

CAhiers de la
M**ÉTROPOLE**
BORDELAISE

#16 | NOVEMBRE 2019

**Mythologies
de la ville**



Mythologies de la ville

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
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 : novembre 2019
ISBN : 978-2-36062-241-2
ISSN : 2260-9075



10-32-3010 / Certifié PEFC /

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



édito

Mythologies de la ville. Le thème du dossier de ce 16^e numéro de *CaMBo* invite à entrer dans Bordeaux par le chemin long de l'histoire. Comment des faits, des repères, des personnages, des traces matérielles et immatérielles, participent-ils à la construction de l'histoire d'une ville ? Cette enquête historique fait la part belle au noir et blanc, installe les nuances, souligne les porosités entre histoire et mémoire. Réinterroge les tabous et éclaire les clichés sur Bordeaux. Et donne à voir une ville-miroir dans laquelle se répondent imaginaire et faits historiques.

Est-il possible de reconstituer et restituer entièrement, équitablement l'histoire d'une ville ? L'impératif du temps long et de la continuité se heurte aux trous et aux aspérités : on s'agrippe et s'attache à un lieu, un personnage, une date. Écrivains, élus, artistes, habitants braquent les projecteurs sur certains événements ; chacun aime à raconter « sa » ville.

Et pourtant, l'historien veille à documenter, sourcer, étudier le passé. Il nous dit : « à Bordeaux, il s'est passé ceci ». Mais l'histoire échappe à sa discipline. Elle est aussi récit. Et celui-ci affirme « Bordeaux, c'est cela » ; il renvoie à l'identité. Alors pourquoi, depuis quelques dizaines d'années, porte-t-on autant d'intérêt au récit des villes ? Probablement parce que le récit accompagne les transformations, apportant une réponse simplifiée à des problématiques multiples. Parce que la mise en récit, le *storytelling*, dessine les traces d'un futur partageable.

Les agences d'urbanisme, quant à elles, occupent une place singulière dans l'édification de destins urbains, mettant en perspective passés, présents et futurs. Ces organismes de réflexions, d'études et d'aide à la décision publique contribuent, depuis 1969 pour les plus anciens – dont l'a-urba – à l'aménagement et au développement de leur territoire. Les agences ont traversé et intégré réformes territoriales et mutations sociétales pour s'affirmer comme des outils d'expertise mais également comme des lieux de mise en commun et d'intermédiation.

50 ans ! Sans nostalgie mais avec enthousiasme, l'a-urba célèbre son demi-siècle. Elle a imaginé des moments de rencontres avec ses partenaires et tous ceux qui aiment questionner autrement et élaborer, ensemble, des propositions. Plusieurs publications scandent cette année particulière : ce numéro de *CaMBo*, une *Métroscopie bordelaise* – des chiffres clés sur les grands enjeux métropolitains, en format de poche – ou encore un *Éloge de l'apostrophe* qui raconte, à travers de petites et grandes histoires de la vie de l'agence, ses activités et ses productions. Dernier rendez-vous de 2019 : un colloque ambitieux sur les marges de manœuvre de l'action publique locale pour réfléchir, collectivement, aux politiques urbaines des prochaines années et décennies.

Ancienne ou contemporaine. Petite ou grande. Singulière ou plurielle. La « belle histoire » reste celle qui est partagée.

Françoise Le Lay, directrice des études à l'a-urba
Jean-Marc Offner, directeur général de l'a-urba



DÉBATS

GRAND ENTRETIEN

Denise Pumain | Gilles Pinson

4

CONTROVERSE

Terreur sur les trottoirs

Le futur incertain des trottinettes électriques

| Guillaume Pouyane

7

IMPERTINENCE

Et pour quelques secondes de plus | Thierry Oblet

11

BRUITS DE LA VILLE

ÉPHÉMÈRE

Photographie | Hélène Dumora

13

SENS DE L'ÉVÉNEMENT

Quelles capacités d'action pour nos futurs élus ?

| Élodie Maury

14

ESPACES PUBLICS

À vos pinceaux !

Écrire et dessiner sur l'espace public

| Sophie Haddak-Bayce | François Péron

15

VOISINAGE

La Rochelle

Cité exemplaire dans les modes de déplacements urbains ?

| Antonio Gonzalez Alvarez | Laurie Magimel

18

INNOVATION

Robots en vue ! | Valérie Diaz

20

DOSSIER Mythologies de la ville

coordonné par François Cougoule | Patrice Godier | Thierry Oblet

25

Bordeaux, ville rebelle !	29	Lieux iconiques	48
Entretien avec Anne-Marie Cocula François Cougoule		La Mémoire de Bordeaux Métropole,	50
Petite histoire de Bordeaux Xavier Lacarce	33	L'histoire en images et en mouvement Céline Morice	
Pourquoi les villes ressemblent à leur image ?	36	Entretien avec Céline Morice Patrice Godier	51
François Dubet		Le souvenir de la Révolution	53
Ni tout à fait belle, ni vraiment endormie...	39	Laurent Coste	
Daniel Mandouze		Quelle histoire pour quel avenir des boulevards ?	57
Animer le débat pour réveiller des élites :	42	Sylvain Schoonbaert	
un cas d'étude bordelais Hubert Bonin		Bordeaux, ville basse	61
Le commerce atlantique & l'esclavage	45	Chantal Callais Thierry Jeanmonod	
Christian Block			

ACTEURS

IDENTITÉS MÉTROPOLITAINES

Photographie Hélène Dumora	21
-------------------------------------	----

TRANCHE DE VIE

En passant par Bordeaux (suite et fin)	22
Nathanaël Fournier	

ESPACES DE VILLE

Banque des villes, des champs... et Internet !	24
Vincent Schoenmakers	

DÉCRYPTAGES

REPRÉSENTATION

Geek du géotag	64
François Cougoule	

RECHERCHE

Collection de l'Atlas historique des villes	67
Sandrine Vaucelle	

MÉTHODE

Des indicateurs pour évaluer la biodiversité	70
Céline Castellan Cécile Nassiet	

CHIFFRAGE

44 % Thomas Bohlay	72
-----------------------------	----

LEXIQUE

Multimodalité et intermodalité Malvina Orozco	73
--	----

ACTUALITÉ DU DROIT

Droit de l'urbanisme	74
Retour à un droit d'exception ? Michaël David	

KIOSQUE

75

Denise Pumain

GILLES PINSON

Tout au long de votre carrière, vous avez travaillé sur la dynamique des villes et les hiérarchies urbaines. Que recouvrent ces deux notions ?

La dynamique des villes fait référence à la manière dont les villes se développent. Depuis au moins deux siècles, cette dynamique va globalement dans le sens d'une croissance avec, bien entendu, des variations entre types de ville et des fluctuations de court terme. Il y a des villes qui connaissent des phases de déclin ou de décroissance. Ces différences de dynamique finissent par produire des écarts entre les villes, en termes de taille et de fonctions. Cela produit ce que l'on appelle la hiérarchie urbaine. Le vocabulaire ne reflète pas toujours ces écarts. Nous continuons à désigner par le même terme de « ville » des entités de quelques milliers d'habitants et d'autres qui en comptent des millions.

Votre travail est aussi très marqué par une volonté de modéliser ces dynamiques et hiérarchies. Ce travail de modélisation est-il compatible avec la prise en compte de la diversité ? Des variations entre systèmes de ville nationaux par exemple ?

La modélisation est possible parce qu'il y a une certaine régularité sur le temps long dans la manière dont la

croissance se répartit entre les villes. Grosso modo, la croissance de population est proportionnelle à la taille déjà acquise par la ville considérée. Par conséquent, si les villes croissent de manière proportionnelle à leur taille, cela débouche sur une distribution de tailles de villes très contrastée, très inégalitaire, telle qu'on l'observe dans la plupart des pays. C'est le statisticien français, Robert Gibrat, qui a modélisé ce phénomène dès 1931 qui permet d'expliquer les inégalités entre les villes à l'intérieur d'un territoire régional ou national.

Concernant les différences d'un pays à l'autre, on constate que la taille des villes est adaptée à la dimension du territoire national. La capitale du Luxembourg c'est 100 000 habitants alors que les grandes villes chinoises font facilement 10 à 20 millions d'habitants. Ces variations sont aussi liées à l'histoire. Dans les zones de peuplement ancien, comme l'Asie ou l'Europe, les villes ont émergé très tôt et ont persisté pendant des millénaires, dans un contexte où les déplacements étaient compliqués. On a donc en Europe ou en Asie des systèmes urbains dans lesquels les villes sont relativement peu espacées les unes des autres, de 10 à 15 kilomètres, pas plus. Dans ces systèmes, des villes de différentes tailles – petites, moyennes, grandes voire très grandes – ont tou-

jours coexisté. Le géographe français Élisée Reclus avait mis au jour ce phénomène d'espacement régulier dès le XIX^e siècle.

À l'inverse, dans les pays « neufs », comme les États-Unis ou l'Australie par exemple, le système de villes s'est constitué à partir du XVIII^e siècle et surtout au XIX^e siècle avec le chemin de fer, donc des déplacements beaucoup plus rapides et dans un contexte où les villes sont entourées d'une population rurale peu nombreuse voire inexistante (ou exterminée dans le cas des Amérindiens). Ainsi, les villes ne procèdent pas de l'exode rural mais des migrations extérieures acheminées par le chemin de fer. Les premières villes se sont donc construites avec des espacements plus grands. Elles naissent à une époque où elles peuvent se doter de réseaux techniques plus efficaces et ont donc pu croître plus facilement. Cela donne des systèmes de villes où celles-ci sont généralement plus grandes, plus espacées, et où les contrastes entre petites et grandes villes sont plus forts.

Denise Pumain est professeure émérite de géographie à l'Université Paris 1 Sorbonne. C'est une des géographes françaises les plus reconnues au niveau international. Elle a notamment obtenu en 2010 le prix Vautrin-Lud, considéré la plus haute récompense décernée dans le champ de la géographie. Cette reconnaissance est notamment due à sa contribution au développement de la géographie quantitative et statistique. Pour *CaMBo*, elle a accepté de revenir sur ses travaux sur les dynamiques des villes et les hiérarchies urbaines. Une contribution essentielle pour comprendre le phénomène de métropolisation.



