Est-ce donc ces 700 personnes ou ces 1 500 (1 725 - 220 natifs girondins) « Parisiens » qui sont de trop ? À noter qu'ils ne représentent même pas 1 % des Bordelais (personnes habitant déjà à Bordeaux).

Qu'en est-il dans les autres métropoles ? Bordeaux attire-t-elle plus les Parisiens que les autres ?

Les Parisiens, habitant dans le département 75, déménagent davantage vers la métropole lyonnaise (près de 3 400) et vers celle d'Aix-Marseille-Provence (près de 2 700) ; un peu moins vers les métropoles nantaise (près de 2 100) et toulousaine (pas tout à fait 2 000). Il n'y a donc pas d'exception bordelaise...

En raison d'une récente modification du questionnaire, ces données ne

peuvent pas être comparées à des années antérieures. Il faudra donc attendre quelques années pour calculer l'évolution du nombre de Parisiens dans l'agglomération.

Cependant, le poids des natifs girondins et des natifs parisiens à Bordeaux et dans son agglomération peut être calculé en 2014 et en 2008. En 2008, les natifs girondins représentaient 41 % des Bordelais quand les natifs parisiens pesaient 3 %. Ils sont en 2014 respectivement 39 % et 4 %, soit une légère évolution en faveur des Parisiens à Bordeaux, mais qui n'explique pas totalement ce « recul » des natifs girondins à Bordeaux. Le constat est similaire sur l'agglomération.

Ces chiffres ne font en tout cas pas apparaître une invasion massive de Parisiens à Bordeaux. Ils attestent qu'entre une réalité statistique et des perceptions sociales, il peut souvent y avoir quelques distorsions... —

		Territoire antérieur	Part dans les nouveaux emménagements bordelais
Nombre de nouveaux emménagés à Bordeaux	1 725	Paris	6 %
	2 870	Métropole du Grand Paris	10 %
	3 300	Île-de-France	12 %
	5 900	Bordeaux Métropole	22 %
Nombre de nouveaux emménagés au sein de la métropole bordelaise	2 350	Paris	3 %
	4 800	Métropole du Grand Paris	6 %
	6 500	Île-de-France	8 %
	30 000	Bordeaux Métropole	40 %

Source : RP 2014, INSEE

Grenelle

STELLA MANNING

Quel est le rapport entre une garenne, qui est un terrain où les seigneurs se réservaient le droit de chasse et de pêche, une éphémère commune parisienne et la charte des mobilités de l'agglomération bordelaise ?

Le lien entre ces trois éléments repose sur le mot Grenelle.

La Charte des mobilités, signée en février 2015, est issue des travaux du Grenelle des Mobilités pour l'agglomération bordelaise. Celui-ci a été lancé en 2011 conjointement par la ville de Bordeaux, la communauté urbaine de Bordeaux (Bordeaux Métropole), le conseil général de la Gironde, le conseil régional d'Aquitaine et les services de l'État afin d'apporter des réponses à la question politiquement urgente de la congestion automobile dans la métropole bordelaise. Il a permis de réunir les représentants des principales forces vives de la métropole que sont les collectivités territoriales, l'État, les employeurs, les syndicats, les associations et autres experts.

La démarche faisait référence aux accords de Grenelle, fameuse négociation entre le gouvernement Pompidou, le patronat et les syndicats, durant les événements de mai 1968, qui conduiront notamment à un relèvement de 35 % du SMIG, l'ancêtre du SMIC, des autres salaires de 10 %, ainsi qu'à la réduction (variable selon les branches) du temps de travail hebdomadaire, alors fixé à 48 heures... Le ministère du Travail est situé depuis 1905 dans l'Hôtel du Châtelet, lui-même sis rue de Grenelle, dans le 7^e arrondissement

parisien, qui donnera par métonymie son nom aux accords.

