

CAhiers de la MÉTROPOLÉ BORDELAISE

#15 | MAI 2019

#tropdetourisme?



#tropdetourisme ?

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

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
Maëva Auclin • 05 56 69 72 46
communication@mail.lefestin.net

Impression
Imprimerie Laplante (Mérignac)

Dépôt légal : mai 2019
ISBN : 978-2-36062-226-9
ISSN : 2260-9075

 **PEFC** 10-32-3010 / Certifié PEFC /

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



édito

« Des voyageurs qui ne parcourent des pays étrangers que par curiosité et désœuvrement... ». C'est sans bienveillance excessive qu'Émile Littré définissait ainsi le touriste dans son *Dictionnaire de la langue française*. Qu'écrirait-il un siècle et demi plus tard, alors que la population « désœuvrée » s'est fortement accrue, entre diminution des temps de travail et croissance des classes moyennes chinoises ? Et que la curiosité des contrées lointaines s'épanouit à l'aune de la réduction tendancielle des coûts de transport et de la non-taxation du kérosène ?

La massification transforme le tourisme. Elle associe les adeptes du farniente comme les hyperactifs, les photographes grégaires comme les explorateurs élitistes. Ici manne enviée, le touriste devient ailleurs nuisance rejetée. Les habitants l'espèrent mais s'en plaignent lorsque le trop-plein se fait sentir : « on n'est plus chez soi » ! Mais n'est-on chez soi qu'entre soi ?

Il y a trois façons de résoudre les conflits entre habitants et touristes. D'abord supprimer les habitants. C'est le processus de « disneylandisation » à l'œuvre dans des centres-villes muséifiés comme dans de grands sites naturels ou archéologiques « réservés ». Le monde comme décor. Deuxième solution, l'habitant peut devenir, un peu, touriste. Touriste dans sa ville, en restant curieux d'un environnement en mutation constante, de lieux improbables, d'ambiances inédites ; en revisitant le patrimoine local ; en osant fréquenter les spots touristiques. Laisser parfois à la maison ses habits d'autochtone rend l'altérité touristique plus sympathique.

Enfin, le touriste peut devenir, un peu, habitant. La quête d'« authenticité » passe par là. La promesse, mal tenue, d'Airbnb, était censée répondre à cette demande. L'habitant doit se prêter au jeu de l'accueil, se faire hospitalier, polyglotte. Encore faut-il que les acteurs locaux accompagnent le mouvement, voire l'encouragent. Bizarrement, cela ne va pas de soi, y compris dans les grandes agglomérations. Pourtant, l'une des caractéristiques singulières d'une métropole est bien d'accueillir des populations qui n'y résident pas. Des gens qui viennent y travailler, y consommer, s'y distraire, la découvrir et la visiter.

Excursionnistes, voyageurs, randonneurs... Dans les espaces publics, dans les transports collectifs, ils prennent de la place, toute leur place ; pour deux heures ou pour quelques semaines. Il faut s'occuper d'eux, naturellement, mais ce ne sont pas des habitants. Or les pouvoirs locaux les connaissent mal. Dans l'action publique, la figure de l'habitant occulte celle du passant. Une récente anecdote le rappelle avec force. Interrogée sur les problèmes de propreté dans sa ville, la maire de Paris répond que les effectifs des services de nettoyage ont été calibrés en fonction du nombre... d'habitants. Dans la première destination touristique mondiale, les milliers de techniciens et d'administratifs de la municipalité parisienne, sans parler des élus, n'ont jamais pensé qu'il y avait d'autres usagers que les habitants, susceptibles de générer des déchets à traiter ! Si l'ironie est facile, le constat est saisissant. Le formatage de la pensée locale est résidentiel, pas cosmopolite.

Le tourisme interroge ainsi la capacité des territoires métropolitains à se projeter dans un monde de flux et de circulations, apte à dépasser le monopole de la représentation habitante.

Jean-Marc Offner



DÉBATS

GRAND ENTRETIEN

Olivier Bouba-Olga | Gilles Pinson

CONTROVERSE

Les modes de gestion des services d'eau
| Sandrine Vaucelle

IMPERTINENCE

La stratégie de l'accident | Thierry Oblet

BRUITS DE LA VILLE

ÉPHÉMÈRE

4 **Photographie** | Hélène Dumora 13

SENS DE L'ÉVÉNEMENT

8 **50 ans de l'a-urba** | Élodie Maury 14

ESPACES PUBLICS

11 **La sécurité dans l'espace public,
l'impératif d'innover** | François Péron 15

VOISINAGE

Le Smicval Market | Laurie Magimel 17

INNOVATION

Les « zones calmes » 19
à l'épreuve des usages de la ville | Philippe Woloszyn

DOSSIER #tropdetourisme ?

coordonné par Alain Escadafal | Nathanaël Fournier

#tropdetourisme ? Nathanaël Fournier Françoise Le Lay	29	Les incontournables, les iconoclastes Alain Escadafal Nathanaël Fournier Sylvain Tastet	46
Chiffres clés Nathanaël Fournier	34	L'impact du numérique sur le tourisme urbain Jean-Luc Boulain	48
Les villes et leurs visiteurs, une approche cyclique Saskia Cousin	35	Le touriste, un impensé du transport collectif urbain ? Entretien avec Éric Chareyron Valérie Diaz	50
Bordeaux : belle endormie ou fleuron de l'œnotourisme français ? Sophie Lignon-Darmaillac	38	Petit glossaire malicieux Alain Escadafal	53
Bordeaux : l'essor du tourisme d'affaires Julie Benisty Oviedo	40	« Le tourisme est consubstantiel au fonctionnement des métropoles » Entretien avec Mathis Stock Nathanaël Fournier	54
La ville au risque du tourisme : crise ou recomposition du « modèle barcelonais » ? Sylvie Clarimont	42	Les politiques touristiques en Gironde Alain Escadafal Nathanaël Fournier	57
Tensions et enjeux de l'urbanisme touristique Nathanaël Fournier	45	L'aménagement touristique de la Côte Aquitaine Mikaël Noailles	61

ACTEURS

IDENTITÉS MÉTROPOLITAINES

Photographie | Hélène Dumora

21	Les traces numériques pour lire la ville autrement Anaïs Péraud	64
----	---	----

MÉMOIRE

« Il était une fois Saint-Macaire... »
| Agnès Berland-Berthon

22	RECHERCHE La cartographie participative Sandrine Vaucelle	67
----	---	----

TRANCHE DE VIE

En passant par Bordeaux
| Nathanaël Fournier

24	MÉTHODE La marche pour aménager l'espace public Jean-Christophe Chadanson Emmanuelle Goïty	70
----	--	----

FABRIQUE URBAINE

**Lieu de mémoire, lieu de vie
quel cimetière, en ville, demain ?** | Dimitri Boutleux

26	CHIFFRAGE De + 18 % à - 16 % Thomas Bohlay	72
----	---	----

ESPACES DE VILLE

Mangez local ! Tuez lointain ?
| Vincent Schoenmakers

28	LEXIQUE Environnement Cécile Nassiet	73
----	---	----

ACTUALITÉ DU DROIT

	Départements et métropoles, fusion ou confusion ? Michaël David	74
--	--	----

KIOSQUE

75

Olivier Bouba-Olga

GILLES PINSON

Avec votre collègue Michel Grossetti, vous avez dénoncé la mythologie CAME (Compétitivité, Attractivité, Métropolisation, Excellence). Pouvez-vous nous expliquer de quoi est faite cette mythologie ?

Notre constat, c'est qu'il existe un certain nombre de notions (derrière lesquelles se cachent des idées reçues) qui saturent le débat public sur les questions de développement territorial. Ces idées sous-tendent les politiques publiques alors même que leur efficacité n'a pas été démontrée. En gros, ce discours dominant consiste à dire que, dans une économie mondialisée, si on veut continuer à créer des richesses et de l'emploi en France, il faut arrêter de vouloir soutenir tous les territoires. Il faut au contraire soutenir avant tout les territoires les plus compétitifs. Et ces territoires, ce seraient les métropoles, qui auraient par ailleurs l'avantage d'être plus attractives. Elles attireraient les talents, seraient les seuls territoires capables de faire émerger les start-ups, des personnes excellentes, innovantes. Ce sont donc elles qu'il faudrait soutenir pour rivaliser dans la compétition mondiale. « Compétitivité », « Attractivité », « Métropoles », « Excellence » : voilà les éléments cardinaux de cette doxa, qui revient en boucle dans les discours et finit par se constituer en véritable mythologie.

Les tenants de cette doxa – chercheurs, experts et politiques – ont quand même une pensée pour les autres territoires, ceux qui ne participent pas directement de la métropolisation. Disons qu'il y a en gros deux stratégies. La première, c'est la stratégie du ruissellement. Si on met le paquet sur les métropoles, on créera plus de richesses. Une partie de ces richesses sera captée par l'État via la fiscalité et lui permettra de dédommager les perdants via les transferts sociaux. La seconde, c'est celle de l'économie présentielle. Les territoires qui ne sont pas directement branchés sur la mondialisation peuvent jouer la carte de l'économie présentielle ou résidentielle. Quand l'élite métropolitaine veut se reposer le week-end, partir en vacances ou à la retraite, elle privilégie ces territoires

« Depuis 10-15 ans, la mythologie CAME (Compétitivité, Attractivité, Métropolisation, Excellence) a conquis les esprits et structuré très concrètement les politiques publiques »

hors métropole qui deviennent alors des lieux de consommation. À condition qu'ils soient accueillants, qu'ils développent les bonnes aménités pour attirer ces personnes.

En quoi cette doxa a-t-elle affecté les politiques territoriales ? Quels sont les effets produits par la CAME que vous décrivez ?

La mythologie CAME structure depuis quelques temps déjà les représentations de nombreux acteurs et, au premier chef, des acteurs politiques à toutes les échelles de territoire. Nombre des politiques avec lesquelles j'ai eu l'occasion d'échanger ont ce schéma en tête, ce discours sur les métropoles. Tout le monde veut jouer cette carte de l'excellence, de l'attractivité. Ceci dit, cette mythologie est assez récente. Dans les années 1990, le discours n'était pas du tout celui-ci. L'avenir était aux districts industriels, aux systèmes productifs locaux, etc. Mais depuis 10-15 ans, la mythologie CAME a conquis les esprits et structuré très concrètement les politiques publiques. À l'échelle nationale, elle a inspiré, d'une certaine manière, la fusion des régions : « on a en France des régions trop petites, elles n'ont pas la masse critique, il faut fusionner,

concentrer pour atteindre la taille des Länder allemands ». On ne parle pas des métropoles ici mais c'est la même idée de masse critique qui prévaut. « Concentrons, regroupons, faisons masse et on sera plus fort et plus compétitif. »

La même doxa a présidé à l'institutionnalisation des métropoles. On s'est dit qu'au sein des grandes régions, il

Économiste de formation, Olivier Bouba-Olga est professeur des universités en aménagement et urbanisme à l'Université de Poitiers. Depuis plusieurs années, il scrute les effets de la globalisation sur les systèmes productifs et les territoires. Avec Michel Grossetti, sociologue et directeur de recherche CNRS à Toulouse, il a récemment développé une approche critique des mythes qui fondent les politiques territoriales. Dans leur collimateur, l'obsession des acteurs des politiques territoriales pour 4 notions cardinales qui, selon Olivier Bouba-Olga, ne résistent pas à l'analyse : Compétitivité, Attractivité, Métropole, Excellence (CAME). La critique de cette mythologie CAME est au cœur de son dernier ouvrage *Éloge de la diversité* (Poitiers, Atlantique, 2018).



fallait de grandes métropoles qu'on devait soutenir massivement afin d'être plus compétitifs. On retrouve l'effet de la CAME dans la politique de l'enseignement supérieur et de la recherche, à travers ce qui se fait dans les universités, ce qui s'est fait autour du Grand Emprunt et de la politique des LabEx, Idex, Equipex. On n'arrête pas de nous dire qu'il y a trop d'universités en France, qu'il faut les fusionner. Dans les universités, on nous dit qu'il faut soutenir les laboratoires excellents et seulement ceux-là. On retrouve sans cesse cette idée de compétitivité de la recherche française dans la recherche mondiale, l'importance de l'excellence : « arrêtons de saupoudrer, et concentrons les forces sur les meilleurs ».

Le pire c'est que l'on retrouve la trace de cette mythologie à toutes les échelles de territoire, y compris dans ces territoires qui pourraient être les victimes de ce raisonnement. Je vis à Poitiers. C'est une ville moyenne, mais le projet de territoire de Poitiers, comme de nombreuses autres villes moyennes, c'est : il faut être excellent, il faut être

attractif, il faut être meilleur que les autres. Donc, dans la façon même dont les politiques se représentent les enjeux en matière de développement économique, on retrouve toujours quasi les mêmes termes : compétitivité, attractivité, excellence.

Vous défendez l'idée que la performance économique caractériserait des territoires qui n'ont rien de métropolitain. Est-ce que vous pouvez nous donner des exemples de territoires et qu'est-ce qui les caractérise en matière de dynamiques économiques ?

Avant de parler de ces « autres territoires », il faut d'abord déconstruire cette notion de « métropole ». Une partie de mon travail récent a consisté

à brasser des chiffres pour voir si ces territoires que l'on qualifie de « métropoles » sont vraiment plus dynamiques en matière de création d'emploi que les autres territoires. En réalité, c'est très variable. On a des métropoles qui vont bien, on en a d'autres qui vont moins bien comme Saint-Étienne, Nice ou Rouen par exemple. D'autres encore sont dans la moyenne, et d'autres au-dessus de la moyenne, à savoir Toulouse, Nantes, Bordeaux, Rennes, Montpellier et Lyon. Les autres métropoles sont soit dans la moyenne, soit en-dessous. Voilà, une première manière de porter la critique contre la mythologie CAME, c'est de faire un sort à cette idée que toutes les grandes villes seraient performantes économiquement.

Ensuite, on s'aperçoit qu'il existe plein de territoires hors des métropoles qui ont des taux de croissance de l'emploi très forts, voire supérieurs à ceux des métropoles les plus dynamiques. Je prends souvent pour exemples Vitry, Vire, Figeac. Ce sont plutôt des villes moyennes qui s'en sortent plutôt bien, qui créent de l'emploi, et pas que de l'emploi présentiel/résidentiel. Il y a aussi de l'emploi lié à une très bonne insertion dans la compétition mondiale grâce à des industries qui marchent très bien.

Un autre élément de réponse, à mon avis encore plus important, c'est que, quand on regarde la dynamique des territoires français, on constate que l'on n'a pas d'opposition grandes villes/petites villes. On a plutôt une opposition par grands espaces régionaux : en gros, les territoires qui vont bien, ce sont l'ouest et le sud de la France ; et les territoires qui vont moins bien sont ceux du quart nord/est. C'est là que se situe la vraie opposition. Dans l'ouest de la France, par exemple, les grandes villes marchent bien, mais les villes moyennes et les petites villes aussi. Ainsi, on trouve des territoires qui marchent bien à toutes les échelles de la hiérarchie urbaine. L'une des explications à ce clivage macro-régional, c'est que dans l'Ouest et le Sud, les territoires bénéficient à la fois d'un bon développement de l'activité productive et de l'activité résidentielle ou présente. À l'inverse, dans le grand quart nord/est, la dynamique présente est moins bonne parce que ce ne sont pas des territoires très attractifs pour les populations. L'activité productive, quant à elle, a souffert parce qu'on avait dans ces régions des spécialisations industrielles un peu déclinantes.

Est-ce qu'on peut établir, à partir de ces cas de territoires qui « performent économiquement » sans être métropolitains, un contre-modèle au modèle CAME ?

À mon sens, il n'y a pas de modèle général de développement économique des territoires. On a essayé d'ériger les systèmes productifs locaux, les pôles de compétitivité, les clusters, et aujourd'hui les métropoles en modèle, mais ça ne marche pas ! Il faut arrêter de rechercher un modèle générique de développement économique. Ce que l'on propose avec Michel Grossetti, c'est plutôt un discours de la méthode : comment aborder autrement la question du développement des territoires sans chercher justement un modèle générique de développement territorial. Ce que l'on dit aussi, c'est qu'il faut précisément arrêter de penser en termes de catégories de territoires - métropole, ville moyenne, petite ville. Il faut rentrer dans l'analyse par les problèmes socio-économiques. Il faut se dire : je m'intéresse à tel territoire, quels sont les problèmes socio-économiques qu'on rencontre sur ce territoire ? Est-ce que les entreprises ont des problèmes de recrutement ? Est-ce qu'on a des problèmes pour former les jeunes ? Des problèmes d'accès à la santé ? Des problèmes liés à la mobilité, au logement ? Une fois qu'on a identifié les problématiques, il faut s'interroger sur les réponses en termes de politiques publiques. C'est vraiment ça la méthode.

S'il y a quelque chose de générique dans notre approche, c'est la conviction que nous avons que les problèmes auxquels sont confrontés nos territoires exigent des réponses multi-acteurs, multi-échelles. La plupart des problèmes suppose d'activer des leviers en matière d'action publique, leviers qui relèvent d'une diversité d'échelle

et donc de niveaux de collectivité territoriale. La grande question, c'est bien celle de la gouvernance territoriale multi-niveaux. Et ça, en France, on ne sait pas très bien faire. Pourtant, la qualité de la gouvernance est à mon avis cruciale. Il y a des endroits où c'est un peu la catastrophe parce que les différents niveaux institutionnels ne travaillent pas ensemble.

Pour revenir aux métropoles, ne peut-on pas dire tout de même qu'elles disposent d'un avantage comparatif en ce qu'elles offrent un marché du travail plus grand, plus diversifié, par rapport à d'autres territoires ?

C'est vrai pour certains métiers et pour certaines catégories de personnes. Là aussi, si on regarde la géographie des métiers (pas la géographie de l'emploi, mais bien des métiers), il y a clairement une espèce de division du travail en France. Dans les grandes villes, on va trouver plus souvent les métiers qu'on qualifie de « métropolitains » et notamment les métiers de cadres supérieurs. À l'inverse, d'autres types d'activités se trouvent plutôt en dehors des métropoles. L'industrie bien évidemment, parce que l'industrie est gourmande en foncier. Il y a donc une géographie différenciée des métiers. Et cette géographie évolue. Paris perd progressivement de sa prééminence dans les emplois de cadres supérieurs au profit des grandes métropoles de région. Paris recule au profit de Bordeaux, de Lyon, de Toulouse, Nantes, etc. On a aussi beaucoup de territoires hors métropole qui sont malgré tout assez fournis en emplois dits métropolitains (cadres, cadres supérieurs). En Nouvelle-Aquitaine, l'aire urbaine qui est la plus dotée en emplois métropolitains et en cadres des fonctions métropolitaines, c'est Niort, qui surclasse Bordeaux sur ce

créneau. Parce qu'à Niort, on a une spécialisation particulière, dans l'assurance, et il y a pas mal d'emplois en informatique en lien avec cette activité. Il y a bien une spécialisation des grandes villes dans ce que l'on appelle les « emplois des fonctions métropolitaines ». Toutefois, cette concentration ne doit pas être confondue avec un dynamisme économique particulier, une « surperformance » économique. Les grandes villes profitent du fait qu'on ne peut pas mettre des équipements rares générateurs d'emplois très qualifiés, comme les universités par exemple, partout. Ce n'est pas pour cela que ces territoires vont être nécessairement plus performants. On a juste une division du travail entre les territoires. Je suis assez sceptique à propos de ce qu'on appelle la « nouvelle économie géographique », qui insiste beaucoup sur les effets en termes de surcroît de productivité et d'innovation que générerait la concentration des activités, dans les grandes villes notamment. On a finalement très peu d'éléments de preuves là-dessus.

Si l'on met en doute la « surperformance » économique des métropoles, comment explique-t-on des phénomènes tels que la gentrification ? Est-ce que ce sont des emballements immobiliers fondés sur pas grand-chose en matière de réalité économique ?

Mon propos n'est pas un discours anti-métropole. L'idée n'est pas de dire que les métropoles ne sont pas dynamiques. Simplement, il ne faut pas en faire une catégorie englobante et considérer que toutes les grandes villes vont bien, sont ultradynamiques et que c'est là que tout va se passer. Dans l'ensemble des grandes villes, il

y en a effectivement qui marchent très bien, qui attirent de la population, qui créent de l'emploi, et dans lesquelles on voit des processus tels que la gentrification. Bordeaux, c'est un exemple évident, Toulouse et Nantes aussi. Ce sont des territoires qui se développent, qui attirent de la population et où l'on voit s'enclencher les processus comme la montée du prix du foncier.

« Le mouvement Gilets jaunes porte la contestation de ce discours élitiste. »

Donc ça, je ne dis pas que ça n'existe pas. Ça existe bien sûr ! Simplement, je mets en garde sur la nécessité de ne pas faire des métropoles un ensemble homogène qui serait le seul lieu de création de richesse et d'innovation, et de porter attention également aux problèmes que cela pose en leur sein. Ce processus de développement n'est pas vrai pour toutes les métropoles, et surtout il y a beaucoup d'autres territoires qui sont aussi insérés dans la mondialisation. Des territoires où il y a des entreprises qui innovent, où il y a des coups à jouer et auxquels il faut porter attention, en veillant à ne pas les délaissier sous le prétexte fallacieux que l'innovation se jouerait uniquement dans les grandes villes.

Voyez-vous dans le mouvement des Gilets jaunes une remise en question implicite de la doctrine CAME ?

Oui, clairement. Le discours CAME est un discours ultra-élitiste : la « start-up nation », les « créatifs », la recherche d'excellence pour attirer les stars qui viennent d'ailleurs, etc. On ne peut pas dire, pour l'instant, que l'État investit des milliards uniquement sur les métropoles. Ce n'est pas vraiment le cas. Il n'empêche que dans le discours

tout le monde a ça en tête. L'avenir ce serait les métropoles, les start-ups et les chercheurs excellents... et seulement ça. Donc le pauvre employé ou profession intermédiaire, poitevin ou bordelais peu importe, qui entend ça, il se dit « mais en fait, moi, je sers à quoi ? ». Les projets de trop nombreux territoires de villes moyennes, c'est d'attirer des talents, des talents excellents qui peut-être vont venir de Paris, ou d'autres très grandes villes, attirés par le foncier moins cher. Les habitants qui vont entendre ça, vont se dire

« donc nous, on ne compte pas pour le développement de notre propre territoire ? ». Le mouvement Gilets jaunes porte pour partie la contestation de ce discours élitiste. À cela, s'ajoutent les difficultés liées à l'allongement des trajets domicile/travail et l'évolution de la gestion du service public. Là aussi, on a tendance, sous prétexte de rationalisation de la dépense publique, à concentrer, fermer des services publics à certains endroits. Les populations font le constat qu'alors même qu'elles paient des impôts, leur territoire se vide. Ce n'est pas indépendant du discours CAME. Ça va un peu avec. Cela peut expliquer la colère. Je suis assez convaincu que c'est un des éléments explicatifs. On a un discours élitiste de plus en plus prégnant et donc tous ceux qui ne sont pas dans l'élite, et ils sont très nombreux, manifestent leur colère. —

Les modes de gestion des services d'eau

SANDRINE VAUCELLE

Périodiquement dans l'actualité des territoires locaux, les regards se portent sur le mode de gestion des services urbains, notamment des services d'eau. Le sujet peut être abordé d'une manière très technique, mais au regard des enjeux politiques et financiers, le sujet devient sensible et la controverse aisée. Certains observateurs évoquent parfois des « batailles de l'eau », dans lesquelles différents arguments sont mobilisés, comme le statut de l'eau (bien commun ou bien marchand) ou son prix (plus rarement son coût). Dans ces débats, deux grandes visions s'opposent, fondées sur des valeurs différentes, l'efficacité et la qualité du service pouvant reposer sur une gestion directe de la collectivité ou sur une gestion déléguée à une entreprise privée. Malgré l'apparente simplicité de la formulation, le choix ne se résume pourtant pas à « gestion publique vs gestion privée », des formes intermédiaires existent, permettant d'hybrider ces modèles. Surtout, les collectivités se posent de plus en plus fréquemment la question de la réversibilité du mode de gestion qu'elles ont choisi.

Des services publics locaux

La notion de « service d'eau » est générique, elle inclut traditionnellement les services de production et distribution d'eau potable, les services d'assainissement, de collecte, et de traitement des eaux usées (et pluviales). Il s'agit de services publics industriels et commerciaux (SPIC), financés selon

le principe de « l'eau paye l'eau » par les factures des usagers. Ces services publics locaux sont organisés au niveau intercommunal, les communes ayant transféré leur compétence à un établissement public intercommunal à fiscalité propre (EPCI-FP), de manière libre ou obligatoire d'ici 2020 dans le cadre de la loi NOTRe. Au-delà de la grande diversité de situations et de tailles de ces services, concernant leur mode de gestion, et selon le principe de libre-administration des collectivités territoriales, un choix des élus est nécessaire : les services vont-ils être gérés directement par la collectivité ? Ou va-t-elle opter pour une gestion indirecte, confiée à un opérateur privé dans le cadre d'un contrat de délégation de service public (DSP) ?

À la question de fond que posent les partisans d'une gestion publique : « l'eau étant un bien commun, comment son prix peut-il aussi rémunérer l'actionnaire ? », les partisans de la gestion déléguée répondent que cette activité très technique est effectuée « aux risques et périls du concessionnaire » et qu'elle nécessite un retour sur investissement. Cet argument a longtemps prévalu.

La gestion déléguée, encore dominante pour les grandes villes

La gestion déléguée s'inscrit dans le cadre d'un contrat de DSP signé avec la collectivité, traditionnellement pour 20 ou 30 ans. Les évolutions de la



législation (loi Sapin 1, loi Barnier, etc.) ont conduit à préciser la procédure d'appel d'offres dans le Code des marchés publics (aujourd'hui Code de la commande publique), pour en améliorer la transparence et pour réduire la durée des contrats (11 ans en moyenne actuellement). La collectivité est l'autorité organisatrice du service : elle désigne et contrôle son opérateur ; elle demeure propriétaire et responsable du service ; elle fixe le tarif de l'eau et le montant de la rémunération du délégataire. L'entreprise délégataire gère le service en respectant les clauses du contrat de DSP, elle doit rendre des comptes régulièrement à la collectivité et doit publier un rapport d'activités annuel, technique et financier.

La gestion déléguée est encore le modèle dominant dans les grandes villes en France : 57 % des services d'eau potable et 39 % des services d'assainissement des grandes villes sont en gestion déléguée. Cette formule trouve son origine dans des pratiques courantes avant la Révolution française, où la gestion d'un service public pouvait être assurée par une personne privée, concessionnaire ou fermier. Cette pratique a été maintenue au XIX^e siècle avec l'arrivée des grands réseaux techniques urbains, notamment avec la pose systématique de canalisations d'eau, puis de collecteurs d'égouts. Au regard d'autres pays, ce trait caractérise les villes françaises, qui ont fait plus souvent et depuis plus longtemps qu'ailleurs le choix de la gestion déléguée.

La gestion de l'eau « à la française »

Nées dans la seconde moitié du XIX^e siècle, deux entreprises françaises ont connu une expansion telle qu'elles sont devenues les deux plus grands groupes mondiaux de services urbains : Veolia et Suez. Elles trouvent leur origine, l'une, dans La Compagnie générale des eaux (CGE) créée en 1853,

et l'autre, dans la Société lyonnaise des eaux et de l'éclairage (SLEE), créée en 1880 par le Crédit lyonnais. Les opérateurs privés sont organisés en France en une Fédération professionnelle des entreprises de l'eau (FP2E), mais aussi au niveau européen et au plan international. À tous ces niveaux, ils mettent en avant leurs savoir-faire et expertise technique et font la promotion de la performance des services.

La formule d'une gestion « à la française » a connu un certain succès, en raison du rayonnement mondial de ces grands groupes, mais aussi au regard d'autres modèles qui se sont construits sur d'autres systèmes de valeurs. La DSP n'est ainsi pas une privatisation, comme par exemple celle qui a été conduite en 1989 au Royaume-Uni pour les réseaux d'eau. Dans les modèles anglo-saxons plus libéraux et concurrentiels, le secteur privé a davantage de place (initiative, gestion, propriété). Par ailleurs, le système français laisse davantage de place au privé qu'en Allemagne, où les services urbains sont gérés dans le cadre de *Stadtwerke*, de puissantes entreprises publiques locales chargées d'assurer la distribution de l'eau, de l'énergie, la collecte des déchets ou la gestion des transports urbains.

Un regain d'intérêt pour la gestion directe

La gestion directe, qui correspond à la gestion du service public par une personne publique, est plus présente en milieu rural. Pour l'assainissement, elle concerne 60 % de la population, et, pour l'eau potable, elle est en croissance : moins de 30 % de la population au début des années 2000, 40 % aujourd'hui. Parmi les grandes villes, quelques cas emblématiques de municipalisme ou de grandes régies historiques de l'eau existent, comme à Grenoble par exemple qui n'a connu qu'une expérience relativement courte de gestion déléguée (1989-1999). Souhaitant assurer une meilleure maî-

trise de leur service d'eau, des collectivités ont choisi ces dernières années de revenir à une gestion directe : il y a dix ans, la Ville de Paris a créé Eau de Paris ; en 2013, Métropole Nice Côte d'Azur a créé la régie Eau d'Azur... Ces établissements se regroupent en réseau : France eau publique (FEP) compte aujourd'hui 69 membres, au sein de la Fédération nationale des collectivités concédantes et régies (FNCCR). Paris, emblème de la municipalisation, se veut d'ailleurs chef de file de la gestion publique en France et en Europe : l'association *Aqua publica europea* a été créée à Paris en 2008.

De nouveaux types de structures

Avec l'élargissement des périmètres des services d'eau et le transfert des compétences d'ici 2020, il y a de plus en plus de « gestion combinée » sur le territoire d'un service, ce qui correspond, pour une filière technique, à une combinaison de gestion déléguée et de gestion directe (14 % pour la distribution d'eau et 22 % pour l'assainissement en 2014). Les contrats précédemment signés continuant de courir, l'important est de tendre vers une harmonisation des tarifs pour les usagers.

De plus, la loi a créé de nouvelles structures, élargissant la gamme des possibilités offertes aux collectivités pour gérer leurs services d'eau. Du côté de la gestion publique, la loi permet depuis 2010 aux collectivités de créer des sociétés publiques locales (SPL), qui sont des sociétés anonymes de droit privé, constituées avec des capitaux exclusivement publics. Ainsi, parmi les premières créées, se trouvent la société Eau du Ponant, pour le pays de Brest et de Landerneau, ou la SPL Eaux du Bassin de Rennes mise en place avec la ville et la métropole (production de l'eau pour 56 communes et distribution pour 6 communes).

CONTROVERSE

Du côté des partenariats publics-privés (PPP), la loi permet depuis 2014 de créer des sociétés d'économie mixte à opérateur unique (SEMOP) pour exploiter un service public industriel et commercial. Chartres Métropole a choisi cette formule encore peu utilisée dans le domaine de l'eau, pour créer CME au en 2016 (40 % de capitaux de la métropole et 60 % de capitaux privés : groupe Aqualter).

La réversibilité du mode de gestion

Selon l'Institut de la gestion déléguée (IGD), le quart des grandes collectivités s'interroge actuellement sur la réversibilité de leur mode de gestion de l'eau. Pour étayer leur choix, les collectivités examinent ainsi cette gamme de possibilités, car l'approche n'est plus binaire. Le choix d'une gestion directe n'exclut d'ailleurs pas les

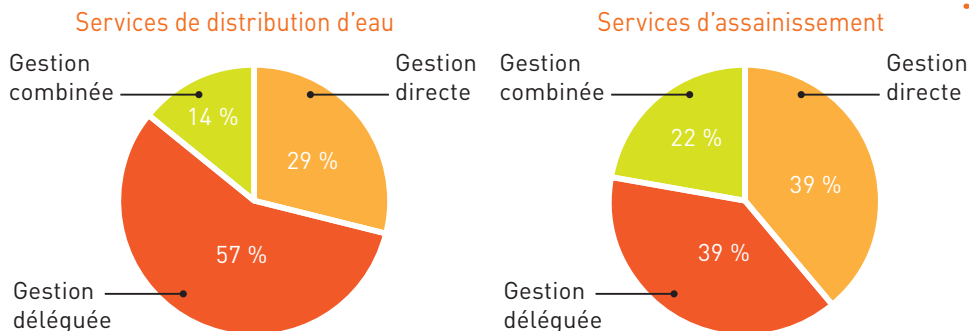
entreprises du secteur de l'eau ou de l'assainissement, prestataires de la collectivité pour des marchés de travaux ou de construction.