Y a-t-il une spécificité du système urbain français ?

Parmi les sources de différences entre systèmes urbains, il y a l'organisation politico-administrative du pays. Les pays très centralisés ont en général une capitale qui domine les autres villes avec un rapport de taille beaucoup plus important que dans des territoires organisés de manière plus décentralisée. Le cas français est une aberration spécifique, parce que la population de Paris représente sept fois la population de la deuxième ville. Ce rapport est resté relativement stable depuis plus de deux siècles et il était déjà très élevé auparavant. La primauté de la ville-capitale n'est pas nécessairement une spécificité

française. On la retrouve dans bien d'autres pays, mais pas de manière aussi exacerbée. En moyenne dans l'ensemble des pays, on a un rapport de trois à un et quelque entre la première ville et la deuxième.

Vous dites que la taille initiale d'une ville conditionne la quantité de population qui peut s'ajouter à cette même ville. Est-ce que cela veut dire que les systèmes urbains évoluent naturellement vers une forme d'écart croissant entre les métropoles et les villes secondaires ?

Ce que l'on peut dire c'est que l'évolution historique accentue encore plus les contrastes qu'un modèle statistique de fluctuations aléatoires du taux de

croissance ne le prévoirait. Et cela, on l'explique par le fait que plus les villes d'un système urbain sont grandes et plus elles ont des échanges de longue portée, avec des territoires situés plus loin ou d'autres systèmes. Or le bénéfice de croissance est d'autant plus grand que les échanges sont de grande portée. Par conséquent, il y a une tendance historique selon laquelle les grandes villes en moyenne croissent plus vite que les petites. C'est ce qu'on appelle la métropolisation. Mais cette métropolisation n'est pas neuve ! On l'observe depuis que les systèmes urbains existent. On a toujours eu une tendance historique à l'accentuation des inégalités entre villes. Il est clair aussi que la mondialisation a sans doute accentué cette métropolisation.

Quand les échanges s'organisaient à une échelle avant tout nationale, le rayonnement et la croissance des très grandes villes pouvaient être contenus. Avec la mondialisation, les échanges et la concurrence se jouent à l'échelle globale. Des villes mondiales s'affirment qui déploient leurs relations à l'échelle du monde. D'où cette tendance à la métropolisation qu'on observe un peu partout.

Vous affirmez dans vos travaux que lorsque les moyens modernes de communication rapprochent les villes, les plus petites ou celles qui sont situées en bas de la hiérarchie de villes peuvent en souffrir. Comment pouvez-vous expliquer cela ?

C'est la deuxième explication de la croissance des inégalités entre les villes. Les grandes villes captent les premières les innovations, en récupèrent des bénéfices davantage que les villes moyennes ou petites qui adoptent les innovations dans un second temps. Il y a aussi ce que j'appelle une simplification par le bas des hiérarchies urbaines. À mesure que l'efficacité des transports s'améliore, que les vitesses s'accroissent, certaines villes petites et moyennes se trouvent rapprochées

des villes plus grandes. Et les villes plus grandes ont tendance à capter la clientèle de ces villes plus petites. Elles sont, d'une certaine manière, court-circuitées par les plus grandes villes. On l'a vu en France à partir des années 1880, avec ces villages qui ont perdu de la population. Aujourd'hui, ce sont les villes petites et moyennes qui sont touchées par ce phénomène de simplification. Un moment, elles ont pu bénéficier de l'exode rural et de la dévitalisation des villages. Elles bénéficiaient ainsi d'un taux de croissance positif, bien que plus faible que celui des grandes villes. Maintenant que l'exode rural est terminé, on commence à avoir des taux négatifs pour ces villes petites et moyennes, ce qui bien entendu crée beaucoup de soucis à celles et ceux qui les habitent et les gouvernent.

Est-ce que cette « simplification par le bas » concerne aussi des villes plus importantes ? Faut-il que les Bordelais s'inquiètent d'être rapprochés de Paris par la ligne à grande vitesse ?

Non, au contraire ! Même si les effets du TGV sont encore très discutés par les spécialistes, on peut dire que les villes qui en bénéficient connaissent

une amélioration de leur accessibilité. L'amélioration des liaisons avec la capitale leur est donc plutôt profitable. On en a beaucoup discuté dans le cas de Lyon. Une partie de la résilience lyonnaise s'explique par ces liens rapides avec Paris. On l'a constaté aussi pour des villes de moindre importance dans le grand bassin parisien, et je pense que ça profitera nécessairement à Bordeaux, qui devient aussi pour les Espagnols et les Portugais, un relai plus rapide pour les liaisons avec Paris. Je ne suis pas pessimiste pour les villes qui ont atteint ce que l'on peut considérer comme la « taille critique » en Europe pour bénéficier des effets positifs de la mondialisation. On considère que le seuil se situe à 200-300 000 habitants. Si on est une agglomération millionnaire, je pense qu'on n'a pas de souci à se faire pour la persistance d'une dynamique positive. —

Terreur sur les trottoirs

Le futur incertain des trottinettes électriques

GUILLAUME POUYANNE

Vous aurez sans doute remarqué, lors de vos promenades urbaines, ce drôle d'engin à deux roues zigzaguant entre les voitures ou les piétons : la trottinette électrique, depuis son introduction à Paris et dans quelques grandes villes de province, est devenue en quelques mois un objet familier de nos rues. Cet incroyable succès doit beaucoup à la stratégie des deux leaders californiens du marché, Lime et Bird, rapidement copiée par les autres opérateurs.

Le principe, dit *free-floating*, est excessivement simple : localisez la trottinette la plus proche sur votre smartphone et scannez son QR Code ; vous pouvez l'utiliser, à condition de rester dans un périmètre défini, pour un coût d'environ 15 centimes/minute. Une fois arrivé à destination, gardez la trottinette et terminez la course sur votre smartphone. Certains sont devenus des inconditionnels, louant l'efficacité d'un mode de transport ludique et bon marché. D'autres les fustigent, pointant l'insécurité et la colonisation des trottoirs par ces « nouvelles formes légères de mobilité urbaine¹ ».

Commençons par comprendre qui en sont les utilisateurs. Une étude récente du cabinet 6t dresse un portrait-robot du « trotteur² » : un homme

jeune, cadre ou touriste. Il effectue des petits trajets, souvent en combinaison avec les transports en commun. Peu l'utilisent quotidiennement : la disponibilité d'un véhicule en *free-floating* est trop aléatoire pour en faire un mode de transport régulier à heures fixes. Aussi l'utilisation se fait-elle souvent pour motif de loisir, voire pour un usage récréatif (sans motif particulier), parfois même à deux sur la trottinette...

La presse généraliste relaie surtout les problèmes de cohabitation avec les autres modes de transport (notamment les piétons), pointant des questions de sécurité et de partage de l'espace public. La question est en fait plus vaste : il s'agit d'un mode de transport innovant, dont la réussite suggère qu'il comble un vide dans l'offre de transport urbain. Mais des doutes commencent à se faire jour sur sa viabilité, sur un plan économique et juridique.

À la recherche d'un modèle économique viable

Il existe une vingtaine d'opérateurs de trottinettes en *free-floating* dans le monde, dont une douzaine présente sur le principal marché européen, Paris. Lime et Bird, les deux leaders, sont présents dans 150 villes dans le monde. Valorisées à hauteur de 2 milliards de dollars alors même qu'elles n'ont jamais publié leurs résultats, il

paraît légitime de se poser la question de la viabilité du modèle économique de leur activité.

Le principe est celui du *winner takes all* (le gagnant remporte toute la mise). Il s'agit donc d'accroître la base d'utilisateurs le plus rapidement possible, afin de profiter des effets de réseau : pour le client, ce qui fait la différence entre les opérateurs n'est pas le produit, mais sa disponibilité à chaque coin de rue. Et lorsque l'activité deviendra plus mature, seuls les opérateurs disposant du plus grand nombre d'abonnés seront capables de résister à la « consolidation » du marché. Une large base d'utilisateurs facilite aussi les levées de fonds auprès d'investisseurs. C'est ce qui explique l'expansion phénoménale du parc de trottinettes en *free-floating* sur nos trottoirs.

Pourtant, la rentabilité de l'activité est sérieusement mise en question : la maîtrise des coûts d'exploitation est fortement contrainte par la dimension logistique (il faut, chaque soir, recharger les véhicules et les redistribuer dans l'espace urbain), mais aussi par le vol et le vandalisme. Ce seul chiffre permettra de mieux comprendre : alors que le seuil de rentabilité d'une trottinette électrique (le moment où les recettes couvrent l'achat et les dépenses d'entretien) est estimé à 114 jours d'utilisation, la durée de vie moyenne d'un engin n'est que de...

1 | Selon l'expression de Frédéric Héran.

2 | 6t-bureau de recherche, *Usages et usagers des trottinettes électriques en free-floating en France*, juin 2019.



90 jours¹. C'est ainsi qu'à Paris, la moitié des opérateurs a suspendu ses services au début de l'été 2019, alléguant les « actes malveillants » qui viennent grever les coûts d'exploitation².

Ce n'est pas le moindre paradoxe du « capitalisme 2.0 », que le financement enthousiaste d'activités certes « disruptives », mais déficitaires... Et la concurrence s'aiguise encore : Uber se lance sur le marché grâce au rachat de Jump, imité par plusieurs constructeurs automobiles (Ford a récemment racheté Spin). Ces firmes travaillent sur trois pistes principales pour rendre rentable leur activité : l'augmentation de la durée de vie des véhicules, grâce à de nouveaux modèles plus robustes ; l'augmentation du tarif de location (reflet de la redevance d'occupation d'espace public réclamée par certaines villes) ; le recours à la franchise, pour faire reposer un certain nombre de coûts d'exploitation sur des tiers. C'est cependant sur le plan de l'acceptabilité sociale que les tensions sont les plus vives. Selon Christophe Najdovski, l'adjoint de la Ville de Paris aux transports, « la stratégie d'inondation du marché se fait au détriment de la sécurité et de la collectivité ». C'est dire la méfiance inspirée aux villes par l'irruption soudaine de ces objets dans leur espace public, et l'inévitable réaction réglementaire qui en découle.