Cette rue tient le sien de la commune éponyme, qui eu une durée de vie très courte : 30 ans de 1830 à 1860. La plaine de Grenelle, dont le nom est attesté dès 1163, faisait partie de la commune de Vaugirard. Son étymologie provient certainement du mot garenne, devenu dans un premier temps un terrain, clos ou non, où sont élevés des lapins en semi-liberté puis, par extension, tout espace où abondent ces fameux lapins de garenne. Selon d'autres sources, le terme viendrait du gaulois *garanus*, qui signifie grue. Longtemps marécageuse et impropre à l'agriculture, la plaine de Grenelle est urbanisée dans les années 1820 par les entrepreneurs Jean-Léonard Violet et Alphonse Letellier. Mus par le déjà présent réflexe NIMBY (*Not In My Backyard*), les habitants du Vieux Vaugirard refusent l'éclairage public de ce nouveau quartier, conduisant ses résidents à demander leur indépendance. Celle-ci leur sera accordée par ordonnance du roi Louis-Philippe. Par la suite, sur décision du baron Haussmann, Grenelle et Vaugirard seront à nouveau réunies en 1860, avec le quartier de Javel, afin de former le 15^e arrondissement de la capitale.



La rue de Grenelle dans le 7^e arrondissement à Paris abrite aujourd'hui les ministères de l'Éducation nationale et du Travail.

Le terme Grenelle est passé dans le langage courant et popularisé dans les années 2000, notamment après le Grenelle de l'Environnement initié par Nicolas Sarkozy au début de son mandat présidentiel. C'est ainsi qu'on aura assisté au Grenelle de l'insertion (2007), au Grenelle de la mer (2009) ou au Grenelle de l'alimentation, promesse du candidat Macron, finalement transformé en États Généraux en 2017. Et si les États Généraux évoquent un dispositif tripartite (noblesse, clergé et tiers-état), on peut rapprocher la démarche de Grenelle d'une « gouvernance à cinq », c'est-à-dire un dispositif réunissant autour d'une table de négociation État, élus, syndicats, entreprises et tissu associatif. Ancré dans l'histoire contemporaine française, ce terme reste difficilement traduisible dans d'autres langues. Seuls les Néerlandais ont, comme nous, érigé un système de concertation, le *poldermodel*, le « modèle du polder », associant pouvoirs publics et partenaires sociaux. Développé dans les années 1980, il part du principe que tout un chacun a intérêt à s'entendre et s'associer pour la gestion et l'entretien des polders. _

Le transfert des transports scolaires aux régions

Une bonne idée ?

MICHAËL DAVID

Héritée des lois de décentralisation, la gestion des transports scolaires a été, durant plus de trois décennies, une compétence traditionnelle des départements. Ces transports se définissent comme « des services publics réguliers de transports routiers créés pour assurer principalement à l'intention des élèves la desserte des établissements d'enseignement »¹.

Pourtant, l'année 2015 aura marqué une rupture dans son exercice. En effet, la loi NOTRe² a transféré cette compétence aux régions pour une application au 1^{er} septembre 2017. L'objectif gouvernemental qui préside à la réforme est double : d'une part, clarifier la répartition des compétences et leur coordination en confortant le chef de fil régional et, d'autre part, optimiser leur gestion en réalisant des économies d'échelle.

Quel regard porter sur la mise en œuvre et le coût d'une réforme qui pèse quelque quatre milliards d'euros ?

À l'analyse, trois difficultés apparaissent. En premier lieu, un brouillage des compétences. Ce brouillage est double. D'abord, il est loisible de relever que le transport des élèves et étudiants en situation de handicap relève toujours de la compétence d'attribution des départements au titre des « solidarités ». Ils continuent de demeurer compétents pour prendre en charge les frais de déplacement et

pour organiser, en qualité d'autorité organisatrice des transports, un service de transport à la demande de ces élèves, selon l'article L. 1221-1 du Code des transports.

Ensuite, il est possible de noter un découplage des transports scolaires avec les transports routiers non urbains (ou interurbains) transférés au 1^{er} janvier 2017 mais rendu en pratique impossible. Le législateur aurait-il oublié qu'un tiers des quelque deux millions d'élèves empruntant les transports scolaires en dehors des agglomérations et de l'Île-de-France sont véhiculés au quotidien sur des lignes régulières de transport par car ?

En second lieu, un brouillage des territoires. La réforme décidée par l'État central renvoie à la question de l'échelon pertinent où chaque département a organisé au fil des années sa compétence en fonction des territoires et de ses orientations politiques. Et de nombreux élus de dénoncer une profonde méconnaissance de la notion de proximité attachée à celle des territoires.