La question des modes de gestion des services d'eau, ne suscitant guère d'intérêt de la part des élus ou des usagers, est restée longtemps quasi-absente de la vie locale. Le sujet resurgit de manière périodique, notamment en fonction des étapes de la vie contractuelle. Si le fond du débat est politique, chaque décision correspond à un contexte précis qu'il est difficile de généraliser. Ainsi, les services d'eau les plus nombreux sont gérés en régie, car ce mode de gestion est surreprésenté en milieu rural, mais il n'y a pas de corrélation directe entre la taille du service et le mode de gestion. Dans son rapport public de 2010 « L'eau et son droit », le Conseil d'État

montre qu'il n'y a pas non plus de lien entre le mode de gestion et le prix de l'eau. L'IGD montre lui aussi qu'il n'y a pas de corrélation entre une majorité politique et le choix d'un mode de gestion. Les défauts attribués à tel ou tel mode de gestion correspondent parfois davantage moins aux modèles en eux-mêmes qu'à leur mise en œuvre dans des situations concrètes. Quel que soit le mode de gestion choisi, la maîtrise du service repose sur un réel engagement de la collectivité : l'important pour elle étant surtout d'affirmer son rôle d'autorité organisatrice, de fixer le cadre général et d'assurer un contrôle réel de son service. Le débat aurait tout intérêt à s'élargir à d'autres thèmes, comme par exemple la modernisation des services publics ou la qualité du service rendu à tous les usagers. —

Répartition des modes de gestion dans les grandes villes françaises

Source : Institut de la gestion déléguée, 2015, *Atlas de la gestion des services publics locaux dans les villes de 40 000 habitants et plus*, p.10 et p.12.



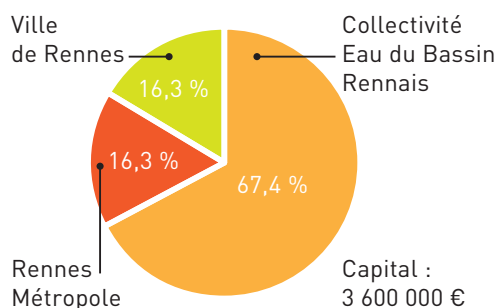
POUR ALLER PLUS LOIN

- CNPFT, Les modes de gestion de service public 2019, <https://www.wikiterritorial.cnfpt.fr>
- Conseil d'État, *L'eau et son droit*, Rapport public, 2010, 582 p.
- Fédération des entreprises publiques locales, Grille de comparaison entre les différentes structures, 2017. <https://www.lesepl.fr/vous-accompagner/creez-votre-epl/comparaison-des-modes-de-gestion/>
- IGD-AMGVF-Villes de France, *Atlas 2015 des services publics locaux*. <http://www.fondation-igd.net>
- Observatoire des PPP, Fondation Bordeaux Université, 2013, *La gestion de l'eau en questions... DSP, régies et nouveaux modes de partenariats*. <http://www.fondation.univ-bordeaux.fr/wp-content/uploads/2016/01/observatoire-ppp-rapport-eau.pdf>
- C. Mouzon, 2019, « L'eau en régie publique, est-ce la solution ? », *Alternatives économiques*, n°386.

Eau du Bassin rennais

une société publique locale (SPL) créée en 2015, avec trois actionnaires

Source : <http://eaudubassinrennais-collectivite.fr/gestion-du-service-de-l-eau/50-2015-un-nouveau-mode-de-gestion.html>



La stratégie de l'accident

THIERRY OBLET

C'est un effet pervers du GPS mis à disposition des automobilistes. Guidés par leur écran, afin de couper court à un embouteillage, ils n'hésitent plus à s'aventurer dans le parcellaire urbain. Pour les habitants des communes bordant la rocade, ce délestage sauvage présente deux inconvénients. D'abord, il ruine la prime au local du coin, cette satisfaction narcissique de pouvoir ruser avec la circulation que récompense une fine connaissance des lieux. Surtout, il importe un trafic dans des voies inappropriées à son transit. Les risques d'accidents, celui de renverser des enfants, angoissent pères, mères et maires. Lors d'une réunion de proximité en présence des édiles, un citoyen béglais a dévoilé sa méthode pour protéger les siens. Il indique régulièrement, sur l'application WASE, la présence d'un accident devant chez lui. Puis, une demi-heure après, il s'adresse un message de remerciements pour l'information. Subvertir ce qui vous agresse reste la plus brillante des résistances.

D'une façon moins virtuelle, les idées de détournement et d'accident sont au cœur du mouvement des Gilets jaunes. Son génie fut d'abord de détourner une contrainte technocratique en principale ressource du ralliement à une contestation généralisée. Même les motards, très réticents à endosser cette parure, en sont venus à l'exhiber en tête des manifestations. Le gilet jaune avait été imposé pour assurer la visibilité des victimes d'une panne ou d'un accident. Les Gilets jaunes le



transformèrent en marqueur des blessures mal pansées d'une société, blessures infectées par un dérapage fiscal censé favoriser la lutte contre le changement climatique. Toutefois, le plus grand détournement concerne la symbolique de la couleur jaune. Le premier à brandir son gilet jaune fut un internaute routier. Sa vidéo dotait d'un code couleur le soutien à la manifestation du 17 novembre contre l'augmentation des taxes sur le carburant.¹¹ Imaginait-il colorer ce cri d'espoir du peuple d'une teinte qui, en Occident, depuis le Moyen-Âge, symbolisait, du chevalier félon au mari cocu, « les attributs de l'infamie »¹² ? Il donnait cependant raison à la prédiction de Michel Pastoureau, historien des préjugés associés aux couleurs, selon laquelle le jaune, au XXI^e siècle, avait « un bel avenir devant lui. »¹³ Les contempteurs du blocage de l'économie causé par ce mouvement, feignant d'y voir un facteur d'accélération de l'inversion en cours de la mondialisation au profit de la puissance chinoise, ne manqueront sans doute pas de signaler que ces gilets portent la couleur de la Chine, là où le jaune fut longtemps associé à

11 | « Nous sommes le peuple et nous ne nous tairons plus », *Marianne*, n° 1134, décembre 2018, p. 7-13.

12 | M. Pastoureau, D. Simonnet, *Le petit livre des couleurs*, éditions du Panama, 2005, p. 75.

13 | *Ibid.*, p. 89.

« N'est-ce pas la caractéristique des politiques, face aux questions écologiques, de se résigner à l'accident qui obligera au changement des conduites ? »

l'empereur, et toujours « au pouvoir, à la richesse, à la sagesse »¹⁴. Seuls les stigmatisés sont légitimes à revendiquer l'opprobre jetée sur eux en motif de fierté. Seuls les jeunes des banlieues peuvent, dans un esprit d'autodérision, se traiter de racailles. Les identifications savantes du mouvement des Gilets jaunes ont ainsi été disqualifiées pour le mépris qu'elles véhiculeraient. Ni jacquerie, ni poujadisme, ni révolte soixante-huitarde ; le mouvement tire sans doute davantage du côté des sans-culottes, mais dans la perception actuelle d'être à poil vers la fin du mois plutôt que porteur de ce pantalon qui distinguait le peuple des aristocrates en culottes. De plus, les Gilets jaunes risquent de diviser les politiques sur la considération à leur accorder, comme la conduite à tenir envers les sans-culottes avait poussé Montagnards et Girondins à s'entretuer.

14 | *Ibid.*, p. 79.

Quant à l'accident, la mort trouvée au rond-point en fait hélas plus qu'un simple élément rhétorique du mouvement. On ne peut toutefois occulter sa valeur de paradigme. L'accident serait ce dont on n'est pas responsable dès lors qu'on

ne l'aurait pas démocratiquement souhaité, même si l'on a œuvré avec plus ou moins de lucidité aux conditions de sa réalisation. Les Bordelais se souviennent de l'état dans lequel des manifestations empreintes de pacifisme ont laissé leur centre-ville les samedis de décembre. Mais n'est-ce pas la caractéristique des politiques, face aux questions écologiques, de se résigner à l'accident qui obligera au changement des conduites ? Détourner ou accidenter, tel est peut-être le critère de répartition entre les bons et les mauvais Gilets jaunes ?



Les 50 ans de l'a-urba

ÉLODIE MAURY

Une brève histoire de l'agence d'urbanisme, de 1969 à nos jours

L'a-urba est née en 1969, c'est l'une des premières agences d'urbanisme à voir le jour. Elle est créée dans la foulée de la loi d'orientation foncière de 1967 qui institue les principaux documents d'urbanisme, notamment le plan d'occupation des sols (POS) devenu PLU, et le SDAU (Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme) qui deviendra pour sa part Schéma directeur puis SCoT. La planification territoriale est donc LA mission première des agences d'urbanisme.

L'a-urba naît aussi peu après la création de la communauté urbaine de Bordeaux le 1^{er} janvier 1968 et, dès lors, son histoire se confond largement avec celle de la collectivité. D'ailleurs, au départ, elle s'appelle « agence d'urbanisme POUR la communauté urbaine de Bordeaux ». C'est donc un outil pour accompagner la jeune collectivité dans la mise en place d'une coopération intercommunale, farouchement défendue par Jacques Chaban-Delmas, alors maire de Bordeaux et premier président de la Cub. Planification et invention d'une intercommunalité seront ainsi les fils conducteurs des activités de l'agence jusqu'au milieu des années 1990, auxquelles on peut ajouter l'observation territoriale.

À partir de 1995, avec l'arrivée d'Alain Juppé à la tête de la mairie de Bordeaux et de la Cub, et jusqu'en 2010, ce sera les années du projet urbain et du tramway de Bordeaux. Celui-ci achevé

(et réussi!) se double de la montée en compétences de l'ingénierie en interne à la Cub et de la diversification des acteurs et des structures conduisant le projet urbain et les opérations d'aménagement. Pendant toutes ces années, les documents de planification continuent d'occuper l'agence mais, affranchie du projet urbain, elle peut désormais opérer une réorientation stratégique et changer d'échelle au tournant des années 2010. Elle se concentre alors davantage sur les grandes orientations du territoire de la métropole et au-delà. C'est également une réorientation de ses sujets qui marque l'histoire récente de l'agence : elle s'intéresse aujourd'hui à un urbanisme « invisible » ou du moins, moins visible, celui des modes de fonctionnement de la ville, de son métabolisme et des relations qu'elle entretient avec les territoires voisins. Elle s'intéresse aussi à un urbanisme « du quotidien », celui de nos modes de vie et des espaces dans lesquels ils se déploient. Les pratiques de mobilité, les sociabilités, l'habitat, le périurbain, les espaces publics « ordinaires » sont des sujets centraux. Sans oublier l'impératif écologique qui, au cours des 50 années écoulées, s'est imposé comme un incontournable de la fabrique de la ville, à toutes les échelles. La question du « paysage » devient ainsi structurante pour penser et mener le projet urbain qui est réinvesti à la faveur d'un questionnement sur le rôle et la qualité des grandes infrastructures de déplacements telles que la rocade et les boulevards.

50 ans : des publications et un colloque

Dans un calendrier marqué par les prochaines élections municipales de mars 2020, l'a-urba a choisi que ses activités d'anniversaire puissent aussi utilement que possible, accompagner les réflexions politiques et citoyennes. Paru en 2011, le petit livret *Métrocospie bordelaise*, recensant les chiffres clés incontournables sur différentes thématiques, sera réédité dans une version augmentée en septembre 2019. Il s'agit d'un précieux outil d'aide à la décision apportant – modestement – un éclairage aux débats publics.

À paraître également à l'hiver 2019, un ouvrage autour de l'« éloge de l'apostrophe », celle du logo de l'a-urba. Ou comment l'agence met en lien les acteurs et les institutions, les territoires et les échelles, les temporalités et les disciplines... Autant de compétences encore plus pertinentes aujourd'hui qu'à l'époque de sa création.

En décembre, l'a-urba réunira élus, techniciens, chercheurs et acteurs de la ville dans le cadre d'un colloque autour des questions des transitions et trajectoires métropolitaines, de l'action publique et de ses marges de manœuvre. Enfin, l'ouvrage *40 ans d'urbanisme à Bordeaux*, paru en 2011 aux éditions Le festin, aujourd'hui épuisé, fera l'objet d'une réédition augmentée, pour retracer 50 ans d'urbanisme à Bordeaux et mieux penser l'avenir et le changement. —

La sécurité dans l'espace public

L'impératif d'innover

FRANÇOIS PÉRON

Entre des potelets trop espacés, ils sont là. Au bord d'une place ou d'une rue un peu trop ouverte, ils sont bien alignés. D'abord de béton brut ou peints du jaune criard des peintures au sol des zones de travaux, ils arborent désormais ici un ton pierre, là un bleu nuit, ailleurs un élégant anthracite. Ils ? Les « blocstops » font désormais partie intégrante du paysage bordelais. Présents sur tous les espaces publics « à risque », ces encombrants blocs de béton sont nos protecteurs silencieux et impassibles face à une menace terroriste qui s'est manifestée à maintes reprises et dans divers endroits par une voiture-bélier forçant le passage pour tuer en masse. Les villes occidentales semblent en effet condamnées à barricader leurs

espaces publics. Or ceux-ci sont constitutifs de nos sociétés : ouverts à tous, propices à l'échange et à l'émancipation de chacun, mêlant anonymat et confiance *a priori* en autrui – en un mot, démocratiques, symboles du mode de vie visé par ces attaques. Les attentats de la promenade des Anglais à Nice, des Ramblas à Barcelone ou du marché de Noël du Kurfürstendamm à Berlin, ont ainsi conduit certaines villes à se doter de dispositifs pour arrêter un véhicule fonçant sur la foule. En 2017, la Conférence des Maires de l'Union Européenne a d'ailleurs lancé un « Plan d'action visant à améliorer la protection des espaces publics », se concrétisant, entre autres, par un appel à propositions sur le thème

de la sécurité urbaine¹. Un signe de la complexité à trouver un équilibre entre renforcement de la sécurité et préservation du caractère libre de nos espaces publics.

Peut-on sécuriser sans effrayer ?

Sur le territoire de Bordeaux Métropole, le système de blocs béton, proposé par une entreprise locale fournissant de nombreuses villes françaises, a été déployé sur les espaces publics les plus vulnérables. Ce système mobile, modulaire, simple et résistant a permis de protéger des lieux conçus expressément pour être les plus ouverts possible et favorisant le passage de flux piétons importants : les quais, le parvis de l'aéroport, la place de la Bourse... Les différentes prescriptions d'aménagement et l'application des normes sur l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite y ont créé de grands espaces unitaires, au sol lisse, aux pentes faibles, avec peu de mobilier. Des caractéristiques qui donnent leur identité et leur qualité aux espaces publics bordelais, mais qui les rendent particulièrement vulnérables à la menace.

Un tel système mobile et provisoire a facilement trouvé sa place d'un point de vue technique et sécuritaire. Mais que penser de l'introduction d'un vocabulaire industriel brutaliste, qui déroge aux règles prescrites par l'Unesco, sur des sites patrimoniaux ? Surtout, à trop vouloir se prémunir contre le terrorisme, ne risque-t-on pas de

1 | <https://www.uia-initiative.eu/en/theme/urban-security>

Système de blocs béton sur les quais de Bordeaux.



générer un espace public anxiogène, où la menace est rappelée en permanence et où les enfants questionnent leurs parents sur le rôle de ces blocs, au-delà des détournements spontanés en bancs ou en point haut pour photographier la place de la Bourse ? On objectera le caractère temporaire et surtout réversible de cet équipement. À ces mots, l'urbaniste voit apparaître un formidable potentiel de projets.

Une contrainte à positiver

Dans les futurs projets urbains, continuera-t-on d'aménager les espaces publics de manière très ouverte, épurée et qualitative, pour ensuite les protéger par des blocs de béton définitivement provisoires en attendant une hypothétique disparition de la menace ? Ou va-t-on construire des espaces publics forteresses, aux entrées surveillées, barrières et filtrées par des checkpoints ? Entre angélisme et sécuritarisme, une troisième voie est sans doute possible.

En France, une opération hors-normes va faire figure de test, avec l'aménagement d'un grand nombre de nouvelles places : c'est le défi qu'appelle la construction du Grand Paris Express et de ses 68 gares. La Société du Grand Paris (SGP) élabore un « référentiel des places du Grand Paris », recueil de préconisations sur l'aménagement des espaces publics à destination des maîtrises d'ouvrage locales, qui intègre le risque d'attaque terroriste dès la conception, au même titre que les impératifs d'intermodalité, de qualité urbaine et paysagère ou d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

En complément des mesures de défense des bâtiments des gares (mobiliers de sécurisation des entrées/sorties des bâtiments voyageurs), la SGP souhaite proposer une palette de solutions aux équipes de maîtrise d'œuvre pour sécuriser les espaces publics attenants aux gares. Sécuriser un espace public ouvert avec des moyens traditionnels est simple :

blocs, barrières, postes de contrôle. Le faire en l'intégrant à un espace public de qualité sans être anxiogène ni créer de rupture pour le piéton est beaucoup plus complexe. D'autant plus que le mobilier de défense doit être suffisamment résistant pour arrêter un véhicule lancé à pleine vitesse et fermement ancré au sol, pour répondre aux préconisations de la préfecture de Police.

La SGP vient donc de lancer un appel à projets « innovation sur le mobilier de sécurisation de l'espace public »¹, invitant des designers, architectes, concepteurs de mobilier urbain, à revisiter des éléments classiques du mobilier tels que le bloc de béton et le potelet, ou à formuler des propositions libres de nouveaux éléments. Le leitmotiv : s'intégrer dans un espace urbain unitaire et désencombré et pouvoir être mutualisé avec d'autres fonctions. Les places du Grand Paris ne seront pas que des objets fonctionnalistes multimodaux. Elles devront aussi accueillir un marché, permettre l'attente, la déambulation, l'organisation de manifestations festives... Aussi peut-on imaginer à l'avenir des bancs, des arceaux à vélo, des luminaires ou des supports de végétation jouer le rôle de barrières de défense, ou des éléments de paysage tels que des noues se prendre pour les douves contemporaines des gares les plus périurbaines du Grand Paris...

Une opportunité pour transformer à court terme des espaces publics

Le caractère relativement spontané et récent de cette menace terroriste exige de sécuriser de nombreux lieux particulièrement vulnérables, à commencer par les abords des écoles. À Bordeaux, au lendemain des attentats contre le World Trade Center, un arrêté préfectoral dans le cadre du plan Vigipirate a ordonné, le 12 septembre 2001, d'instaurer un périmètre de sécurité de 30 mètres de part et d'autre de l'entrée des

bâtiments publics, des édifices culturels et religieux et des équipements recevant des enfants. Comme dans de nombreuses villes françaises, la règle s'est concrétisée par des mesures techniques : suppression définitive de quelques places de stationnement et pose de barrières empêchant l'accès d'un véhicule.

La ville de Barcelone a fait le choix original de sécuriser ses écoles en détournant le mobilier de protection pour créer des lieux de vie. Des parvis d'écoles, qui étaient de simples élargissements de trottoirs à l'angle d'un îlot, deviennent des cocons urbains permettant le repos et l'attente des parents à la sortie des classes. Plutôt qu'un classique mobilier de défense, les arceaux de stationnement des vélos et deux-roues motorisés sont disposés pour fermer l'espace, qui peut accueillir des bancs ou de la végétation. Ailleurs, un revêtement de planches de bois transforme les blocs de béton en gradins d'un amphithéâtre à ciel ouvert... qui peut accueillir des bacs de plantations ou des jeux.

Autant d'innovations inspirantes, favorisées par le plan orthogonal en blocs chanfreinés d'Ildelfons Cerdà, qui facilite l'appropriation de l'espace public barcelonais il est vrai, plus librement que les étroites rues bordelaises. Mais il n'est pas impossible de parvenir à y concilier la réponse à la menace avec de nouveaux usages et un esprit ludique. L'avenir est peut-être au bloc béton « augmenté », partenaire de la smart city et de la lutte contre l'autre menace de ce siècle qu'est le changement climatique : un bloc devenu support de végétation et de dispositifs de rafraîchissement de l'air, de bancs, d'ombrière, de services numériques, d'affichages, d'éclairage public et de fontaines... Ou quand la sécurité urbaine se transforme en un enthousiasmant pied de nez à la terreur ! —

Merci à Lola Fauconnet, chargée de l'Atelier des places, de pôles d'échange et de l'innovation sur les espaces publics à la Société du Grand Paris, d'avoir bien voulu répondre à nos questions.

1 | <http://www.innovation.societedugrandparis.fr/n6-mobilier-securitaire/>

Le Smicval Market

LAURIE MAGIMEL

« Rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme »

Cette citation extraite du *Traité élémentaire de chimie* d'Antoine Lavoisier aurait pu être la devise du Smicval Market, le supermarché inversé des déchets du Libournais, à Vayres. Empruntant à cette allégation jusqu'à son empreinte révolutionnaire¹, le Smicval Market se veut l'étendard d'une ambition : transformer la société consumériste actuelle en société sans gaspillage. Et pour cela, un subterfuge : le camouflage ! Devant ce bâtiment déguisé en supermarché somme toute banal, composé de caddies, rayons et étiquetages, réutilisant les codes de la grande distribution, on n'y voit que du feu. Et pourtant... Le Smicval Market, qui a ouvert ses portes le 10 avril 2017, est très loin du supermarché classique. Situé à proximité de la voie rapide reliant Libourne et Bordeaux, ce projet s'étend sur une surface de 5 000 m² et joue un rôle inédit sur le territoire libournais.

Petite leçon d'économie circulaire appliquée

« Donnez – prenez – recyclez ». Sur le rythme ternaire d'une devise injonctive, ces trois mots vous accueillent à la porte de l'ancienne déchetterie du Smicval, Syndicat mixte de collecte et de valorisation du libournais Haute-Gironde. Ici, le mode d'emploi du progrès est explicite : donner plutôt que vendre, prendre plutôt qu'acheter, recycler plutôt que jeter. Ce libre-service alimenté



Accueil du Smicval Market.

par 800 tonnes d'objets et de déchets par an, déposés par des usagers puis récupérés par d'autres, rompt avec le modèle traditionnel de l'économie linéaire (extraire, fabriquer, consommer, jeter) et s'inscrit dans le mot d'ordre (pas si) actuel de l'économie circulaire. Dès 1976 émergeaient sous la plume de Walter Stahel et Geneviève Reday, architectes et économistes, les principes d'une économie en circuit fermé, fructueuse en matière de prévention des déchets, de création d'emplois, de croissance et d'économie des ressources².

Limiter le gaspillage et permettre une durée de vie plus longue des produits sont les moteurs de l'économie circulaire... et du Smicval, qui prend à contre-sens sa mission originelle. À la déchetterie de Vayres, il en est fini des déchets. Au sol, des fils d'Ariane multicolores nous conduisent vers ce qui

sont désormais des ressources. Violet pour les meubles, rose pour le jardin... Au bout de ces lignes sont rangés dans la « Maison des objets » ou le « Préau des matériaux », des cafetières, un lit de bébé, un reste de carrelage ou de parquet, arborant des étiquettes relatant non pas l'avantage concurrentiel des produits, mais leur histoire. Prêts à l'adoption, plutôt qu'à l'achat. Symboliquement, à la fin de cet itinéraire, figure la zone de dépôt au sol où sont enfouis les déchets qui n'ont pas pu être réemployés ou recyclés.

Un an plus tard, le pari est réussi : on constate une baisse de 57 % des déchets enfouis sur un bassin de 15 000 habitants, dont 95 % sont originaires des communes situées à moins de 5 kilomètres du Market. Les onze autres déchetteries du Smicval n'observent quant à elles que 25 % de diminution. 23 000 euros sur le

1 | Cet ouvrage a été écrit en 1789, date de la Révolution française.

2 | W. Stahel, G. Reday, *The Potential for Substituting Manpower for Energy*, 1976.

transport et 46 000 euros sur le traitement des déchets ont été économisés, permettant de compenser le surcoût d'investissement initial et de payer un nouvel agent sur le site. Économie des ressources, prévention des déchets, création d'emplois : Stahel et Reday avaient vu juste.

Une démarche innovante et inspirante

Tout ceci, pour le Smicval Market, ce n'est pas rien, mais ce n'est pas tout ! Comme souvent pour les politiques publiques, le point de départ résultait d'un problème à résoudre¹. Ici, un site obsolète et dangereux, mais surtout l'urgence d'une réduction de la pollution des sols par l'enfouissement des déchets. L'appel d'offre « Territoire zéro déchet, zéro gaspillage » de l'Ademe en 2015, décroché par le Smicval, en plus d'un bonus de 10 % pour le projet « Market », était un second argument. Depuis, chaque semaine, de nombreuses collectivités, parmi lesquelles Bordeaux Métropole, viennent le visiter, lorsqu'elles ne l'ont pas découvert lors de la Semaine de l'innovation publique de 2018. En un an, cet équipement expérimental pionnier en France fait parler de lui.

Son originalité tient d'abord à la structure qui le porte. S'il n'est pas rare de croiser des recycleries jouant le rôle de marchés du réemploi comme Emmaüs ou l'association Récup'r de Bordeaux, celles-ci proposent leurs articles en vente. Seul un établissement public de coopération intercommunale, alimenté par les redevances de ses 20 000 habitants, pouvait assurer gratuitement le stockage et l'échange des produits. Et ce, tout en relevant le défi qu'il s'était fixé de changer durablement les habitudes de consommation des citoyens-usagers-acteurs de ce service public, directement impliqués dans son fonctionnement.

Le supermarché inversé contribue également à renouveler la place accordée à cette forme d'équipement.

1 | D'après Le fondement théorique du point de départ « problème » des politiques publiques. © Smicval Market.

Souvent austères, les déchetteries sont des lieux de passage, mises à l'écart du reste de la ville, fréquentées par contrainte. Au Smicval Market au contraire, les familles se promènent et repartent les bras chargés. Lentement, elles s'approprient cet équipement pourtant excentré du cœur de la ville. À l'occasion d'une future ouverture prévue en plein centre de Libourne, le Smicval continuera de rapprocher la déchetterie de la ville, tout en expérimentant « l'up-cycling » (création d'objets à partir de matériaux recyclés), en partenariat avec des associations. En prévision d'un autre Smicval Market qui s'implanterait à Saint-Aubin-de-Blaye à l'horizon 2021-2022, une concertation

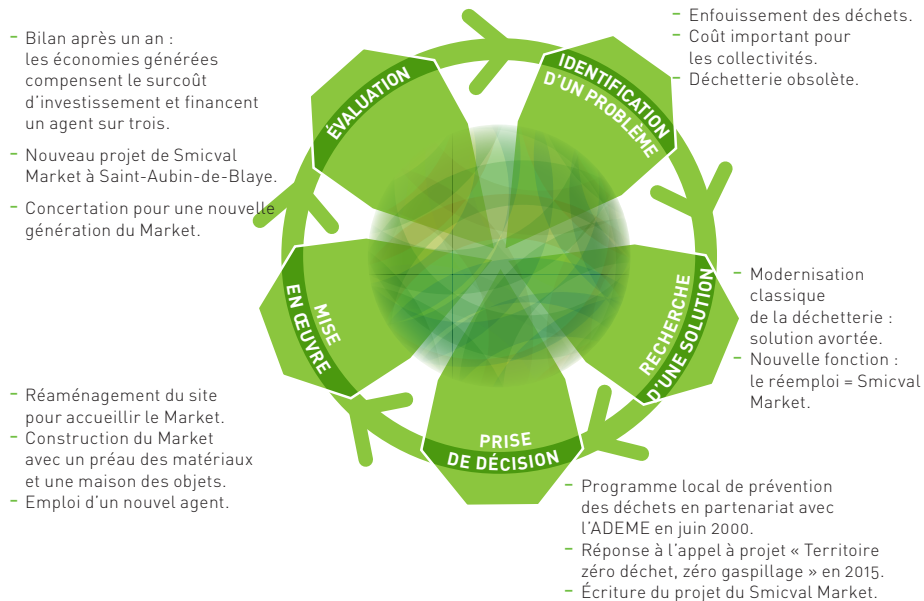
est en cours auprès des usagers. Quel sera donc « le supermarché inversé nouvelle génération » ?

Si Bordeaux Métropole devait répondre, il lui faudrait s'allier aux nombreuses démarches d'économie sociale et solidaire présentes sur son territoire (contrainte que ne connaît pas le Smicval) sans quoi elle leur ferait concurrence. Elle devrait aussi pallier une des limites de cette démarche expérimentale : la fréquentation abusive de certains usagers, qui utilisent le Smicval Market pour alimenter leurs vide-greniers.

Innovez – Recyclez – Transformez : c'est au tour de Bordeaux Métropole de transformer l'essai sur son territoire !



L'approche séquentielle de Charles O. Jones (1970) appliquée au Smicval Market



Les « zones calmes »

à l'épreuve des usages de la ville

PHILIPPE WOLOSZYN

Une problématique à l'échelle européenne

L'établissement de cartes stratégiques du bruit et la protection de zones calmes fait partie des objectifs imposés de la directive européenne 2002/49/CE, pour les agglomérations de plus de 10 000 habitants.

En réponse à la directive, Rennes Métropole a engagé son Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)¹ en réalisant une cartographie du bruit à partir de l'extrapolation des flux sur les infrastructures routières, ferroviaires, aéroportuaires et industrielles. Rennes Métropole a ensuite missionné l'Audiar, son agence d'urbanisme, laquelle a souhaité nous² associer à sa réflexion. Celle-ci portait sur la prise en compte du vécu des habitants, articulé à l'analyse socio-spatiale des espaces urbains, sous la forme d'une problématisation dite des zones calmes³, traduction directe des *quiet areas* inscrits dans la directive.

Du bruit urbain aux espaces de ressourcement

Lorsque l'on traduit *quiet areas* par zones calmes, l'on escamote la notion de ressourcement qui est contenue dans le concept initial. On devrait parler de zones de ressourcement, un terme qui présente l'avantage de ne pas faire référence à une mesure acoustique associée à la notion de calme. En effet, cette notion, sans être quantitative, est

très suggestive, et diffère sensiblement selon les publics, les lieux et les cultures. Le calme renvoie à la qualité du paysage sonore, induisant un état de bien-être qui permet le ressourcement. Pour traiter cette notion, ainsi que pour répondre à la question : « Pourquoi les espaces de proximité ne jouent-ils pas le rôle d'environnement propice à l'épanouissement du plus grand nombre ? », nous avons co-organisé un atelier d'échanges entre usagers et acteurs du projet urbain le 5 décembre 2013 à Rennes avec l'Audiar, l'Ademe et le bureau d'études Aménités, sur le thème : « Comment le calme interroge-t-il les pratiques d'un urbanisme durable ? ».

Lors de cet atelier, il s'agissait de réfléchir collectivement à la manière dont les outils et métiers de l'aménagement et de l'urbanisme évoluent ou pourraient évoluer au contact des questions et des enjeux urbains relatifs aux vécus, ressentis, perceptions, non seulement sonores mais plus largement sensibles. L'une des premières interventions qui s'y est manifestée stipulait : « l'espace public et l'activité humaine peuvent délasser d'une ambiance sonore professionnelle ». Ceci définit bien le calme comme sentiment relatif à un espace apaisant, que ce soit dans la richesse d'une ambiance animée ou dans l'entre-soi, voire le chez-soi.

Les enquêtes de terrain réalisées lors de l'étude zones calmes auprès des usagers de la ville de Rennes⁴ confirment ce point : si les aspirations varient selon les profils sociologiques, certains

critères d'ambiance sont couramment recherchés pour se ressourcer : un paysage riche et diversifié, des éléments naturels dominants, des fonctions d'usage variées, une circulation à l'écart...

De nombreuses études, principalement nordiques⁵, ont montré que l'accès aux espaces extérieurs constituait un besoin fondamental participant à l'équilibre physique, psychique et social des populations. Pour être ressourçants, les espaces doivent être non seulement accueillants, mais également favoriser l'éveil des sens afin de permettre le plein épanouissement des usagers. Si le fond sonore doit être agréable, les odeurs doivent être plaisantes et les yeux doivent pouvoir se poser sur un paysage attrayant présentant des éléments naturels, voire des traces historiques, qui constituent un lien de temporalité rassurant.