Une réglementation en construction

Comme il n'existe pour le moment aucune réglementation européenne sur les trottinettes électriques, la responsabilité de légiférer, devenue de plus en plus urgente avec la croissance du parc de véhicules, est laissée aux États. La France devrait se doter, avec la loi d'orientation mobilités (LOM), actuellement en discussion entre les deux Chambres, d'un cadre juridique cohérent. Pour l'instant, la situation juridique est plutôt savoureuse : selon l'article R412-7 du Code de la route, les trottinettes ne peuvent pas circuler sur le trottoir ; mais selon le Règlement européen 168-2013, elles ont l'interdiction de circuler sur la chaussée...

La trottinette électrique et plus largement les e-EDP (engins de déplacement personnels électriques) ne rentrent dans aucune catégorie de véhicule du Code de la route. Ailleurs en Europe, les situations sont contrastées : interdites purement et simplement en Italie et au Royaume-Uni, assimilées à un piéton au Portugal (avec une vitesse limitée à 6 km/h...), ou à un cycle en Allemagne, en Suède ou au Danemark.

Ce manque devrait être comblé par la LOM, qui prévoit de créer une catégorie *ad hoc* pour ce type de véhicule. Le décret prévoit pour l'instant d'en limiter la vitesse à 25 km/h, d'en interdire la circulation sur les trottoirs au

profit exclusif de pistes cyclables ou de routes limitées à 50 km/h ou moins. Mais cela ne correspond qu'à une réglementation minimale, et ne résout pas tous les problèmes rencontrés par les villes face à ce phénomène. Les crispations portent essentiellement sur l'occupation de l'espace public (notamment le stationnement sauvage), la sécurité (le « premier mort à trottinette » a fait l'objet d'une couverture médiatique nationale le 10 juin 2019), la concurrence avec les vélos en libre service, souvent opérés en régie (par la mairie elle-même), enfin la dimension environnementale et sociale de l'activité, souvent mise en doute. C'est pourquoi les villes prévoient des dispositions réglementaires supplémentaires, applicables au niveau local.

Pour éviter le stationnement sauvage, les villes appuient d'un côté sur la nécessaire verbalisation des abus, de l'autre sur la création de zones de stationnement dédiées. Plusieurs d'entre elles ont signé des « chartes de bonne conduite » avec les opérateurs, mais sans pouvoir coercitif, ces chartes ne sont respectées que du bout des lèvres. L'enjeu est crucial pour les opérateurs : plus les contraintes sont nombreuses, moins le service est attractif pour les utilisateurs. Ainsi, le stationnement dédié enlève le caractère *free-floating* du service, puisqu'on n'est pas sûr de trouver une place où stationner à destination.

1 | Boston Consulting Group, *The promise and pitfalls of e-scooter sharing*, 2019.

2 | A. Lelièvre, B. Dekonink, « Hécatombe sur le marché de la trottinette électrique à Paris », *Les Échos*, 2019.

Certaines villes, à l'image de Paris et Bordeaux, imposent le paiement d'une redevance d'occupation de l'espace public par les opérateurs : jusqu'à une cinquantaine d'euros par véhicule et par an. Si le paiement d'une telle redevance se justifie d'un point de vue juridique (à l'instar des terrasses des cafés, par exemple), elle vient, d'un point de vue économique, grever encore plus les coûts d'exploitation des opérateurs. Enfin, certaines villes mettent en place des quotas : chaque opérateur a droit à disposer un nombre limité de véhicules dans l'espace public. L'objectif est double : ne pas fausser la concurrence entre « gros » et « petits » au moment où tout se décide sur un marché encore en développement, et éviter l'inondation tous azimuts de l'espace public par les véhicules, reflet de la stratégie du *winner takes all*.

Une fois adoptées, comment appliquer ces réglementations ? Christophe Najdovski propose de faire respecter la loi par la voie numérique, une « smart contrainte » en quelque sorte¹. L'utilisateur est entièrement dépendant de l'appli de l'opérateur, puisqu'il l'utilise pour réserver et rendre le véhicule. Introduire des contraintes au sein de l'appli elle-même, qui géolocalise le véhicule, est donc techniquement possible, et surtout très efficace : ainsi, on pourrait ne pas pouvoir finaliser son trajet à moins d'être sur un emplacement réservé ; la vitesse maximale du véhicule pourrait

aussi être pilotée à distance (notamment dans les zones piétonnes, où la vitesse est limitée à 8 km/h).

Un dernier point concerne le caractère écologique des trottinettes électriques, sujet à controverse. Mode de transport écologique, clament les opérateurs : pas de pollution, pas de bruit, une faible consommation d'énergie, elles cochent toutes les cases de la durabilité. Mais c'est oublier le système d'exploitation du véhicule. Ils doivent être récupérés le soir pour être rechargés. Ce travail est effectué par les *juicers* (chargeurs [de batterie]), souvent des auto-entrepreneurs, qui sillonnent les rues la nuit pour récupérer les trottinettes et les recharger, à raison de 5 euros la trottinette. En plus de la précarité sociale d'une telle activité, il y a quand même quelques contradictions : d'abord, on a vu des trottinettes rechargées par... des générateurs à essence ! Ensuite, les tournées de récupération se font souvent au moyen de vieilles camionnettes diesel. Enfin, les *juicers* sont en concurrence les uns avec les autres, puisqu'ils sont payés à la pièce, alors que leurs tournées pourraient être optimisées par l'opérateur, qui affecterait à chacun un secteur particulier, à l'instar des tournées de redistribution des VLS.

Les trottinettes électriques soulèvent un problème vieux comme l'économie moderne : dans quelle mesure la réglementation, décidée d'un point

de vue politique (la vie en commun dans la cité), affecte-t-elle l'activité économique ? Si les réglementations évoquées ici alourdissent les coûts d'exploitation des opérateurs, ne risquent-ils pas de sortir du jeu, et de laisser un certain nombre d'utilisateurs orphelins de leur service, obérant une offre de mobilité pourtant intéressante et complémentaire des solutions plus traditionnelles ? —

1 | Interview de Christophe Najdovski, *HuffPost*, 06/06/2019.

Et pour quelques secondes de plus

THIERRY OBLET



Traverser Bègles en 11 minutes au lieu de 10, tel serait l'effet de la généralisation de la zone 30 à l'ensemble de la ville. De ce ralentissement, le maire escompte la déstabilisation des algorithmes de WAZE pour qu'ils n'incitent plus les automobilistes à couper par sa commune. Peut-être les municipaux béglais auraient-ils pu contrarier ce service en l'abreuvant d'accidents imaginaires ? Mais au moment où la cité numérique sort de ses limbes, difficile de s'autoriser à répandre de fausses données. Elles risqueraient en plus d'associer la perception de Bègles à une accumulation de plaies et de bosses que sa gloire passée due au rugby ne légitime plus.

Ce pari d'un apaisement de la circulation sera-t-il couronné de succès ? Le maire réclame le temps de l'expérimentation et de l'évaluation. Mais un résultat est déjà acté, et ce depuis le 8 juillet, jour d'entrée en vigueur de la mesure : la promotion réussie de l'image du maire de Bègles dans les plus grands médias, le 13h et le 20h de TF1, RMC, RTL...

Détaillons les cinq ingrédients de cette prouesse. D'abord, « être le premier ». Bègles, « première grande ville à généraliser les 30 km/h » affichait le site RTL. Les géographes qui définissent les villes moyennes entre 20 000 et 200 000 habitants ont dû froncer les sourcils. Gagnés par la prudence, les journalistes ont préféré présenter Bègles comme une ville de 27 000 habitants, « première ville

de cette taille » à arrêter une telle réglementation. Ensuite, proposer un thème qui invite au débat, mais dont les amalgames spontanés, les réactions épidermiques et idéologiques peuvent être aisément dénoués par l'édile concerné, avec un brin de talent. Mélangé au passif des 80 km/h et des condamnations condescendantes de la voiture, le dispositif pouvait facilement agacer. Tout l'art du maire dans les médias fut de montrer comment une mesure hâtivement perçue comme idéologique, car de surcroît portée par un élu vert, reposait en fait sur du bon sens partagé. D'où, troisième ingrédient, délester sa proposition de ce qu'elle peut avoir de menaçant. Il faut avoir entendu la conversion des « Grandes Gueules » de RMC. Ces chroniqueurs reconnaissaient avoir sursauté devant ce qui leur semblait une manifestation de dogmatisme, avant de saisir que Bègles ne prétendait pas imposer sa voix aux autres villes, mais réagissait de manière *ad hoc* à son trafic, à l'étroitesse de ses rues et à un plan compliqué de circulation. Bègles ne militait pas pour « le 30 km/h pour tous ». Le quatrième

ingrédient est de pouvoir s'appuyer sur un bon casting, ce qui n'avait pas été le cas lors de la précédente première béglaise sur le mariage homosexuel. Pour la zone 30, les critiques ne pouvaient que s'incliner en découvrant une décision préparée par 12 réunions publiques, 4 assemblées citoyennes et sanctionnée par le vote unanime du Conseil municipal. Bref, une décision venue de la base. Enfin, dernier ingrédient, reléguer les problèmes les plus sensibles hors de l'orbite médiatique.