La pratique montre que ces diatribes ne sont pas totalement fondées, les régions reconduisant le plus souvent les dispositifs existants et éprouvés telle la région Nouvelle-Aquitaine dans les relations avec ses départements. Elle s'appuie à la fois sur des autorités organisatrices de la mobilité de second rang³ (AOM 2) qui connaissent le terrain et opèrent un travail de « dentelière » [communes, établis-

sements publics de coopération intercommunale, syndicats mixtes, établissements d'enseignement, associations de parents d'élèves ou encore associations familiales], mais également sur des antennes régionales territorialisées.

En troisième et dernier lieu, un brouillage des institutions. La loi réserve à la région la faculté de déléguer cette nouvelle compétence aux départements. Là encore, l'expérience récente montre que si certains y sont favorables en vue de faciliter la continuité du service, d'autres, en revanche, y sont hostiles en refusant d'être le bras d'exécution des régions. À ce jour, dix départements l'ont acceptée à l'instar des départements de la région Auvergne-Rhône-Alpes, de l'Orne et de la Haute-Garonne.

La pierre d'achoppement réside dans le fait qu'en acceptant cette prise de compétence, les départements n'ont d'autres choix que de l'exercer directement sans pouvoir subdéléguer comme l'y oblige la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982. Dès lors, comment s'étonner que face à cette contrainte, des départements volontaires tels la Savoie et la Haute-Savoie ont finalement renoncé à devenir délégataires⁴ ?

1 | C. transp., art. L. 3111-7 et R. 3111-5.

2 | Loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République, JO 8 août.

3 | C. transp., art. L. 3111-9.

4 | D'où la proposition de loi du sénateur B. Sido (pour l'heure non aboutie), à savoir autoriser la subdélégation de compétences des départements via des prestataires dits AOM de troisième rang.

Olivier Bouba-Olga
Éloge de la diversité

Atlantique, 2017, 100 p.

Olivier Bouba-Olga, professeur des Universités en aménagement de l'espace et urbanisme à Poitiers, propose une lecture alternative des dynamiques territoriales : chaque espace est un construit spécifique, unique et mouvant. Il ne peut être défini par l'appartenance à telle ou telle typologie de territoire, ce que l'auteur appelle des « modèles ». L'idée majeure de cet ouvrage est de mettre en valeur l'importance de la diversité des territoires pour adapter les politiques de développement.

Il s'appuie sur une série de travaux empiriques menés entre 2014 et 2016 dans le cadre d'une convention de recherche entre la Caisse des dépôts et l'Université de Poitiers. Cinq territoires ont été étudiés : Pau, le sillon lorrain, Belfort-Montbéliard, le plateau de Millevaches et Toulon. Il ne s'agit pas ici d'une monographie de territoire. Olivier Bouba-Olga privilégie une entrée thématique.

L'auteur introduit son propos en retraçant la chronologie des différents modèles : en 1990, la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale lance la politique des SPL (Systèmes productifs locaux) à partir du constat que l'ancrage local de quelques petites entreprises de périphérie, notamment en Italie, a permis de générer des retombées économiques surprenantes sur certains territoires et ce, dans un contexte international pourtant morose. C'est l'heure du « *Small is beautiful* ». En France, une centaine de SPL sont labellisés et perçoivent des aides de l'État et des collectivités locales.

De l'autre côté de l'Atlantique, Steve Jobs quitte son garage (où il avait inventé l'Apple 1 en 1976) pour la Silicon Valley. C'est un journaliste américain qui emploiera pour la première fois cette dénomination pour décrire la concentration d'entreprises innovantes autour du campus de Stanford. La recette à appliquer : rapprochez la recherche et les entreprises dans un même espace et vous obtiendrez une dynamique d'innovation ! La politique française s'en empare en 2005 et lance l'appel à projet des « pôles de compétitivité ».

Aujourd'hui, l'heure est au « *Big is beautiful* ». Les régions françaises devenues « trop petites » face aux Landers allemands ont été redécoupées pour gagner en taille. Les universités ont fusionné pour apparaître dans le classement de Shangai. Il faut désormais miser sur une poignée de métropoles qui seront les seules à même d'être les catalyseurs de croissance.