Au-delà des indicateurs sensoriels, les « fonctions d'ambiance »

La capacité d'un espace urbain à recevoir, voire générer des activités spécifiques sont qualifiées par ce que l'on appelle des fonctions d'ambiance, qui produisent un climat particulier. Ainsi, les perspectives paysagères (espace de loisirs, étang, berges de rivière, place animée) ou les espaces plus restreints (square boisé, chemin bocager, rue piétonne commerçante) permettent de solliciter un imaginaire

1 | Rennes Métropole, Plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'agglomération rennaise. Janvier 2012, int. doc. 60 p. www.ille-et-vilaine.gouv.fr/.../PPBE%20ille%20et%20Vilaine%20202ech_light.pdf

2 | Philippe Woloszyn était alors chercheur au laboratoire ESO (UMR 6590 CNRS - Rennes 2).

3 | C.R.E.T.E.I.L., *Guide national pour la définition et la création des zones calmes*, MEEDAT, 2008, 21 p.

4 | AUDIAR : Diagnostic de territoire / volet ENV. Dossier zones calmes / PLUi de Rennes Métropole, Février 2017. https://www.audiar.org/sites/default/files/.../7_diag_plui_envdossierzonescalmes.pdf

5 | M. Nordström, A. Sandberg, A. Ståhle, *Manuel des Sociotopes*, [Traduction française de l'ouvrage *Sociotophandboken* édité par la ville de Stockholm], AUDELOR, 2012, 83 p.



BRUZ
Perception visuelle



BRUZ
Perception auditive



BRUZ
Pratiques et usages



BRUZ
Accessibilité

Cartographie des composantes de l'indice Qualité dans le centre de Bruz (Audiar - ESO-CNRS).

sinon dépayçant, du moins permettant de contraster avec l'univers du travail, en général plus contraint par les activités et moins riche du point de vue des ambiances. Le facteur d'accessibilité de ces lieux, lisible à travers la signalétique des espaces et leur commodité d'accès, constituent également des facteurs importants qui influent sur leur fréquentation. En effet, pour être pratiqués régulièrement, les espaces d'épanouissement doivent trouver place sur des trajets quotidiens soit à proximité des équipements et des commerces, soit près du domicile. Ce résultat peut être atteint par un aménagement paysager *ad hoc*, articulé avec des fonctions récréatives ou ludiques (terrasses de café, mobilier urbain, jeux...).

L'indice de qualité urbaine, fruit d'une recherche-action

Dans le but de réaliser un diagnostic des espaces de proximité au sein de cette démarche, nous avons initié avec l'Audiar la construction d'un « Indice multifactoriel de Qualité Urbaine » (IQU), destiné à évaluer la qualité d'usage des espaces ouverts de la ville de Rennes¹.

Pour ce faire, nous avons organisé un *Focus Group* destiné à identifier les pratiques réelles des habitants et usagers vis-à-vis des zones calmes de la commune de Bruz, en périphérie de Rennes, pour travailler sur les critères entrant dans la composition de cet indice. À cette occasion, nous avons, ensemble, comparé les sites, esquissé, dessiné, voire formalisé les espaces de bien-être dans le quartier : en un mot, nous avons mis les ambiances à l'épreuve de la perception au quotidien.

En combinant les résultats de ces *Focus Groups* à l'expertise de l'usage des lieux urbains, l'analyse des enjeux présentée aux élus et à la commission d'urbanisme a eu pour effet d'ouvrir un débat sur la stratégie zones calmes et sur sa mise en œuvre dans les plans d'urbanisme.

Un nouveau cadre de pratique pour l'urbaniste ?

Du fait de la difficile équation entre usages et forme urbaine, l'intégration de la complexité et du sensible dans l'aménagement de la ville interroge l'évolution des métiers de l'urbanisme. La multidisciplinarité en est une des clefs, en intégrant différentes entrées

à organiser, de l'ingénierie urbaine à l'expertise usagère. Le concepteur urbain doit ainsi être capable d'intégrer les diagnostics du géographe, de l'hydrologue, de l'écologue, du paysagiste, du démographe, du programmeur, du sociologue, du psychologue environnementaliste... afin de fournir la complétude de l'information nécessaire pour la ville en projet.

Ainsi, concevoir un urbanisme plus vivant, la ville apaisée, permettrait, par le déploiement d'un plus large éventail d'usages, de favoriser le vivre ensemble. Cette ambition nécessite de nouvelles méthodes de travail plus transversales pour optimiser les projets tant en renouvellement qu'en extension urbaine, notamment par une approche locale s'appuyant sur la connaissance globale du territoire. C'est donc sur ce rapport dialogique entre expertise usagère et décision institutionnelle, à la base de la réflexion sur les zones calmes, que pourront se construire les fondements d'une pratique novatrice du projet de ville, en articulant besoins des habitants et projections communautaires dans une stratégie convergente de la conception urbaine, pour le bien-être de chacun et de tous. —

¹ | A. Milvoy, P. Woloszyn, Un indice de qualité urbaine pour mieux intégrer le besoin de ressourcement dans les projets urbains, 5^e Congrès national de Santé-Environnement Paysage, Urbanisme et Santé, novembre 2014, Rennes, 2014, hal-01536122.
a'urba | Cahiers de la Métropole Bordelaise



« Il était une fois Saint-Macaire... »

AGNÈS BERLAND-BERTHON¹



Saint-Macaire, bourgade girondine de 2 000 habitants située au confluent du Dropt et de la Garonne, érigée sur un promontoire rocheux qui domine la plaine alluviale et dotée d'un riche patrimoine médiéval et Renaissance, doit son renouveau à la conjugaison de deux conditions : la volonté d'une équipe municipale de (re)bâtir un récit fondateur et la mobilisation des habitants dans la sauvegarde de leur héritage. Il s'agit ainsi, au-delà de l'*urbs* (la ville matérialisée), de dynamiser la *civitas* (la communauté des citoyens).

Françoise Choay, historienne de l'urbanisme et de l'architecture, a salué le projet macarien en 2016 dans son ouvrage *Le patrimoine en question* comme un exemple de réutilisation non mercantile de son patrimoine : « Un cas exceptionnel dans notre pays. Le maire, Jean-Marie

Billa, architecte et enseignant, formé dans les milieux associatifs, n'a pas seulement réussi à impliquer les habitants dans la réhabilitation et la restauration d'un patrimoine médiéval et renaissance qui tombait en ruine. Au prix d'une lutte permanente contre la routine administrative, maire et habitants ont ensemble promu l'adaptation aux normes techniques en vigueur ». Alors que les projets « Action Cœur de Ville » et les expérimentations « Ville patrimoniale » se déploient aujourd'hui en France pour contrer le dépérissement de centaines de bourgs et villes moyennes, une petite histoire de Saint-Macaire peut donner à réfléchir sur les conditions de leur succès espéré.

1965-1975

La reconquête de la fierté locale

La démolition, avec toutes les autorisations requises, d'une maison forte classée monument historique sonne l'éveil des consciences des élites macariennes qui fondent la première association de protection du patrimoine. Mais ils ne voient comme issue à la réactivation du patrimoine que le développement touristique et l'achat des maisons vides par des amateurs éclairés. Le ministre de la Culture, dans le droit fil de la loi Malraux, prend le relais, inscrit la vieille ville et ses palus à l'Inventaire des sites historiques de la Gironde. La DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale), de son côté, propose à la commune un financement pour réaliser un premier programme de réhabilitation urbaine dont le conseil municipal omet de se saisir... Alors qu'une équipe de

jeunes Macariens ouvre le chantier de restauration des vestiges d'un prieuré bénédictin, initiative récompensée en 1971 par un Prix national des chantiers de jeunes de la Caisse des monuments historiques, la façade d'une boutique Renaissance est éventrée en une nuit pour réaliser un portail de garage pour poids lourds. Face à ces paradoxes, les pionniers du prieuré créent « Le foyer des jeunes », association dont la priorité est l'auto-sauvegarde du patrimoine par les Macariens eux-mêmes et l'insertion de la cause du patrimoine dans le quotidien de la vie locale. Ils réalisent des films, organisent des veillées culturelles, créent un journal, *Semmacarei* (Bienheureux Macariens), reconstituent l'univers de la tonnellerie qui avait fait de 1850 à 1930 la fortune de la ville, pour que soient rendues aux habitants de Saint-Macaire la mémoire et la fierté de leur patrimoine.

1975-1983

Les jeunes à l'avant-garde

L'activisme des « jeunes du prieuré » fait des émules : deux jeunes couples renoncent à leur projet de construction d'une maison individuelle pour réinvestir des demeures du XVI^e siècle. Leur projet monte en puissance avec l'obtention d'un financement pour utiliser le prieuré comme foyer socio-éducatif. Mais l'opposition du conseil municipal au projet, choqué par l'installation de sanitaires dans un édifice historique et la vente validée de l'ancien monastère franciscain malgré l'action de l'association qui militait pour qu'y soit installé un collège, décident les militants à entrer en poli-

¹ | Merci à Jean-Marie Billa pour son aide précieuse à la rédaction de cet article.



Le laboratoire du Prieuré à Saint-Macaire.

tique et à conquérir la mairie. Pari réussi en 1983 avec une feuille de route claire et engagée pour un patrimoine vivant : « Habiter aujourd'hui des maisons d'hier » ! Le maire élu, Jean-Marie Billa, est un des pionniers du prieuré-laboratoire et aussi un architecte, disposant de toute l'expertise nécessaire à la mise en œuvre de ce projet. Reste à convaincre : « J'ai mis vingt ans à motiver les gens du pays. Les gens qui habitaient des maisons avec du confort disaient : on veut nous faire vivre comme au Moyen-Âge. Ils ne voyaient pas l'intérêt de mettre de l'argent dans les vieilles pierres qui ne valaient pas tripette » se souvient Jean-Marie Billa¹.

1983-1993

La municipalité prend la main

La feuille de route de la nouvelle équipe, élue par une coalition des trois grands partis de gauche (communistes, socialistes, radicaux), est claire : stimuler une vie collective féconde et attirer de nouveaux habitants, et non des « résidents », par la modernisation et la revalorisation de la ville et de son patrimoine historique. Son action s'organise dans trois champs : le champs technique, le champs urbanistique et architectural et le champs culturel. L'installation d'un réseau d'assainissement collectif, le renouvellement de l'adduction d'eau potable, le renforcement de la desserte électrique de la vieille ville modernisent son infrastructure technique. L'exercice du droit de préemption permet la résorption progressive des friches urbaines, avec la cession des maisons vides aux primo-accédants ou aux bailleurs sociaux (dans le cas où la lourdeur des

récupérations dissuade le privé). Le couvent des Ursulines qui abrite la maison de retraite publique est restructuré et l'ancien dancing des Grottes (carrières souterraines abandonnées) est intégré au patrimoine communal. L'activation dynamique de la vie associative tous azimuts et toutes générations est le troisième volet de la politique municipale pour un patrimoine vivant, de l'école de musique (1987) au motoclub en passant par le comité des fêtes, sans oublier les ateliers multidisciplinaires en temps extra-scolaire et les visites régulières de situations urbaines comparables dans diverses régions de France auxquelles sont conviés les Macariens.

1993-2003

Concrétisation et conflits

En quinze ans la population passe de 1 500 à 2 000 habitants alors que l'équipe municipale poursuit son œuvre avec l'acquisition de deux monuments historiques (destinés à accueillir une médiathèque intercommunale et une école élémentaire) et la requalification des espaces publics. Alors que la restauration des peintures murales de l'église est plébiscitée, la négociation de la zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) se solde par un échec dans son appropriation par les Macariens, le processus restant, malgré les efforts des élus, désespérément maîtrisé par les seuls experts. Si le marché immobilier explose, que l'espace public souffre de son accaparement par la voiture et que des frottements apparaissent entre des populations différenciées « bobos » cultivés, écolos libertaires, catholiques traditionnalistes,

manouches évangélistes et Macariens d'origine, la réutilisation du bâti et le sentiment d'appartenance à une identité locale forte font sens commun.

2005-2019

Le passage de témoin

Les néo-Macariens relaient les militants historiques au conseil municipal avec la promesse de leur soutien logistique. Philippe Patachon, 40 ans, historien et maire depuis les élections de 2003, confirme qu'il est « prêt à continuer le combat. On est attiré à Saint-Macaire comme par un aimant. Son dynamisme et son rayonnement expliquent que la population se soit renouvelée de moitié en quinze ans, séduisant de jeunes couples avec enfants »². La politique de requalification des espaces publics, la restauration de l'église, la valorisation des palus en bord de Garonne et l'insertion de logements sociaux dans la vieille ville restent au cœur du projet municipal alors qu'une association de parents obtient la construction d'un institut médicoéducatif pour enfants autistes au cœur de la vieille ville sur une emprise maîtrisée par la commune. La dynamique associative est intensifiée avec l'utilisation systématique des lieux à forte charge patrimoniale pour les manifestations publiques ou privées, la fondation d'un club de théâtre, d'un collectif d'artisans créateurs, d'un club de cyclisme et la récente constitution d'un comité de jumelage avec un village de Sardaigne sur le thème du carnaval. Les deux volets stratégiques de la revitalisation du bourg depuis trente ans restent ainsi pleinement associés.

Laissons à Jean-Marie Billa le soin de conclure la saga macarienne : « Un élu devrait avoir certes deux vertus : la lucidité du temps long et le sens de l'opportunité. Mais si le contenant d'un bourg (l'*urbs*) ressort en compétence de l'urbanisme, son contenu (la *civitas*) suppose le recours aux registres de l'anthropologie. La construction permanente d'un mythe urbain fédérateur demeure incontournable. C'est à ce prix que le projet « implicite » (porté par l'adhésion) peut remplacer le plan « camisole » (structuré par la réglementation) ». —

1 | F. Évin, « Saint-Macaire, une idée très neuve », *Le Monde*, 29 décembre 2009.

2 | *Ibid.*

En passant par Bordeaux

(1)

NATHANAËL FOURNIER

Gilbert Emont a toujours partagé sa vie entre Paris et le Pays basque, en passant régulièrement par Bordeaux. Il nous fait découvrir une métropole qui n'appartient pas seulement à ses habitants, mais aussi aux personnes qui la traversent, aux professionnels qui y travaillent pendant quelques années, à ceux qui l'aiment, y compris à distance.

« Je suis né en 1947 à Paris, et j'y ai passé mon enfance et mon adolescence. Mais ma mère et ma grand-mère sont nées à Hasparren, à 20 km de Bayonne, et tous mes ascendants du côté maternel étaient basques. Ma mère et ses parents, qui étaient montés à Paris vers 1925, y descendaient régulièrement avant la guerre. Cela avait été interrompu pendant l'Occupation, et il leur avait encore fallu attendre un certain temps avant de retourner au Pays... Pour nous, le Pays, ça voulait dire le Pays basque. Juste après guerre, les enfants étaient trop jeunes, et puis il y avait une question de motorisation. En 52, mon père venait d'acheter une Simca Aronde, et cette fois-ci, le moment était venu. J'étais trop jeune pour vivre ce que ressentaient ma mère et ses parents. Mais pour eux, pouvoir enfin retourner au Pays, c'était sûrement un bonheur immense.

Donc la première fois que je suis passé par Bordeaux, j'avais 5 ans. Il faut s'imaginer l'époque. C'était vraiment l'expédition ! Ça se faisait en deux jours, il n'y avait pas d'autoroute. Avec la voiture surchargée et des malles sur la galerie. C'était à peu près comme les Maghrébins qu'on voit passer aujourd'hui, ou les Espagnols ou les Portugais hier. On est partis à six. Mes

grands-parents et mon frère derrière et, à l'avant, mon père qui conduisait, ma mère et moi. J'étais le plus jeune donc j'étais sur le levier de vitesse !

Au cours de ce premier voyage, nous avions passé la nuit en Vendée chez des amis et, le lendemain matin, je me souviens très bien que j'attendais Bordeaux avec impatience. C'était pour moi un peu mythique, une ville dont j'avais entendu parler. Le mouvement migratoire du sud-ouest de l'Europe vers le Nord, qui à l'époque partait du Pays Basque pour rejoindre une grande capitale, ça se faisait souvent en plusieurs étapes. Bordeaux fait partie de ces points de migration vers Paris. Des cousins et des amis basques de la famille étaient venus s'y installer. Donc c'était un nom qui faisait partie du référentiel familial.

Avant d'arriver à Bordeaux, je me souviens du pont Gustave Eiffel qui traverse la Dordogne à Saint-André-de-Cubzac et de mon père nous expliquant la cage de Faraday ! Et puis un peu plus tard on arrive à Cenon, sur le haut de la côte qui descend à la Bastide... et là j'ai cette image impressionnante, saisissante, du paysage des grues sur le port. Puis la grande descente en lacets. C'était la seule route, tout le monde passait par là. C'est comme s'il fallait rentrer dans le chas d'une aiguille. Et puis on arrive

au pied de la Garonne, avec Bordeaux de l'autre côté. Et là j'ai une sorte de muraille noire en face, la façade des quais. On passe le pont de pierre, on arrive sur la porte de Bourgogne, noire elle aussi. À cette époque je trouve ça très laid ! Et aussitôt après, tout simplement parce qu'on avait faim, c'est les Capucins. Ma mère va y faire les courses. On ne s'arrêtait pas au restaurant à l'époque. Les Capus, c'est ça qui va rester le grand moment : cette espèce de caverne d'Ali Baba, ce gigantesque espace avec les odeurs, les victuailles et les bruits. Je me souviens des fruits, surtout des pêches, des marchands qui interpellent les clients, cet accent fabuleux, plus prononcé à l'époque qu'aujourd'hui, et qui n'est pas celui dont j'avais l'habitude à Paris. Et surtout ma mère qui se fait apostropher comme je ne l'avais jamais entendu. J'avais fait des courses avec ma mère à Paris. Sur les marchés parisiens il peut y avoir des « belles gueules », ce n'est pas aseptisé, mais alors aux Capucins c'était absolument extraordinaire !

Donc on fait les courses, mais on ne va pas rester très longtemps à Bordeaux. Mon père voulait quand même arriver au Pays basque le plus vite possible. On reprend la voiture et à Gradignan l'ancienne nationale 10 passait de part et d'autre des ruines du prieuré de Cayac. On frôlait tellement ses arcs romans qu'on avait l'impression de passer en dessous... et pour moi c'était l'entrée des vacances ! La forêt commençait là, juste derrière. Je découvrais la pinède, l'odeur extrêmement puissante des pins du mois de juillet... C'était l'entrée dans un monde totalement différent. Ces ruines, c'est comme si on nous avait installé une porte spéciale pour les vacances !



À partir de là on est descendus tous les ans au Pays Basque, toujours en traversant Bordeaux. Mon père nous faisait souvent passer devant l'hôtel Normandie, sur le cours du 30-juillet, entre les Quinconces et le Grand-Théâtre. Parce que c'était l'hôtel où de Gaulle logeait lorsqu'il est parti à l'aéroport de Mérignac le 17 juin 40, prendre un avion pour Londres. Mon père était un grand gaulliste et voulait nous montrer ça. Et parfois on faisait des arrêts pour dire bonjour à des cousins et prendre un café. Dans les quartiers de la gare Saint-Jean, les cours de l'Argonne et de la Somme. Les Basques de la communauté étaient plutôt concentrés par là. Plus tard, quand j'étais adolescent, je me souviens d'avoir rencontré des amis de la famille, qui habitaient dans le même secteur, près d'un trinquet d'ailleurs ! Mais je m'approprierais davantage Bordeaux un peu plus tard, quand je serai étudiant. Ce n'est plus une

étape, ça devient une destination, la capitale du Sud-Ouest. Des amis me la font visiter. D'abord un copain que j'ai connu en prépa puis à l'École centrale, qui était du milieu viticole bordelais. Sa maison de famille était près de Sainte-Foy-la-Grande, et son père était de Pauillac. On s'était arrêtés à l'église Notre-Dame, dans le quartier des Grands Hommes. Cette magnifique église baroque où les familles bourgeoises bordelaises allaient à la messe le dimanche, les femmes avec le petit lacet autour du cou, le maintien très noble ! Le pavé, les Chartrons, le jardin public, Saint-Louis... je découvre tout ça avec lui. Et j'ai un autre ami avec lequel je prépare mon doctorat, qui est de Périgueux, mais qui avait fait ses études à Bordeaux. J'avais à peu près 22 ans. Il avait une maison de campagne à Saint-Palais-sur-Mer, et on a en partie rédigé notre thèse là-bas. Mais on faisait de petites excursions avec sa voiture. Et là je découvre le Bordeaux

des étudiants, Sainte-Catherine, la Victoire, Argonne. Et on va manger la soupe à l'oignon aux Capucins...

Pendant toute mon adolescence je voulais absolument devenir architecte. Donc je contemple aussi les splendeurs de Bordeaux : le Grand-Théâtre de Victor Louis, la composition de la place de la Bourse d'Ange-Jacques Gabriel. Et là, on est au tournant des années soixante-dix, il y a eu le ravalement, donc on redécouvre la façade des quais. C'est quelque chose d'exceptionnel pour moi ! D'ailleurs, plus tard, je n'ai jamais fait visiter Bordeaux à des amis qui ne la connaissaient pas autrement que par la rive droite, en allant en face de la place de la Bourse. Je me marie en 1970. Et la première chose que je dis à ma femme c'est qu'il faut d'abord qu'elle connaisse « mon monde ». Ce que j'appelle « mon monde » à l'époque, c'est bien sûr le Pays basque, mais c'est aussi déjà un peu Bordeaux. Avant, Bordeaux n'était qu'un point de passage, une découverte d'enfant, mais là j'ai commencé à acquérir Bordeaux par moi-même et avec mes copains. C'est un Bordeaux que je me bâtis un peu, en quelque sorte.

Entre 70 et 85, il se passe beaucoup de choses. J'ai trois enfants, et j'ai le projet avec ma femme d'acheter une vieille ferme à Hasparren, qu'on achète en 74. On est dans un autre monde. Le monde du déplacement, de la bagnole. Je travaille à la Caisse des dépôts à Paris, mais en étant assez mobile, puisque je suis en poste plusieurs années à Nancy puis à Tours, avec toujours des périodes à Paris. Et tous les ans... on se rend au Pays basque dans notre voiture à nous, avec nos enfants à nous ! Mais, avec l'autoroute, c'est devenu possible de le faire en une journée. Et c'est une période où Bordeaux passe un peu à l'as. Le pont d'Aquitaine, c'est une manière de se détourner de Bordeaux, quelque part. »

(À suivre...) _

Lieu de mémoire, lieu de vie

quel cimetière, en ville, demain ?

DIMITRI BOUTLEUX

Le cimetière est la ville où dorment les morts. Dans son immobilité, ce lieu continue à raconter aux vivants l'histoire de celles et ceux qui les précèdent dans la construction de la cité. En déambulant dans les allées du cimetière bordelais de la Chartreuse, à la lecture des épitaphes, se dessinent les destins de familles, de patrons, d'aventuriers, de mariages et de descendances...

Jusqu'à il y a encore peu, le cimetière jouait un rôle important dans l'affirmation du statut social des familles. Une vie réussie se transposait de

manière posthume sur une pierre tombale et autres monuments, chapelles et caveaux familiaux. L'évolution des modes de vie, l'urbanisation, les mobilités professionnelles et résidentielles ont transformé les pratiques funéraires et l'attachement au cimetière familial. Dans les grandes agglomérations, la surpopulation des sites mortuaires, la banalité des sépultures et des sites sans caractère, n'encouragent pas la visite et le recueillement. Dès lors, quel avenir peut-on imaginer pour les cimetières urbains ?

Une évolution des pratiques funéraires

La baisse des niveaux de croyances et de pratiques religieuses, notamment chrétiennes, dans la société française, a entraîné une transformation des rites funéraires. Ainsi, la crémation s'est banalisée et ne cesse encore de progresser face à l'enterrement. Elle représentait en France 36 % des inhumations en 2017 et pourrait atteindre 50 % d'ici 2050, ce qui est déjà le cas dans certaines agglomérations. Plus de 88 % des personnes ayant un défunt

Le jardin de mémoire à Pluneret, © Gaël Cloarec, Magali Cohen.



crématisé déclarent ne pas ressentir le besoin de se rendre sur le lieu où reposent ses cendres pour entretenir le souvenir. Dès lors, le cimetière est-il voué à disparaître ? Quelle place et quel rôle lui accorder dans la ville dans un contexte de raréfaction du foncier ? Parallèlement, la croissance actuelle des grandes agglomérations aura un impact sur l'occupation des concessions et l'éventuelle saturation de certains sites d'inhumation. Il est pourtant difficile de prédire quand et comment cet encombrement mortuaire arrivera. Les reprises de concessions et la diminution de leur durée pourraient permettre de disposer d'une capacité suffisante d'emplacements. En outre, la logistique cinéraire ne requiert pas les mêmes exigences techniques et sanitaires même si la loi de décembre 2008 oblige à déposer l'urne dans un colombarium ou à disperser les cendres dans un jardin dit « du souvenir » au sein du cimetière. Beaucoup font cependant le choix de disperser les cendres de leurs proches en pleine nature, dans les « grandes étendues accessibles au public » telles que les forêts, les champs, la haute montagne ou la pleine mer, comme l'autorise la loi. Car, ce que l'on observe également, c'est un renforcement du souhait de retour à la nature comme nouvelle forme du « sacré ». En témoigne le succès des cimetières d'un nouveau genre comme le jardin de mémoire à Pluneret dans le Morbihan où les urnes cinéraires biodégradables sont déposées en terre avant qu'un arbre soit planté au-dessus. De manière plus significative encore, l'idée de l'humusation (la transformation des corps en compost), pratique encore illégale, progresse peu à peu. Pour ses défenseurs qui tentent d'obtenir des inflexions législatives aux États-Unis et en Belgique notamment, elle constituerait par ailleurs une alternative plus écologique à l'enterrement ou à l'incinération.



Le cimetière d'Assistens à Copenhague, © Pedro Cambra.

Sans végétalisation et diversification des usages, point de salut

Dans « la ville des vivants », les prises de conscience écologique, la demande de nature et la législation zéro phyto ont un impact direct sur la conception et la gestion des espaces publics, dont les cimetières. Afin d'améliorer la qualité environnementale, entre les tombes en granit, les allées en graviers accueillent de plus en plus de végétation et de biodiversité, qui participent à la métamorphose du paysage funéraire. Ceci n'est pas sans susciter certaines difficultés d'acceptation d'une nouvelle esthétique en totale opposition avec la minéralité froide et monotone propre aux cimetières français. En Suisse, certains cimetières comme celui de Saint-Léonard à Fribourg, font l'objet de restructuration afin d'y intégrer davantage de végétation.

Ainsi, alors que les villes se rêvent en parcs « grandeur nature » pour faire face aux défis climatiques, la progression des alternatives à l'enterrement laisse penser que cette « réserve foncière » communale que constitue le cimetière va probablement évoluer vers de nouveaux usages, moralement « acceptables » mais se rapprochant de ceux d'un parc urbain classique. Le parc-cimetière serait-il la suite logique du cimetière-paysager ? À Copenhague, le cimetière d'Assistens est un lieu de mémoire qui

participe pleinement aux usages de loisirs, de nature et de mobilité urbaine puisqu'il est traversant, autorisé aux vélos et ouvert de 7 h à 22 h. La conception ou l'aménagement de parcs urbains intégrant des jardins plus intimistes pour le recueillement est une piste à explorer. Les questions morales et sanitaires peuvent être traitées en ayant recours aux colombariums et aux enfeus qui peuvent amener une signature architecturale à ces lieux dont le design pourrait poétiquement s'associer à la nature.

Renouer un dialogue entre la ville des vivants et celle des morts

Le cimetière est un équipement « à part », indispensable dans la logistique urbaine. Pour des questions anthropologiques et sociétales, les relations entre l'espace consacré au souvenir et la ville vont perdurer. Aucun projet urbain ne propose la disparition des reliques des habitants. En revanche, on constate que la mort est exclue de la plupart des projets politiques des métropoles françaises. Vivre, travailler, aimer ou investir constituent le credo de l'attractivité des territoires ; décider de reposer dans cette ville, suite et fin logique, suscite beaucoup moins l'intérêt et est donc rarement planifié. Le paysage du souvenir devra se réinventer pour trouver sa place au sein de villes qui se densifient et doivent répondre à un besoin de nature sans précédent. —

Mangez local ! Tuez lointain ?

VINCENT SCHOENMAKERS

Cinquante ans de production standardisée (répondre aux besoins quantitatifs), 20 ans d'approvisionnement mondialisé (le consommateur veut ses haricots verts et avocats toute l'année) et scandales retentissants, laissent maintenant place au « Mangez local » ! Cela ne représente qu'une infinitésimale fraction du besoin mais les adeptes y trouvent leur compte.

Les associations puis les élus se mobilisent en promouvant les AMAP¹, les cultures urbaines, et l'élevage local ; ce dernier nécessitant le plus d'investissement, en particulier pour abattre les animaux.

Le cas bordelais

Les agriculteurs ouvrent des magasins de proximité pour élargir la clientèle et des applications internet permettent de s'approvisionner à domicile. Un hiatus demeure cependant : l'absence locale d'abattoirs et d'industries de transformation des produits carnés ou laitiers. Aucune production lactée significative faute d'entreprise. Le micro-artisanat prévaut. On fait avec !

En revanche, où sont les abattoirs (fermés depuis 2011) et les tueries (volailles) ? Comment les éleveurs gèrent-ils ce manque ?

Les abattoirs de Paludate, « l'OIN m'a tuer ? »

La réponse est plus complexe : inaugurés en 1938, les abattoirs gérés en régie par la CUB devaient faire face à de nouveaux investissements (malgré leur reconstruction partielle suite à un incendie en 1997) et à une baisse d'activité significative faute de tissu local de

transformation. Dans cette précarité, leur terrain faisait saliver les urbanistes tandis que le florissant Marché d'Intérêt National voisin fut considéré comme plus difficilement « liquidable ». Décision fut donc prise de stopper les pertes et de valoriser le foncier pour laisser place au programme culturel phare de Bordeaux Euratlantique et autres aménités. Le site accueille en 2019 la MECA (Pôle Régional de la Culture et de l'Economie Créative) et la magnifique halle aux bestiaux, art déco, est depuis peu transformée en pôle de bacchanales métropolitaines, La BOCA : un ensemble de restauration organisé autour d'une « cour gourmande » de 14 stands culinaires, bars et restaurants adjacents, permettant de faire perdurer l'esprit historique du second « ventre » historique de Bordeaux après les Capucins.

Et pendant ce temps...

Las, les éleveurs locaux durent se replier vers Bazas et Bergerac. Trois cents kms aller/retour depuis le Médoc ou Nord-Gironde stressent inutilement le bétail dont le temps de parcours vers l'abattoir a ainsi été multiplié par deux. Quant à l'exploitant, cela rallonge considérablement le temps mobilisé hors de son exploitation et provoque une perte de rentabilité (personnel dédié, par exemple).

En conséquence, un Groupement des éleveurs girondins (30 agriculteurs) a mené un projet privé qui sera inauguré à Bègles au premier semestre 2019. Une lutte de 8 ans contre vents et marée provoquée par une opinion publique paradoxale : abasourdie par les récurrents scandales d'abattoirs mais demandant « des animaux locaux bien traités ».

Des sècheries de morues aux abattoirs ultraconnectés

Le site de Hourcade, rue Radio Londres (cela ne s'invente pas, en termes de résistance à l'adversité !), accueillera le nouvel équipement privé métropolitain d'un budget de plus 4 millions d'euros. Les élus ont soutenu le projet : une municipalité écologiste qui conçoit que l'on doit se donner les moyens de tuer à proximité des lieux de productions et de consommation, la Région et la Métropole apportant leur écot au titre du soutien à la filière. La majeure partie de l'investissement reste supportée par le Groupement.

Cent cinquante éleveurs (bovins et ovins) fréquenteront l'équipement pour traiter 650² tonnes d'animaux abattus par an (1/10^e de Bergerac), 15 agneaux ou 5 bovins par heure soit beaucoup moins que les installations industrielles. Temps de trajet des éleveurs d'une heure maximum, enregistrements vidéo en continu, partenariat avec une association militant pour un abattage digne, et... une mezzanine pour recevoir le public témoin (sic). Chacun, ou presque, devrait être satisfait : local, tracé, sous contrôle et relativement « artisanal ».

Peut mieux faire ?

Le problème reste entier pour les éleveurs de volailles. Les normes sanitaires imposées pour les « tueries » rendent l'investissement hors de portée des petits producteurs locaux. Il faut se rendre vers Marmande, et pour encore longtemps, faute de projet porté. La demande locale n'est pas suffisante.

Un espoir ? la nouvelle loi EGALIM (États généraux de l'alimentation) d'octobre 2018 autorise à titre expérimental (4 ans) des dispositifs d'abattoirs mobiles se déplaçant à la demande, sur les exploitations. Un service existant en Suède depuis 2014. —

1 | Association pour le maintien d'une agriculture paysanne.