Si tout le monde s'accorde sur la nécessité d'assaisonner l'arrêté municipal d'un déploiement de pédagogie fait de ralentisseurs et radars lumineux, ce qu'en sera l'accompagnement répressif risque de compliquer l'appréciation du dispositif. Une police municipale est apparue, dont l'ancien maire désavouait le principe même. Dans le souci de faire désormais respecter le stationnement alterné, nous l'avons vue verbaliser une voiture garée à juste titre sur une place pour personne handicapée. Pressé d'accomplir les consignes du maire, l'agent zélé n'avait remarqué ni le panneau indiquant la

nature de l'emplacement, ni le dessin blanc au sol des fauteuils roulants, ni la carte posée sur le pare-brise. Une mauvaise prune n'invalide pas la recette du gâteau mais avertit qu'il est souvent plus difficile de judicieusement réprimer qu'informer. Enfin, 30 km/h ne sera pas une limitation excessive pour l'automobiliste béglais concentré sur sa tâche quotidienne la plus délicate : trouver une place pour stationner.

Ce n'est pas faire injure au maire de Bègles de rappeler qu'il souffrait, comparé à son prédécesseur, Noël Mamère, d'un déficit de notoriété. Plus que par le design écologique d'une ville souvent difficile à percevoir à l'œil nu, être bien « vu à la télé » ou bien « entendu à la radio » reste le meilleur moyen d'emporter la confiance des électeurs. Si les Français ont oublié dès le 9 juillet ce buzz gagnant, les Béglais s'en souviennent. Au prix de la seconde de pub, chapeau Monsieur le Maire ! —



Quelles capacités d'action pour nos futurs élus ?

ÉLODIE MAURY

C'est en substance la question à laquelle tenteront de répondre les participants au colloque organisé à l'occasion des 50 ans de l'a-urba à la Cité du Vin de Bordeaux, les 12 et 13 décembre prochain. Alors que se profilent au printemps 2020 des échéances électorales majeures pour nos villes, cette rencontre entre élus locaux et nationaux et chercheurs d'horizons variés tombe à point nommé.

Des questions de fond...

Les dynamiques métropolitaines en France et en Europe se ressemblent-elles ? Nos grandes villes sont-elles gouvernées de la même manière ? Qu'en disent les travaux comparatifs ? Les permanences l'emportent-elles sur les ruptures ? L'autonomie sur la dépendance ou l'interdépendance ? La différenciation sur la standardisation ? Comprendre les contraintes de tous ordres qui formatent l'action publique locale pour préciser les champs de manœuvre et les marges d'action des responsables politiques locaux, tel est l'objet de ce colloque. Ce sera aussi l'occasion d'interroger les capacités des agences d'urbanisme à ouvrir l'éventail des problèmes et des solutions.

Alors que plusieurs « transitions » majeures sont à l'ordre du jour, s'agira-t-il pour les fabricants de politiques publiques locales de les accompagner, de les infléchir, de les orienter, de les piloter, de s'y adapter... ? Quels sont les conditions du développement de la créativité

locale et des « capacités politiques » des territoires ?

... quatre grandes séquences pour apporter des réponses

La technique et l'expertise, leviers ou entraves à l'action publique urbaine ?

Les réseaux techniques du XIX^e siècle ont marqué les organisations et les dynamiques urbaines, autour d'un modèle français des services publics. Qu'en est-il aujourd'hui avec le capitalisme de plateformes issu du numérique, entre économie collaborative et surveillance généralisée, coordination décentralisée et régulation systémique ? Comment la politique peut-elle reprendre sa place dans les enjeux techniques de la vie urbaine ? Peut-on imaginer une gouvernance démocratique des réseaux ? Quelle est la place des experts, dont les idées et les méthodes participent sans doute d'un pilotage invisible de l'action publique ?

Enjeux et territoires à la recherche de politiques publiques

Certains enjeux territoriaux, pourtant majeurs, restent orphelins de l'action publique. Tantôt ils ne sont pas « mis en problème » ou « mis à l'agenda » par les acteurs, tantôt c'est l'expertise ou les modèles d'action qui manquent, tantôt ces sujets ou territoires passent à travers les mailles de la gouvernance multi-niveaux. Périurbains, petites villes, territoires en décroissance, oubliés de la métropolisation... Il s'agit d'identifier ces objets que l'on ne gouverne pas et de tenter de dépasser ces failles.

Et la politique dans tout ça ?

La vie locale a connu des moments de forte politisation. Aujourd'hui, la fin supposée des idéologies aurait-elle eu raison de ces divergences, alors que la gestion des intercommunalités renforce la perception d'une fin du politique ? N'y a-t-il plus de politiques urbaines de droite et de gauche ? D'autres types de clivage permettent-ils de donner sens aux différences de politique d'une ville à l'autre ? La politique a-t-elle le pouvoir de transformer les politiques urbaines et, finalement, la ville ?

Innover... vraiment !

Le tissu de contraintes qui enserré l'action publique urbaine semble si serré que c'est la possibilité même de faire autrement, d'inventer des alternatives en termes de modèles urbains, de modes de gestion et de démocratie locale qui paraît compromise. La circulation des bonnes pratiques, des doctrines nationales et internationales renforce cette difficulté à innover localement. Des villes tentent néanmoins d'échapper à l'agenda standard des politiques urbaines. Face aux déterminismes économiques ou aux doxa technico-politiques, les agences d'urbanisme disposent-elles des compétences professionnelles et du positionnement institutionnel pour participer de ce mouvement d'émancipation ? _

L'intégralité du programme du colloque, les intervenants et formulaire d'inscription sont disponibles sur www.aurba.org

À vos pinceaux !

Écrire et dessiner sur l'espace public

SOPHIE HADDAK-BAYCE | FRANÇOIS PÉRON

On demande beaucoup au sol de nos villes. Support de nos déplacements, il doit aussi être en mesure d'écouler les eaux pluviales, d'accueillir des manifestations de tous types, d'être un lieu de promenade, de commerce ou de vie démocratique, de faire la place à une végétation maîtrisée mais toujours plus abondante et même d'exprimer par les matériaux l'identité du lieu. Support toujours plus multifonctionnel, il est aussi une surface signifiante majeure pour la signalisation routière. Et maintenant, publicitaires, artistes ou urbanistes voudraient aussi lui peinturlurer le visage ? Pauvre sol ! Qu'il se rassure : de multiples barrières se mettent en travers de la route de quiconque voudrait écrire ou dessiner sur l'espace public des villes françaises. Pourtant l'intérêt ne manque pas, comme le montrent de nombreux exemples étrangers et quelques expérimentations hexagonales qui pourraient recharger, par le traitement graphique, la réflexion sur l'espace public.

Le sol, surface convoitée

Quoi de plus simple, en effet, qu'un pictogramme ou un mot pour sécuriser la circulation, pour marquer l'entrée dans un secteur apaisé, pour donner des points de repère devant un équipement ou pour jalonner un parcours piéton ? Avec un peu d'humour ou de

bon sens, les messages de politique publique sur la propreté ou la pollution passent mieux ; avec les bonnes couleurs ou le bon marquage, on améliore la gestion d'une phase de chantier pour signaler un nouvel itinéraire, on annonce un événement, ou de manière plus controversée on peut même faire de la publicité.

« Quoi de plus simple qu'un pictogramme ou un mot pour sécuriser la circulation, pour marquer l'entrée dans un secteur apaisé, pour donner des points de repère devant un équipement ou pour jalonner un parcours piéton ? »

Réapprenons à écrire et dessiner : de la loi du sol à l'expérimentation

Vous rêvez de peindre une fresque au milieu de votre rue ? Halte-là ! L'arrêté de 1967 « relatif à la signalisation des routes et autoroutes » est là pour vous tenir le crayon. Mais rassurez-vous, il est désormais possible d'expérimenter, dans un cadre très réglé : depuis 2015, le marquage d'animation est devenu légal en aire piétonne et zone de rencontre. De nouveaux marquages sont possibles en entrée de zone 30 ou de rencontre et les passages piétons « new look » y sont autorisés : remaillés, détournés, dessinés en 3D, ils ont fleuri dans nos métropoles, inspirés de nombreuses démarches de par le monde. La palette d'outils à disposition du concepteur s'est de fait

largement étoffée, avec la possibilité d'utiliser des couleurs variées et d'innover en termes de graphisme.

Fiches du Cerema¹, chartes et guides des collectivités en matière d'espaces publics, tous ont ouvert le champ des possibles afin de rendre les outils d'apaisement et de sécurisation des modes doux plus vivants et attractifs.

On peut par exemple citer « les nouveaux réflexes pour un partage d'espace public » à Grenoble, qui proposent une nouvelle gamme de couleurs de marquage (permanente, temporaire ou d'expérimentation) et même un kit école aux abords des établissements scolaires. Tout ceci pour changer rapidement l'ambiance d'une rue, afin que l'automobiliste ralentisse et que piétons et cyclistes retrouvent plus de place et de confort.

La dimension participative : la plus engagée

Il n'y a pas que la puissance publique qui s'intéresse au sol : au sein d'un mouvement ou d'un collectif, des habitants décident de se réapproprier leur rue ou leur quartier à travers notamment des dessins sur le sol. Les usagers ressentent le besoin d'investir l'espace public du « pas de leur porte » pour l'animer, le rendre plus joli, le sécuriser, s'y retrouver entre voisins,

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

proposer de nouveaux espaces pour que leurs enfants jouent...

Si ces pratiques sont courantes sur le continent américain ou dans le nord de l'Europe, elles sont beaucoup plus rares en France, où le cadre réglementaire n'autorise pas l'individu à s'emparer de l'espace public. Pour autant, certaines actions de *hacking* peuvent voir le jour et des démarches participatives de co-construction, certes encadrées par la puissance publique, sont légion.

La dimension temporaire : la plus tactique

Il existe une autre voie : investir le sol de manière simple et économe à coups de peinture pour préfigurer temporairement un changement dans l'espace public, plutôt de grande envergure et redistribuant les fonctions et les usages. Il s'agit ici d'une étape dans un projet bien plus global : le dessin et l'écriture au sol servent alors à

matérialiser un projet, à le préfigurer en simulant les aménagements futurs. Une telle démarche, qui utilise les codes de l'urbanisme dit tactique, a pour avantage de tester un projet à faible coût mais à échelle 1/1, pour mieux observer son appropriation par les usagers, l'évaluer puis enrichir le projet définitif à l'aune de ces orientations. À Bruxelles, la piétonnisation intra-boulevards a été préfigurée par une transformation graphique du sol, assistée d'un peu de mobilier léger. Cette intervention graphique a accompagné le changement fonctionnel de grande ampleur d'un projet qui, depuis, a été pérennisé.