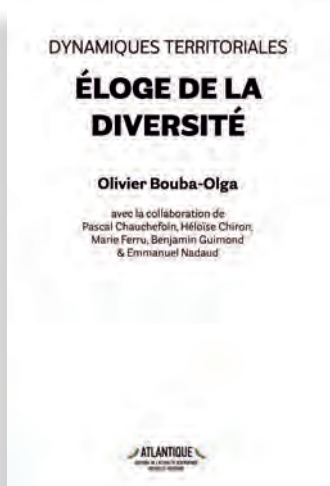
Une fois cette « obsession du modèle » décrite, l'auteur appuie son propos en démontrant que chaque territoire est un « construit » défini par son histoire, son système d'acteurs, ses ressources naturelles ou son réseau. Il n'y a donc pas selon lui de politique « standard » que l'on pourrait dupliquer partout. L'auteur propose alors d'analyser au préalable les territoires et leur histoire pour identifier leurs particularités et répondre au mieux à leurs problématiques (spécialisations économiques, ressources présentes, positionnement du territoire dans la chaîne de valeur, etc.).

Parmi les pistes de réflexion suggérées par l'auteur, l'idée selon laquelle plus une métropole est grande, plus elle serait productive, doit être interrogée. À ce sujet, le cas bordelais est intéressant. Bordeaux Métropole affiche clairement l'ambition de changer d'échelle en visant un million d'habitants à l'horizon 2030. Ce message trouve sa légitimité dans ce fameux modèle du « *Big is beautiful* », conforme aux politiques nationales et européennes qui misent sur la compétitivité des métropoles pour renouer avec la croissance. L'État appuie la métropole girondine dans cette ambition (opération d'intérêt national Euratlantique ; opération Campus ; label FrenchTech ; LGV).

Avec des taux de croissance de l'emploi et de la population très favorables, l'implantation de grandes entreprises (Betclic, Hermès, Ubisoft, le Campus Thalès...) et l'émergence d'une myriade de start-ups, le territoire renforce ses attributs métropolitains.

Pourtant, comme le préconise l'auteur, ne faudrait-il pas analyser le fonctionnement du territoire autrement que par ses seules performances économiques qui font écran à un fonctionnement territorial plus complexe ?

Emmanuelle Gaillard



Jean-François Tribillon

Le droit nuit gravement à l'urbanisme

Éd. De La Villette, 2016, 257 p.

C'est à une lecture caustique et critique des procédures d'urbanisme que nous convie l'auteur. L'ouvrage s'articule autour de trois parties d'inégale importance, dont toutes ont en commun d'interroger, de critiquer et de proposer une autre façon de penser le droit de l'urbanisme. D'abord, la première partie « décode ». L'auteur présente les fondements et missions de la réglementation d'urbanisme et notamment le passage de la centralisation à la décentralisation des compétences avec les lois éponymes. Son analyse porte à la fois sur l'urbanisme réglementaire, opérationnel et individuel.

Il décrit avec soin et précision la répartition des tâches et des outils locaux de planification, les différentes opérations d'aménagement ou encore l'architecture complexe des autorisations d'urbanisme. Ses connaissances pointues et son expérience aiguisée montrent la place et le rôle de premier plan dévolus à l'État, en dépit des transferts de compétences. L'urbanisme « par la loi et le décret » témoigne de la surréglementation de la matière.

Ensuite, la seconde partie « critique ». D'une consistance plutôt dense, l'auteur se livre ici à une diatribe savante et organisée des maux de l'urbanisme. Il essaie de montrer comment le droit et les juristes ont progressivement dénaturé ce droit par la prolifération et la complexité des normes. Il constate de façon amère que « le degré élevé de sophistication » conduit à l'absence de participation du public et de concertation. Et l'auteur de dénoncer la « juridicisation » de ce droit, la « jurisprudence savante », sa vive confrontation avec la Constitution, les servitudes et autres prescriptions d'urbanisme. Pourquoi avoir fait ce « pari stupide » consistant à remplacer l'État par les communes sans changer la nature profonde de ce droit ? Les conséquences de cette abondance de droit, où « l'urbanisme est une mission strictement définie en droit » et où « l'urbanisme brandit le remède avant d'avoir posé le diagnostic », nient la réalité urbaine.