2 | Possibilité de doubler à terme.

#tropdetourisme ?

NATHANAËL FOURNIER | FRANÇOISE LE LAY



Labellisée Unesco en 2007, consacrée « european best destination » en 2015 puis numéro 1 des villes à visiter 2017 par le *Lonely Planet*, Bordeaux cumule, depuis une décennie, les distinctions en matière touristique. Devenue destination privilégiée, voire « incontournable » à l'échelle internationale, Bordeaux ne se positionne plus seulement comme un vignoble « à boire » mais aussi comme une ville « à voir ».

Ces palmarès et distinctions, dont le caractère parfois éphémère et médiatique invite à la prudence, peuvent être entendus comme l'aboutissement d'un mouvement de fond entamé en 2003, véritable point de départ du développement touristique de la métropole bordelaise. Nicolas Martin (page 57) rappelle que 2003 est l'année où les grands travaux bordelais s'achèvent dans le centre-ville. Celui-ci a retrouvé sa beauté, sa superbe diront certains : ravalement des façades, plan lumière, mise en service du tramway, reconquête des quais et requalification des espaces publics. Par le projet urbain la ville s'est non seulement réveillée, elle s'est également mise en scène. Les (bonnes) raisons de venir visiter la région bordelaise sont aujourd'hui nombreuses : le patrimoine ; le vin et les vignobles, qui font de Bordeaux une place internationale de l'œnotourisme (Sophie Lignon-Darmaillac, p. 38) ; un art de vivre « à la française » et aux accents du Sud-Ouest ; la proximité du littoral Atlantique, dont l'aménagement touristique s'est étalé sur plus d'un siècle et demi (Mickaël Noailles, p. 61) ; le développement des congrès et salons, qui génèrent un tourisme pour motif d'affaires (Julie Benisty Oviedo, p. 40) ; mais aussi la création de grands équipements culturels (Cité du Vin, Arkéa Arena) et depuis plusieurs années un calendrier événementiel étoffé, fête du fleuve, fête du vin, grands rendez-vous sportifs internationaux entre autres. À cela s'ajoute une accessibilité renforcée avec l'arrivée de la LGV en juillet 2017 et la desserte d'un aéroport boosté par le marché *low cost*. Bordeaux est désormais « à portée de main ».

Partir en vacances, prendre des congés, faire un « break », ces expressions reflètent un état d'esprit détaché du quotidien, empreint de curiosité et de légèreté. Le temps « libre », dont la durée est en augmentation dans nos vies, devient du temps de dé-payement. Mais ce n'est pas seulement parce que ce numéro des *Cahiers de la Métropole Bordelaise* paraît juste avant la saison estivale que son dossier central est consacré au tourisme.

Si les acteurs économiques et politiques s'accordent sur l'importance de l'activité touristique, paradoxalement peu d'éléments de connaissance permettent, pour les territoires, de l'appréhender et de l'évaluer¹. En outre, la croissance du nombre de touristes à travers le globe et les évolutions extrêmement rapides de l'offre et des pratiques induisent de profonds changements : développement du transport aérien et terrestre *low cost*, incidence de l'explosion numérique non seulement sur les modes d'hébergement (Airbnb...) mais sur l'ensemble des usages touristiques (Jean-Luc Boulin, p. 48).

1 | La rubrique chiffrage du *CaMBo* #5 s'en était déjà fait l'écho : J. Alibert, « 3 000 000 », *CaMBo* #5, mai 2014.

Le tourisme en ville est un sujet éminemment urbain. Pas seulement parce que les voyageurs s'intéressent de plus en plus aux villes, le « tourisme urbain » n'étant plus aujourd'hui réservé à une élite éclairée. Mais parce que le tourisme est, comme le montre Mathis Stock (p. 54), consubstantiel au fonctionnement des métropoles. Espaces publics, activités économiques, intensités urbaines, flux et mobilité, sérendipité... : parler tourisme, c'est parler urbanité. C'est donc un « tour » de ses enjeux économiques, urbains, sociétaux ou environnementaux que ce dossier propose.

Une réalité protéiforme

En toute rigueur, il faudrait bien sûr commencer par s'entendre sur une définition du tourisme. Pour l'Insee comme pour l'Organisation mondiale du tourisme, le touriste est une personne qui effectue « un voyage comprenant au moins une nuit passée hors de son environnement habituel, quel que soit le motif de ce voyage ». Il se différencierait donc de l'habitant du territoire parce qu'il n'y a pas ses habitudes, mais aussi des visiteurs ou excursionnistes par le fait qu'il





Devant l'hôtel de ville de Bordeaux.

y passe une nuit. Mais quid des touristes qui viennent régulièrement rejoindre leur famille ou de ceux qui retrouvent le même camping chaque été ? Ne sont-ils pas coutumiers des lieux ? Inversement, les activités d'un Rochefortais ou d'un Bergeracois visitant la Cité du vin se démarquent-elles de celles d'un touriste, sinon qu'il rentrera dormir chez lui le soir ? Et quelle échelle spatiale adopter ? La question mérite d'autant plus d'être posée pour le territoire bordelais que de nombreuses fluidités et interdépendances existent entre les pratiques de la ville, la visite des vignobles ou les récréations sur la façade océanique. Les résidents secondaires de Lacanau qui viennent passer une journée à Bordeaux sont-ils, du point de vue bordelais, des touristes ou des excursionnistes ? Faudrait-il alors adopter une définition alternative, en se fondant sur une typologie d'activités de loisirs (la visite de monuments et de musées, le farniente...), voire sur des états d'esprit particuliers (les moments de découverte, d'émerveillement...) ? Et dès lors nous devenons tous, à un moment ou à un autre, des touristes, y compris dans notre propre ville ou quartier... Sans trancher ces débats qui animent les théoriciens, statisticiens ou professionnels du tourisme, retenons plutôt que ce dernier est largement protéiforme, mais renvoie toujours à une ou plusieurs ruptures par rapport à des habitudes (de lieu, d'emploi du temps, de regard sur le monde...).

Spécificités et enjeux du tourisme urbain

Même si, en distinguant tourisme et vacances, Saskia Cousin (p. 35) peut aujourd'hui classer à bon droit l'expression « tourisme urbain » parmi les pléonasmes, il n'en a pas toujours été ainsi. Pendant longtemps les spécialistes du tourisme ont négligé ses pratiques en ville, de même que les urbanistes et analystes de la ville n'ont pas jugé utile de s'intéresser aux activités touristiques. Les manifestations les plus pures du tourisme s'observaient dans les stations balnéaires ou de montagne, tandis que l'essence des villes était de concentrer des activités autrement plus sérieuses, qu'elles soient politiques ou productives.

Pourtant, le tourisme en ville présente des singularités tout à fait intéressantes. D'une durée plus courte que les séjours à la plage ou sur les pistes de ski, il manifeste une « consommation » expresse d'un patrimoine et de paysages qui se sont parfois sédimentés pendant des siècles. Moins saisonnalisé, son flux irrigue la ville sur une période beaucoup plus longue, au point que ses effets économiques et sociaux sont à la fois moins visibles et plus permanents et font pour ainsi dire partie de la ville elle-même. Les activités touristiques en ville sont aussi davantage multithématiques, orientées vers la variété des équipements et des fonctions culturelles et événementielles qui y

sont offerts. En outre, lorsqu'il se traduit par des flâneries, des déambulations sans autre but déterminé que de profiter de l'esprit de la ville et d'y croiser la diversité de sa population, le tourisme en ville peut devenir un tourisme proprement « urbain ».

Si le tourisme présente des spécificités lorsqu'il se déroule en ville, la ville qui accueille des activités touristiques reçoit aussi, par ce fait même, des contributions notables et parfois négligées.

En termes économiques, le tourisme représente sans doute un volume d'emplois relativement modeste – dont les évaluations sont d'ailleurs sujettes à caution – par rapport à l'ensemble des activités productives des villes. Pourtant si l'on songe qu'il participe à l'importation de revenus générés à l'extérieur du territoire, il doit clairement être considéré comme une activité exportatrice, qui occasionne au même titre que l'industrie des effets multiplicateurs induits. Du reste, il est symptomatique que les grandes agglomérations industrielles européennes, qui ont connu au cours des années 1970 et 1980 une sévère phase de déclin, ont été les premières à parier sur une régénération urbaine portée par le tourisme, parfois même en convertissant directement des friches industrielles en secteurs dédiés aux loisirs. Bordeaux, qui n'avait pas à supporter le poids d'un fort passé industriel, a néanmoins saisi l'occasion du transfert de ses activités portuaires pour requalifier ses quais en leur donnant une vocation récréative. De même, son centre-ville ancien, un temps dégradé et délaissé par ses habitants, est devenu aujourd'hui un *cluster* touristique, avec des bars branchés, des boutiques « tendances » et des restaurants.

Une autre spécificité du développement économique touristique est qu'il s'appuie sur l'image générale de la ville – et contribue à la transformer – soit par l'effet volontariste du marketing territorial, soit par la diffusion à grande échelle des commentaires des visiteurs et des professionnels. Or, on peut penser que les arguments qui séduisent les touristes sont en partie entremêlés avec ceux susceptibles d'attirer des facteurs de production relativement mobiles, tels des capitaux, des entrepreneurs ou certaines industries créatives (logiciels, publicité, jeux vidéo, design, architecture...). À condition que les stratégies touristiques des villes soient en mesure de se différencier les unes des autres en s'appuyant sur des identités fortes, les effets économiques du développement touristique peuvent ainsi être beaucoup plus influents que ceux généralement comptabilisés.

Habitants, touriste : villes désirables, pratiques conciliables ?

Au-delà des enjeux économiques, souvent trop exclusivement observés, le tourisme porte des

enjeux sociaux et urbains importants. Projet d'aménagement, rénovation urbaine, création d'un grand équipement changent la forme d'une ville, sa qualité urbaine. À Bordeaux, le projet urbain a été mené d'abord pour les habitants, mais avec un effet incontestable sur l'attractivité touristique : ce qui est agréable pour un Bordelais l'est aussi pour un touriste.

Et réciproquement. Le développement de l'offre touristique et la mise en valeur des lieux qu'elle induit contribuent à améliorer les aménités urbaines et la qualité de vie des habitants. Desserte et mobilité, aménagement et occupation de l'espace public (rues, terrasses, piétonisation), développement de l'offre commerciale, de restauration ou de loisirs conduisant parfois à la transformation de certains quartiers, élargissement des horaires d'ouvertures, sont des bénéfices partagés par habitants, usagers et touristes.

En matière de mobilité, les intérêts des habitants croisent également ceux des touristes. Les opérateurs prennent en compte les besoins touristiques pour développer de nouveaux services comme l'évoque Éric Chareyron (p. 50). Les nouveaux objets fleurissent en ville. Gyropode, segway, trottinettes, vélo, batcub sont utilisés par les habitants-usagers – jusque dans les déplacements domicile-travail – comme par les visiteurs et modifient dans les deux cas le rapport au paysage urbain.

L'activité touristique a également un impact sur les rythmes urbains ; une certaine lenteur vient se conjuguer à l'intensité quotidienne de la ville. Cette ville à deux temps, dont le battement varie au gré des saisons et de la fréquentation de la ville, modifie l'ambiance urbaine. Certaines villes vont jusqu'à prendre un air de vacances toute l'année.

Cette convergence n'est pas seulement une question de pratiques. Le tourisme urbain, par le regard contemplatif et l'attitude hédoniste qu'il exprime, restaure le désir de vivre en ville pour ses habitants. Pourtant il existe bien une différence entre touriste et habitant dans leur lien à la ville. Le premier découvre, disposé à l'étonnement, parfois d'en haut (depuis son bus visio-tour ou son point de vue, à travers son écran de smartphone). Pour le second, qui a peut-être un peu moins le nez en l'air, la ville serait le quotidien, l'habitude, la « familiarité » comme l'évoque Mathis Stock. Le touriste déambulerait là où l'habitant se déplacerait.

Dans une situation extrême, les deux catégories risquent de devenir exclusives, concurrentes : la ville pourrait être confisquée aux habitants. Ces derniers partent se loger ailleurs, l'immobilier s'étant transformé sous l'effet de la demande touristique. Ils s'éloignent aussi chassés par le bruit ou la foule.

Dans la liste des externalités négatives, l'activité touristique a aussi un impact sur l'environnement. La fréquentation ou la surfréquentation des grandes villes engendre une pollution accrue (impact écologique des déplacements, pollution des eaux, production de déchets...) représentant un coût pour les collectivités, donc pour les habitants.

Ainsi le tourisme, dans sa forme excessive, peut-il confisquer aux habitants la ville devenue inhabitable, muséifiée comme l'explique Sylvie Clarimont (p. 42).

Tourisme urbain : stop ou encore ?

Le risque lié à l'excès touristique est une réalité, mais il existe des différences d'une ville à l'autre. Bordeaux, territoire qui aime cultiver l'équilibre, n'est pas Venise, ni Prague ni Barcelone. La situation ne semble pas (encore) critique car l'objectif affirmé n'est pas d'attirer toujours plus de touristes mais de choisir les touristes. Privilégier la qualité à la quantité : est-ce la recette d'un tourisme bien tempéré ? Dans ce cas, comment continuer à garantir l'accès à la ville pour tous ? Comment conserver cette richesse immatérielle que représente le voyage : la rencontre de l'autre, ou, pour reprendre l'expression de Jean Viard à propos de l'activité touristique, « des hommes qui vont visiter des lieux mais aussi d'autres hommes ».

L'enjeu majeur consiste donc à concilier démocratisation et régulation, liberté de circulation et protection des lieux. Une équation dont la complexité invite à creuser plusieurs pistes d'action probablement complémentaires.

Il peut s'agir, en premier lieu, de « desserrer » les flux touristiques dans l'espace (faire circuler les visiteurs sur des territoires aux offres diversifiées à l'échelle locale et régionale), comme dans le temps (sur l'ensemble de l'année). En outre, la mise en œuvre d'outils de connaissance et de modes d'observation adaptés s'avère un support précieux pour mesurer les phénomènes touristiques, objectiver leurs retombées et anticiper leurs effets. Enfin, une prise de conscience s'impose : il est nécessaire de construire à l'échelle locale une pensée globale, ou en d'autres termes de favoriser les interactions entre les politiques sectorielles (logement, mobilité, économie, aménagement, protection de l'environnement, culture...), toutes impliquées et impactées par l'activité touristique.

Reste alors une question ouverte : quels acteurs et quels outils publics faut-il mobiliser pour assurer cette gouvernance du tourisme ? _



CHIFFRES CLÉS

493 385
nombre de lits
touristiques
en Gironde¹

2 millions
nombre de visiteurs
dans Bordeaux Métropole
en 2000²

6 millions
en 2016²

+ 7,1%
taux
de croissance
annuel moyen

+ 39,8 %
accroissement
du trafic de l'aéroport
Bordeaux-Mérignac
entre 2013 et 2016³ pour
les passagers (français
et étrangers) venant
à Bordeaux

+ 25,9 %
pour le nombre
total
de passagers³

2 millions
nombre de visiteurs
à la dune du Pilat
en 2018⁴

8,9 %
poids de la consommation
touristique dans le PIB
de la Nouvelle-Aquitaine
en 2014⁵

3,2 %
dans l'unité
urbaine de
Bordeaux⁵

3,8 %
part de l'emploi touristique
dans l'emploi total
en Gironde en 2013⁵

24 %
part des touristes
étrangers dans Bordeaux
Métropole²

58 %
des nuitées
touristiques au sein de
l'agglomération bordelaise
sont réalisées dans
un hébergement non
marchand (parents,
amis...)⁶

15 %
des séjours en Gironde
sont réalisés pour des
motifs professionnels⁶

15 500 m²
superficie du nouveau
hall 2 du Parc
des expositions
de Bordeaux⁷

80 %
des touristes étrangers
se rendant en Gironde
proviennent d'Europe
occidentale ou
d'Amérique du Nord⁶

23 %
de primo-visiteurs parmi
les nuitées de l'unité
urbaine de Bordeaux
en 2015⁶

1 | Gironde tourisme 2018. / 2 | Office du tourisme Bdx Métropole. / 3 | Enquête O&D, aéroport Bordeaux-Mérignac, 2017. / 4 | Gironde tourisme 2018. / 5 | Insee 2017. / 6 | Les clientèles touristiques en Gironde, janvier 2017. / 7 | Les Echos.

Les villes et leurs visiteurs

Une approche cyclique

SASKIA COUSIN



Devant la porte de la cathédrale Saint-André à Bordeaux.

Parler de tourisme urbain est, en Europe du moins, un quasi-pléonasme. En effet, à la différence des vacances, le tourisme est une pratique culturelle essentiellement effectuée par des urbains en ville. L'hospitalité, soit l'accueil des étrangers, est au cœur de la production de la ville et de la définition de l'urbanité : c'est l'échange qui permet au clan de grandir, de faire ville et, *in fine*, société. Déclinaison particulière de l'hospitalité, l'accueil des mobilités de loisirs joue ce rôle de production urbaine dès les expositions universelles ou internationales, qui sont les hauts lieux du tourisme de masse du XIX^e siècle et modèlent l'architecture de toutes les capitales européennes.

Qui sont donc les touristes urbains ? Si elle est partagée par l'ensemble des villes et des sites qui les accueillent, cette question n'est que peu étudiée de

« Le profil sociologique des touristes n'est pas (ou plus) lié à la localisation spécifique d'une ville, mais à la position particulière de cette ville dans un cycle touristique »

manière transversale, comparative et longitudinale. Le portrait du touriste urbain se réduit le plus souvent à une série de photographies de l'origine et des pratiques des visiteurs présents dans certains endroits (aéroports, musées ou autres) au moment de l'enquête. Pourtant, au regard des connaissances disponibles, on peut poser l'hypothèse que le profil sociologique des touristes n'est pas (ou plus) lié à la localisation spécifique dans et d'une ville, mais à la position particulière de cette ville dans un cycle touristique et dans un réseau de villes relevant du même imaginaire touristique. Cette approche en termes de cycles et de réseaux implique de dépasser celle ciblée sur l'origine et le niveau de revenus des touristes, la taille des villes, leurs caractéristiques architecturales, ou les catégories des institutions culturelles et de l'industrie de l'hébergement. Pour le dire autrement, observer le tourisme urbain nécessite une triple rupture : avec les catégories instituées par l'offre ; avec une approche uniquement synchronique et localisée ; avec un touriste pensé comme un individu déconnecté de son histoire sociale et de ses imaginaires. Les touristes s'inscrivent dans une relation urbaine qui comprend celles et ceux qui les

ont précédés dans un site, un quartier ou une ville.

D'un point de vue sociologique, les touristes urbains sont, en moyenne, plus

aisés que celles et ceux qui partent en vacances sur les plages et constituent la moitié des séjours. Les typologies organisées autour de l'offre, visant à segmenter les pratiques – patrimoine, gastronomie, balades, alternatif, etc. n'ont que peu de pertinence pour comprendre les motivations : les touristes choisissent et pratiquent une ville selon des logiques de distinction ou des logiques mimétiques, ce qui n'est

pas toujours incompatible. Les types et les lieux de pratiques touristiques qui se succèdent ont été bien identifiés, mais il faut veiller à ne pas en inférer des types de touristes. À l'instar des pratiques culturelles, les visites et les destinations touristiques sont beaucoup moins cloisonnées qu'il y a quelques décennies. Ou, plus précisément : les catégories sociales aux capitaux sociaux et culturels les plus forts se distinguent par la diversité de leurs loisirs et de leurs pratiques, du plus élitiste au plus populaire ou issu de la culture contestataire – la culture Brooklyn et l'amour des friches, par exemple. Ces visiteurs, qui se veulent « alternatifs », se projettent comme une avant-garde culturelle susceptible de dessiner elle-même son parcours urbain, en se distinguant de la figure du touriste, en désignant des quartiers populaires comme objets de leurs désirs de démarcation. L'histoire du tourisme est l'histoire des stratégies d'évitement touristique de ses élites, évitement qui implique souvent l'appropriation des cultures et des lieux populaires des villes qu'elles visitent. Ainsi, à partir des années 2000, dans de nombreuses villes, ces « alternatifs » ont cherché à échapper aux hébergements et aux circuits balisés, en se tournant vers des offres liées à la culture populaire et vers des locations chez l'habitant, hors des districts touristiques.

Le tourisme est une activité essentiellement performative : un lieu, un site, un quartier peut devenir une destination parce qu'il a été décrété comme tel par ses inventeurs, comme il en est de l'art pour

les avant-gardes esthétiques. Quand les sélections des avant-gardes deviennent populaires et donc communes, que la bulle alternative se transforme en district touristique, ces avant-gardes doivent choisir : soit rester fidèle à une destination et abandonner leur statut d'avant-garde ; soit rester fidèle à leur quête avant-gardiste et changer de quartier ou de destination. Pour reprendre la classique typologie de Pierre Bourdieu, on pourrait considérer que ces avant-gardes font partie de la fraction dominée de la classe dominante (bourgeoisie intellectuelle à revenus moyens et fort capital culturel), tandis que ceux qui les suivent immédiatement relèvent plus de la fraction dominante de la classe dominée (professions intermédiaires, employés, enseignants). Les élites économiques ont leurs propres circuits et bulles internationales et les classes populaires privilégient les séjours de vacances à la mer ou à la montagne. La différenciation sociale ne se fait pas dans le choix des villes, ni même des quartiers, des marchés et des expos, mais dans la temporalité de la visite, le moment du cycle touristique de la ville où elle s'effectue. L'étude historique du tourisme en ville depuis le XIX^e siècle montre que ces cycles se répètent avec une étonnante constante. Ainsi de San Francisco, Amsterdam, Barcelone, ainsi de Nantes, et sans doute de Bordeaux.

Le cas de Barcelone est paradigmatique : la ville s'internationalise et s'urbanise grâce à l'exposition universelle de 1888, qui sera suivie d'une série d'autres expos et grands événements avec la même fonction

Darwin Ecosystème, lieu alternatif de la rive droite.



d'urbanisation. Barcelone devient dans les années 1990 un haut lieu du tourisme universitaire grâce au programme Erasmus. Les étudiants européens s'installent dans les quartiers populaires du front de mer, de la Barceloneta et du Raval, par ailleurs de plus en plus parcourus par des touristes qui cherchent à échapper aux itinéraires balisés autour de Gaudí. La bascule touristique de Barcelone a sans doute lieu en 2004 avec le « forum des cultures » qui renverse les moyens et les fins : non plus le tourisme pour la ville, mais l'urbain au service du tourisme. Ce renversement ne devient visible qu'au début des années 2010 avec l'emprise visible des bateaux de croisière qui déversent des vagues d'excursionnistes sur les ramblas. La Barceloneta est vidée – parfois par la force – de ses habitants pour laisser la place aux locations temporaires, un hôtel-panopticon 5 étoiles s'installe dans le Raval, juste en face d'un célèbre immeuble, fief des artistes et des anarchistes qui devient une « vue », le « pittoresque » de l'hôtel. Les deux quartiers populaires sont aspirés par le cyclone de la pression immobilière et des comportements déplacés des visiteurs. Les Barcelonais se disent assiégés et se replient après la place de la Catalogne ; les visiteurs en quête d'urbanité se tournent vers d'autres villes européennes, notamment Lisbonne. En 2014, alors que Barcelone est toujours présentée, notamment en France, comme un modèle de réussite touristique, les Barcelonais élisent Ana Colau, militante pour le droit au logement et contre le monopole

**« Il faut s'intéresser à la manière
dont une ville et ses quartiers sont
positionnés dans l'imaginaire commun
de découverte, de distinction
ou de reconnaissance. »**

touristique. Dix ans ont suffi pour ruiner plus d'un siècle de politique urbaine appuyée sur l'accueil des visiteurs. En 2019, malgré les tentatives de régulation de la municipalité, les armateurs annoncent l'arrivée de bateaux toujours plus gros et toujours plus nombreux en raison d'un début de régulation à Venise. Si la ville propose une offre industrielle de consommation rapide autour de quelques attractions, elle sera fréquentée par celles et ceux qui cherchent, justement, cette attraction balisée et minutée – les 2h de divertissement à terre pendant une croisière. Avec le cas de Barcelone, on perçoit bien que les touristes des années 1980, ceux des années 2000 et les touristes actuels ne sont pas les mêmes. En revanche, on peut identifier des profils,

des motivations et des pratiques communes entre les visiteurs de Barcelone des années 1990 et ceux de Lisbonne des années 2000, entre les touristes de Nantes, à l'époque du festival des Allumés et ceux de Lille 2004.

Ce cycle de tourisme se retrouve dans toutes les grandes capitales touristiques européennes, et les touristes les pratiquent les unes après les autres selon la relation urbaine proposée. Cette succession des catégories sociales dans une ville, un quartier, un site ne s'effectue qu'au sein d'un réseau de destinations connectées dans l'imaginaire touristique. Pour comprendre les pratiques et les motivations des touristes en ville, il faut donc certes s'intéresser aux profils et aux quêtes, mais aussi à la manière dont une ville, ses quartiers, parcs et sites culturels sont positionnés dans l'imaginaire commun de découverte, de distinction ou de reconnaissance. Pour autant, le tourisme est désormais un phénomène global et les avant-gardes européennes ne partagent sans doute pas les mêmes images et logiques de distinction que les avant-gardes asiatiques. Il serait ainsi intéressant de savoir si les plateformes numériques telles *Tripadvisor* ou *Weibo* participent à une normalisation des imaginaires, ou, au contraire à une dissociation. Il manque à la recherche de véritables enquêtes

longitudinales et comparatives, ou du moins comparables, pour identifier des profils de visites dans l'espace et dans le temps, et surtout, en comprendre les

transformations. Ces études, qui pourraient, en partie, s'appuyer sur l'analyse croisée des contributions numériques des visiteurs sur les plateformes dédiées, paraissent essentielles pour analyser finement les cycles touristiques, du point de vue des touristes, mais aussi des villes européennes.

Dans chaque ville, la sociologie des touristes se transforme en relation avec les images et les récits qui vont être mis en circulation par les visiteurs successifs, au sein d'un réseau d'imaginaires touristiques de la ville. Il ne s'agit pas d'une hypothèse évolutionniste, mais plutôt d'une approche cyclique, c'est-à-dire, une manière d'appréhender le monde où, comme le dit le proverbe yoruba, « le fils peut être plus âgé que le père ». —



Bordeaux

Belle endormie ou fleuron de l'œnotourisme français ?

SOPHIE LIGNON-DARMAILLAC

Bordeaux a longtemps fait cavalier seul en matière d'œnotourisme. Lorsque des routes du vin se développaient partout en France, les vignobles aquitains préféraient être « la » destination vignoble, sans être sillonnés par de tels itinéraires. Lorsqu'en 2009, le Conseil supérieur de l'œnotourisme définissait le nouveau label « Vignobles et découvertes », Bordeaux ne sollicitait pas davantage la reconnaissance de ses territoires, et préférait conserver la seule notoriété de ses prestigieuses appellations. Ainsi Bordeaux, en comparaison avec d'autres régions viticoles françaises, a semblé longtemps accuser un certain retard en matière de tourisme vitivinicole, réservant son attractivité à la prestigieuse renommée de ses châteaux. Bordeaux, célèbre dans le monde entier pour ses vignobles, était-elle « la belle endormie » de la nouvelle planète œnotouristique ?

Peut-être l'aurait-elle été si le développement du tourisme avait obligatoirement dû s'inscrire dans le modèle des routes du vin. Certes, la Bourgogne en 1937, l'Alsace et la Champagne en 1953, d'autres vignobles dans les années 1990, ont revendiqué de telles routes, mais celle des grands crus en Bourgogne, et celle des vins d'Alsace, n'ont pas cherché à gagner des touristes, mais des clients pour leurs vins. Si l'office du tourisme de Nuits-Saint-Georges conseillait aux visiteurs de la région de ne pas s'attarder dans le vignoble qu'il jugeait sans grand intérêt paysager, la route ne valorisait que les restaurants de cet itinéraire pour valoriser leurs cartes par les grands vins du vignoble traversé, dans le cadre d'un tourisme au service d'une gastronomie régionale de plus en plus revendiquée. En Alsace, les caves se sont ouvertes le long d'une route qui devait encourager les ventes directes à la propriété, et ainsi réduire les effets de la crise traversée par le vignoble. On ne saurait donc confondre politique commerciale et politique touristique. De même, la route des vins de Champagne, contemporaine de celle des vins d'Alsace, n'a jamais été connue



La Cité du vin de Bordeaux a accueilli 421 000 visiteurs en 2018 (Sud Ouest).

pour l'accueil, touristique ou commercial, chez les vignerons-récoltants, mais pour ses grandes maisons de Reims ou d'Épernay qui traditionnellement recevaient leurs principaux clients. Bordeaux est le vignoble du négoce, des courtiers, et n'a jamais cherché à valoriser les ventes directes. Par ailleurs, la topographie du vignoble bordelais, autant que la grande dispersion des caves et châteaux, n'incitaient pas un tracé linéaire comme dans les vignobles de coteaux bourguignon ou alsacien, qui induisent naturellement des routes nord-sud, sans détour.

À l'image de la ville tout entière, la « belle endormie » s'est pourtant réveillée, pour devenir aujourd'hui un fleuron de l'œnotourisme national. Comme à l'époque d'Aliénor d'Aquitaine, Bordeaux a fait le choix d'une renommée d'abord internationale, d'avantage inspi-

rée par l'Espagne voisine que par les expériences nationales. En 1999, la CCI bordelaise a été à l'origine du réseau des « Capitales des Grands Vignobles », qui rassemble les métropoles implantées au cœur d'une région viticole mondialement reconnue. La métropole bordelaise y représente la France et développe de nombreuses coopérations, précisément dans le domaine de l'œnotourisme, entre les membres partenaires. Plus tard, en 2016, l'ouverture de la Cité du vin, financée par les collectivités locales, l'État, des fonds européens et des mécènes privés (pour 20 %), traduit la volonté de Bordeaux de devenir une destination touristique leader, à travers un lieu à vocation universelle, lieu de représentation et de rencontres, au service de la culture du vin. Avec plus d'un million de visiteurs depuis son ouverture, la Cité devance tout autant les musées historiques du vin ou les cités dédiées aux loisirs autour du vin tels le musée du vin de Beaune ou l'œnoparc du Hameau du vin en Beaujolais. En proposant de multiples services, elle devient le lieu dédié à la culture du vin le plus visité en France. En bordure de Garonne, elle renoue avec l'histoire viticole du port de la Lune. Ainsi située, elle s'ouvre symboliquement aux vignobles du monde, invités tour à tour, par des expositions saisonnières dédiées aux civilisations du vin.

Autres routes, autres itinéraires touristiques, Bordeaux s'ancre dans l'espace œnotouristique français pour mieux s'intégrer au modèle européen. Bordeaux devient la « porte du vignoble », un carrefour de routes qui relient l'office de tourisme de la ville aux différents châteaux, à travers cinq propositions d'itinéraires qui n'ont de route que le nom. Ces routes, tardivement reconnues en octobre 2014, « Graves et Sauternes », « Entre-deux-Mers » puis, en 2015, les routes « des châteaux », « des coteaux » et « du patrimoine », se conforment enfin, par la référence à l'appellation route, à la politique nationale du tourisme du vin. Par souci d'harmonisation, pour s'intégrer à la structuration territoriale organisée par le Cluster œnotourisme d'Atout France, elles se regroupent la même année, en 2015, en « Vignobles & découvertes », non par nécessité, mais peut-être précisément en réponse à l'implantation de la Cité du vin qui représente, à Bordeaux, l'ensemble des vignobles français, là où les Vignobles & découvertes se doivent de représenter l'ensemble de l'offre œnotouristique nationale.

Bordeaux peut désormais être reconnue comme une grande place internationale du tourisme vitivinicole, leader en la matière. Elle conjugue une offre aussi complète que celle de l'Espagne tout entière, et syn-

thétise aujourd'hui l'offre disséminée partout ailleurs en France. Avant la Champagne et la Bourgogne, l'un de ses vignobles, la juridiction de Saint-Émilion, a été inscrit par l'Unesco au patrimoine mondial de l'Humanité en 1999, tandis que le centre historique de Bordeaux l'a été en 2007. La ville et ses vignobles ont su tout à la fois intégrer des expériences étrangères et exporter leurs propres modèles. Ainsi, la Rioja a inspiré Bordeaux par son « musée de la culture du vin » de la Fondation Vivanco, référence en la matière des musées du vin européens. Pourtant, bien avant le Château La Coste en Provence, le château d'Arsac a exposé des œuvres d'art dans ses vignes. Les chais « de signature » de la Rioja ont inspiré, plus qu'ailleurs en France, les « *winescape* » de Saint-Émilion qui, à travers eux, revendiquent l'alliance du tourisme et du vin à l'image du *winetourism* américain. Si Bordeaux s'en inspire, ses châteaux, plus encore qu'en Californie, font de l'œnotourisme français un tourisme expérientiel, sur le modèle du marathon du Médoc ou de la vinothérapie des sources de Caudalie du château Smith Haut-Lafitte. Par la notoriété de ses vins, par l'étendue et la diversité de ses vignobles, par nombre d'initiatives familiales, Bordeaux, qui a tardivement joué la carte de l'œnotourisme, reçoit 18 % des œnotouristes en France et devance plus largement encore les premières routes des vins espagnoles de Jerez ou du Pénédès ! —

Le marathon du Médoc, © Fabien Cottereau.