Petites actions/grands effets

Les effets issus de telles démarches d'écriture et de dessin sur l'espace public sont nombreux : au premier chef, ce sont des actions « coups de poing », qui engagent peu de moyens mais produisent des effets quasi

immédiats. C'est également un bon moyen de désencombrer le reste de l'espace public : utiliser un maximum le sol pour rendre l'espace suffisamment lisible et fluide, en limitant le nombre de panneaux. Le marketing territorial n'est jamais loin : avec ces démarches (pour l'instant) peu ordinaires, les collectivités espèrent créer une image de territoire *in* et créatif.

Cependant, de telles initiatives posent également question. Un sol s'entretient, *a fortiori* s'il est peint : soumise aux intempéries et à la pression des usages, la peinture peut s'estomper rapidement. S'il n'y a pas une transformation en projet pérenne avec des matériaux plus « durables », la nécessité de redessiner/réécrire régulièrement pour entretenir l'espace public est à programmer et devient plus coûteuse.

Piétonnisation intra-boulevards à Bruxelles.





Karlo le Rhino, quai des Chartrons à Bordeaux.

Détonner sans « cartonner » !

La réglementation du marquage au sol a un mérite incontestable : sa clarté, son caractère de langage international compréhensible par tous. En somme, un véritable « code du sol » auquel l'automobiliste est programmé à réagir de manière automatique. Les nouvelles formes de dessin et d'écriture viennent perturber cette simplicité. C'est l'effet souhaité mais qui peut faire craindre l'accident, et faire légitimement hésiter les décideurs à se lancer. Il faut donc trouver un équilibre entre l'effet « choc » recherché, l'intelligibilité du signe et la sécurité routière, en évitant la banalisation des interventions graphiques.

Des goûts et des couleurs

Comment concilier en effet une esthétique *low-cost* assumée avec les critiques sur l'aspect négligé produit par la peinture bariolée qui gâcherait le paysage patrimonial ?

Le patrimoine, principale barrière bordelaise à l'innovation sur l'espace public ? On pourrait le penser : la

préfiguration et l'expérimentation de nouveaux espaces publics sont très timides dans cette ville de pierre classée UNESCO. Il y a là certainement un chantier local d'adaptation des formes d'écriture et de dessin au sol, avec des couleurs et des géométries plus ou moins chatoyantes, à adapter subtilement aux contextes, selon que l'on souhaite que l'espace public prenne le pas sur le reste ou se fonde dans le décor...

« Moins de voitures, plus de peintures ! » s'exclame le street-artiste montréalais Roadsworth, qui appelle de ses vœux une reconquête de l'espace public par la couleur, la créativité et l'humour. Ce n'est pas Karlo le rhinocéros qui le démentirait : sa figure placide vient rappeler au piéton bordelais distrait que le tramway met un certain temps à s'arrêter. Le sol : lieu idéal de signalétique pour les accros au smartphone ? _

La Rochelle

Cité exemplaire dans les modes de déplacements urbains ?

ANTONIO GONZALEZ ALVAREZ | LAURIE MAGIMEL

La nouvelle est tombée : en septembre 2019, La Rochelle a été lauréate de l'appel à projets national « Territoires d'innovation de grande ambition » (TIGA). L'agglomération s'engage ainsi à devenir le premier territoire « zéro-carbone » de France à l'horizon 2040. Cet objectif audacieux est le nouveau chapitre d'une histoire remarquée en matière de mobilité. Cela fait 40 ans que la capitale médiévale de Charente-Maritime se prêle au jeu de préfigurer ce que doit être une ville durable. Vélos en libre-service, voitures électriques à partager, bateaux électriques de transport de passagers, minibus à conduction automatique... Autant d'inventions testées ici avant d'être poursuivies ailleurs à plus grande échelle. Alors au-delà de l'effet vitrine pour la cité, comment ces différentes expérimentations ont-elles influencé (ou pas) la mobilité quotidienne des Rochelais ? Quelles autres retombées positives ? Enquête.

La Rochelle aurait pu devenir le « Cannes de l'Atlantique », pour reprendre l'expression de l'ancien député-maire André Salardaine, élu de 1959 à 1971. Un futuriste sans doute plus contemporain que visionnaire, qui rêvait d'une ville apprêtée d'immeubles collectifs de dix niveaux donnant sur un vaste port maritime, lui-même couronné d'une pyramide de 50 étages, symbole d'un urbanisme grandiloquent au goût des années 1960. Mais c'était sans compter sur l'élection de Michel Crépeau en 1971.

Au bétonnage tous azimuts, cet écologiste engagé préféra des bâtiments réduits et des espaces verts. Surtout, il fut le premier maire de France à délimiter tout un secteur piétonnier regroupant sept rues en centre-ville. Et ce ne fut pas son seul coup d'éclat.

Un an plus tard, La Rochelle décrochait l'étiquette d'un véritable laboratoire d'expérimentations urbaines en mettant à disposition des habitants 350 vélos jaunes en libre-service, essaimés un peu partout dans la ville. On en retrouvera jusqu'en Grande-Bretagne, permettant à cette ville moyenne autant qu'à son maire de jouir d'une renommée européenne. 43 ans plus tard, le pari est réussi : on ne compte plus de capitales européennes ni de « grandes » villes françaises sans cette offre de mobilité. Cet emballement politique soulève tout de même quelques questions. S'agissait-il d'opérations de communication pour promouvoir l'identité politique et la carrière nationale d'un maire, qui deviendra de 1981 à 1983 ministre de l'Environnement, puis ministre du Commerce, de l'Artisanat et du Tourisme ? Ou était-ce encore, à l'aube du premier acte de la décentralisation, la démonstration univoque de la pertinence d'une action publique locale ?

Ce qui est sûr, c'est que l'élan novateur et écologique de La Rochelle ne s'est pas arrêté là. Difficile pourtant, à une période où la voiture individuelle pro-



Vélos jaunes en libre-service sur la place du Commandant de la Motte-Rouge, © Julie Liang.

lifère, d'œuvrer en faveur de la multimodalité. Qu'à cela ne tienne, Michel Crépeau se montrera patient. Avant-gardiste aguerri, il commencera par élargir l'offre de transports publics de la ville en 1986 grâce aux premières voitures électriques à partager, très bien accueillies par les Rochelais, pour qu'enfin, en 1997, sous le regard des caméras nationales et européennes, La Rochelle organise la première journée sans voiture. Cet événement pionnier s'est inscrit dans une démarche internationale portée par le « Car Free

Day Network », à laquelle Reykjavik en Islande et Bath au Royaume-Uni ont également contribué. 14 ans plus tard, l'agglomération rochelaise est montée d'un cran en expérimentant, par le biais du projet européen CityMobil, des véhicules électriques automatisés (sans chauffeur).

Et pour mettre KO les modes de déplacements polluants, la ville n'est jamais à court d'idées. Un « bus de mer » propulsé à l'hydrogène permettant d'assurer la liaison entre le port des Minimes et le Vieux-Port a vu le jour en 2017. Reste à savoir si cette première en France suivra le même chemin que les vélos en libre-service, la journée sans voiture ou la piétonnisation, pérennes à La Rochelle et reproduits sur d'autres territoires.

Pour autant, ces démarches ont-elles réellement changé le modèle de mobilité de la ville ? Autrement dit, y trouve-t-on une organisation des déplacements plus vertueuse que dans d'autres agglomérations a priori moins innovantes ? La mobilité représentant 42 % des émissions de CO₂ du territoire rochelais, cette question mérite d'être posée au futur territoire « zéro-carbone ».

L'Enquête Ménages Déplacements la plus récente dont on dispose sur l'agglomération rochelaise est celle de 2011. Une comparaison avec les parts modales d'agglomérations moyennes à la même époque permet d'avancer deux éléments de réponse. Premièrement, la part des vélos à La Rochelle est supérieure à celle d'autres agglomérations du même rang. La mise en place pionnière des vélos en libre-service pourrait avoir joué un rôle important¹. Deuxièmement, les impacts sur l'utilisation des transports collectifs, s'ils

1 | L'absence d'enquêtes similaires avant 2011 empêche d'étudier l'évolution dans le temps de ces parts modales et d'analyser de façon précise l'impact de l'expérimentation sur les parts préexistantes.



Bus de mer à quai dans le Vieux-Port.

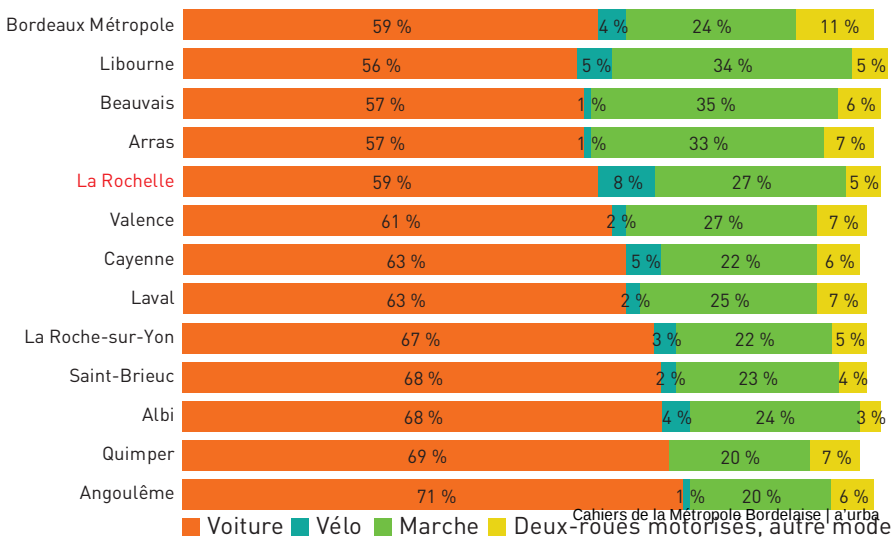
existent, sont bien plus mitigés. En la matière, La Rochelle serait moins un territoire d'innovation qu'un territoire d'expérimentation².