Enfin, la troisième partie « réforme » et propose. Il convient de « desserrer l'étau juridique » en gardant à l'esprit qu'il est impossible de tout prescrire, et l'auteur de militer pour « briser » le monopole municipal d'élaboration des projets d'urbanisme. L'effort doit porter sur une meilleure association de la société civile aux décisions qui sont prises.

Faut-il alors exhumer le « droit à la ville », concept né dans les années 1950-1980, pour en faire un droit constitutionnel ? Le citoyen doit se voir reconnaître des droits de sorte que chacun ait le « droit à la même qualité urbaine ». C'est à cette condition que pourra se constituer un nouvel équilibre juridique, social et technique. Mais, réaliste et conscient, l'auteur sait que la formulation de ce souhait n'est que pure « fiction » tant les intérêts fonciers et immobiliers sont grands...

Alors, pourquoi ne pas expérimenter ? C'est-à-dire travailler à l'essor d'un urbanisme opérationnel pour aider et accompagner les initiatives « à l'abri du marché et du pouvoir ». C'est vers un urbanisme d'innovations sociales qu'il faut tendre de manière à « ouvrir l'espace de l'urbanisme à la démocratie ».

En pratique, Bordeaux Métropole a déjà largement anticipé les propositions soulevées dans l'ouvrage. Que l'on songe à « l'urbanisme négocié » prôné et mis en œuvre par Nicolas Michelin à propos de l'aménagement du quartier des bassins-à-flots ou encore au PLU 3.1 qui promeut un urbanisme de projet et proche des gens.

Michaël David



Antoine Brès, Francis Beaucire, Béatrice Mariolle

Territoire frugal

MétisPresses, 2017, 254 p.

Les grands courants de l'urbanisme se succèdent et ne se ressemblent pas. Si l'on s'en tient aux seules cinquante dernières années, combien de réflexions ont germé et se sont imposées dans nos villes ? Aux décennies fonctionnalistes ont succédé les années de la rénovation. Puis est arrivée la vague des grands (et petits) projets urbains ; celles de la ville éclatée, émiettée, dispersée... Depuis plus d'une dizaine d'années, ce sont les métropoles et leurs réseaux qui attisent les débats. L'heure est à l'émergence d'un nouveau paradigme, celui du « territoire ». Dans cet ouvrage, le territoire est assimilé à ce qui n'est ni ville, ni métropole. Les territoires analysés répondent à plusieurs critères : ils ne doivent pas compter de communes de plus de 20 000 habitants et n'être ordonnancés par aucune charte de type Parc naturel régional. Quels sont les outils pour chiffrer et déchiffrer ces « territoires » ? C'est l'originalité de la méthode de FRUGAL (Figures rurales de l'urbain généralisé) composée de quatre laboratoires de recherche, en géographie et aménagement (équipes CRIA et PARIS de l'UMR Géographie-cités – UMR 8504 des Universités Paris 1 et Paris 7), en architecture et projet de territoire (IPRAUS – UMR AUSSER), en transports (MRTE-Université de Cergy-Pontoise), en écologie (Eco-AE – UMR 7206), et de l'agence d'urbanisme et d'architecture Brès+Mariolle (ABM). Ils proposent une analyse de 14 territoires de campagne avec des techniques nouvelles. L'objectif est de « permettre d'appréhender conjointement les multiples enjeux d'un réagencement durable des territoires de faible densité et les logiques qu'il sollicite : aussi bien celle aréolaire des agrégats urbains de diverses tailles, que celle, réticulaire, des systèmes territoriaux qu'ils composent. Elle doit également permettre de combiner approches théoriques et pratiques de l'aménagement durable ».

En d'autres termes, comment vivent et se vivent ces campagnes qui sont jusqu'alors passées à travers les mailles des analystes territoriaux ? Le croisement d'experts en statistique, d'ethnographes, de géo-cartographes et de photographes ouvre nos yeux sur des campagnes contemporaines, riches de leurs diversités, où ce qui pourrait sembler banal dans nos villes devient un potentiel et où les choses quotidiennes promettent de l'exceptionnel. L'ouvrage se compose de quatre chapitres qui balaient la question de la faible densité et de l'émiettement territorial, des formes d'habiter, des besoins de mobilité et de l'accès aux ressources tant pour les habitants que pour les entreprises installées sur ces territoires, pour finir par requestionner le rural face aux exercices prospectifs de planification.