Bordeaux

L'essor du tourisme d'affaires

JULIE BENISTY OVIEDO

La vitalité du tourisme d'affaires dans la métropole entre en résonance avec le boom touristique récent.

La métropole bordelaise accueille environ 100 congrès par an. L'année 2017 a connu un record avec 100 congrès accueillis dont 56 internationaux, représentant 207 000 journées-congrès pour des retombées économiques totales estimées à plus de 60 millions d'euros. Ces chiffres doivent être comparés à ceux de 2016 : 90 événements, 94 000 journées-congrès et 27,4 millions d'euros de retombées estimées¹.

Plusieurs congrès phares ont déjà été accueillis ou sont confirmés pour l'avenir proche. La Convention nationale de l'APM (Association progrès du management) avec 5 000 participants (septembre 2017), le cinquième congrès mondial sur la sclérodémie systémique avec 1 200 participants venant de 56 pays (février 2018), le SAE Aerotech (industrie aéronautique internationale) avec 1 700 personnes (2019), et le championnat mondial de robotique (ROBOCUP) en 2020.

Cette vitalité s'explique à la fois par l'attractivité du territoire et par la présence de pôles de R&D de pointe (5 pôles de compétitivité dans l'aéronautique, l'optique & lasers, le bois, les géosciences, les TIC Santé et les neurosciences ; 13 clusters ; 11 600 chercheurs ; une université d'excellence et de grandes écoles avec 80 000 étudiants). Le club des ambassadeurs de Bordeaux Convention Bureau, qui rassemble plus de 200 membres de la sphère scientifique et universitaire, contribue d'ailleurs à porter la candidature de Bordeaux pour des congrès de grande échelle.

Le développement du tourisme d'affaires constitue un enjeu clé afin de réguler la présence touristique sur le territoire. Le baromètre hôtelier publié par la CCI Bordeaux Gironde montre que 54 % des nuitées

hôtelières proviennent du tourisme d'affaires. Cet équilibre entre le tourisme pour motif d'affaires et celui dédié aux loisirs fait figure d'exception par rapport à de nombreuses autres métropoles françaises. Il permet une mixité des publics et un taux d'occupation des hôtels extrêmement satisfaisant.

La métropole, qui faisait face à un problème d'échelle, s'équipe et se dimensionne pour accueillir des événements majeurs.

De nombreux équipements existent d'ores et déjà pour l'accueil de grands événements professionnels (parc des expositions, palais des congrès, palais de la Bourse, Cité mondiale, etc.). Cependant, Bordeaux faisait face à un problème d'échelle pour pouvoir concurrencer des villes plus importantes.

De nouveaux équipements vont voir le jour avec notamment le nouveau hall d'expositions et de congrès en 2019 (plénière modulable pouvant accueillir de 2 000 à 6 000 personnes, 15 salles de sous-commission, un espace d'exposition, etc.).

Le tourisme d'affaires bénéficie également de l'ensemble des efforts engagés en matière d'aménagement du territoire. Cela vaut pour les nouveaux équipements culturels de la métropole (Cité du vin, Arkea Arena, la MECA, le Musée de la Mer et de la Marine) mais aussi pour le projet Euratlantique, futur poumon économique de la ville, qui accueillera les sièges sociaux de nombreuses entreprises (ex : installation d'un *World Trade Center*). Il en est de même pour l'importante amélioration apportée à l'accessibilité de Bordeaux avec la LGV (qui la place à 2h de Paris avec 30 A/R par jour), tandis qu'avec plus de 90 destinations directes, Bordeaux-Mérignac devient l'aéroport le mieux desservi de France après Paris, Lyon et Nice.

1 | Les retombées économiques sont calculées sur la base de l'étude France Congrès, « Étude sur les retombées économiques de l'activité des congrès en France et en Île-de-France », décembre 2012.



La ville séduit également aujourd'hui des hôtels à résonance internationale, qui accroissent sa capacité d'accueil : Radisson Blu (125 chambres) aux bassins à flot, Hilton Garden Inn (166 chambres) et Golden Tulip (111 chambres) à Euratlantique. D'autres ouvertures prochaines sont programmées : hôtel Meininger (162 chambres) en 2020 à Euratlantique, Hilton Double Tree (177 chambres) fin 2019 à l'aéroport, 45° Parallèle (154 chambres), centre de congrès 1 400 places, à Mérignac.

Bordeaux s'impose donc progressivement comme une destination de tourisme d'affaires à l'échelle européenne, en étant régulièrement en concurrence sur l'organisation de congrès avec des villes telles que Vienne, Barcelone et même Sydney.

L'avenir apparaît d'ailleurs prometteur. Le portefeuille de projets d'événements ne cesse d'augmenter. Bordeaux Convention Bureau gère actuellement

83 dossiers en candidature (jusqu'en 2024) représentant près de 320 000 journées congrès et plus de 92 millions d'euros de retombées économiques potentielles. Outre les événements déjà cités, Bordeaux a remporté des candidatures majeures telles le congrès de l'ordre des experts comptables (4 000 personnes en 2020), la European Conference on Biomaterials (1 200 personnes en 2021), ICIP (optique et laser) (1 700 participants en 2022) et les jeux européens du sport d'entreprise (8000 personnes en 2023). Notons enfin que Bordeaux convention bureau va développer en 2019 un observatoire pour accompagner celui mis en place depuis 2016 sur le tourisme de loisirs, afin de mesurer avec plus de précision le dynamisme du tourisme d'affaires dans la métropole. —

Le palais des congrès à Bordeaux-Lac, © Bordeaux Events.



La ville au risque du tourisme

Crise ou recomposition du « modèle barcelonais » ?

SYLVIE CLARIMONT

L'essor du tourisme urbain est tel, dans certaines villes, qu'il conduit des habitants à exprimer leur refus des transformations induites par cette activité à l'échelle du quartier : augmentation des loyers et raréfaction des logements disponibles, mutation des commerces pour s'adapter aux besoins des clientèles touristiques, pressions accrues sur les ressources, dérangements permanents occasionnés par les flux incessants de touristes, etc. Ces mobilisations sociales contre le tourisme nous obligent à aller au-delà de la seule discussion technique en termes de capacité de charge ou d'accueil, pour interroger les notions éminemment politiques de justice sociale et spatiale. C'est particulièrement vrai à Barcelone. Avec sa profonde transformation urbaine durant la deuxième moitié du XX^e siècle, la deuxième ville d'Espagne semblait être parvenue à concilier croissance de l'attractivité internationale et maintien de la cohésion sociale interne, au point de devenir une référence mondiale en matière d'urbanisme¹. Ce

renouveau urbain a été souvent associé à la politique réussie d'aménagement des espaces publics qui s'était fixé pour priorité, dès la fin des années 1970, de « reconstruire la ville sur la ville » pour pallier les carences en équipements publics, d'assainir le centre et de monumentaliser la périphérie. La requalification réussie des espaces publics centraux et périphériques associée à l'organisation d'événements (Jeux Olympiques d'été en 1992 et, dans une moindre mesure, Forum des cultures en 2004), à la diffusion de grands équipements culturels dans les quartiers en difficulté, et à un efficace marketing urbain, ont permis d'asseoir la notoriété de la ville et d'en faire rapidement une destination touristique prisée². Depuis les années 2000, le « modèle barcelonais » fait débat et est soumis à un examen critique, y compris de la part de certains qui, comme Jordi Borja, avaient activement participé à la formulation du projet urbain et en dénoncent désormais les dérives.

1 | M. Tomàs, E. Négrier, « Existe-t-il un modèle barcelonais ? Retour sur quarante années de politiques urbaines à Barcelone (1976-2016) », *Métropoles*, n° 22, 2018.

2 | S. Clarimont, V. Vlès, « Espaces publics touristiques urbains et développement durable : principes d'aménagement, usages et tensions. Une analyse à partir du cas de Barcelone (Espagne) », *Urbia / Cahiers du développement urbain durable*, n° 10, 2010.

Vue des toits de Barcelone depuis le parc Güell en avril 2007.





Devant la Casa Milà de l'architecte catalan Antoni Gaudí.

La place du tourisme dans le « modèle barcelonais »

Le « modèle barcelonais » - au sens de référence susceptible d'être imitée ou reproduite - prend forme au sortir du franquisme. Les différentes municipalités socialistes qui se succèdent de 1979 à 2011 vont promouvoir un modèle de ville dense et compacte dans laquelle les inégalités sociales et spatiales seraient réduites. Elles privilégient d'abord de modestes interventions partout dans la ville afin de réduire les déficits en équipements publics des quartiers les plus défavorisés, de réhabiliter ou créer des espaces publics dégradés ou absents. La revalorisation de ces derniers y est conçue à la fois comme un facteur d'amélioration du cadre de vie pour les populations résidentes et comme un moyen d'expression d'une identité barcelonaise composite. Par l'usage des espaces publics, tous les habitants sont invités à faire l'expérience de l'appartenance à une même communauté catalane, méditerranéenne et ouverte au monde. Cette fabrique des espaces publics barcelonais contribue à la construction d'une ville polycentrique et vertébrée, une ville de l'inclusion et non pas de l'exclusion¹. Le développement touristique, sans être totalement absent du projet urbain initial, n'en constitue pas l'objectif prioritaire.

Les choses changent à partir de la fin des années 1980. Le projet urbain barcelonais s'infléchit vers une logique d'équipements de prestige dans les domaines culturel, et de loisirs s'adressant à des publics diffé-

rents. L'organisation d'un événement international, les J.O. de 1992, au service d'une nouvelle ambition pour la ville, illustre parfaitement ce glissement, de même que la priorité nouvelle donnée au front de mer et à la « reconquête » de friches industrielles et portuaires. Au début des années 1990, le tourisme commence à devenir une priorité. Tant les plans stratégiques de Barcelone des années 1990 que les plans stratégiques métropolitains de 2003 et 2007 en font un axe de développement. En 1992, la création du *Consortium Turisme* de Barcelona (intégrant la municipalité, la Chambre de commerce et d'industrie et la Fondation pour la promotion internationale de Barcelone) témoigne ainsi de l'importance nouvelle qui lui est accordée.

Barcelone : du développement touristique au rejet du tourisme

Barcelone est devenue au cours des dernières décennies une destination touristique de premier rang. Le nombre de visiteurs hébergés en établissements hôteliers est passé de 1,7 à près de 9,1 millions entre 1990 et 2016. Au cours de la même période, la capacité d'hébergement s'est considérablement accrue, passant de 18 569 à 67 640 lits en hôtels, tandis que l'offre en meublés touristiques, non recensée auparavant, a explosé au cours des années 2010 pour atteindre près de 59 000 lits en 2016². En deux décennies, Barcelone s'est donc hissée parmi les premières destinations touristiques européennes, au prix d'un important travail de design urbain favorisant un imaginaire orienté vers des valeurs contemporaines.

Bien que de plus en plus étalée dans le temps, cette fréquentation massive est très concentrée spatialement dans certains quartiers et hauts-lieux touristiques (Sagrada Família, Parc Güell...). C'est dans ces quartiers centraux ou péri-centraux que l'hostilité au tourisme, déjà perceptible au cours des années 2000, est devenue la plus forte. Depuis 2014, plusieurs manifestations ont rassemblé des habitants de ces quartiers pour protester contre le tourisme de masse et revendiquer le respect de la vie de quartier, scandant des slogans tels que « Nous sommes des quartiers. Stop au tourisme de masse » ou « Le tourisme tue les quartiers ». En février 2016, des associations de quartiers ont ainsi convoqué une manifestation pour protester contre le tourisme de masse et ses effets : multiplication des meublés touristiques au détriment des logements destinés aux habitants de la ville, congestion de certains quartiers très fréquentés, perte de l'usage de certains espaces

1 | Ajuntament de Barcelona. (2009), PAM (Programa d'actuació municipal) 2008-2011, Barcelone.

2 | Estadístiques de turisme. 2016.
https://ajuntament.barcelona.cat/turisme/es/estadistiques_enquestes

publics, etc. Selon le président de l'une de ces associations : « Nous ne sommes pas hostiles au tourisme, mais contre le modèle de tourisme de masse qui est développé depuis plusieurs années. (...) Nous voulons un modèle de développement touristique durable qui respecte et promeut les quartiers en tant qu'éléments patrimoniaux urbains. (...) Nous voulons influencer tous les groupes dirigeants de la ville pour qu'ils comprennent que le modèle porté jusqu'à maintenant par les « lobbies » touristiques doit changer et être le fruit d'un pacte entre la municipalité et les habitants de Barcelone ». Parallèlement, des formes plus radicales d'actions sont entreprises par les jeunes indépendantistes du mouvement Arran, né en 2012 : actions contre des hôtels ou des commerces, contre un autobus touristique, contre les vélos en location utilisés par les touristes, etc. Ces appels à une transformation concertée de la politique touristique ont été partiellement entendus par la nouvelle municipalité, élue en 2015.

Vers une réorientation de la stratégie touristique municipale ?

L'attitude du pouvoir municipal face aux nuisances provoquées par un développement touristique peu ou pas contrôlé a longtemps été caractérisée par la passivité. Les effets négatifs du tourisme étaient perçus comme la contrepartie du succès. Les autorités locales se refusaient à envisager toute forme de régulation des flux et le renforcement de l'attractivité touristique demeurait parmi les objectifs prioritaires du programme d'action municipal (2008-2011) qui ambitionnait de conquérir de nouveaux marchés plus « qualitatifs » avec un positionnement culturel (patrimoine et gastronomie).

Les élections de mai 2015 semblent marquer un changement de cap. Elles portent au pouvoir un nouveau mouvement politique, Barcelona en comú, constitué de partis de gauche comme ICV et Podemos, et de mouvements sociaux divers dont est d'ailleurs issue la maire Ada Colau. Élu sur un programme de lutte contre les inégalités sociales notamment en matière d'accès au logement, la nouvelle coalition municipale met rapidement en place des mesures de régulation du tourisme afin de « garantir la qualité de vie des habitants » et de « préserver le droit des personnes à un logement, au repos et à l'intimité, à la mobilité durable et à un environnement sain ». Elles portent principalement sur la résorption de l'offre illégale de logements touristiques, par le renforcement des inspections pour repérer les appartements loués illégalement (estimés à 1080 en 2015) et par l'application de sanctions. En mars 2017, un plan d'urbanisme

spécifiquement dédié aux logements touristiques entre en vigueur. Il ambitionne de ramener à zéro la croissance des logements à usage touristique et identifie des zones d'intervention prioritaires au sein de la ville, en fonction du degré de concentration ou de saturation de l'offre touristique, pour mieux la diffuser spatialement et décongestionner les zones les plus touristiques.

Bien qu'ambitieuses, ces mesures demeurent peu ou mal appliquées et ne font pas l'unanimité. Elles n'ont – du moins pour l'instant – pas permis d'apaiser la conflictualité autour du tourisme. Le rejet du tourisme cristallise désormais des revendications qui interrogent non seulement le modèle de développement économique, mais également le fonctionnement démocratique. —

Affiche de la manifestation citoyenne du 20 février 2016, à Barcelone.



TENSIONS ET ENJEUX DE L'URBANISME TOURISTIQUE

Restitution d'un article de Vincent Vlès¹

Ces dernières décennies, les villes ont connu des interventions urbanistiques conçues à des fins d'image et de développement récréatif et touristique. Les traitements de la forme des espaces publics, les travaux sur leur composition, leur mise en lumière, leur ambiance sonore, relèvent plus de l'expérience subjective et de la perception que du fonctionnel. Il s'agissait à la fois de lutter contre l'obsolescence des villes - spécialement de leurs centres - et de viser une attractivité touristique. Dans les cités à fortes notoriété et attractivité, plusieurs effets pervers ont pu être constatés :

- La mondialisation et les effets de mode ont produit des villes où se côtoient souvent conformisme et banalité : même mobilier urbain, systèmes et signalétiques de circulation normés, structures paysagères reproduites à l'infini. L'urbaniste a offert au tourisme de masse des destinations aux différences gommées.
- Les stratégies qui placent les villes touristiques en concurrence dans un contexte économique incertain condamnent leurs centres à se démarquer parfois de manière très artificielle. Certaines en arrivent à se couper de ce que souhaitent leurs habitants et à tourner le dos à leurs racines culturelles. On assiste à une réduction narrative, à une image factice.
- Avec la mutation des commerces vers des offres visant le tourisme de masse (*fast food*, magasins de vêtements, de souvenirs et d'autres articles bas de gamme), les villes qui ne mettent pas en place une réglementation stricte en matière de publicité et d'urbanisme commercial subissent une dégradation visuelle.
- Certaines formes de ségrégation spatiale risquent d'apparaître. Dans leurs cheminements quotidiens, les habitants peuvent mettre en place des stratégies d'évitement touchant les rues dont l'esthétique a été perturbée par ces commerces et où le flot de tourisme est continu. Or, l'ambiance et le charme de la ville reposent sur l'usage de l'espace par ses habitants. Les touristes peuvent eux-mêmes se retrouver isolés. Cela est particulièrement visible dans l'affichage urbain et sur les

menus des restaurants, de plus en plus rédigés exclusivement en anglais. L'invitation à l'interaction culturelle et au dialogue disparaît.

- La muséification et la gentrification des centres urbains peuvent également être le corollaire de la mise en tourisme. L'espace est figé par des procédures de protection et de mise en valeur. Les façades des bâtiments, les matériaux utilisés ou les modifications à l'intérieur du bâti sont réglementés pour éviter la dégradation du paysage urbain. Souvent abrités dans un secteur sauvegardé ou dans une zone de protection du patrimoine, les quartiers historiques subissent des opérations de restauration. L'amélioration du parc de logements conduit à une hausse des prix de l'immobilier et attire de nouvelles populations, souvent plus aisées que celles qui sont en place.

Pourtant le tourisme pose la question de l'apprentissage du côtoiement avec l'autre et participe du processus d'appropriation ou de réappropriation de la ville. La mise en tourisme est un moyen, voire un levier, pour renouveler un aménagement de l'espace public pour tous. L'urbanisme doit donc en tenir le plus grand compte dans ses projets.

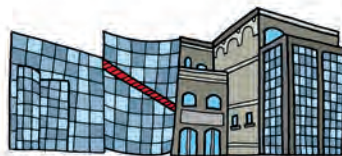
Cet aspect positif du tourisme ne peut toutefois se déployer que s'il ne repose pas sur une image simplifiée de la ville ou sur des récits monothématiques. En plus d'éviter les trop fortes densités touristiques, il faut mieux rendre compte de la complexité de la ville. La qualité et l'identité d'une ville tiennent avant tout à son ambiance ordinaire : elles sont acquises dès lors que ses hauts lieux demeurent fréquentés par les habitants, que les usages y sont pluriels, que la mixité sociale s'y maintient. Le récit à promouvoir, celui qui va sous-tendre l'image touristique de la ville, doit respecter et traduire l'assemblage des éléments divers qui font le vécu quotidien de la population résidente. Les équipes de conception des mises en scènes et en récit de la ville doivent s'ouvrir aux habitants et à leur culture. C'est à cette condition qu'émergera un tourisme urbain durable. _

Nathanaël Fournier

1 | V. Vlès a coordonné des travaux de recherche portant sur plusieurs villes françaises et européennes. En synthétisant et en reprenant des passages de l'article qu'il a publié dans *Mondes du tourisme* en 2011 (« Entre redynamisation urbaine et banalisation des espaces : tensions et enjeux de l'urbanisme touristique »), cet encadré vise à rassembler les enseignements de ces travaux.



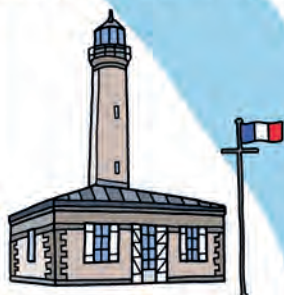
Église Notre-Dame de Royan



Angoulême



Château de François 1^{er} (Cognac)



①



Citadelle de Blaye



②



Saint-Émilion



③



Bordeaux



④



Place Abel Surchamp (Libourne)

Dordogne



Bassin d'Arcachon



⑤

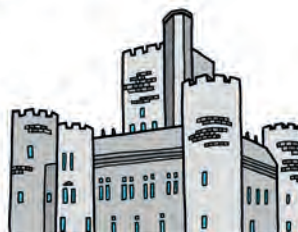
Garonne



⑥



Dune du Pilat



Château de Roquetaillade (Mazères)



⑦

Les incontournables / les iconoclastes

La métropole bordelaise et ses alentours abondent en destinations touristiques éminentes. Mais saurez-vous reconnaître les 8 attractions qui sortent des sentiers battus ?





Stade



Grand Parc



Basilique Saint-Seurin



Hangar G2



Cité du vin



8



Pont Chaban-Delmas



Grand théâtre



Place de la Bourse / Miroir d'eau



Darwin



Rocher de Palmer



Grosse Cloche



Porte de Bourgogne



Place Stalingrad



Église Sainte-Marie-de-la-Bastide



Flèche Saint-Michel



Caserne des pompiers de la Benauge



Porte d'Aquitaine



Église Sainte-Croix



Arkéa Arena



Gare Saint-Jean

1. Phare de Richard (Jau-Dignac-et-Loirac) 2. Train de Guîtres
3. Abbaye Saint-Pierre de Vertheuil 4. Observatoire de Floirac
5. Prière de Cayac (Gradignan) 6. Château de Langoiran
7. Saint-Macaire 8. Musée national de l'Assurance maladie (Lormont)

L'impact du numérique sur le tourisme urbain

JEAN-LUC BOULIN

Il y a actuellement 55 % de la population mondiale, soit plus de 4 milliards de terriens, qui utilisent quotidiennement Internet. Majoritairement urbaine, elle est évidemment impactée dans son quotidien par la révolution des TIC.

Les touristes sont sans doute les utilisateurs les plus impactés. Ils sont très majoritairement équipés de smartphones connectés au Net, qui sert de compagnon de voyage. L'espace urbain est le premier champ de jeu de ces digitaux nomades pour deux bonnes raisons : l'infrastructure de connexion y est performante, en même temps que les coûts de roaming (coût d'utilisation d'un réseau téléphonique à l'étranger) ont disparu pour l'Union Européenne et largement baissés ailleurs. Aussi, en 2018, un touriste urbain est un touriste hyperconnecté, aussi bien en degré d'équipement qu'en matière d'usage. Ainsi, l'ensemble du parcours du voyageur urbain est ponctué de connexions numériques utiles au voyage, ou parfois futiles.

Des citybreakers toujours connectés

Imaginons Paul, alsacien connecté, qui profite de la ligne *low cost* Strasbourg-Bordeaux pour passer quelques jours dans la capitale de la Nouvelle-Aquitaine. À l'aéroport, son smartphone lui servira à s'enregistrer, à passer les contrôles et à lire la presse numérique offerte par la compagnie. Arrivé à Bordeaux, Paul se connecte sur le site de l'office de tourisme qui lui propose les « applications mobiles utiles à télécharger » : pas moins de onze sont proposées. Il y a des applications strictement touristiques, comme « monument tracker » qui permet d'avoir l'information audio de chaque monument, ou un audio-guide de la porte Cailhau, ou encore l'app. du musée d'Aquitaine. Mais Paul trouvera aussi l'application des transports urbains, l'agenda culturel ou encore l'outil permettant de trouver rapidement des toilettes publiques à Bordeaux.

En fait, on se rend compte que la ville est le terrain de jeu des créateurs de guides numériques via des

applis. Joël Gayet¹ cite l'exemple d'Amsterdam : « il y avait sur Amsterdam 15 guides généralistes téléchargeables sur l'App Store en 2009, il y en a aujourd'hui 185 ». La ville a ainsi une application « Amsterdam », mais elle développe des applications spécifiques et fait la promotion sur son site de dizaines d'applications utiles au citybreaker ou au voyageur. Pour se déplacer dans la ville, Paul utilisera des applications grands publics comme Google Maps, il prendra des photos avec son smartphone qu'il postera sur les réseaux sociaux afin de partager son expérience avec sa communauté. Le soir, lorsqu'il regardera sur son écran le temps de connexion à son smartphone, il sera étonné de se rendre compte qu'il a passé plus de trois heures à interagir alors qu'il est en voyage...

Une autre manière de vivre la ville ?

Les TIC ont investi le champ touristique mais ce sont aussi les habitants qui en bénéficient au quotidien, dans les transports en commun, dans la vie culturelle ou sociale. Car un habitant d'une métropole est avant tout un touriste dans sa ville. Cela explique que des initiatives au départ touristiques trouvent un écho très favorable chez les habitants. Ainsi, des applications telles que *Urban Pulse*² sont devenues des outils du quotidien pour tous, cette dernière intégrant l'ensemble des informations et des services utiles pour connaître en temps réel tout ce qui se passe autour de soi. Du programme de cinéma aux horaires de bus en passant par la qualité de l'air et les concerts, l'urbain, qu'il soit touriste ou habitant, sera considéré comme l'utilisateur au centre d'un ensemble de possibilités. La même application couvre la majorité des villes françaises.

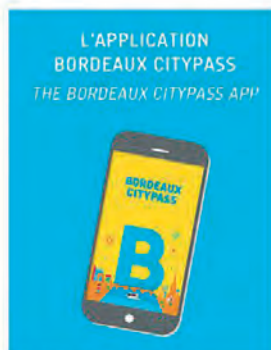
20 ans après l'avènement d'Internet, les TIC ont totalement bouleversé la pratique du voyageur comme de l'habitant et particulièrement dans les villes. Ces technologies sont facilitatrices du séjour ; améliorent-elles la qualité du voyage, l'interaction entre l'habitant et le visiteur ? Cela reste à démontrer. —

1 | J. Gayet, *Le nouveau marketing territorial*, Corps et âme, 2017.

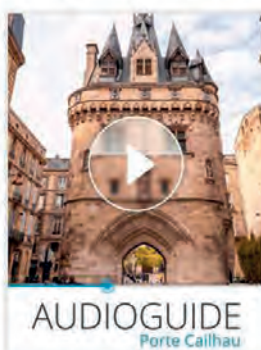
2 | <https://www.urbanpulse.fr>

APPLICATIONS MOBILES

Nous vous suggérons quelques applications et sites mobiles mis à jour quotidiennement et gratuits à télécharger, qui vous permettront de disposer d'informations embarquées et géo-localisées lors de votre séjour à Bordeaux.



BORDEAUX CITYPASS



AUDIOTRIP PORTE CAILHAU

BORDEAUX GUIDE
MONUMENT TRACKER

BORDEAUX SHOPPING



AGENDA BORDEAUX



CULTURE CITY



MUSÉE D'AQUITAINE



TOILETTES À BORDEAUX



TRANSPORTS BORDEAUX

LASTABLE. TROUVER DES TABLES
AUTOUR DE VOUS

SPORTNOVAE



Capture d'écran sur le site www.bordeaux-tourisme.com.

Le touriste, un impensé du transport collectif urbain ?

Entretien avec **Éric Chareyron**

Directeur prospective, modes de vie et mobilité dans les territoires du groupe Keolis

VALÉRIE DIAZ

Les métropoles françaises, notamment Bordeaux, sont devenues des destinations touristiques privilégiées. Dans quelle mesure les opérateurs de transport collectif appréhendent-ils les pratiques de déplacement des visiteurs ?

L'analyse de la mobilité a longtemps privilégié les déplacements liés au travail ou aux études parce qu'ils sont faciles à appréhender -via l'Insee notamment- et que le travail est important dans nos références collectives. À l'inverse, connaître et quantifier les touristes et les excursionnistes s'avère difficile. En tant qu'opérateur de transport collectif, on se prépare aux congrès, expositions, grandes manifestations comme la fête du fleuve, du vin, la Foire Internationale à Bordeaux ou la Fête des Lumières à Lyon, la grande braderie de Lille... Ces événements sont massifs, ces touristes bien visibles. De la même manière, dans une ville balnéaire, le poids des estivants est tellement important qu'on sait que l'été, il faut proposer une offre adaptée et qu'il n'est pas possible, comme c'est le cas traditionnellement, de diminuer les services pendant cette période.

Cependant, on s'est rendu compte qu'on avait tendance à surreprésenter les grands événements. Grâce à Atout France qui suit un panel de 20000 Français tous les mois, il ressort que la première raison pour laquelle les gens passent une nuit ailleurs que chez eux concerne les visites à des amis ou de la famille. Cela représente la moitié des déplacements avec une nuit à l'extérieur du domicile. Dans notre schéma traditionnel d'opérateur de transport collectif, la majorité des déplacements touristiques passe donc inaperçue.

Pour montrer qu'on a tendance à peu considérer les touristes et les excursionnistes, il suffit de s'intéresser aux tarifications combinées Ter/réseau urbain.

Dans pratiquement la quasi-totalité des régions, il existe des formules du type Modalis à Bordeaux, qui proposent des abonnements combinant l'accès au Ter et au réseau urbain mais pas de titre combiné à l'unité. Or, si je viens occasionnellement, cet abonnement ne m'intéresse pas. Même à Paris, le réseau est d'abord fait pour les abonnés, les réguliers. La problématique des voyageurs occasionnels était jusqu'à il y a peu un impensé des réseaux de transport collectif. Les choses commencent à changer.

Dans ce contexte, en tant qu'opérateur de transport collectif, que pourriez-vous imaginer proposer, afin d'intégrer davantage les besoins des touristes ?

L'arrivée à la gare ou à l'aéroport est souvent la première étape de l'immersion dans une ville et il y a une démarche particulière à faire pour les touristes qui arrivent dans « un monde inconnu ». Il faut donc que nous soyons présents, visibles, accueillants. Il faut délivrer une information très fluide.

On aimerait développer une sorte de SOS qui offre la possibilité de téléphoner 7 jours sur 7, 24 heures sur 24 à un agent qui va pouvoir vous prendre en charge et vous guider grâce aux outils numériques à sa disposition. Par exemple, vous arrivez à la gare Saint-Jean, un soir d'hiver à 18 h, il fait nuit, vous ne savez pas où prendre le bus, vous téléphonez et votre interlocuteur vous demande « Que voyez-vous ? L'agence bancaire X ? Alors rapprochez-vous en et vous verrez à droite, il y a un fleuriste, vous prenez à gauche et là, vous trouverez l'arrêt ». C'est un des projets qu'on souhaiterait développer, en quelque sorte du digital par délégation.

À terme, on pourrait aussi imaginer des bornes d'appel en visiophonie dans certains lieux à partir desquels on serait mis en relation avec un conseiller.



L'arrêt du tramway devant la gare Saint-Jean à Bordeaux.

On a des idées autour de la réassurance parce qu'aujourd'hui on a tendance à développer de nouveaux outils mais sans expliquer leur fonctionnement.

Et en termes de signalétique, quelles sont les pistes pour faciliter les déplacements des touristes ?

L'une d'elles est de numéroté les stations, en plus de leur nom. Si vous me dites que c'est à la station n° 4 que je dois me rendre, c'est facile. C'est un langage universel que l'on vient de Madrid, de Tokyo ou d'ailleurs. Je vous mets au défi de faire prononcer les noms de stations, « Quinconces » par exemple, à des gens dont le français n'est pas la langue.

Il faut aussi que l'on s'interroge que le type d'information délivrée. Par exemple, ce n'est pas le temps d'attente du bus à la minute près qui intéresse le visiteur mais davantage le confort ou l'agrément du trajet qu'il va faire. Ainsi, le visiteur préférera peut-être marcher un peu pour rejoindre un arrêt plus éloigné

mais où le tramway sera moins chargé ou s'il sait qu'il peut voir quelque chose sur son trajet à pied... En Suisse, si vous voulez prendre le train de 17 h, on vous informe qu'il est très chargé, que dans celui de 17h10, vous aurez peut-être une chance d'être assis et qu'à partir de 17h30, vous aurez sûrement de la place... Votre expérience de voyage peut être nettement meilleure.