Malgré leurs impacts limités sur les systèmes de mobilité, ces expérimentations ont peut-être d'autres buts et d'autres effets positifs pour la ville. La notoriété acquise en tant que territoire d'expérimentation a sans doute facilité l'inscription de La Rochelle dans les réseaux d'échanges internationaux. En témoignent les liens étroits qu'elle entretient avec d'autres villes

2 | Si l'on admet, avec les sociologues de l'innovation, qu'une innovation n'existe véritablement que lorsqu'il y a appropriation collective de l'idée nouvelle. Voir à ce sujet le texte classique de M. Akrich, M. Callon, B. Latour, « À quoi tient le succès des innovations », *Annales des Mines*, juin et septembre 1988.

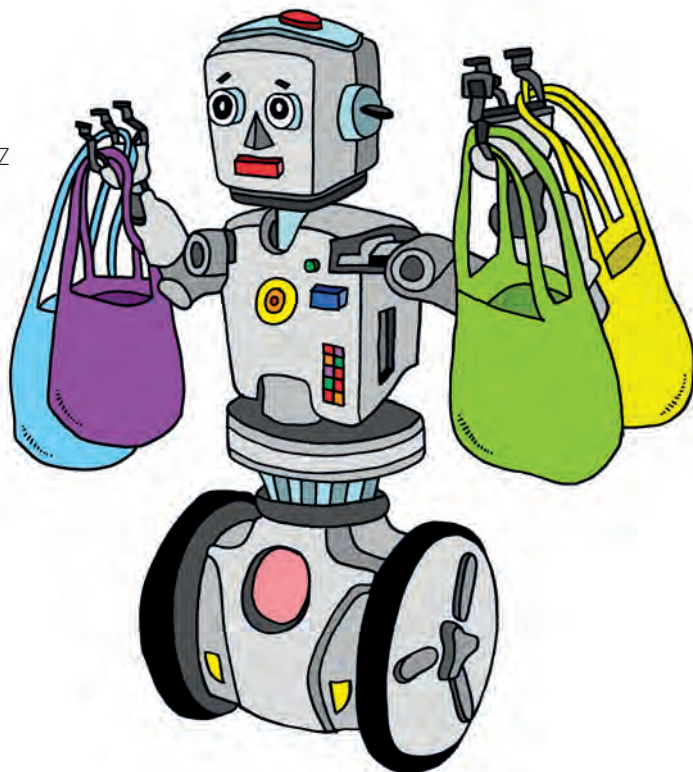
du monde sur les problématiques de déplacements urbains durables, notamment à travers le réseau « Alliance for Urban Sustainability » ou un partenariat engagé en 2015 avec la ville de San Francisco. L'effet « labels » - Pavillon bleu européen décroché en 1985 - joue également son rôle dans l'obtention d'appels à projets nationaux ou européens. Les exemples du CityMobil (à l'échelle européenne) et du très récent TIGA (à l'échelle nationale) ne sauraient le contredire. Tout un pan de l'économie locale gravite probablement aujourd'hui autour du tourisme et des congrès et s'appuie sur la notoriété acquise par la ville à l'échelle nationale et internationale. Et c'est peut-être là qu'il faut chercher le plus de retombées positives. —

Exemples de répartitions modales de la population de 11 ans et plus dans plusieurs villes moyennes et à Bordeaux Métropole, sources : Cerema, *Mobilité dans les villes moyennes*, 2019 et EMD CUB (2009).



Robots en vue !

VALÉRIE DIAZ



Ce matin, Eva a profité de son trajet en tramway pour commander la paire de chaussures qu'elle avait repérée sur un site d'achats en ligne. Dès demain, le colis parviendra, gratuitement, à son domicile.

Mais intéressons-nous aux conséquences de ce simple clic sur ce que l'on appelle « la livraison du dernier kilomètre¹ ».

L'activité de livraisons évolue avec les transformations des modes de consommation. Parce que la livraison constitue le corollaire de l'achat en ligne, le fort développement du e-commerce génère de nombreux colis² aux destinations dispersées.

S'il s'agit d'une fonction économique nécessaire, la logistique urbaine représente aussi 20 % du trafic urbain

et 30 % de l'occupation de la voirie. Elle génère également jusqu'à 50 % des émissions de gaz à effet de serre et de polluants³.

Le dernier kilomètre est également le plus coûteux, environ 20 % du coût total de la chaîne, car le colis ne relève alors plus du transport de masse où les frais de transport sont partagés.

Dans ce contexte, ce dernier kilomètre constitue un véritable défi que professionnels du commerce et du transport tentent de relever.

Pour cela, des innovations, économiquement et environnementalement plus durables, sont notamment recherchées du côté des modes de déplacements utilisés. Des robots de livraisons terrestres autonomes sont ainsi développés tant par des start-ups que par les gros acteurs de la distribution de colis ou du commerce en ligne. Dotés de technologies associant batteries électriques, capteurs, caméras, GPS, etc., ces robots, sortes de coffres à roulettes, disposent d'une intelli-

gence artificielle leur permettant de s'orienter, de se déplacer en milieu urbain, d'éviter d'éventuels obstacles et même, pour certains, de dire bonjour ou merci au client !

Dès 2016, des robots ont été testés en Europe et plusieurs expérimentations sont également en cours dans des villes américaines. En France, l'enseigne Franprix envisage de mettre à l'épreuve ses robots Twinswheel à Paris pour livrer ses clients. Dans un premier temps, les robots sont toujours accompagnés d'un opérateur.

À terme, il est possible d'imaginer que les colis parviendront à l'entrée d'un quartier en camionnette et qu'ils seront acheminés par les robots livreurs, sur un ou deux kilomètres, jusqu'au domicile des clients, prévenus par smartphone de leur arrivée. Une fois accomplie leur livraison, les robots regagneront la camionnette. En cas d'absence du client, le robot-livreur pourrait même attendre son retour...

Pour rendre ces robots acceptables à la fois par les clients mais également par les piétons avec qui ils doivent cohabiter, Postmates a développé le robot Serve, sorte de caddie au design travaillé dont les grands yeux et les couleurs vives en font un personnage qui semble tout droit venu d'un film d'animation. Serve devrait arpenter les trottoirs de Los Angeles dans l'année. Ford, avec la start-up Agility Robotics, développe même un robot humanoïde capable de monter des escaliers et d'ouvrir des portes.

Si le déploiement de ces automates semble, a priori, juridiquement plus facile que les livraisons par drone, un développement à grande échelle est-il possible d'un point de vue urbain ? Alors que la circulation des trottinettes ou autres engins de déplacement personnels électriques est en train d'être réglementée, pourra-t-on accepter de partager nos trottoirs et nos espaces publics avec de tels robots, aussi loo-kés soient-ils ?

Eva n'a sans doute pas pensé à tout cela en validant son panier. Et si la paire de chaussures ne lui plaisait finalement pas ? _

1 | Il s'agit du trajet entre le dernier point de la chaîne et le client final, dans le cas présent, un particulier.

2 | La Fevad (Fédération e-commerce et vente à distance) estime à 505 millions le nombre de colis distribués en France en 2017 soit une hausse de 10,5 % par rapport à l'année précédente.

3 | La logistique en France – État des lieux et pistes de progrès, Rapport du comité scientifique présidé par Michel Savy, mars 2015.



En passant par Bordeaux

(suite et fin)

NATHANAËL FOURNIER

Basque par sa mère mais vivant à Paris, Gilbert Emont a découvert Bordeaux en s'y arrêtant tous les ans sur la route des vacances lorsqu'il était enfant et adolescent, puis avec des amis de la région lorsqu'il était étudiant. Sa vie professionnelle va lui permettre de la découvrir sous d'autres angles. Au point de devenir un « vrai » Bordelais.

« Je commence à travailler en 1970, à Paris, au Centre d'études et de recherches sur l'aménagement urbain. Je fais plusieurs missions à Bordeaux, de deux jours mais qui s'étalent sur deux ou trois ans quand même. Je loge à l'hôtel. Plus tard j'irai systématiquement à l'hôtel Normandie. Mais à l'époque j'allais dans un petit hôtel près de la gare Saint-Jean, parce que je descends en train. Et là, en tant que professionnel, je découvre un autre Bordeaux. Notamment l'urbanisation incontrôlée à Gradignan, Canéjan, Léognan... À l'époque, il y avait deux types de réflexions sur le marché du logement : comment éviter le développement spontané vers le sud et l'ouest, qui dévore la pinède et la forêt ; et parallèlement, comment amener l'expansion au nord, en réussissant des opérations autour du Lac, sachant que ce n'est pas le lieu de destination favori des Bordelais. Et finalement ce sera raté, comme quoi c'est difficile de s'opposer aux tendances lourdes du marché... »

Puis jusqu'en 1985, j'ai essentiellement travaillé à Nancy et à Tours. Mais on achète une vieille ferme à Hasparren en 1974, et je reviens tous les étés au Pays basque avec ma femme et mes enfants. Je savais très bien que je ne pouvais pas y être implanté pour le

travail. Donc mon rêve c'était d'être à Bordeaux. Bordeaux était devenue la capitale de mon pays quelque part. Et en 1985, il y a une occasion qui se présente, je suis nommé directeur régional sud-ouest de la société immobilière de la Caisse des dépôts. J'ai découvert alors qu'entre Nancy et Tours d'un côté, et Bordeaux de l'autre, la lecture de la ville et de la société n'est pas du tout la même. Il fallait que je me choisisse un domicile et ça s'est passé exactement comme ça : je rencontre un agent immobilier, qui me demande "Qu'est-ce que vous faites comme métier ?" ; alors il me dit : "Eh bien, pour vous, c'est soit le Parc bordelais, soit le quartier Saint-Genès, soit entre Fondaudège et les Chartrons." Une ségrégation spatiale que je n'avais jamais vue ailleurs ! C'est ma femme qui a trouvé un appartement près des Quinconces, dans un bel immeuble de pierre. Mais il n'y avait pas de tout-à-l'égout ! Sur les trottoirs, on voyait l'écume des bains moussants qui débordait au travers des grilles métalliques ! Il y avait une fosse septique dans chaque immeuble, on mettait un tout petit jet d'eau dans les toilettes pour ne pas les noyer et un vidangeur passait tous les ans. C'était en 1985 ! Pas de tout-à-l'égout dans l'hémicycle des Quinconces !