On reproche trop souvent aux urbanistes, une vision urbano-centrée ou métropolitaine. Cet ouvrage permet de questionner nos pratiques et demande de renouveler certains logiciels. Quelles sont les bons angles d'attaque pour aborder les mobilités ou les équipements ? Quelles sont les architectures les plus respectueuses des ressources locales ? Quels modèles de redistribution économique et d'échanges doit-on privilégier ? Force est de constater que les analyses et solutions que nous apportons dans les villes s'adaptent mal ou ne s'adaptent pas aux questions spécifiques des campagnes.

À l'heure où la métropole bordelaise tisse des réseaux de coopération avec ses voisines, émergent les enjeux des complémentarités à mettre en évidence entre l'urbain aggloméré et les campagnes proches. La mise en place des contrats de réciprocité ville-campagne demande de pouvoir identifier ces complémentarités et donc, de savoir lire les dynamiques de cet entre-deux. Un grand quart sud-est du département de la Gironde fait partie des territoires d'expérimentation de l'ouvrage. Les éléments qui en émanent facilitent la lecture de ce territoire complexe et donnent, grâce à ses graphiques, ses photos et représentations originales, de nouveaux outils à développer.

François Cougoule



Maxime Huré

Les mobilités partagées – Nouveau capitalisme urbain

Publications de la Sorbonne, 2017, 160 p.

Vélo'v, Vélib' ou encore Bicing participent aujourd'hui à l'image de marque des métropoles, chacune des appellations faisant écho à sa ville. Les modes de transport en libre-service se répandent au sein des territoires, marqués du sceau de la mobilité durable, encouragés par les pouvoirs publics, la société civile et les grandes entreprises. Maxime Huré revient avec un regard critique sur ce mouvement participant à la transformation des paysages urbains, mais aussi à la mutation du rôle des institutions publiques, intégrées à une réflexion globale sur la place du capitalisme dans la fabrique de la ville.

De grandes firmes concurrencent dorénavant à travers les mobilités partagées les grands groupes de transporteurs (Transdev, Keolis) et les structures traditionnelles comme les taxis. À travers le développement encore peu maîtrisé du vélo en libre-service (VLS), Maxime Huré tente d'analyser dans quelle mesure les grandes firmes mondialisées transforment le rôle des institutions publiques et permettent de répondre aux enjeux écologiques du XXI^e siècle.

L'auteur débute par un retour sur les premiers VLS, représentant alors un support idéologique fondé sur une critique écologique du capitalisme et de la société de consommation. Le cas de La Rochelle illustre comment d'un mouvement idéologique, le VLS, a permis aux opérateurs privés de s'immiscer dans les politiques urbaines. Subventionnés par le dispositif national « villes moyennes », les vélos rochelais ont par la suite été financés par une banque au moyen de la publicité. Ce mode de financement marque l'avènement des grandes firmes dans la gestion des politiques publiques. Alors que le VLS a émergé d'une critique du capitalisme, ce dernier réussit à s'introduire dans leur gestion, profitant de ses propres critiques pour se réinventer.

Le financement par l'affichage publicitaire des firmes comme ClearChannel Outdoor et JCDecaux induit une évolution marchande et néo-libérale des politiques urbaines. Pour l'auteur, ces entreprises qui ont réussi à s'imposer dans les espaces publics urbains grâce au mobilier, induisent une privatisation de l'espace public et par conséquent l'intégration d'une logique marchande dans la conduite des politiques publiques. Elles se sont adaptées aux institutions et aux décideurs politiques par la négociation de la couverture spatiale de leur service. Elles participent au jeu institutionnel entre communes et communautés urbaines qui ont pour objectif d'harmoniser les territoires métropolitains en fournissant des services standards sur l'ensemble des communes d'une agglomération.