Parlons également de l'amélioration de l'information communiquée aux visiteurs occasionnels que sont les congressistes. Les organisateurs indiquent en général comment se rendre sur les lieux du congrès depuis la gare ou l'aéroport alors que, ce que souhaitent souvent les participants, c'est d'abord passer à leur hôtel. Aujourd'hui, il n'y a aucune application qui indique depuis la gare, par exemple, les hôtels accessibles en transport collectif en moins de 10 minutes ; or, c'est le type d'information qui peut intéresser les visiteurs au moment de leur réservation. On

pourrait aussi imaginer, via des applications voire des tablettes tactiles disponibles dans la rue, des plans indiquant depuis le lieu où l'on se trouve, les lignes de TC disponibles et les sites qu'elles desservent...

Est-ce que vous travaillez de concert avec les personnes en charge des politiques touristiques ?

On essaie de décroisonner nos pratiques, surtout pour la préparation des grands événements. Il faudrait le faire davantage d'autant qu'entre les offices du tourisme et les agences de mobilité, il y a une très grande proximité dans leur connaissance du territoire. Il pourrait y avoir une synergie beaucoup plus forte. Peut-être pourrait-on même envisager des lieux mutualisés avec des agents qui pourraient délivrer des informations touristiques et relatives à la mobilité.

Au regard de l'importance de la clientèle des touristes et excursionnistes, pourquoi y a-t-il encore des fréquences moindres l'été ou le week-end ?

La demande en période estivale a en effet augmenté. Or, traditionnellement, on a tendance à diminuer l'offre de 30% et à le faire partout de manière uniforme. Dans certains cas et sur certaines lignes, l'offre devrait être, à cette période, au même niveau voire un peu supérieure à l'hiver. Les week-ends de printemps sont aussi à traiter totalement différemment de ceux d'hiver.

Cette augmentation de l'offre profiterait aussi aux habitants de la métropole. L'été, il y a moins de services de transport collectif et comme la circulation automobile est un peu plus fluide, on crée des ruptures et on accroît le déséquilibre d'attractivité des transports collectifs par rapport à la voiture.

Il faut parvenir à avoir une vision fine de l'adaptation des horaires les week-ends de printemps et l'été pour pouvoir, peut-être, alléger l'offre à certains moments de l'année et la renforcer à d'autres. Néanmoins, cela a un coût et il peut y avoir des arbitrages à faire.

Un dernier mot sur le Batcub (Bat³) qui se développe comme une offre participant d'une expérience touristique ?

C'est comme le funiculaire de Fourvière ou le téléphérique de Brest, à la fois un mode que les gens empruntent au quotidien mais que les touristes vont aussi utiliser car il est agréable. Il y a un certain nombre de produits de ce type qui sont même référencés par les guides touristiques. Pour Berlin, certains recommandent d'emprunter la ligne 100 car elle est équipée de bus à étages et passe devant des lieux touristiques. D'ailleurs, il est dommage qu'en France, on ait abandonné le bus à étages alors que dans de nombreuses villes, c'est un élément fort de l'attractivité des solutions de mobilité, car il participe du plaisir de la découverte de la ville. —

Ponton Quinconces du Bat³.



Petit glossaire malicieux

ALAIN ESCADAFAL

Authenticité
Mot-valise dans lequel beaucoup mettent surtout « tradition », ce qui est un contre-sens. Souvent utilisé pour vanter les charmes d'un produit, d'un lieu, d'une destination, s'apparente trop souvent à « faire prendre des vessies pour des lanternes ». Renvoie ainsi parfois à la « disneylandisation » (Sylvie Brunel) voire à l'« authentoc » (Jean Baudrillard).

Banalisation
Phénomène qui peut conduire à se demander dans quelle ville on est quand on se réveille dans certaines chambres d'hôtel ou quand on parcourt certaines rues commerçantes. Va largement de pair avec la mondialisation des grandes enseignes commerciales de la mode et de la restauration.

Destination
Étymologiquement, lieu où l'on se rend. Mais on oublie trop souvent que c'est le touriste qui définit la destination et qui la considère comme légitime. On ne va pas vers un quelque-part dont on ignore l'existence ou qu'on ne considère pas comme un lieu de vacances.

A le fâcheux défaut d'être très peu compatible avec les limites administratives. Ainsi, la plupart des régions, départements ou communautés de communes ne sont pas des destinations, malgré la volonté obstinée et irraisonnée de certains.

Surfréquentation
N'est la plupart du temps constatée qu'après : pour savoir qu'un touriste est de trop, encore faut-il qu'il soit venu.

La version basique de sa mesure est l'intensité des protestations des habitants. Quant à la mesure de la capacité de charge d'un site, peu de travaux sont concluants et transposables.

Il n'en reste pas moins que c'est un enjeu particulièrement important dans de nombreuses villes touristiques.

Masse (tourisme de)
Source de grande confusion : le tourisme de masse est au départ quelque chose de vertueux, puisqu'il s'agissait de donner l'accès aux vacances au plus grand nombre, c'est un des fondements du tourisme social. Par ailleurs, le problème n'est pas la masse, c'est la densité, ainsi que les flux. Quelques *backpackers* dans un village « authentique » peuvent créer plus de perturbations qu'un charter de touristes bien contrôlés, parqués dans un endroit idoine.

Dénotourisme
Considérait par certains viticulteurs comme uniquement destiné à permettre de vendre plus, en circuit court. Serait ainsi la planche de salut de quelques appellations en mal de marchés et de rentabilité. Est heureusement de plus en plus considéré dans sa dimension patrimoniale et culturelle : il s'agit aussi (d'abord ?) de « vendre » un territoire, avant ses produits. Et une bonne expérience touristique peut être un bon moyen de donner envie au visiteur d'acheter une fois rentré chez lui.

Touriste
Être très désiré mais en même temps, souvent rejeté : le tourisme, ce serait tellement mieux sans les touristes. Paré de nombreux défauts, a au moins la qualité de dépenser : il est donc d'autant plus désiré qu'il consacre un budget important à son séjour. Mais l'excitation régulière pour telle ou telle population au prétexte qu'elle est dépensière se fracasse souvent sur la dure réalité de l'attractivité de l'offre : avant que des hordes de Chinois ne sillonnent nos campagnes, il y a du boulot !

Voyage
La posture consistant à idéaliser le voyage, tout en soulignant le caractère néfaste du tourisme, est idéologique et surtout absurde. Rien ne distingue fondamentalement le voyageur du touriste, si ce n'est le regard parfois complaisant qu'il porte sur lui-même. Il y a de nombreux exemples de « voyageurs » bien plus néfastes que des touristes soigneusement parqués dans des lieux *ad hoc*, sans compter la mode de ceux se targuant de voyager gratuitement, se comportant ainsi en parfaits parasites dans des pays, chez des gens, qui ne méritaient pas cette plaie.

« Le tourisme est consubstantiel au fonctionnement des métropoles »

Entretien avec Mathis Stock

NATHANAËL FOURNIER

Dans vos recherches, vous revisitez le concept de tourisme en utilisant des expressions comme « regard touristique » ou « mode d'habiter touristique ». Pourriez-vous expliciter votre définition du tourisme ?

Le tourisme n'est pas tant, comme on le dit traditionnellement, un secteur ou une activité économique qu'un système d'acteurs, de lieux et de pratiques. Ce renouvellement de définition a été engagé par l'équipe MIT de Rémy Knafou dans les années 1990, qui mettait aussi en avant une conception du tourisme comme mode d'habiter. Les pratiques touristiques changent complètement le rapport au lieu : on n'habite pas son lieu de résidence de la même manière qu'une station touristique par exemple. Dans sa propre ville, on est dans un régime de familiarité. On connaît par cœur les lignes de métro, la circulation, on a son badge pour les transports en commun, etc. Un touriste a un mode d'habiter empreint d'une confrontation à l'altérité. En ce sens, on ne peut pas avoir un mode d'habiter touristique dans sa propre ville. Cela implique aussi que le tourisme est quelque chose de plus relationnel qu'une simple activité. Il y a une deuxième source : c'est le terme « regard touristique » forgé par le sociologue anglais John Urry, qui dit que le tourisme c'est lorsqu'on regarde le monde différemment, en sortant de son quotidien. Sur certains marchés parisiens par exemple, vous pouvez observer des Japonais qui regardent du poisson et qui le photographient. C'est là que le touristique est à l'œuvre : un poisson, c'est quelque chose de banal, il y en a aussi au Japon. Pourquoi faire 10 000 kilomètres pour regarder un poisson ? C'est un autre rapport au monde où même la chose la plus insignifiante peut devenir un objet de regard touristique, un objet de loisirs.

Comment voyez-vous l'influence du tourisme sur le fonctionnement des grandes villes ?

Après les événements du 11 septembre 2001, une dirigeante de la ville de New York expliquait que du jour au

Mathis Stock est professeur de géographie à l'institut de Géographie et de Durabilité de Lausanne. Il a participé dans les années 1990 et 2000 à l'équipe de recherche MIT (mobilités – itinéraires – territoires).

Ses recherches portent notamment sur le développement des lieux touristiques, sur les processus d'urbanisation et de « touristification », ainsi que sur les pratiques touristiques.

lendemain, parce que les touristes avaient disparu, les commerces avaient dû fermer, qu'il n'y avait plus rien qui marchait et que la ville paraissait littéralement morte. À ce moment-là, on a compris qu'en fait le cœur de New York fonctionne par le tourisme ou ne fonctionne pas. Ce serait la même chose si on retirait subitement les quelque 200 000 touristes qui visitent quotidiennement Paris intra-muros. Le tourisme est aujourd'hui consubstantiel au fonctionnement des métropoles. C'est vrai pour le commerce. Mais, plus largement, l'animation des espaces publics, l'intensité urbaine en quelque sorte, la diversité des gens qu'on croise, tout ce qu'on peut mettre sous le terme d'urbanité, fonctionnent aujourd'hui en lien avec le tourisme. Sans les touristes qui viennent de Chine, du Japon, de Corée, des pays du Golfe, etc., Paris n'aurait pas la diversité de population qui la caractérise et sa fréquentation serait moins élevée. Et puis le tourisme, parce qu'il est devenu un champ mondial, crée des centralités. Paris bien sûr, mais aussi Bordeaux et d'autres villes, se positionnent dans ce champ par une certaine centralité, parce qu'elles sont capables d'être un point d'attraction pour le monde entier. Tout cela a des conséquences économiques, mais aussi culturelles et sociales. Dans un certain réseau de villes, il y a aujourd'hui

une circulation généralisée du tourisme qui fait que les compétences de citadin, dont parlaient Georg Simmel ou Isaac Joseph, circulent d'un lieu à un autre et s'influencent réciproquement. Ceux qui sont les hôtes aujourd'hui sont les touristes de demain en quelque sorte. Parce que le Berlinoise va à Barcelone, mais le Barcelonais se rend aussi à Berlin. C'est pour cela qu'il est devenu très difficile d'identifier un touriste au premier coup d'œil, alors qu'auparavant les différences étaient marquées. Aujourd'hui, le tourisme détermine fortement la culture urbaine en général.

Quelle est la part du tourisme dans le développement économique des grandes villes ?

Au-delà du tourisme *stricto sensu*, il faut élargir le regard à toutes les activités de loisir. Les grandes villes européennes ont connu ce que j'appelle un « tournant récréationnel ». Beaucoup d'entre elles ont dû faire face, pendant le dernier tiers du XX^e siècle, à une désindustrialisation assez brutale, avec des problèmes de développement économique et d'emploi. Des villes comme Bilbao, Glasgow, Liverpool, Essen, qui étaient très décriées dans les années 1990, ne sont plus industrielles, mais des villes où l'économie du loisir s'est développée. Cela touche à la patrimonialisation : au lieu de détruire

des bâtiments désaffectés, on les rend attractifs, par exemple autour de l'économie culturelle ; ça touche aussi ce qu'on appelle parfois la ville festive, avec des fêtes urbaines, des festivals, des événements sportifs, des concerts. Tout cela est devenu une nouvelle industrie. L'économie urbaine tourne aujourd'hui autour de ça, avec des fonctions dédiées aux loisirs et qui induisent par là une consommation. Regardez les centres-villes, ce sont aujourd'hui des centres commerciaux à ciel ouvert, qui répondent en grande partie à des gens qui viennent pour le loisir, qu'ils soient touristes ou résidents du territoire au sens large.

Ce retournement de situation a-t-il été pensé et planifié par les autorités locales ? Si oui, s'agissait-il d'une stratégie économique de développement touristique ou d'une réponse à une évolution sociologique de la population locale, dont les attentes en matière d'agrément se sont développées ?

Il y a probablement des situations différentes, mais cela a largement procédé d'une stratégie. Si l'on regarde les villes qui ont postulé au titre de capitale européenne de la culture, c'est très instructif : Liverpool, Glasgow, Essen, Lille, Gênes, Marseille... C'étaient avant tout des villes industrielles. Il y a eu

Un dimanche au marché des Chartrons.



une véritable stratégie, d'abord pour investir dans de nouvelles infrastructures puis pour transformer leur image. Le tourisme est devenu une force majeure, parce que c'est par là que passent les images de la ville, le nouveau capital symbolique de la ville. Mais il y a eu aussi deux orientations un peu divergentes. D'un côté, il y a des exemples très spectaculaires où le marketing touristique était clairement une stratégie. C'est le cas de Barcelone, après les jeux olympiques de 1992, et d'Amsterdam. Avec d'ailleurs un succès tel qu'aujourd'hui des mesures inverses sont prises... D'un autre côté, il y a eu un travail sur la qualité des espaces publics qui, au cours des trente dernières années a été au centre des ambitions de transformation et de rénovation urbaines. Or ces orientations ne se sont pas toujours croisées. Ce

serait d'ailleurs l'une de mes critiques : alors que nous sommes dans un monde de circulation, il est étonnant que cette mobilité en quelque sorte globale, dont le tourisme fait partie, n'ait pas été intégrée dans ces plans de développement. Qu'on ne parle que des mobilités quotidiennes. On peut ajouter que parfois, la connexion entre les différents services urbains est perfectible. J'ai récemment rencontré le service urbanisme et le service économique de Berlin. Ils se sont mis à collaborer parce qu'ils ont compris que le tourisme suppose un travail sur la qualité de la ville et inversement. Mais c'est la première fois ! —

La prairie des Girondins, sur les quais rive gauche à Bordeaux.



Les politiques touristiques en Gironde

ALAIN ESCADAFAL | NATHANAËL FOURNIER

Table ronde avec :

- Frédérique Dugeny (FD),
directrice générale d'Arcachon Expansion,
présidente de la mission des offices de
tourisme Nouvelle-Aquitaine.
- Nicolas Jabaudon (NJ),
directeur général de l'office du tourisme
Médoc-Atlantique.
- Jean-Marie Marco (JMM),
directeur de Gironde Tourisme¹.
- Nicolas Martin (NM),
directeur général de l'office du tourisme
et congrès, Bordeaux Métropole¹.

¹ | Les fonctions indiquées étaient celles occupées le jour
de la table ronde en octobre 2018.

Quels sont les objectifs des politiques touristiques locales ?

Est-ce un axe de développement économique ? S'agit-il simplement d'augmenter le nombre de touristes ?

NM : Pour Bordeaux Métropole, le sujet n'est pas de faire venir toujours plus de touristes ! C'est comment on fait pour bien choisir nos visiteurs, qu'ils soient en adéquation avec le « produit », qu'ils ne déstabilisent pas l'écosystème local et qu'il y ait une double valeur ajoutée, économique mais aussi humaine et sociale. On n'a jamais été uniquement dans le quantitatif à Bordeaux et encore moins aujourd'hui. Le monde change, le tourisme aussi et à une vitesse incroyable. Il y a deux facteurs clés : d'une part, le *low cost* et Airbnb qui provoquent une explosion des courts séjours urbains et plus largement des déplacements de loisirs ; d'autre part, le fait que mécaniquement, le nombre de touristes augmente de 3 % par an dans le monde, notamment avec l'accroissement des classes moyennes dans les pays émergents. Donc notre métier, ce n'est plus d'en faire venir davantage.

En revanche, on va chercher à attirer des cibles particulières, de préférence au moment où on le souhaite et, ensuite, à les inciter à ne pas se concentrer sur quelques sites mais à circuler sur l'ensemble du territoire. Cependant, ce qui est valable pour une métropole ou pour un territoire urbain ne l'est pas forcément pour tous les lieux touristiques, comme par exemple les stations de ski.

JMM : Pourquoi le tourisme ? Le premier facteur, historiquement, c'est l'impact économique du tourisme, d'abord en matière d'emplois. Mais il y a une deuxième chose, indirecte et qui n'est pas toujours perçue, c'est que le tourisme amène à l'excellence. En effet, les objectifs sont de moins en moins quantitatifs ; il faut de la qualité dans l'offre du tourisme. Ça signifie travailler sur les paysages, sur la qualité des infrastructures, sur les types d'offre de places de stationnement, etc. Et ça implique que ce qui est bon pour l'accueil touristique est bon aussi pour les Girondins et vice versa. Par exemple, lorsqu'il y a un intérêt touristique à réhabiliter du patrimoine, il est plus facile d'obtenir des crédits mais cela va profiter aussi à l'ensemble des habitants.

NJ : Le développement touristique doit effectivement créer de la valeur, pas seulement pécuniaire. Sur Médoc Atlantique, mais c'est également vrai sur d'autres territoires, nous essayons d'avoir des visions à moyen voire à long terme. Par exemple, en travaillant sur l'allongement de la saison. L'excellence doit effectivement être un objectif même s'il est très compliqué de la faire transpirer au quotidien : beaucoup de nos interlocuteurs sont des acteurs privés de petite taille qui ont des objectifs et des contraintes en termes de chiffre d'affaires immédiat. Nos temporalités ne sont donc pas forcément les mêmes.

FD : L'intérêt économique est évidemment important. Il prime souvent pour les élus. Mais le tourisme est aussi un facteur d'attractivité. Toutes les problématiques transversales, de transports par exemple, ont une incidence pour le développement local en général. Le résident peut souvent bénéficier de plus de fonctionnalités, d'aménités, grâce au tourisme. Sur les territoires touristiques, s'il n'y avait que des résidents à l'année, ils ne connaîtraient pas du tout la même expérience de vie... Enfin, il y a tout le facteur humain. Le fait qu'on soit d'horizons différents, de façons de vivre différentes, etc. Cet enrichissement mutuel fait aussi muter les territoires dans des directions intéressantes.

Est-ce que les investissements des territoires et des villes sont pensés et développés en prenant en compte le tourisme ?

NM : Pas à Bordeaux ! Le point de départ du développement touristique c'est 2003, comme on le voit sur l'évolution de la taxe de séjour. C'est l'année où les grands travaux s'achèvent en centre-ville, lorsque la ville commence globalement à avoir la physionomie qu'elle a aujourd'hui. Or, le projet urbain a été conçu pour les habitants. Le miroir d'eau, le tramway, l'hypercentre puis le Batcub et même le pont Chaban-Delmas... Tout cela a été fait pour les Bordelais. De même, la LGV ne visait pas à développer le tourisme mais la dynamique économique du territoire. On se rend compte qu'aujourd'hui, en ville, les touristes s'approprient les outils des habitants, parce que ce qui est agréable pour un Bordelais, ça l'est aussi pour un touriste ! Le miroir d'eau, le pont Chaban et Darwin sont aujourd'hui les trois lieux les plus photographiés et « instagrammés » de Bordeaux. Ils ont tous les trois moins de dix ans. Aucun n'avait été pensé, imaginé pour les touristes. En 20 ans, il n'y a eu que deux investissements touristiques importants : la Cité du vin et l'autre, en cours, le palais des congrès au parc des expositions.

JMM : À Bilbao, c'est un équipement culturel touristique, le musée Guggenheim, qui a entraîné la dynamique de la rénovation urbaine. À Bordeaux, c'est l'inverse. La rénovation et l'aménagement de la ville, valorisés par la notoriété touristique, ont conduit à accueillir des touristes. Quand on pousse vers l'attractivité et vers l'excellence, soit on le fait pour les touristes et ça bénéficie aux résidents, soit on le fait pour les résidents et si, ensuite, il y a l'action des acteurs du tourisme, alors ça peut bénéficier au tourisme.

FD : Dans les stations balnéaires ultrasaisonnnières, les aménagements sont souvent uniquement conçus pour le tourisme. Et la population vit ça parfois comme une contrainte. J'ai en tête les immenses parkings au bord des dunes et des plages qui ne sont occupés que quelques mois de l'année. Le reste du temps, c'est un foncier énorme vide et qui ne sert à rien. Arcachon, c'est autre chose. Le maire a, à mon sens, profondément changé sa ville, avec une volonté de monter en gamme, de travailler sur la qualité de vie. L'équipement est mis au service de la population. Ce n'est pas non plus une logique contre le tourisme car ce qui a été mis en place contribue à l'attractivité de la ville, mais ça n'a pas été fait prioritairement pour le tourisme.

Considérez-vous qu'il y a une bonne articulation entre les offices de tourisme ? Et plus généralement entre les territoires sur les questions touristiques ?

NJ : J'ai été longtemps directeur d'un office de tourisme d'une station balnéaire en Occitanie et je n'avais pas le droit de parler à mon homologue de la ville balnéaire limitrophe... Il y avait sans doute des problématiques personnelles mais aussi probablement une méfiance sur des effets de concurrence entre les deux communes. Aujourd'hui, on n'a plus d'autres choix que de travailler ensemble. Avec la loi NOTRe, les compétences de promotion du tourisme ont, dans une grande mesure, été transférées à l'échelon communautaire. Cela favorise les coopérations. La candidature commune de Lacanau et de Bordeaux Métropole à l'accueil de l'épreuve de surf aux JO de 2024, c'est l'exemple type d'une articulation sur un projet structurant de moyen-long terme. Autre chose : les touristes sont loin d'être immobiles ; pour eux la notion de territoire n'est pas celle des découpages administratifs. Même lors d'un séjour balnéaire, il y a des flux et des reflux entre les territoires, donc un besoin d'articulation. Dans le cadre d'un séjour classique d'une semaine dans le sud de Médoc-Atlantique, que ce soit à Lacanau, à Carcans ou à Hourtin, il y a systématiquement une journée dédiée à la visite de Bordeaux. C'est évident lorsqu'il pleut ; c'est vrai aussi lorsqu'il fait beau. Et Bordeaux est de toute façon un point de référence pour nos touristes. Lorsqu'une famille passe trois semaines dans une résidence secondaire à Lacanau-océan, il y a des membres de la tribu qui viennent ou qui partent en cours de route. La gare ou l'aéroport de Bordeaux sont le point d'accroche. Ou ils vont faire leurs gros achats dans la métropole. Mérignac-Soleil n'est qu'à 45 minutes. Cependant, de là à concevoir

des packages Bordeaux-Océan, il y a un pas. Les gens font ce qu'ils veulent, quand ils le sentent.

JMM : Il n'y a pas de collaboration s'il n'y a pas de point commun. Cela passe par l'intérêt partagé et c'est forcément du cas par cas. La Gironde travaille par exemple avec le Lot-et-Garonne sur le développement d'un tourisme vert autour du canal latéral à la Garonne. Mais, d'une manière générale, les départements de Nouvelle-Aquitaine sont des territoires touristiques très différents donc peu propices à une promotion commune. Et pour ce qui concerne notre travail en Gironde, le schéma départemental du tourisme vise à profiter de l'attractivité des grandes destinations pour irriguer l'ensemble du territoire, faire de la solidarité. Nous ne pouvons évidemment pas le faire sans travailler avec la métropole, Lacanau ou le bassin d'Arcachon. L'objectif, c'est une mutualisation et une synergie en matière de logistique, d'accueils presse, etc. Pour l'information touristique girondine, nous avons un accord qui fonctionne bien : elle est disponible à l'office du tourisme de Bordeaux Métropole et des agents girondins sont mis à disposition pour l'accueil. On travaille également avec Médoc Atlantique sur le bac du Verdon qui est aussi un important point d'entrée dans le département. On vise à ce que l'information soit diffusée partout en Gironde.

NM : Avec Airbnb, Abritel, les échanges de maison, etc., il y a un vrai changement depuis quelques années. De plus en plus, les grandes villes – et c'est vrai à Bordeaux – deviennent aussi un camp de base l'été. Certaines familles louent un appartement ou une maison quinze jours à Bordeaux et rayonnent ensuite sur l'ensemble du territoire. Un jour ils vont à la plage, un autre au golf, le troisième ils visitent un château, etc. Cela n'existait pas auparavant : on ne s'offrait pas un hôtel en ville pendant 15 jours pour une famille.

On entend de plus en plus parler, notamment pour quelques grandes villes européennes, de risques liés à un excès de tourisme. Comment voyez-vous la situation à Bordeaux et sur la côte Atlantique ?

NM : Le concept de surtourisme est à manier avec précaution car il renvoie à des choses tout à fait différentes. Le problème de Barcelone et d'Amsterdam n'est pas du tout le même que celui de Venise par exemple. À Barcelone et Amsterdam, il y a un tourisme de jeunes qui viennent de l'Europe entière faire la fête, certains pour consommer de l'alcool voire de la drogue. En France, on n'a pas ça puisque dès qu'un bar fait un peu de bruit, les riverains le font fermer. Et puis le mojito vendu 4 € sur les ramblas est à 12 € sur le bassin ou à Bordeaux. Donc, on n'aura pas ce

Devant le miroir d'eau, à Bordeaux.





Sur les berges du lac d'Hourtin.

tourisme-là. Après, il y a le tourisme patrimonial. À Venise ou Dubrovnik, il y a tellement de touristes qu'il y a un énorme déséquilibre. Venise est passée de 135 000 à 40 000 habitants en 50 ans. À Dubrovnik, il y a 5 millions de nuitées, autant qu'à Bordeaux, sauf qu'il y a 4 000 habitants dans la vieille ville. Ça, c'est évidemment dévastateur. Et puis il y a aussi une question d'histoire : Nice reçoit des touristes depuis deux siècles, d'abord venus d'Angleterre puis du monde entier. Bordeaux, ça fait 20 ans. On est passé entre 2003 et aujourd'hui de 2 à 7 millions de visiteurs. Ça a été rapide, nous n'avons pas cette culture. Et ça arrive au moment où Airbnb se développe donc on est vigilant sur les effets secondaires qu'on commence à ressentir, notamment sur la hausse des prix immobiliers. Mais il n'y a pas de surtourisme, au sens où on n'a ni les excès de Venise ni ceux de Barcelone...

FD : Au début des années 2000, il y avait un vrai rejet du tourisme à Biscarrosse¹. C'est une station très familiale, avec une offre assez banalisée et, en saison, une forme de tourisme de masse. Il y a 25 000 lits

touristiques, à 87 % en camping. À l'époque, il y avait un apport de jeunes d'Europe du Nord, certains venant pour boire et entraînant des dégradations. J'ai fait une enquête auprès de la population, qui montrait que seulement 51 % des habitants acceptaient le tourisme. Et encore, sous conditions... Plusieurs sujets remontaient : la circulation, le stationnement, l'emploi qui n'est que saisonnier, la sécurité... Nous avons cherché à cibler la clientèle, même si l'on ne peut pas avoir trop de prétention en la matière. Et nous avons aussi essayé de rassurer les résidents permanents et travaillé avec les écoles primaires, pour faire comprendre aux enfants les avantages qu'ils tiraient du tourisme. Maintenant ça se passe plus sereinement. Mais le mois d'août reste compliqué à Biscarrosse : des difficultés de stationnement, des queues devant les boulangeries, une plage suroccupée... En matière de capacité d'accueil, un territoire doit trouver un juste équilibre par rapport à sa taille, sinon cela devient contraignant, aussi bien pour les habitants que pour les touristes. —

1 | Jusqu'en février 2018, Frédérique Dugeny était directrice de l'office de tourisme de Biscarrosse.

L'aménagement touristique de la Côte Aquitaine¹

MIKAËL NOAILLES

Cet article portant sur quasiment 150 ans de tourisme moderne, de sa naissance à son apogée, plonge au cœur des racines du tourisme d'aujourd'hui, à travers l'aménagement touristique qui en est, depuis le départ, la marque indéfectible, sans négliger l'environnement social, politique et économique dans lequel il s'inscrit. Par la démocratisation et la massification, le tourisme est passé de la marge au cœur du système socio-économique et politique aquitain. Trois époques se succèdent, pendant lesquelles l'aménagement a toujours articulé des acteurs locaux, y compris bordelais, et des acteurs parisiens.

Au temps de la Côte Gasconne : l'invention des sites

Le temps des pionniers et des premiers promoteurs correspond à la Côte Gasconne et à l'action de la

¹ | Cet article est issu partiellement des travaux de thèse : M. Noailles, *La construction d'une économie touristique sur la Côte Aquitaine des années 1820 aux années 1980 : pratiques sociales, politiques d'aménagement et développement local*, Méridiennes-Alphil, Toulouse, 2012.

compagnie du Midi pour stimuler l'essor du tourisme dans les différentes stations touristiques du littoral. Ces précurseurs du tourisme, découvreurs de sites, inventent de nouveaux lieux touristiques. De la monarchie de Juillet voire du Second Empire, jusqu'à la fin du XIX^e siècle, le tourisme est centré sur quelques stations prestigieuses mais apparaît aussi dans quelques sites plus isolés.

Le littoral gascon constitue un « territoire du vide » (A. Corbin) qu'il faut mettre en valeur. À la fin du Premier Empire, l'essentiel de ce territoire est rural et peuplé de paysans très peu préoccupés par le tourisme. La faible fertilité des sols, la pauvreté des populations et l'isolement géographique contribuent à donner des Landais une image de sauvages. L'intérêt porté par la bourgeoisie bordelaise aux problèmes des liaisons intérieures et son souci d'assurer le développement commercial de Bordeaux, l'amène à prendre à son compte le développement des chemins



61. - SOULAC-sur-MER. - Côte d'Argent. - Vue générale de la Plage à marée basse - BR - 504



Plage girondine.

risme. Le premier syndicat d'initiative de la région est celui d'Arcachon fondé en 1905 par Alfred de Gaulne, grand propriétaire viticole bordelais qui crée ensuite celui de Bordeaux en 1907 : il est le seul organisme de ce type sur la Côte d'Argent à la veille de la Première Guerre mondiale parmi les 350 que compte la France¹. Ceux de Mont de Marsan en 1923, de Mimizan, Léon et Capbreton en 1924, Hossegor en 1933 et Biscarrosse en 1934 voient le jour pour informer et attirer le touriste.

Au temps de la Côte Aquitaine : l'ère de l'aménagement par la MIACA

Arrive enfin le temps des aménageurs. Le temps de la Côte Aquitaine, dominé par l'intervention de l'État pour adapter le littoral à la massification par un aménagement global et fonctionnel.

La première initiative est liée à la création en 1962 d'une société d'économie mixte, la Société pour l'Aménagement Touristique et l'Équipement des Landes, par le conseil général des Landes en 1962. La SATEL va ensuite aménager ex-nihilo Seignosse le Penon, qui fait craindre une urbanisation désorganisée du littoral et peu respectueuse de l'environnement. En 1963 est créée la Mission Interministérielle d'Aménagement Touristique du Littoral Languedoc-Roussillon, ce qui apporte un espoir pour le Sud-Ouest. En 1964, le préfet de la Gironde, G. Delaunay, crée un groupe régional de travail, qui se double d'un groupe central à Paris et qui aboutit à la création de la Mission Interministérielle d'Aménagement de la Côte Aquitaine en 1967, présidée par Philippe Saint-Marc.

À la dilution spontanée de la clientèle sur un espace littoral réputé désert, les responsables de la MIACA ont opposé des solutions nouvelles fondées sur la

concentration des équipements dans des zones limitées tout en privilégiant un développement extensif. Mais la MIACA n'est pas la seule à intervenir sur la Côte aquitaine : les collectivités locales jouent un rôle de premier plan, ainsi que les associations de défense et de promotion, les promoteurs et les lotisseurs. À la vision antimatérialiste et militante des années 1960 de Philippe Saint-Marc qui s'élève contre « le complexe du pharaon » (en référence aux pyramides de la Grande Motte) et contre les technocrates épris de gigantisme, s'oppose la vision d'Emile Biasini. Celui-ci, nommé en 1970 par le « duc de Bordeaux », Jacques Chaban-Delmas, met en place une exploitation extensive du tourisme, tout en reprenant le principe de discontinuité de l'urbanisation et en cherchant à prendre en compte l'environnement et la société d'accueil. En accélérant les mutations, l'action d'aménagement suscite chez les Aquitains la peur d'une globalisation qui leur échappe. Minoritairement, apparaissent des opérations de résistance.