À Bordeaux, j'ai aussi eu le sentiment de tomber sur une société cloisonnée. Il y avait la bourgeoisie... J'ai retrouvé l'église Notre-Dame ! On y allait certains dimanches parce que c'était l'église la plus proche, mais... on sentait les regards... on passait pour des intrus. Certes je ne sais pas ce qu'il faut attribuer à mes lectures de Mauriac ! Mais j'avais vraiment l'impression d'être dans un monde dont je ne faisais pas partie. Bordeaux n'intègre pas facilement les gens venus de l'extérieur. D'ailleurs, à quelques rares exceptions près, on ne s'y est pas fait d'amis.

Mais sinon on a la vie qu'on voulait : travailler à Bordeaux et passer le plus grand nombre possible de week-ends au Pays basque, en tout cas à la belle saison. On n'était pas les Bordelais du Bassin ou du Cap-Ferret, c'étaient d'autres lieux, mais on avait à peu près le même rythme !

Professionnellement je bouge beaucoup, parce que Bordeaux c'est le siège, mais je vais à Nantes, à Tours, à Toulouse... Donc je suis souvent en déplacement. Sauf à un moment avec l'ambition de Chaban de réaménager la rive droite. Bordeaux risquait de tomber sous le seuil des 200 000 habitants. Il voulait retrouver une expansion et La Bastide offrait un vaste foncier disponible. C'était une innovation folle : Bordeaux va franchir sa rivière ! Il y avait le grand projet de Ricardo Bofill à l'époque. Il y a eu des oppositions fortes, mais surtout personne n'y croyait parce que personne ne voulait habiter rive droite ! Quand on disait à ma directrice commerciale qu'on allait y faire des opérations, elle répondait : "Je ne savais pas qu'il y avait une rive droite à la Garonne." C'était sa manière



de montrer qu'elle faisait partie de la *gentry* et qu'elle n'irait jamais vendre des logements là-bas. Ce n'était pas imaginable à l'époque.

Fin 1991, je dois repartir travailler à Paris. À regret, parce que je ne me suis jamais senti parisien. J'aurais aimé être nommé le plus tard possible à Bordeaux pour y rester jusqu'à la fin de ma carrière... Je quitte Bordeaux avec beaucoup de regrets... Même si je n'avais pas pénétré la société bordelaise, il y a quand même une société du Sud-Ouest, il y a le Pays basque où j'étais implanté, et puis cette ville qui est fascinante par son histoire. C'est quand même la deuxième ville de France à la Révolution. Et tout l'univers des pins, la touffeur de l'été, les odeurs, les orages... C'est aussi le monde de mon grand-père, qui était du sud des Landes, à 20 km de Bayonne. Donc quand je quitte Bordeaux, je quitte quand même un chez moi.

Heureusement jusqu'en 2009 j'ai continué à présider une société d'HLM implantée dans le Sud-Ouest et qui avait un pôle à Bordeaux. C'était un pur bonheur d'y revenir à peu près une fois par mois, pour des visites de terrain ou pour des réunions avec des maires ou des représentants des locataires. Et ça c'est peut-être le métier qui m'a le plus ancré à Bordeaux.

C'est sûr qu'en soixante-dix ans, j'ai vu une ville qui a complètement changé. Entre la découverte du Bordeaux noir avec ses trams et ses Capucins quand j'étais enfant, la ville où j'ai travaillé dans les années quatre-vingt et la ville d'aujourd'hui, il n'y a rien de commun. Ce sont trois époques qui n'ont rien à voir. Bordeaux est probablement une des villes qui s'est le plus métamorphosée. En tout cas c'est celle pour laquelle j'ai une vraie coupe dans le temps. Et ça m'apprend qu'une ville peut changer de nature du tout au tout... Je me souviens des gens qui me

disaient "il n'y a pas de rive droite", ou "on ne pourra pas développer le nord de Bordeaux." Bref, le conservatisme ça n'a pas de sens ! Les quais tels que je les ai connus au début, et les quais qui existent aujourd'hui, le vieux Bordeaux avec ses milliers de logements vacants, et le Bordeaux d'aujourd'hui avec le tram... Il y a bien sûr quelques quartiers qui ont peu évolué... mais sinon c'est absolument fantastique ! Et aujourd'hui c'est une métropole, qui a une tout autre dimension, qui a presque envahi son espace. Donc j'ai un plaisir fou à revenir à Bordeaux. Et de voir des trucs que je n'imaginais pas.

On ne peut pas investir tous les espaces. Je ne suis pas parisien ; Nancy a été une parenthèse ; Tours j'y ai appris un métier... Le seul territoire que j'ai véritablement investi, c'est Bordeaux. Depuis le début. Et le Pays basque évidemment. Mais c'est autre chose, ce sont mes racines, c'est le loisir... S'il y a une ville que j'ai suivie en détail c'est quand même Bordeaux. Tout en n'y habitant vraiment que pendant 7 ans, j'ai vécu 60 ans de Bordeaux ! Avec à chaque fois des flashes. Je vois par exemple les travaux de Mériadeck, les pelleteuses, les bâtiments éventrés... Les quartiers d'échoppes qu'on rencontre aujourd'hui, ce sont les mêmes. Je les vois éventrés. Je vois le Lac : les premières opérations des Aubiers... J'ai tout ça en continu. Y compris les dernières opérations, aux Bassins à flot et à Belcier... la MÉCA que je vois quand j'arrive en TGV. Est-ce qu'un Bordelais héritier de la production viticole s'intéresse à ça ? Je n'en suis pas sûr ! Évidemment un Bordelais ne me reconnaîtra pas parmi les siens. Mais c'est quoi un Bordelais ? En tout cas, parmi les choses qui structurent ma vie, d'un point de vue chronologique et géographique, pour moi Bordeaux c'est un centre. >> _

Banque des villes, des champs... et Internet !

VINCENT SCHOENMAKERS

La France déséquilibrée ! Ce débat pluri-décennal occupe spécialistes et médias sur les transports, les services publics, l'éducation et l'accès à l'emploi. Les acteurs influant sur le territoire sont pourtant nombreux. Les banques en font partie.

Leurs politiques d'implantation interpellent l'urbaniste car la densité des agences influe sur les dynamiques locales et qu'une (r)évolution est en cours. En outre, 99 % des Français possèdent un compte courant ou d'épargne et, important, le Livret A est souvent utilisé comme porte-monnaie par de nombreux citoyens issus des milieux défavorisés.

Croissance des réseaux puis repli : des mécontents à chaque étape !

Le réseau bancaire se rétracte : 37 300 agences en 2017¹ (5400 en 1967) pour un plafond de 40 000 en 2005.

La décennie 1990 fut la phase de conquête tous azimuts. En ville (grandes et moyennes), la guerre des emplacements stratégiques fit rage, au grand dam des élus qui s'émurent de la disparition de lieux de vie sociale (commerces, brasseries...) au profit de façades de verre fumées fermées à 18h et le week-end.

Ainsi, à Bordeaux, les carrefours des barrières comptaient deux à trois agences chacun. Idem sur les places emblématiques. La mairie saisit l'a-urba en 2001 pour réfléchir à endiguer le phénomène. Las, les outils légaux n'existaient pas encore et le PLU de Paris approuvé en 2006 fut annulé pour avoir tenté de le

faire. C'est en 2016 que le PLU 3.1 métropolitain révisé a pu aborder le problème localement. Une fois la bataille passée ! Trop tard car les meilleures places sont prises et, depuis 2005, les banques rationalisent leur réseau : internet réduit la fréquentation des agences, les néo-banques et Fintech se développent, les obligations réglementaires Bâle III (2010) imposent de renforcer les bilans. Les agences hors ratio ferment. Les quartiers populaires, certains chefs-lieux ruraux et petites villes économiquement fragilisées trinquent et grossissent le cortège des mécontents.

Des banques protéiformes aux objectifs différents

La banque « fossoyeur », décriée par les territoires en recul, remplace celle autrefois qualifiée de « vampire » par les élus urbains. Les choses ne sont pas si simples. Le service bancaire géographiquement universel doit trouver de nouvelles déclinaisons dans les territoires en difficulté où il faut impulser une intelligence collective appuyée sur les services existants ou à venir.

Les groupes bancaires agissent selon leur nature :

- La Banque Postale (publique) a une mission d'intérêt public (garantie de l'accès aux services bancaires). Elle irrigue le pays, quand bien même La Poste se redéploie dans certains territoires à faible dynamique : les élus locaux dénoncent mais sont cependant mieux écoutés par l'établissement qui tente de trouver des alternatives avec des points relais locaux (épicerie, bars, multi-services) ;

- Les banques commerciales rendent des comptes... aux actionnaires ;
- Les réseaux mutualistes, détenus par les clients, ont un fort tropisme territorial : chaque agence est une entité et les administrateurs, locaux, tentent de ménager les intérêts de chacun. Certains points ferment, quitte à contractualiser avec les mairies pour préserver un distributeur automatique de billets, consubstantiel du maintien des commerces de proximité ruraux.