L'auteur approfondit ensuite son analyse de ces relations entre les grandes firmes de la mobilité et les pouvoirs publics. Un faible nombre d'entreprises se partage le marché des

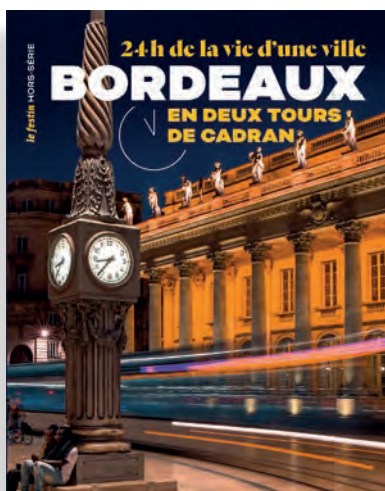
mobilités partagées et a pu établir une forme d'entente entre elles, au niveau des prix et des parts de marché. Elles ont su s'adapter aux institutions en développant de véritables compétences dans l'établissement de conventions et contrats. Néanmoins, la puissance publique ainsi que les associations d'usagers conservent une forme de contrôle, notamment grâce à l'évaluation, la régulation, le droit ou encore la négociation.

Bordeaux a refusé le financement par la publicité en choisissant d'inclure le vélo en libre-service dans la délégation de service public avec Keolis. Elle a bénéficié de l'arrivée en 2010 de nouveaux opérateurs sur le marché qui intègrent la gestion des VLS dans la délégation des services de transports publics. Ces opérateurs ont su profiter de deux critiques : le coût affiché par le financement par la publicité et le fait que certaines évaluations ont montré que l'objectif de la baisse de la part modale automobile n'avait pas été atteint.

Si les métropoles continuent de garder une certaine prise sur le développement des modes de transport en libre-service, l'apparition des vélos en free-floating pourrait encore introduire de nouvelles logiques dans la gouvernance des mobilités.

Malvina Orozco





Bordeaux. 24 heures de la vie d'une ville

Le Festin, octobre 2017, 136 p.

Au fil d'une journée, *Le Festin* nous dévoile les différentes facettes de la ville de Bordeaux.

Les Bordelais, les visiteurs et les touristes de plus en plus nombreux adoptent et apprécient le changement de rythme de Bordeaux au fur et à mesure de ses transformations liées à l'urbanisme, l'aménagement du territoire et les cultures en ville. Ce hors-série dévoile le tempo actuel des quartiers bordelais au travers d'une succession de points de vue, de portraits et de reportages.



Bordeaux [Paysages 2017] en 101 temps forts

Le Festin, janvier 2018, 112 p.

La ville de Bordeaux et Bordeaux Métropole ont imaginé *Paysages Bordeaux 2017* : une saison culturelle d'exception pour célébrer l'arrivée de la LGV.

Plus d'une centaine de propositions artistiques couvrant tous les champs de la création ont égrené leurs « paysages » singuliers, nourris des talents de la scène régionale, nationale et internationale du 25 juin au 25 octobre 2017.

Le Festin reprend dans ce hors-série la fameuse formule des 101, revisitée graphiquement pour l'occasion et offre un parcours dans Bordeaux, au travers des grands événements et créations artistiques qui ont jalonné cette saison culturelle.



Mathieu Zimmer, Gabriel Bord, Martin Lavielle

Le Méga Grand Bordeaux. Votre ville en 2050

Deux degrés éditions, 2017, 160 p.

L'attractivité de Bordeaux amène le nouveau maire à penser son aménagement d'ici à 2050, afin que les habitants puissent continuer à se loger, se déplacer, travailler... Tout en conservant le cadre de vie qui fait la réputation de la ville et de sa région. Gilles, fonctionnaire territorial, est nommé chef de projet pour mener à bien le Méga Grand Bordeaux (MGB) de demain. De la commande initiale, tout en passant par les affres et les méandres de la conduite de projet, sans oublier les traquenards de la concertation, Gilles résiste, tant bien que mal, et conduit sa mission, quoi qu'il lui en coûte. À quoi ressemblera Bordeaux en 2050 ? Pourquoi les projets d'aménagement, lorsqu'ils se réalisent, ne ressemblent pas aux projets initiaux ? Cette fiction, qui allie humour et réalisme, entend bien donner des réponses ! Ce livre a été réalisé dans le cadre de la commande artistique Agora 2017, biennale d'architecture, urbanisme et design de Bordeaux.