L'aménagement des stations n'a pas été négligé puisque les opérateurs qui l'ont conduit connaissent parfaitement leur marché : cela n'a pas participé d'une logique politique aveugle. On peut qualifier de recherche de développement durable la vision de la MIACA, puisqu'elle allie un développement économique soucieux de l'environnement et de son insertion sociale. Cette politique s'est ensuite prolongée dans l'action du GIP Littoral, créé en 2006, qui cherche avec les partenaires locaux et régionaux à poursuivre l'œuvre d'aménagement, préparer la côte au changement climatique et rénover ou adapter le schéma de la MIACA. —

¹ | B. Larique, *L'économie du tourisme en France des années 1890 à la veille de la Seconde Guerre mondiale*, Thèse, Bordeaux 3, 2006.

Les traces numériques

pour lire la ville autrement

ANAÏS PÉRAUD

Début 2018, l'application de fitness *Strava* était au cœur d'une polémique concernant ses données de localisation. Installée sur des smartphones ou des bracelets électroniques, cette application permet à ses utilisateurs d'enregistrer des informations liées à leurs pratiques sportives (course à pied, cyclisme, nage, ski...). Les données centralisées de ses 27 millions d'utilisateurs constituent potentiellement une source inédite pour analyser ces pratiques. Ainsi, la carte de chaleur (*heatmap*), mise en ligne en septembre 2017, permet d'explorer la compilation de l'ensemble des données publiques soit 700 millions d'activités enregistrées représentant 16 milliards de km de traces recueillies. En janvier 2018, un étudiant de Sydney, Nathan Ruser, a accusé cette application de révéler par erreur la localisation de plusieurs bases militaires secrètes. En effet, à partir de la carte de chaleur, ce jeune Australien a expliqué qu'il était facile de repérer des zones sensibles dans des lieux peu fréquentés. La cartographie de *Strava* permet ainsi de connaître les parcours effectués par les militaires sur des terrains d'opération (Mali, Syrie, Afghanistan, Irak...) utilisant des bracelets connectés dont la géolocalisation est activée avec synchronisation *a posteriori*. Ces données peuvent facilement servir ensuite pour localiser des bases militaires ou effectuer une reconnaissance des tours de garde. L'armée américaine avait recommandé l'usage des bracelets connectés, allant jusqu'à en

acheter 2 500 pour ses troupes afin de stimuler leurs pratiques sportives. Elle se retrouve aujourd'hui contrainte de lancer un plan d'encadrement pour la gestion de la confidentialité des traces personnelles générées par ces mêmes bracelets.

Cet exemple peut sembler anecdotique, il est pourtant symptomatique des conflits d'usages qui risquent de se multiplier dans les années à venir au rythme de la géonumérisation exponentielle de nos pratiques quotidiennes et du monde qui nous entoure. L'indexation spatiale quasi-systématique de nos empreintes numériques (volontairement ou non) offre alors de nombreuses opportu-

nités de repenser la compréhension des territoires. C'est ainsi que, sur Internet, se démultiplient les portails cartographiques permettant de naviguer dans des univers de traces toujours plus variées (tweets géolocalisés, parcours des vélos en libre-service, flux de covoiturage, itinéraire des bateaux, etc.). L'augmentation de la puissance de calcul des ordinateurs permet de compiler toujours plus de données. Ces visualisations proposent essentiellement l'agrégation de données issues de milliers de comptes individuels pour identifier les zones d'activités les plus denses, ce que certains appellent le « pouls de la ville ». Cependant, on peut s'interroger sur la

Coursier à vélo dans les rues de Bordeaux et traces numériques provenant de l'application *Strava*,
© Anaïs Péraud, juin 2018.





Les pratiques sportives (vélo, jogging, natation) à Bordeaux, vues à travers les traces numériques agrégées par l'application Strava.
Source : <https://www.strava.com/heatmap>

pertinence et la rigueur des animations cartographiques qui fleurissent aujourd'hui sur le Web : si ces cartes esthétisantes semblent de plus en plus populaires, leurs méthodes d'agrégation sont bien souvent opaques.

Au-delà de ces boîtes noires algorithmiques, nous avons expérimenté une approche alternative, plus qualitative, pour explorer le potentiel heuristique de ces traces numériques. En nous intéressant aux traces des livreurs à vélo du centre-ville de Bordeaux, nous cartographions, en restant à l'échelle de l'individu, leurs pratiques spatiales. Ces cartes leur sont ensuite soumises lors d'entretiens. Nous faisons en effet l'hypothèse que la co-interprétation des traces numériques avec ces « citoyens-capteurs », eux-mêmes générateurs de ces traces, permet de les placer dans une posture réflexive sur leur pratique et, ce faisant, de révéler des compréhensions inédites sur leur spatialité.

Les coursiers à vélo (Uber Eats, Deliveroo, Stuart, etc.) ne sont bien entendu pas représentatifs des pra-

tiques cyclistes des Bordelais. Cet échantillon présente cependant un double intérêt pour cette étude : d'une part, il s'agit d'une population très connectée qui utilise et rend public ses traces numériques ; d'autre part, ces cyclistes, nombreux et de plus en plus visibles dans l'espace public, ont des pratiques quotidiennes et intensives du vélo en ville (de 12 à 90 km par jour pour les personnes interrogées).

L'analyse de 1305 tracés publics de 34 coursiers, réalisés entre 2015 et 2018, complétée par une série d'entretiens pour co-interpréter ces traces avec leurs auteurs a permis de mettre en évidence plusieurs éléments saillants de leurs stratégies de mobilité. Ainsi, les discontinuités entre les aménagements cyclistes (interruption de pistes cyclables comme le cours Pasteur ou le quai de Bacalan) apparaissent comme des obstacles rédhibitoires : elles orientent leurs déplacements pour tenter de les éviter au maximum. La météo et la fréquentation des espaces publics sont également deux éléments clés qui conditionnent le choix des trajets pour

éviter, par exemple, les revêtements glissants (la piste longeant le tribunal de grande instance) ou pavés (rue Leyteire dans le quartier Saint-Michel) ou les secteurs à trop forte densité piétonnière (la rue Ste-Catherine avant 22 h). Au-delà des flux de circulation, ces cartes permettent également de souligner des zones d'attente (place Fernand-Lafargue, place Gambetta) qui changent en fonction de l'heure de la journée et de l'évaluation par les coursiers eux-mêmes du potentiel de commande sur tel ou tel secteur de la ville. La consultation des cartes de leurs traces individuelles a permis aux coursiers d'adopter une posture réflexive sur leurs pratiques. Le sentiment d'insécurité associé à certains axes clés, les tensions avec les chauffeurs de bus ou encore l'inconfort de certains aménagements (comme les sas vélo ou la piste cyclable du cours du Médoc) sont des constantes qui expliquent certains blancs de la carte. Mais ce que révèlent également ces entretiens, c'est la très grande diversité des pratiques au sein de cette population de cyclistes qui est donc loin de constituer un bloc monolithique. Ainsi, si Antonio travaille 5 jours sur 7, 35 à 40 h par semaine et estime livrer en moyenne 30 à 40 commandes par jour, Ruben, étudiant en droit, ne voit pas cette activité comme un travail mais « comme un sport du soir qui [lui] donne l'occasion 3/4h par jour de [se] balader et de rencontrer du monde ». Le sentiment d'insécurité diffère également fortement d'un livreur à l'autre et certains axes évités car considérés comme dangereux par certains sont au contraire prioritairement utilisés par d'autres (les quais, par exemple).

Pour analyser finement ces différentes stratégies de déplacements, les traces numériques permettent de visualiser les lignes de désir des coursiers. Expression utilisée en urbanisme pour qualifier le tracé qu'un piéton laisse dans son sillage lorsqu'il est libre de son mouvement, les lignes de désir qu'on peut apercevoir dans les jardins publics, entre les haies, dans les

REPRÉSENTATION

parterres de fleurs signalent souvent un aménagement urbain inapproprié, un passage officiel qui est contourné. Les cartes produites dans le cadre de cette étude, à partir des données individuelles recueillies sur la plateforme *Strava*, permettent alors d'accéder à une forme de lignes (numériques) de désir des cyclistes... Peuvent-elles se révéler comme un indice de la cyclabilité des lieux ?

La question reste ouverte tant le panel interrogé a des pratiques spécifiques. Cependant, en proposant une approche alternative à la simple agrégation de données disparates, cette étude menée en partenariat avec l'a-urba, a permis de confirmer le potentiel

heuristique d'une approche qualitative des traces numériques. Placer les cyclistes devant leurs traces permet de les interpeller sur leurs pratiques spatiales et d'engager ainsi une analyse fine de leur choix d'itinéraires. Ces derniers semblent guidés par un souci de performance qui prend en compte aussi bien les aménagements de voirie que les pratiques des autres usagers de l'espace public (fréquentation, habitude de stationnement, etc.). Cette posture réflexive permet également de révéler des contraintes professionnelles indépendantes des aménageurs publics. Ainsi, des changements dans l'algorithme d'affectation des commandes – générés par des opérateurs mondiaux – peuvent conduire à une

reconfiguration des pratiques spatiales locales. Dans ces conditions, ces cyclistes atypiques sont souvent difficiles à saisir et réduits à l'image de « fou du guidon »... Interpréter avec eux les traces qu'ils génèrent permet de révéler des pratiques fortement différenciées et d'identifier des lignes de désir qui peuvent interpeller l'aménageur public. Mais travailler sur ces traces numériques, même si elles sont diffusées volontairement, soulève également des enjeux éthiques tant la durée de vie de ces données et la multitude d'utilisations futures potentielles sont impossibles à prévoir aujourd'hui... —

Les lignes numériques de désir des coursiers bordelais, *Strava* 2018, © Anaïs Péraud.



Quartier du Grand Parc, près de la rue Jean Artus.



Quartier Saint-Michel, place Meynard.



La cartographie participative

SANDRINE VAUCELLE

Chaque année, les rencontres nationales d'OpenStreetMap (OSM) sont l'occasion de réunir la communauté OSM autour d'un projet souvent qualifié de « wikipedia de la cartographie ». En juin 2018, plus de 300 personnes se sont retrouvées sur le campus de l'Université Bordeaux Montaigne (UBM) à Pessac pour la 6^e conférence « State of the map France », dont le laboratoire Passages était co-organisateur. Aux côtés des contributeurs, utilisateurs, amateurs, professionnels, entreprises, start-ups et collectivités, les chercheurs spécialistes de cartographie participative étaient présents. Le fonctionnement de l'écosystème OSM et sa progressive institutionnalisation sont en effet des domaines de recherche investigués par des géographes bordelais. Nous avons échangé avec Marina Duféal, enseignante-chercheuse de l'UBM, sur les recherches conduites en la matière au sein de l'UMR Passages. Elle témoigne des travaux conduits depuis plusieurs années par un groupe de doctorants, ingénieurs et chercheurs, notamment Pierre-Amiel Giraud, Delphine Montagne, Xavier Amelot ou Matthieu Noucher.

La notion de « cartographie participative » peut prendre deux sens : elle n'est pas entendue ici comme utilisation des cartes dans des processus participatifs, mais comme un terme générique permettant d'évoquer différentes formes de cartographie collaborative ou contributive avec le Web 2.0. S'agissant d'un domaine tech-

nique récent et en rapide expansion, les premières recherches effectuées en France ont d'abord porté sur ces innovations et la qualité des données produites. À Bordeaux, les chercheurs ont plutôt porté leur attention sur OSM et ses contributeurs bénévoles, mais aussi sur les processus d'hybridation en cours entre OSM et d'autres infrastructures de données.

Cartographier librement le monde

Le projet OSM a été créé en 2004 à Londres dans le but de produire une cartographie libre du monde, se démarquant des cartographies institutionnelles et commerciales. Pourtant, assimiler OSM à une carte serait réducteur, car il s'agit d'une base de données cartographique mondiale collaborative, dont les données sont librement réutilisables (sous licence ODbL), ce qui permet de nombreuses utilisations, y compris commerciales...

Les chercheurs bordelais étudient les dispositifs concrets mis en œuvre par ces nouveaux cartographes pour collaborer à OSM : individuels ou collectifs, *in situ* ou à distance. Pour contribuer, il suffit de créer un compte (un contributeur physique pouvant détenir plusieurs comptes, 4,7 millions de comptes OSM sont dénombrés dans le monde, dont 800 000 sont actifs en 2018). Sur le terrain, les contributeurs collectent des données : ils repèrent les objets qu'ils ont choisi d'intégrer dans la base pour l'enrichir et relèvent les coordonnées géographiques de ces

objets, prennent des photographies, enregistrent des informations complémentaires, génèrent des métadonnées... Les chercheurs peuvent aussi intégrer des éléments non répertoriés sur les cartes classiques (comme des œuvres de *street art*) ou proposer de nouvelles catégories (comme récemment pour Passages, les hôtels à insectes) qui entrent ensuite dans le commun d'OSM.

Le projet OSM s'est développé surtout depuis 2010, avec la généralisation progressive des smartphones dotés de fonctionnalités comme le GPS et l'appareil-photo qui ont facilité la collecte et fluidifié le traitement de ces informations sur le Web 2.0. Les photographies géoréférencées des lieux ou des itinéraires sont stockées sur la plateforme Mapillary. Parfois, ces collectes de données s'organisent en « cartoparties » collectives sur un espace délimité et pour un temps donné, dans une approche systématique ou dédiée à un thème comme la biodiversité, les mobilités ou l'accessibilité... Parfois aussi, la communauté se mobilise à distance dans le cadre de « mapathons » : à partir d'images satellites, les contributeurs numérisent des objets géographiques (routes, ponts, bâtiments... En 1 heure d'initiation, une vingtaine de personnes peut cartographier 300 bâtiments et 20 km de routes). Le plus célèbre des mapathons a permis d'apporter un soutien aux associations humanitaires en Haïti, en produisant une mise à jour

rapide des cartes des zones sinistrées suite au séisme de 2010. Plus récemment, des mapathons ont été organisés pour cartographier des territoires à Madagascar, au Népal ou encore des zones touchées par le virus Ebola...

Enfin et surtout, les contributeurs intègrent dans OSM de plus en plus de données publiques ouvertes proposées en *open data* notamment par les collectivités. Ce type de données transposées dans OSM permet à la base de s'accroître rapidement (plus de 4,6 milliards de points en 2018). Ce processus de réutilisation a un double effet : il hybride le statut de la base OSM et renforce sa légitimité.

La communauté française des contributeurs OSM

OSM est un projet international, bien implanté en France avec une communauté importante, la troisième au rang mondial, derrière les États-Unis et l'Allemagne. Pour mieux connaître ces contributeurs, la première grande enquête en ligne a été conduite en 2015 à l'UMR Passages pour cerner les profils, les pratiques et les valeurs d'engagement de ces nouveaux cartographes (298 réponses). Les résultats ont confirmé qu'un petit nombre de contributeurs hyperactifs (voire obsessionnels) assure une majorité des saisies. Les réponses ont permis de dresser un portrait-robot du contributeur actif : il s'agit d'un homme (88% des répondants), jeune (âge moyen 38 ans), urbain (voire métropolitain), diplômé (50% de niveau bac + 5), souvent géomaticien (38%). Cette enquête a ainsi permis de cerner le cœur de la communauté française d'OSM : tous militants des logiciels libres, ils partagent le sentiment et la volonté d'œuvrer pour le bien commun.

Les collectivités de plus en plus concernées

Il devient de plus en plus difficile de différencier utilisateurs et producteurs de données : les catégories traditionnelles ne sont plus valides.

Les mouvements de *l'open data* et du Libre sont lancés ; cette logique touche aussi les collectivités, qui produisent et utilisent de plus en plus de données « fraîches » ou récentes. Surtout, dans un contexte de réduction des budgets publics, lorsque des données qui étaient disponibles gratuitement deviennent payantes, le sujet devient sensible. Dans ce sens, lorsque Google annonce au printemps 2018 la nouvelle tarification (selon une grille progressive) des API de ses plateformes *Maps* et *Street View*, certains utilisateurs professionnels se tournent vers des alternatives proposées par l'IGN ou l'écosystème OSM. Ainsi, à Montpellier ou à Brest, des collectivités ont mis en œuvre une solution technique mobilisant OSM pour produire à moindre coût une information ciblée afin de répondre aux besoins propres du service (par exemple renseigner la tournée des camions-bennes pour optimiser la collecte des déchets). Ce type d'exemple pourrait se multiplier, d'autant que les collectivités ignorent qu'elles disposent parfois dans leurs services, notamment parmi les utilisateurs de données urbaines, de contributeurs OSM, amateurs de cartographie collaborative, parfois aussi qualifiés de néogéographes. _

OpenStreetMap (OSM)

Projet international initié en 2004 pour créer une base de données géographiques mondiale alimentée sur Internet par des contributeurs volontaires et permettant de produire une cartographie sous licence libre.
<https://www.openstreetmap.org>

OpenStreetMap France

Association loi 1901 créée en 2011 et coprésidée en 2018 par le Bordelais Vincent Bergeot (Num&Lib). <https://www.openstreetmap.fr>

State of the map (SotM)

Rencontres nationales annuelles autour du projet OSM. En France, manifestation organisée par « OpenStreetMap France ». Partenaires et sponsors 2018 : Carto Cité, Esri France, Geovelo, JawgMaps, Kisio Digital, Latitude-Cartgène, Magellium, Makina Corpus, Mapbox, Mapotempo, Michelin, Sogefi, UMR Passages, Université Bordeaux Montaigne, Veremes, Ville de Pessac, Yujo.

Mapillary

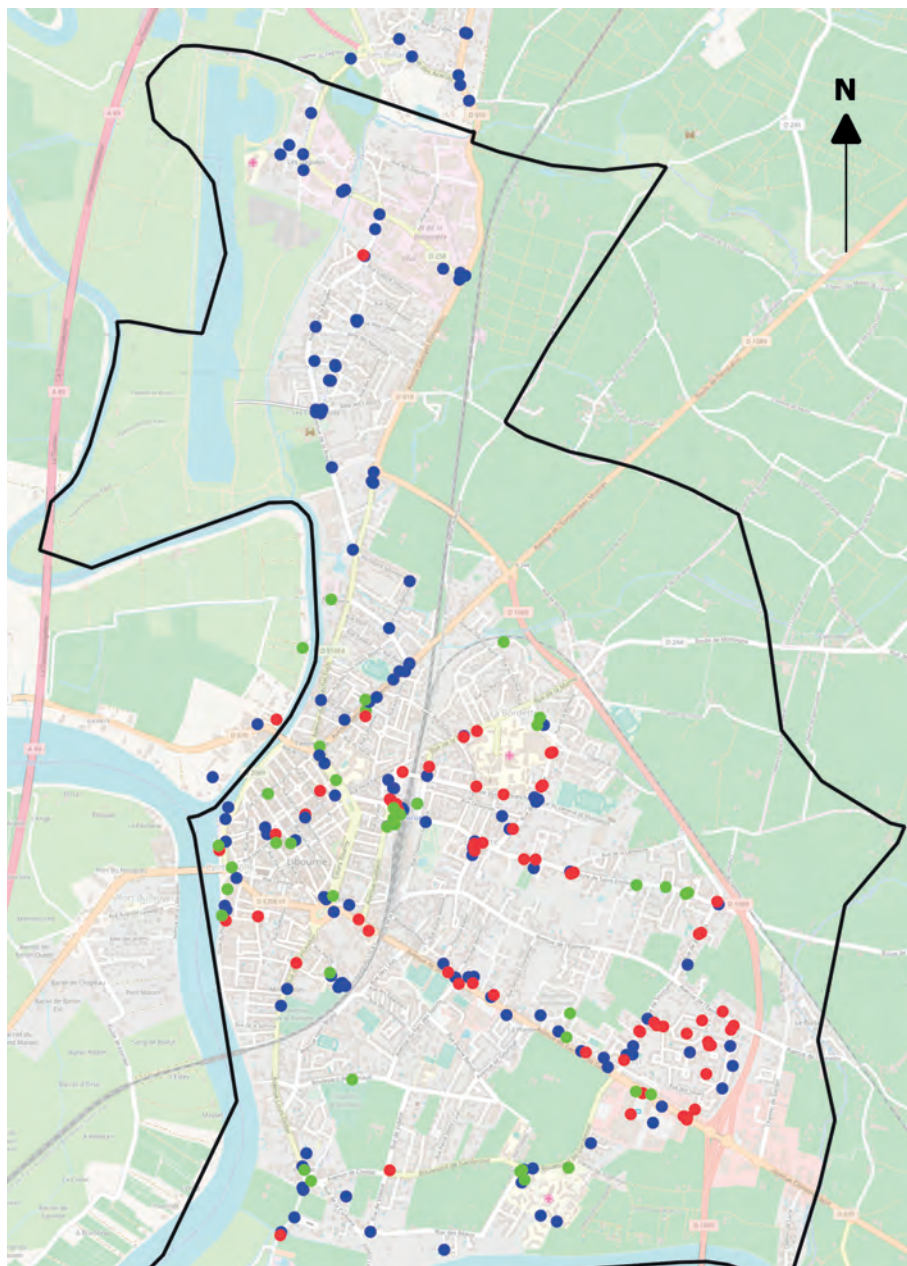
Plateforme en ligne de partage de photos géolocalisées.
<https://www.mapillary.com>

POUR ALLER PLUS LOIN

- Duféal et Noucher, 2017, « Des TIC aux TOC. Contribuer à OpenStreetMap : entre commun numérique et utopie cartographique », *Netcom* [En Ligne], 31-1/2 | 2017. <http://journals.openedition.org/netcom/2635>
- Hirt et Roche, 2013, « Cartographie participative », in Barbier et al. *Dictionnaire critique et interdisciplinaire de la participation*, GIS Démocratie et participation, <http://www.dicopart.fr/en/dico/cartographie-participative>
- Noucher, 2015, « Quand le numérique rebat les cartes », *CaMBo* #7, p.65-67.
- Site Web et films des journées State of the Map (SotM) organisées à Pessac du 1^{er} au 3 juin 2018. <https://sotm2018.openstreetmap.fr/>

STATUT DES ÉLÉMENTS INVENTORIÉS

lors de la cartopartie du 16 octobre 2010 à Libourne



Source: fond de plan OSM, réalisation : Paille, Pajot, Rignani, Voland.

Sur cette carte, figurent les 273 éléments identifiés en 3 heures pendant la cartopartie réalisée par 15 étudiants du M2 GTDD le 16 octobre 2010 à Libourne. Ces éléments ont été reportés sur OSM : 15 % des éléments, déjà présents dans la base, ont été validés ; 26 % correspondent à la mise à jour d'éléments déjà présents dans la base et 59 % sont des ajouts.

Projet « Mobilités en transition »,
UMR Passages CNRS - Université Bordeaux
Montaigne, sous la responsabilité de Sandrine
Vaucelle et Aurélie Bousquet.

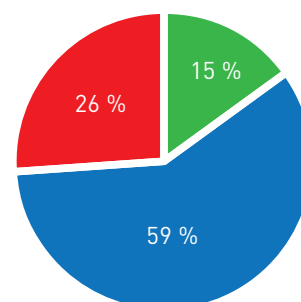


Limite communale
de Libourne



Éléments inventoriés

Statut des éléments
inventoriés en %



Création

Mise à jour

Validation

La marche pour aménager l'espace public

JEAN-CHRISTOPHE CHADANSON | EMMANUELLE GOÏTY

Les méthodes présentées ici mobilisent la marche comme un moyen de rendre l'habitant-usager plus actif et attentif vis-à-vis de ses espaces quotidiens de vie. Déjà, Kant, Rousseau et Nietzsche considéraient la marche comme une aide pour penser et philosopher...

Comment aménager ou/et évaluer le fonctionnement d'un espace accueillant du public du point de vue de la perception et des pratiques des usagers ? Comment rendre les espaces accueillant du public plus confortables et favorables à la diversité des attentes des usagers ? La réponse se trouve peut-être dans le recours aux « parcours commentés » et aux « marches exploratoires » qui constituent des méthodes permettant de cerner les pratiques et les attentes des usagers. Elles présentent toutes les deux la singularité de mobiliser la marche à pied comme un moyen de faire parler les habitants. Tour d'horizon des méthodes et des résultats obtenus.

Les parcours commentés

Cette méthode d'analyse se décompose en trois temps :

- L'accompagnement par un chercheur (ou un urbaniste) d'une personne qui déambule dans les rues d'un quartier et décrit à l'urbaniste ce qu'il perçoit (vue, odeur perçue, bruit entendu...). Il est demandé à la personne de distinguer et de découper son cheminement en différentes séquences. L'urbaniste écoute puis rédige un compte-rendu. Cet exercice est reproduit avec différentes personnes.
- La retranscription et l'analyse des enregistrements par le chercheur ou l'urbaniste dans la perspective de

trouver des similitudes ou/et des différences d'appréciation entre les différentes personnes. Cette confrontation des visions permet de formuler des hypothèses sur les caractéristiques des espaces publics traversés, séquence par séquence.

- La vérification sur le terrain des hypothèses est ensuite effectuée en mobilisant des expertises techniques de type mesures architecturales, topographiques, prises de vue ou de son. La confrontation de ces expertises techniques aux hypothèses émises confirme, ou pas, les analyses réalisées, et invite à définir un ensemble d'actions d'aménagement.

Diagnostic par l'utilisateur

Pour comprendre la perception d'un espace, il faut saisir à la fois les caractéristiques physiques d'un lieu et le type d'activité qui est y engagé (attendre, téléphoner, marcher, se promener). La perception d'un lieu est autant liée à l'usage que l'on en fait qu'aux qualités esthétiques et matérielles de ce lieu. Marcher, être en mouvement, permet une perception plus aisée que l'immobilité.

La méthode des parcours commentés donne une place centrale au passant, à l'habitant. Avec le parcours commenté, ce sont les individus qui sont les observateurs de leur propre situation.

D'après Jean-Paul Thibaud¹, sociologue urbaniste spécialiste des ambiances urbaines et chercheur au CRESSON¹² à Grenoble, le parcours commenté se détache de l'opposition intelligible/sensible. Les personnes sont invitées à expliquer leur ressenti : « nous partons de l'idée que l'environnement sensible peut fonctionner comme un embrayeur de paroles, que les ambiances locales peuvent être motifs à verbalisation. Rendre compte d'un événement présuppose qu'il nous soit perceptible, qu'il devienne suffisamment prégnant pour qu'il parvienne à nous parler, à nous faire parler et à parler à travers nous ».

Quelques exemples parisiens

Les types d'aménagement peuvent générer une ambiance propice à la flânerie, à l'insécurité, à l'étrangeté ou/et à la stimulation. Dans un souterrain, par exemple au niveau de la Pyramide du Louvres, la signalétique n'est pas le seul moyen de guider un marcheur ; l'aménagement physique de l'espace via une modulation de la lumière (puits de lumière par exemple) donne des repères et facilite l'orientation.¹³

Le choix de matériaux de sols différents peut également favoriser et

1 | J.-P. Thibaud, « Les parcours commentés », *L'espace urbain en méthodes*, dir. M. Grosjean et J.-P. Thibaud, Ed. Parenthèses, Marseille, 2001.

2 | Centre de Recherche sur l'Espace Sonore et l'environnement urbain, équipe du laboratoire AAU (ambiance architecture, urbanité).

3 | J.-P. Thibaud, « Une approche des ambiances urbaines : le parcours commenté », *Espaces publics et cultures urbaines*, dir. M. Jolé, Paris, Certu, 2002, pp. 257-270.

orienter des pratiques (marche lente ou rapide...). Le mélange des odeurs peut générer une sensation désagréable alors que d'autres odeurs (parfumerie, magasin de thé, odeur de gaufre) constituent des repères appréciés (les Halles à Paris)¹.

Dans le complexe d'échanges de la Défense, deux types de manière de se déplacer ont été identifiés. Ceux qui planifient leur parcours dans le dédale des couloirs pour réduire les situations de coprésence à l'autre (se mettre en face d'un escalier ou là où la porte du métro va s'ouvrir) et ceux qui reproduisent des itinéraires familiers durant lesquels ils vont retrouver certains lieux, certaines expériences sensibles agréables et rassurantes².

Les marches exploratoires

Les méthodes dites de marches exploratoires ou/et de « diagnostic en marchant » sont proches de celle des parcours commentés. Elles ajoutent une participation plus active des

habitants dans le sens où ces derniers peuvent par exemple participer et débattre des analyses collectives obtenues en termes de points forts et de points faibles (après la première étape de marche) mais également définir collectivement des actions à engager.

L'on doit aux dispositifs « politique de la ville » d'avoir réalisé un guide³ via le secrétariat général du comité interministériel des villes pour éclairer les décideurs et techniciens sur cette question. « C'est au Canada, au début des années 1990, que les marches exploratoires des femmes sont apparues sur les communes de Toronto et de Montréal, sous l'impulsion conjointe d'organisations de femmes et de services municipaux. Cette expérience a permis de poser les principes d'aménagement de la sécurité sous un aspect de « genre » dans une perspective de prévention des risques d'agressions, d'appropriation de la ville et de diminution du sentiment

d'insécurité au quotidien ». L'intérêt de cette démarche est tout d'abord de permettre d'améliorer l'ambiance ou le fonctionnement, via le regard des femmes, d'un lieu de vie ou d'un espace public pour qu'il profite à tous. La marche est préparée en amont et c'est aux femmes de s'approprier cette marche. La perception des lieux permet de repérer les éléments qui jouent sur l'accessibilité et la sécurité.

Ci-dessous la grille d'analyse utilisée à Montréal (*Guide d'aménagement pour environnement sécuritaire*, Anne Michaud, ville de Montréal, 2002) et mentionnée dans le guide méthodologique des marches exploratoires établie par le comité interministériel à la ville. À Drancy, en région parisienne, ces marches ont permis d'agir sur l'environnement de plusieurs manières : taille des haies ou destruction de murets qui bloquaient la visibilité, facilité les accès pour les personnes handicapées... Actions qui ont permis de donner une perception plus « sécurisante » de certains parcours à leurs usagers. —

1 | D. Cousin-Marsy, « Exploration sensible et parcours commentés », Étude sur la dimension métropolitaine des halles et Ville ouverte, Paris, 20 novembre 2009.

2 | T. Fort-Jacques, La coprésence en situation de déplacement saisie par les parcours commentés, ESO Travaux et documents n° 41, octobre 2016, p. 75-81.

3 | CIV, Guide méthodologique des marches exploratoires, des femmes s'engagent pour la sécurité de leur quartier, cahier pratique, hors-série, décembre 2012.
<http://www.ville.gouv.fr/IMG/pdf/sgciv-guidemarcheexploratoire.pdf>



A • Savoir où l'on est et où l'on va

La signalisation



B • Voir et être vu

La visibilité

- L'éclairage
- Les cachettes
- Le champ de vision
- Les déplacements prévisibles



C • Entendre et être entendue

L'affluence

- Fréquenter des lieux animés



D • Pouvoir s'échapper et obtenir du secours

La surveillance formelle et l'accès à l'aide



E • Vivre dans un environnement propre et accueillant

L'aménagement et l'entretien des lieux



F • Agir ensemble

La participation de la communauté

- Les marches exploratoires
- La mobilisation de la population et des groupes locaux
- L'appropriation des lieux publics par la population

De + 18 % à - 16 %

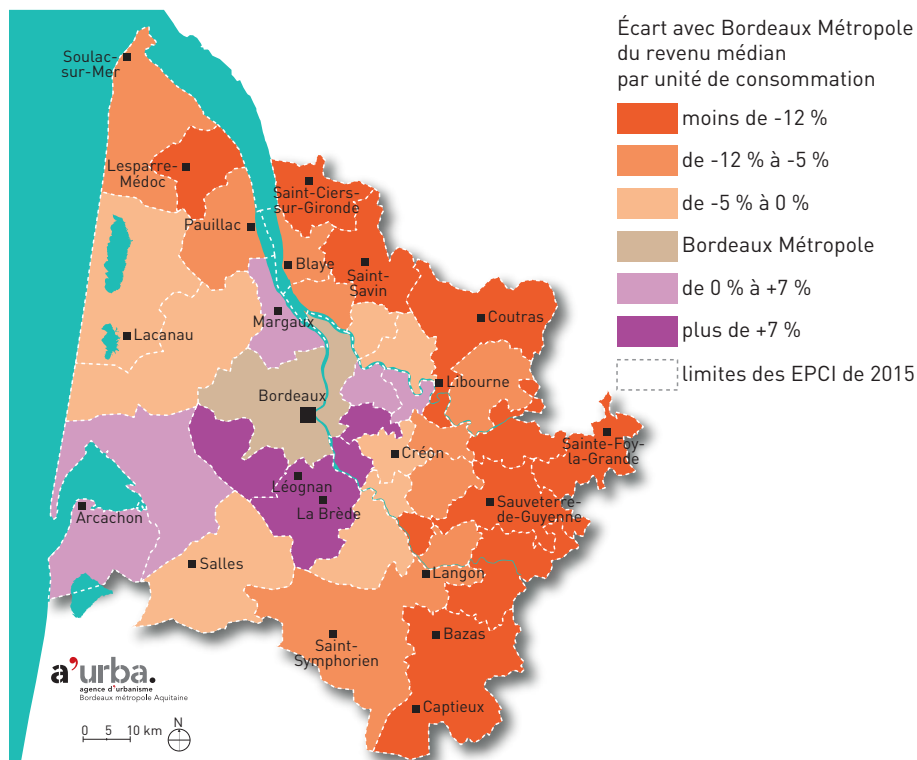
THOMAS BOHLAY

Cette fourchette caractérise les écarts de revenu entre les habitants des différents territoires girondins et ceux de Bordeaux Métropole.