Abonnez-vous !

Et recevez **CaMBo** chez vous :



1 an : 2 numéros = 20 €

2 ans : 4 numéros = 40 €

Collection complète* : 13 numéros = 110 €

*Offre valable jusqu'à 15 novembre 2018 - dans la limite des stocks disponibles

Oui, je souhaite m'abonner à la revue **CaMBo** pour ☐ 1 an ☐ 2 ans ☐ collection (1 à 13)

à partir du n° 13 (mai 2018) ☐

à partir du n° 14 (à paraître, novembre 2018) ☐

M. ☐ Mme ☐

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 MÉTROPOLÉ BORDELAISE

LES AUTEURS

p. 29 | **Clara Barretto**
urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 20 | **Agnès Berland-Berthon**
architecte et urbaniste, directrice de l'IATU
de Bordeaux, professeur des universités
(Bordeaux-Montaigne).

p. 59 | **Nathalie Corade**
maître de conférences en économie
à Bordeaux Sciences Agro.

p. 16, 77 | **François Cougoule**
urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 74, 76 | **Michaël David**
conseiller juridique à l'a-urba,
enseignant-chercheur associé au Cerdare,
université de Bordeaux.

p. 17 | **Marine Demange**
urbaniste.

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

p. 22, 29, 34, 52 | **Nathanaël Fournier**
économiste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 14 | **Jérôme Fuseau**
ingénieur SIG, directeur de l'équipe
Gestion et Représentation des Informations à l'a-urba.

p. 70, 75 | **Emmanuelle Gaillard**
économiste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 4 | **Camille Garcelon**
urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 36 | **Armelle Gomez**
maître de conférences à Bordeaux Sciences Agro.

p. 64 | **Antonio Gonzalez Alvarez**
ingénieur-urbaniste, directeur de l'équipe
Dynamiques territoriales à l'a-urba.

p. 26 | **Maud Gourvellec**
ingénieur-urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

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

p. 4 | **Élodie Maury**
chargée de communication à l'a-urba.

p. 47 | **Philippe Meyzie**
maître de conférences en histoire moderne
à l'université Bordeaux-Montaigne.

p. 44 | **Jérôme Monnet**
géographe-urbaniste, professeur à l'université
Paris-Est et à l'École d'urbanisme de Paris.

p. 11 | **Thierry Oblet**
sociologue, maître de conférences
à l'université de Bordeaux.

p. 1 | **Jean-Marc Offner**
directeur général de l'a-urba.

p. 78 | **Malvina Orozco**
urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 56 | **Alice Prada**
doctorante en anthropologie
à l'université Paris-Descartes.

p. 8 | **Guillaume Pouyanne**
économiste, maître de conférences
à l'université de Bordeaux.

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

p. 39 | **Gérard Thomas**
urbaniste, chargé de mission stratégie urbaine
à la Ville de Floirac, doctorant en
aménagement de l'espace et urbanisme,
université Bordeaux-Montaigne.

p. 68 | **Sandrine Vaucelle**
géographe, maître de conférences
à l'université Bordeaux-Montaigne.

LES ILLUSTRATEURS

p. 31, 55 | **Olivier Chaput**
infographiste à l'a-urba.

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

couverture, p. 57 | **Andrea Ho Posani**
artiste plasticienne.

p. 9, 11, 33, 55 | **Sylvain Tastet**
infographiste à l'a-urba.

LA PHOTOGRAPHIE

p. 1, 2, 13, 14, 19, 24, 37, 38, 41, 45, 46,
54, 59, 60, 62 | **Hélène Dumora**
photographe à l'a-urba.



Cahiers de la Métropole Bordelaise

#13 | MAI 2018

À table !

Manger façonne nos modes de vie mais aussi les espaces agricoles et le fonctionnement des villes du monde entier. Pour ces dernières, l'alimentation est aujourd'hui un enjeu de santé publique, de coopération territoriale, de développement durable et d'attractivité touristique.

Autant de sujets au menu de ce numéro des *Cahiers de la Métropole Bordelaise* !

le festin

a'urba.



9

782360 621996

10 €

À paraître

#14 | NOVEMBRE 2018

Affaires immobilières