Un postulat récurrent veut que les métropoles monopolisent les richesses et ne laissent que les miettes à leurs voisins. L'indicateur des écarts de revenu ne permet pas de qualifier de manière exhaustive l'opulence ou non d'un secteur donné, mais il s'agit d'un élément de comparaison aussi simple qu'objectif.

La carte ci-contre représente l'écart en pourcentage entre le revenu médian par unité de consommation d'un EPCI¹ et celui de Bordeaux Métropole. Nous parlons ici de revenu disponible, revenu à la disposition du ménage pour consommer et épargner (revenus d'activité, fonciers, financiers, retraites, pensions, chômage et prestations sociales). Ce revenu est divisé par le nombre d'unités de consommation du ménage, système de pondération attribuant un coefficient à chaque membre du ménage et permettant de comparer les niveaux de vie de ménages de tailles ou de compositions différentes. Enfin, le revenu médian est un indicateur central, la moitié des ménages du territoire se trouvant au-dessus, l'autre moitié en-dessous. Les données Insee les plus récentes

1 | Établissement public de coopération intercommunale : Entité regroupant des communes (communautés de communes, communautés d'agglomération, métropoles) soit pour assurer certaines prestations (ramassage des ordures ménagères, assainissement, transports urbains...), soit pour élaborer de véritables projets de développement économique, d'aménagement ou d'urbanisme.



datant de 2015, la carte se calque sur la géographie de la même année.

Pour commencer, la métropole n'est pas le territoire du département dont le revenu médian des habitants est le plus élevé. Les communautés de communes de Jalle-Eau-Bourde (+ 18 %), de Montesquieu (+ 10 %) et des Portes de l'Entre-Deux-Mer (+ 12 %) qui composent sa ceinture sud voient le revenu médian de leurs résidents significativement supérieur. La population du bassin d'Arcachon n'a elle non plus rien à envier à celle du géant bordelais en termes de revenu.

Sommes-nous alors en mesure de réfuter pour de bon ce mythe de la toute-puissance métropolitaine ? Négatif !

Au-delà de la particularité géo-économique de la côte Atlantique, plus on s'éloigne de la métropole,

plus le revenu médian chute. Le Nord et l'Est girondins accueillent des poches de pauvreté, le revenu médian de leurs ménages atteignant jusqu'à 16 % de moins que celui des ménages de l'EPCI bordelais. Si la population aisée n'est pas systématiquement installée en métropole, elle ne s'en éloigne que très peu.

Outre l'insuffisance de notre indicateur pour qualifier l'hétérogénéité des richesses au sein du département, la médiane ne permet pas de dépeindre fidèlement les inégalités de revenu au sein de Bordeaux Métropole. Néanmoins, elle invite à rester prudent et mesuré quant à la prétendue pauvreté qui touche les communes hors métropole, puisqu'elle dessine une géographie plus complexe. —

Environnement

CÉCILE NASSIET

Depuis le début des années 2000, l'« environnement » est un terme que l'on entend de plus en plus dans le débat public, le discours médiatique... Penchons-nous sur ce vocable souvent habillé de nombreux accessoires pour l'accompagner.

D'un point de vue étymologique, le mot « environnement » vient du verbe « virer » signifiant tourner, trouvant son origine dans le grec « gyros » (cercle, tour) puis dans sa transformation latine gyrare. Plusieurs modifications dans le temps ont permis d'aboutir au terme actuel d'environnement. Il disparaît de la langue française au cours du XVI^e siècle pour y réapparaître au XIX^e siècle, traduisant le terme « environment » anglo-saxon. Il est dans un premier temps majoritairement utilisé par les géographes et les scientifiques et en particulier dans l'écologie moderne.

Dans la première définition de l'environnement que propose actuellement le Larousse « l'environnement est l'ensemble des éléments (biotiques ou abiotiques)¹ qui entourent un individu ou une espèce et dont certains contribuent directement à subvenir à ses besoins ».

Aujourd'hui, « l'environnement » est sur toutes les lèvres : scientifiques, artistes, hommes politiques et citoyens... S'il est

d'abord associé au domaine de la nature, il peut également faire référence à d'autres sphères : environnement familial relatif à l'entourage proche d'un individu, environnement social et culturel, « rassemblant l'ensemble des conditions matérielles et des personnes entourant un être humain », environnement professionnel et, plus récemment, environnement informatique défini comme la « configuration matérielle et logicielle d'un ordinateur » ! Bref, l'environnement est un terme aujourd'hui essentiellement utilisé pour l'homme et ce qui l'entoure et non pas pour l'ensemble des êtres vivants.

Le terme « environnement » au sens « d'environnement naturel » prospère depuis les années 1970. Le premier ministère délégué à la Protection de la nature et de l'Environnement est d'ailleurs créé en janvier 1971 sous le gouvernement Chaban-Delmas. C'est devenu un sujet majeur dans nos sociétés, sa protection résultant du constat que les activités anthropiques ont des conséquences sur la dégradation des écosystèmes naturels et que cela nécessite de changer certaines de nos pratiques pour maintenir un équilibre viable.

La nécessité de protéger l'environnement devient mondiale lors de la première conférence des Nations Unies sur l'environnement (Stockholm, 1972). En juin 1992, l'environnement devient un bien commun lors du som-

met de la Terre de Rio de Janeiro. Il constitue un support de vie nécessaire à l'ensemble des êtres vivants et son devenir conditionne la vie des générations futures. En 2000, « assurer un environnement durable » fait partie des huit objectifs du millénaire pour le développement formulés par l'Organisation des Nations Unies (ONU).

Aujourd'hui, la protection de l'environnement, de plus en plus intimement liée aux enjeux de réchauffement climatique, divise. Les pays « en développement » revendiquent ainsi un « droit à polluer » pour accéder à un niveau de vie comparable aux pays « riches » qui sont, de fait, les plus gros pollueurs. Ces derniers consentent désormais, pour la plupart, à des efforts en faveur de la protection de l'environnement. Toutefois, certains poids lourds freinent des quatre fers à l'instar des États-Unis qui se sont retirés de l'Accord de Paris sur le Climat en juin 2017. Plus « modestement », la prise en compte de la protection de l'environnement fait désormais partie du quotidien du métier d'urbaniste. Elle irrigue les projets à toutes les échelles du territoire, de l'aménagement d'un quartier d'une ville à la planification territoriale. C'est la condition essentielle pour développer des territoires durables et résilients face aux changements à venir. —

1 | Biotiques : ensemble des interactions entre êtres vivants.

Abiotiques : ensemble des facteurs physico-chimiques influençant un écosystème.

Départements et métropoles : fusion ou confusion ?

MICHAËL DAVID

Passés quelque peu inaperçus au printemps dernier lors de son audition devant les parlementaires, les propos de B. Delsol, directeur général des Collectivités locales, ont pris un relief tout particulier à l'automne 2018 lors de la réception à l'Élysée des présidents de métropole¹ concernés par le projet du gouvernement.

À l'instar de la métropole du Grand Lyon montrée en modèle depuis sa création en 2014, l'exécutif a pour ambition de dupliquer le rapprochement département-métropole à l'échelle de cinq départements : Haute-Garonne, Gironde, Loire-Atlantique, Nord et Alpes-Maritimes².

Il s'agirait ainsi de supprimer les départements dans les zones les plus urbanisées en fusionnant sur ces territoires les instances départementales et métropolitaines et en élisant leur futur président au suffrage universel direct en 2026. Ne serait conservé qu'un département résiduel hors du périmètre de la métropole.

Pour l'heure, dans un contexte de défiance des élus locaux envers le pouvoir, les maladresses de l'exécutif conjuguées aux cacophonies ministérielles n'auront fait qu'accroître l'ire des présidents de conseils départementaux concernés, vents debout contre la réforme !

1 | De plus de 500 000 habitants.

2 | Sans oublier la mission confiée au préfet P. Dartout sur la fusion des Bouches-du-Rhône et de la métropole Aix-Marseille centrée notamment autour de la question du pays d'Arles.

À l'analyse, force est de constater un double écueil auquel est confronté le gouvernement.

D'une part, des obstacles politiques qui s'organisent autour de l'idée du centre contre la périphérie avec un argumentaire connu et éprouvé : les métropoles règnent sur les seules parties dynamiques et riches du territoire et laissent aux départements les zones périurbaines ou rurales davantage frappées par la pauvreté.

Aussi, les détracteurs de la métropolisation pointent-ils le risque de voir s'accroître les fractures territoriales, fiscales et sociales avec des zones déjà délaissées et qui le seront encore davantage après la réforme comme le numérique très haut débit.

D'autre part, se dressent des écueils juridiques. Le fait qu'il n'y a pas un modèle unique de métropole, chacune ayant des spécificités³, d'où la réticence des métropoles à prendre en charge de nouvelles compétences, mais aussi l'absence de politiques nouvelles des métropoles récemment créées et que les départements leur ont cédées (Strasbourg sur le social et les routes, Lyon sur le social et le handicap).

Les propos rassurants de la ministre J. Gourault, lors du congrès de l'Assemblée des départements de France (ADF) en novembre 2018, sur le « respect de la double volonté locale », parviendront-ils à dissiper les craintes et inquiétudes des élus locaux ?

3 | A. Duranthon, *L'institution départementale à l'heure métropolitaine : quelles perspectives ?*, rapport, 2018.

Nantes et Lille, puis plus récemment Nice et Toulouse⁴, apparaissent déjà hors-jeu. Pour Bordeaux Métropole, son ancien président A. Juppé⁵ avait fait savoir par voie de presse en janvier dernier qu'il renonçait également au processus de métropolisation du département, lui préférant la voie plus consensuelle d'Assises du territoire. Ne resterait alors plus qu'Aix-Marseille...

Au modèle forcé est préférée l'interdépendance entre les territoires, qui invite à définir un modèle alternatif fondé sur la complémentarité et la coopération à partir de conventions.

Et si finalement la voie moyenne, équilibrée et apaisée, trouvait écho dans les travaux d'A. Duranthon : « Déstructurer le département pour structurer la métropole » semble vain parce que les équilibres sont ailleurs. Et l'auteur de poursuivre : « La décentralisation peut certainement trouver un point d'équilibre entre la satisfaction d'objectifs économiques-aménagistes de planification et d'édification des réseaux fondamentaux, qui serait l'œuvre d'un binôme région/métropole et l'établissement des liens de solidarités utiles à la réalisation quotidienne des liens entre les hommes, qui serait celle du couple bloc communal/département ».

En Gironde, terre de tempérance, il semble que les grands élus aient privilégié le dialogue au conflit « pour servir l'intérêt général, les territoires et plus simplement les Girondins ». —

4 | Où les élus métropolitains avaient pourtant adopté une motion en faveur d'une fusion avec le département.

5 | *Sud Ouest*, 19 janvier 2019.

Cynthia Ghorra-Gobin

La métropolisation en question

Presses Universitaires de France, 2016, 118 p.

Cynthia Ghorra-Gobin nous apporte son expérience états-unienne pour illustrer les questionnements autour de la métropolisation. Elle propose une approche comparatiste des traditions scientifiques américaines et françaises qui décentre le débat national et permet de dépasser le clash entre la « France des flux » et la « France périphérique ».

L'auteure décrit d'abord la question métropolitaine aux États-Unis à travers les mots utilisés pour y qualifier les mutations spatiales. En 1949, le bureau du recensement crée les « aires métropolitaines » : des villes centres, entourées de leurs banlieues résidentielles, avec une continuité du paysage urbain et des déplacements pendulaires. En 1991, apparaissent les *edge cities*, des pôles suburbains où se concentrent des bureaux et des équipements qui vident de leurs emplois les *inner cities*, les quartiers populaires du centre. Cet espace urbain polycentrique, appelé *cluster*, devient métropolitain. Les chercheurs parlent d'une véritable « révolution métropolitaine » et même d'une « subversion économique des territoires ». Face à un État fédéral dépassé qui a longtemps favorisé la concurrence entre municipalités, on en appelle à l'émergence de *metropolitics*, d'une sphère politique intermédiaire qui englobe toutes les collectivités de l'espace métropolitain.

La reconnaissance du fait métropolitain en France est plus tardive, le phénomène étant peut-être lui-même lisible plus tardivement sur le territoire français. En 1996, les « aires urbaines » de l'Insee s'appuient aussi sur des critères morphologiques (continuité du bâti pour dessiner l'unité urbaine centrale) et fonctionnels (déplacements domicile-travail). Le terme « métropolitain » n'est utilisé que dans une optique économique avec les notions d'emplois et de fonctions métropolitaines dans les années 2000. Depuis les années 1990, plusieurs chercheurs mettaient déjà en avant le rôle croissant d'une économie relationnelle qui s'incarne à l'échelle des métropoles et contribue au développement du pays. Du côté de l'État, le paradigme métropolitain n'est pris en compte qu'à partir de 2003 avec un appel à des « coopérations métropolitaines » et le rapport Perben de 2009 (avec notamment une critique des intercommunalités qui morcelleraient les métropoles). Enfin, l'acte III de la décentralisation va institutionnaliser les métropoles en 2014 en leur offrant un nouveau statut, comme « partenaires » de l'État, et des compétences étendues.

La métropole est maintenant reconnue comme un territoire fonctionnel, relevant d'une certaine « glocalité » qui l'inscrit dans des échelles du local au mondialisé. Un enjeu majeur est identifié : celui des inégalités intramétropolitaines. Aux États-Unis, les polarités sont périphériques et les fragilités au centre. Ce serait plutôt l'inverse en France. Dans tous les cas, on évoque des difficultés pour se déplacer ou se loger selon où on se place. La réponse américaine, très pragmatique, a pour souci d'aménager des territoires performants où les solidarités internes sont nécessaires à la réussite économique de la métropole.

En France, l'approche relève plus d'un principe : celui d'égalité entre tous les territoires, dont l'État doit être le garant. Pour ce faire, il faut penser le rééquilibrage des fonctions et des compétences de l'État, qui doit s'assurer de la coopération entre les acteurs métropolitains, mais aussi avec les territoires hors métropoles. Enfin, l'auteure renvoie au besoin de construire des références à une « dimension métropolitaine du vivre-ensemble », une identité métropolitaine pour donner du sens aux projets et créer du lien entre les habitants.

Qu'en est-il à Bordeaux de la construction de ce « récit métropolitain » ? La cogestion intercommunale à la bordelaise depuis 50 ans ne serait-elle qu'une règle politique de bonne conduite qui ne parvient guère à dépasser le fait communal ? Son échelle pose aussi question. Les lois ont figé le périmètre de l'agglomération bordelaise en 1968 pour en faire une métropole de droit commun... en 2015, sans changer de périmètre. Alors que la métropole fonctionnelle se vit sur des territoires plus grands et plus éloignés, où les règles de gouvernance restent à inventer.

Lionel Bretin



Éric Alonzo

L'architecture de la voie Histoire et Théories

Éditions Parenthèses, 2018, 526 p.

La voie n'est pas un objet exclusivement utilitaire permettant de « recevoir la circulation des hommes et des biens ». Dans son ouvrage, *L'architecture de la voie*, Éric Alonzo expose le rôle des routes dans les conquêtes commerciales et le contrôle politique des territoires. Il explique également comment elles participent à l'appréhension intellectuelle des paysages et à la construction de certains concepts esthétiques comme le Sublime ou le Futurisme. Malgré le caractère structurant de la rue propre aux milieux urbains, la route n'est pas l'apanage de la ville. Éric Alonzo rappelle l'influence de l'art des jardins dans celui du tracé des routes, en jouant avec le paysage et les points de vue pour les rendre pittoresques, scéniques, confortables et inspirantes pour celles et ceux qui les empruntent.

La première partie de l'ouvrage est consacrée à l'appréhension de l'espace de la voie comme « une architecture sans volumes, façades ni élévations ». Considérée comme l'archétype de l'infrastructure, la surface carrossable de la voie relie, transporte, délimite et laisse le champ visuel libre. Le passage répété des hommes dessine une sente en écartant la nature, l'espace du vide se crée, la surface minérale de la route tranche dans la végétation et le paysage de la route naît. Le livre, richement illustré, met l'accent sur la technicité et les parties invisibles des voiries sans lesquelles la ville ne peut fonctionner. La création de l'École des Ponts et Chaussées par Louis XIV marque un tournant majeur dans les techniques de construction des routes, devenue un domaine d'activité majeur dans tout le pays. La voie appose dès lors une facture et une signature politique sur tous les territoires du pays, sans distinction entre urbain et rural.

Au cours du XX^e siècle, la recherche de performances techniques automobiles et l'élaboration du déblais-remblais marquent un tournant dans l'aménagement et la desserte des territoires. Les autoroutes se superposent à certaines voies antiques mais la plupart font fi des anciens tracés hérités des trajectoires dessinées par les charrettes et qui révèlent subtilement les aspérités du paysage. Éric Alonzo s'interroge et interpelle : la voie est-elle un ouvrage comme

les autres ? Pourquoi la différencier des autres architectures alors qu'*in fine*, c'est elle qui les oriente et les dessert ? Au fil des chapitres, il insiste sur le besoin de renouer avec ce qui forge les valeurs et les usages aux abords des anciennes voies. Selon l'architecte, l'urbanité n'est pas l'apanage des routes les plus anciennes. Force est de constater que les grands projets routiers des dernières décennies relient des pôles, concentrent des activités mais ne génèrent pas l'ambiance urbaine telle qu'on se la représente, bien au contraire. Désormais, on déclassé certaines voies, comme celles sur berges à Paris. Ou bien, on les « prête » le temps d'une journée aux piétons et cyclistes, par exemple, sur Pasadena Street à Los Angeles.

L'ouvrage invite à s'interroger sur cette architecture sans façade qui concentre les enjeux économiques et politiques des circulations humaines et marchandes. Plus philosophiquement, il nous renvoie à notre dépendance addictive au « mouvement » comme une nourriture sensationnelle et intellectuelle qui façonne culturellement nos modes de vie contemporains.

Dimitri Boutleux



Sous la direction d'Émeline Bailly, préface de Thierry Paquot

Oser la ville sensible

Cosmografia, 2018, 200 p.

Cet ouvrage collectif restitue la démarche et les réflexions du projet de recherche FACT (Fabrique active du paysage), qui « interroge les possibilités de théoriser et décliner les principes opérationnels d'une conception urbaine sensible ».

Ce projet, porté par le CSTB, s'est déroulé sur L'Île-Saint-Denis, territoire multifonctionnel en pleine mutation urbaine, et avait pour double ambition de mobiliser les habitants dans un processus d'appréhension sensible de l'espace (sensations, sentiments, émotions, représentations esthétiques et imaginaires du paysage) et de proposer des modalités d'intervention sur les composantes sensibles du paysage.

Il s'est déroulé en deux temps : tout d'abord, l'organisation « d'ateliers-promenades » avec une douzaine d'habitants, visant à recueillir leur rapport sensible aux lieux et aux paysages, pour aboutir à une carte « sensible » commune, puis l'intervention d'artistes et de concepteurs sur un ensemble de lieux identifiés lors de la première phase.

La première partie de l'ouvrage présente, sous forme de fiches, les dix installations réalisées sur l'ensemble de L'Île-Saint-Denis. Celles-ci devaient répondre à plusieurs principes directeurs : ménager les lieux, impliquer les habitants dans le processus de fabrication, composer avec les ressources matérielles et immatérielles du site et, enfin, « souligner la perception des lieux et de leurs horizons (intérieurs comme lointains) et surtout en proposer une expérience singulière ».

Ces interventions proposent ainsi d'éprouver des rapports inédits au fleuve, de développer une poétique « mouvante » de l'espace par des jeux de lumières ou des mobilisations inattendues du végétal, ou encore, de découvrir l'île par un audioguide créé par les habitants.

La seconde partie, plus développée, propose « un retour critique et élargissement théorique » sur plusieurs problématiques soulevées par le projet, et faisant chacune l'objet d'un texte détaillé : la participation citoyenne sensible, le paysage sensible, le réemploi dans la création artistique...

Elle se conclut par un manifeste sensible. Militant pour un « urbanisme expérientiel et sensible », ce manifeste propose, selon le titre de l'ouvrage, « d'oser la ville sensible » en invi-

tant les acteurs de la ville à oser un ensemble d'attitudes, telles qu'oser écouter pour saisir la sensation des lieux, oser ménager la charge poétique des lieux ou encore oser imaginer des petits dispositifs et installations urbaines discrètes et évolutives. Faisant la part belle à la création artistique en tant « qu'activateur » de la charge sensible des lieux, ce manifeste peut utilement nourrir la réflexion de la commande publique artistique de Bordeaux Métropole. Initiée en 2002 dans le cadre de la construction du tramway, cette démarche se poursuit avec l'ambitieux programme artistique lié au projet Garonne, qui propose une multiplicité d'interventions en lien avec ce grand site de mutation urbaine au cœur de la métropole. Pour autant, comme le souligne le manifeste, si l'art est l'une des clés d'une métropole sensible, reste à penser également la ville sensible « au fil de l'eau » de l'aménagement. Comment intégrer une approche sensible dans les petits et grands projets d'aménagement de la métropole : tel est l'enjeu auquel l'a-urba a l'ambition de contribuer, en développant des promenades sensibles et des outils afin d'« opérationnaliser » le sensible dans le quotidien des projets.

Bob Clément



Julie Pollard

L'État, le promoteur et le maire

Presses de Sciences Po, 2018, 214 p.

À l'image de la place centrale qu'occupe le promoteur dans l'intitulé même de l'ouvrage, cet acteur est aujourd'hui devenu incontournable des politiques publiques du logement. Qu'elles soient impulsées à l'échelle nationale ou déclinées de manière locale, ces politiques accordent un rôle majeur aux promoteurs dans la fabrication de l'action publique, et plus précisément la production de logements.

Particulièrement didactique, le propos laisse entrevoir en filigrane le puissant jeu d'acteurs entre promoteurs et élus (locaux comme nationaux). Trois étapes jalonnent schématiquement la démonstration. Tout d'abord, l'auteure s'attache à comprendre le métier de promoteur et à décrire les principales évolutions de la profession au cours des dernières années. S'éloignant du cliché du « bétonneur peu scrupuleux préoccupé par l'appât du gain » le promoteur est ici défini comme un intermédiaire à l'initiative des projets de construction, suivant les différentes étapes jusqu'à la livraison au client final. Ensuite, les rapports d'influence entre l'État et les promoteurs sont analysés. L'accent est mis sur les instruments d'action publique qui orientent la production de logements. Ils visent à contraindre (par la réglementation et l'appareil législatif), à inciter (par les normes, labels ou certificats dans le secteur du bâtiment), mais aussi et surtout à soutenir (instruments économiques et fiscaux pour stimuler le marché). Parmi les niches fiscales, citons les dispositifs d'incitation à l'investissement locatif (Périsol, Scellier, Duflot, Pinel...) dont le développement durant les vingt dernières années a fortement soutenu l'activité des promoteurs immobiliers. Enfin, les relations entre élus locaux et promoteurs sont au cœur de la troisième étape de la démonstration. Si ces derniers semblent plutôt peu visibles à l'échelle nationale (leur action collective est jugée fragile), cette faiblesse est compensée par une forte présence au niveau local où ils doivent « occuper le terrain ». L'auteure décrypte les rapports d'interconnaissance entre promoteurs et gouvernements locaux, mettant au jour le système de dépendance réciproque entre les ressources des différents acteurs : aux

maires, la maîtrise foncière et l'attribution des permis de construire ; aux promoteurs l'expertise, la capacité de mise en œuvre et la participation aux politiques de peuplement des élus locaux.

Au final, l'ouvrage s'efforce à mettre en perspective l'activité des promoteurs immobiliers avec les enjeux nationaux et locaux en matière de production de logement. Certains dispositifs publics (niches fiscales, encouragement de la construction de logements sociaux par les promoteurs à partir des années 2000) ont contribué à l'essor de la profession. Une tendance de fond se dessine : la délégation de la mise en œuvre de l'action publique aux acteurs économiques privés. Par ces nouveaux modes de « faire la ville », les acteurs politiques s'exposent à un risque, celui d'être peu à peu dépossédés de la conduite de l'action publique. L'enjeu est alors de trouver le bon équilibre pour « produire collectivement ». Une initiative bordelaise fait écho à cette volonté de coopération : la Charte du « Bien construire à Bordeaux Métropole ». Elle fédère, autour de la collectivité territoriale, les organisations ou ordres représentatifs des professionnels de la construction, maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvres. Une manière de s'engager localement à faire mieux... et ensemble.

Thibaut Lurcin





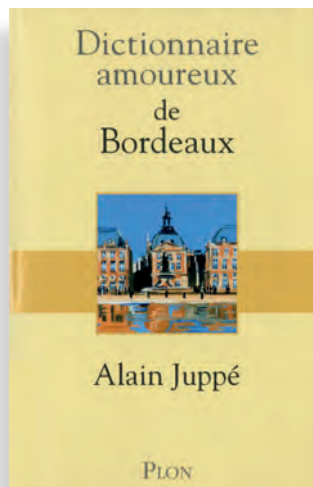
Sous la direction de Patrice Godier,
Thierry Oblet, Guy Tapie

L'éveil métropolitain L'exemple de Bordeaux

Éditions Le Moniteur, 2018, 216 p.

Cet ouvrage est l'aboutissement d'un travail de 3 ans d'enquête sur les conditions de la transition métropolitaine bordelaise dans le cadre du 2^e volet du programme de recherche POPSU, financé par le PUCA et Bordeaux Métropole.

Les auteurs présentent les changements vécus par la ville de Bordeaux au cours des deux dernières décennies. Ils abordent notamment le réseau de transports urbains, le projet de nouvelle économie numérique ou encore le phénomène participatif.



Alain Juppé

Dictionnaire amoureux de Bordeaux

Plon, 2018, 608 p.

À travers 598 pages, le désormais ex-maire de Bordeaux raconte sa ville, ses endroits préférés, ses personnages historiques et distille une sélection de bonnes adresses pour se restaurer, se divertir ou découvrir le patrimoine local.

Alain Juppé débute ce dictionnaire amoureux en racontant son arrivée à Bordeaux, où il passait souvent, pour relier Paris et ses Landes natales, et dont le quartier des Chartrons impressionnait sa mère, issue la bourgeoisie landaise.

Il évoque également quelques souvenirs d'enfance et revient sur les travaux d'aménagement entrepris pendant son mandat.



Sous la direction de Michèle Larué-Charlus

Bordeaux, 50 ans d'héritage(s), 1967-2017

Bordeaux Métropole, 2017, 272 p.

Ce livre a été conçu à l'occasion du 50^e anniversaire du secteur sauvegardé de Bordeaux, dans le cadre d'Agora 2017, Biennale architecture-urbanisme-design de la ville de Bordeaux, et des Journées européennes du patrimoine 2017.

Il retrace l'histoire de la création, de la gestion et des évolutions du site patrimonial remarquable à partir d'articles et de multiples témoignages des acteurs du patrimoine. Près d'une cinquantaine de contributions d'élus, savants, techniciens, riverains, architectes, promoteurs... sont ainsi regroupées pour évoquer le passé mais aussi l'avenir du centre historique de Bordeaux.

Abonnez-vous !

Et recevez **CaMBo** chez vous :



1 an : 2 numéros = 20 €

2 ans : 4 numéros = 40 €

Collection complète* : 14 numéros = 120 €

*N° 3, épuisé - offre valable jusqu'au 15 novembre 2019 - dans la limite des stocks disponibles

Oui, je souhaite m'abonner à la revue **CaMBo** pour ☐ 1 an ☐ 2 ans ☐ collection (1 à 15)
à partir du n° 15 (mai 2019) ☐ (sauf n° 3, épuisé)

à partir du n° 16 (à paraître, novembre 2019) ☐

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 MÉTROPOLE BORDELAISE

LES AUTEURS

p. 40 | **Julie Benisty Oviedo**
chargée de mission, Bordeaux Convention Bureau.

p. 22 | **Agnès Berland-Berthon**
architecte et urbaniste, maître de conférences
en Aménagement de l'espace et Urbanisme,
IATU de Bordeaux.

p. 72 | **Thomas Bohlay**
statisticien, chargé d'études à l'a-urba.

p. 48 | **Jean-Luc Boulín**
directeur de la Mission des Offices de Tourisme
Nouvelle-Aquitaine (MONA), professeur associé
à l'IATU, université Bordeaux Montaigne.

p. 26, 76 | **Dimitri Boutleux**
paysagiste-urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 75 | **Lionel Bretin**
géographe, chargé d'études à l'a-urba.

p. 70 | **Jean-Christophe Chadanson**
urbaniste, directeur de l'équipe Projet urbain
à l'a-urba.

p. 42 | **Sylvie Clarimont**
Enseignante-chercheuse en géographie, université
de Pau et des Pays de l'Adour.

p. 77 | **Bob Clément**
ingénieur-urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 35 | **Saskia Cousin**
enseignante-chercheuse en anthropologie,
université Paris-Descartes.

p. 74 | **Michaël David**
conseiller juridique à l'a-urba, enseignant-chercheur
associé à l'Institut Léon Duguit (ILD),
université de Bordeaux.

p. 50 | **Valérie Diaz**
urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 46, 53, 57 | **Alain Escadafal**
enseignant-chercheur en aménagement touristique,
responsable du master tourisme (AGEST) de l'IATU,
université Bordeaux-Montaigne.

p. 24, 29, 34, 45, 46, 54, 57 | **Nathanaël Fournier**
économiste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 70 | **Emmanuelle Goïty**
sociologue, chargée d'études à l'a-urba.

p. 29 | **Françoise Le Lay**
directrice des études à l'a-urba.

p. 38 | **Sophie Lignon-Darmaillac**
enseignante-chercheuse en géographie,
Lettres Sorbonne Université.

p. 78 | **Thibaut Lurcin**
économiste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 17 | **Laurie Magimel**
étudiante en master Stratégies territoriales
et urbaines, Sciences Po Paris.

p. 14 | **Élodie Maury**
chargée de communication à l'a-urba.

p. 73 | **Cécile Nassiet**
urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 61 | **Mikaël Noailles**
docteur en histoire contemporaine,
professeur certifié d'histoire-géographie.

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. 64 | **Anaïs Péraud**
étudiante en master de géographie,
université de Bordeaux Montaigne.

p. 15 | **François Péron**
urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 4 | **Gilles Pinson**
professeur de science politique
à Sciences Po Bordeaux.

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

p. 8, 67 | **Sandrine Vaucelle**
géographe, maître de conférences
à l'université Bordeaux-Montaigne.

p. 19 | **Philippe Woloszyn**
chargé de recherche CNRS, UMR 5319 Passages
(UBM - UPPA - EnsapBx).

LES ILLUSTRATEURS

p. 25 | **Clara Barretto**
architecte-urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 18, 34, 42, 72 | **Olivier Chaput**
infographiste à l'a-urba.

p. 11, 46 | **Sylvain Tastet**
infographiste à l'a-urba.

LA PHOTOGRAPHIE

couverture, p. 1, 2, 8, 13, 15, 17, 18, 21, 29, 30,
31, 33, 35, 36, 38, 43, 51, 52, 55, 56, 59, 60, 63
| **Hélène Dumora**
photographe à l'a-urba.

#15 | MAI 2019

#tropdetourisme ?

le festin

a'urba.



10 €

Faire un « break »,
partir en vacances...

Voilà un sujet a priori bien léger ! Il mérite pourtant toute sa place dans *CaMBo*, tant le tourisme connaît un essor sans précédent et participe désormais du fonctionnement des métropoles.

Alors : trop de tourisme ?
Des éléments de réponse
dans ce numéro.

À paraître

#16 | NOVEMBRE 2019

Mémoire(s) de la ville