Un développement alternatif : le mutualiste néo-aquitain ARKEA

Composante du groupe mutualiste Crédit Mutuel, ARKEA² (Bretagne, Massif-Central, Charente, Dordogne et Gironde) entend acquérir son indépendance de la confédération nationale afin d'entamer sa conquête de la Nouvelle-Aquitaine. ARKEA innove par la mise en place de points conseil au sein d'entreprises ayant pignon sur rue (à l'instar d'un pavillon témoin du constructeur IGC à Lacanau, permettant de diviser par 6 les coûts) et de projets au sein de tiers-lieux (espaces de *coworking*, *FabLab*, *HackerSpace*, *Repair'Café*), en particulier ceux portés par les collectivités locales.

L'avenir équilibré des services bancaires ? Hybridation à la campagne et quartiers défavorisés (sans augmenter la fracture numérique) et géomarketing en milieu urbain ou dynamique. —

2 | ARKEA se veut banque d'extraction locale (siège social bordelais pour le Sud-Ouest) et interlocuteur privilégié de l'exécutif régional pour financer localement les actions de développement des 12 départements. Pour leur part, les centres de décisions des groupes privés sont extérieurs. Et les mutuelles locales n'occupent chacune qu'une partie du territoire.

1 | Seconde densité européenne ramenée à la population.

Mythologies de la ville



Pourquoi se soucier de l'histoire de Bordeaux ? Sans doute cet intérêt existe-t-il en soi, sans dériver de quelque chose, notamment des fins habituellement associées à l'histoire pour en justifier l'étude (en tirer des leçons, savoir qui nous sommes...). Cela entendu, pour que ce dossier ne tourne pas à un assemblage hétéroclite de morceaux d'érudition ou de réflexions historiographiques, il fallait décider, à la manière des historiens, d'une intrigue. En l'occurrence, se focaliser sur l'une des finalités des récits des temps passés : la construction imaginaire d'une ville. Mais en passant celle-ci au crible de l'enquête historique.

Histoire et imaginaire

Cette trame a déjà été explorée par Jean Dumas, dans son approche des paradoxes de la métropole bordelaise. Conjuguant le temps et l'espace, son travail relevait ce que l'on présente être l'identité ou la vocation de Bordeaux, parce qu'on y croit ou qu'on a intérêt à faire semblant d'y croire. Ces constructions ont pour enjeu de légitimer les orientations futures de l'action publique. « Ainsi, le discours sur Bordeaux se construit dans un réseau d'à-peu-près historiques, fortement charpenté autour de thèmes représentatifs qui imposent une image de la ville et qui, valorisés et magnifiés, servent de base aux représentations et aux projets locaux¹. »

Sans se confondre, l'histoire et l'imaginaire forment un couple indissociable aux relations aussi nécessaires que délétères, comme la raison et l'émotion, le doute et la certitude. Cette dimension imaginaire de l'histoire a d'abord été envisagée sous l'angle des rapports entre l'histoire et le mythe. Le premier livre d'histoire, *L'Enquête d'Hérodote*, cinq siècles avant notre ère, en est à ce point rempli que sa lecture la plus objective, telle que l'a suggérée l'historien François Hartog², consiste à y rechercher, derrière la description des Scythes, le système imaginaire

1 | Jean Dumas, *Bordeaux ville paradoxale*, MSHA, 2000, p. 21.

2 | François Hartog, *Le miroir d'Hérodote, Essai sur la représentation de l'autre*, Gallimard, 1980.

des représentations que les Grecs se faisaient de l'autre. Thucydide, dans son *Histoire de la guerre du Péloponnèse*, entendait dégager la réalité historique du merveilleux mythique comme les historiens modernes visèrent à nettoyer l'histoire de ses fables, un genre toujours très prisé. Tel est le propre d'une enquête historique, son souci de se démarquer de la légende. Cela jusqu'à saisir que la fable, ce qui mérite d'être raconté, est aussi une forme de réalité historique qui peut parfois transformer un événement véritable (ou pas) en un événement d'importance historique. Même si l'événement fut de taille, la bataille de Bouvines ne devint fondatrice de la monarchie française que par ceux qui en répandirent la renommée¹. Au XX^e siècle, les rapports entre l'histoire et l'idéologie deviennent le siège de cette réflexion. Des représentations imaginaires du passé sont instrumentalisées à des fins de manipulation et de propagande ; de la simple suspicion portée à l'encontre des historiens de fourbir des catéchismes révolutionnaires ou contre-révolutionnaires jusqu'à l'utilisation du faux par les systèmes totalitaires pour répandre la terreur². Depuis quelques décennies, ce registre de l'imaginaire historique est principalement

abordé sous l'angle des relations entre l'histoire et la mémoire. Il est impossible ici d'esquisser un état de l'art de tout ce qui a pu être écrit sur les rapports entre ces deux manières complémentaires et conflictuelles d'envisager le passé. Si l'histoire est toujours un travail de mémoire, tout dessein mémoriel n'est pas forcément un travail d'histoire. En théorie, les « entrepreneurs de mémoire » cherchent dans le passé des arguments pour renforcer leurs revendications présentes quand les historiens ne visent qu'à comprendre et expliquer le passé et non le juger. En pratique, la frontière n'est pas toujours limpide, particulièrement en France³, comme le suggèrent les polémiques récentes autour de l'enseignement de l'histoire et du bien-fondé d'un « roman national », les controverses sur les « lois mémorielles » et les « politiques de mémoire »⁴ ou la revendication par les historiens d'un « devoir d'histoire » à même de contenir les dérives d'un « devoir de mémoire » perverti par la concurrence des victimes⁵.

3 | Laurent Avezou, *Raconter la France*, Armand Colin, 2013.

4 | Sarah Gensburger, Sandrine Lefranc, *À quoi servent les politiques de mémoire ?*, Presses de Sciences Po, 2017.

5 | Jean-Michel Chaumont, *La concurrence des victimes, Génocide, identité, reconnaissance*, La Découverte, 2010.

1 | Georges Duby, 27 juillet 1214, *Le dimanche de Bouvines*, Gallimard, Paris, 1973.

2 | Hannah Arendt, *Le Système totalitaire*, Seuil, 1972.

Bordeaux vers 1450 par Léo Drouyn, bibliothèque municipale de Bordeaux, Del.carton 4/3 [2].





Manifestation d'étudiants en mai 1968, place de la Comédie, © Sud Ouest.

Mythes et tabous bordelais

Tous nos contributeurs se sont montrés sensibles à cet écheveau. À commencer par nos auteurs d'une histoire de Bordeaux, Anne-Marie Cocula¹ (p. 29) et Xavier Lacarce² (p. 33). À les écouter, l'appétit du commun des mortels pour l'histoire ne serait pas aussi vorace que cela ; la recherche de la vérité n'étant pas son principal intérêt et la difficulté à mémoriser celle-ci décourageante. Cette inculture historique favorise les « poncifs » et les « discours douteux » quand distance et prudence sont au cœur de leur travail d'historiens. Celui-ci invite à reconsidérer quelques clichés telle la « modération intrinsèque » de cette ville qui en occulterait le caractère rebelle. Les émeutes provoquées par la taxe sur les cabarets (1635) ou « la révolte du papier timbré » (1675) en seraient des illustrations oubliées.

Les textes de François Dubet (p. 36) et Daniel Mandouze (p. 39) s'inscrivent directement dans la thématique ouverte par Jean Dumas sur la construction imaginaire d'une ville ; ils en dévoilent à leur tour des paradoxes. Est-ce parce que la mémoire collective d'une société est toujours une reconstruction remaniée de son passé pour l'accorder à ses

normes présentes³ que Bordeaux ressemble à son image ? L'analyse de François Dubet montre combien la mémoire d'une ville ne peut se réduire à un imaginaire hors sol mais tisse une histoire de nature politique avec la réalité et le vraisemblable. Bordeaux la rebelle doit davantage aux révoltes bourgeoises que populaires, l'indigence y joue moins un rôle que les impôts et le commerce. Mais le lieu commun de « la belle endormie » que déconstruit Daniel Mandouze apparaît comme une manière de refouler la dimension populaire de cette ville. De mythes et tabous dans lesquels l'histoire de Bordeaux a pu être figée, Hubert Bonin s'est distingué à en décrypter huit dans *Les Tabous de Bordeaux* (2010)⁴, un exemple d'enquête historique au service de la compréhension du présent. Dans *Les Tabous de l'extrême droite à Bordeaux*, il cassait le mythe « d'une politique bordelaise animée par des "modérés", d'un tempérament propre à une cité de pondération et de positions consensuelles et centrales, d'engagements ou d'idéologies visant au rassemblement et aux convergences⁵ ». Il nous livre ici les motivations de cette dimension de son œuvre : celle d'un lanceur d'alerte de la mémoire qui souhaite réveiller les élites de leurs songes mortifères (p. 42).

3 | Maurice Halbwachs, *La Mémoire collective*, Albin Michel, 1997 [1950].

4 | Édité par Le Festin.

5 | Hubert Bonin, *Les Tabous de l'extrême droite à Bordeaux*, Le Festin, 2012, p. 221.

1 | Anne-Marie Cocula, *Histoire de Bordeaux*, Le Pérégrinateur, 2010.

2 | Marion Philip, Xavier Lacarce, *Petite histoire de Bordeaux*, CAIRN, 2015.

Le tabou le plus discuté ces dernières années, au point de ne plus vraiment être un tabou, même s'il reste l'objet de discussions, notamment sur la manière dont il convient de le mémoriser, a été de reconnaître que Bordeaux fut entre 1672 et 1826 le second port négrier de France¹. Sur ce thème, l'enquête historique peut prendre la forme d'une exposition. Celle du musée d'Aquitaine consacrée à « Bordeaux, le commerce atlantique et l'esclavage » prouve combien un musée peut éclairer des enjeux contemporains, ressusciter des pans de notre mémoire tout en l'émancipant des enjeux mémoriels les plus douteux (Christian Block, p. 45). Si l'histoire est l'affaire des historiens, la mémoire reste l'affaire de tous et peut devenir l'occasion d'élargir et d'enrichir le travail de l'historien. C'est ce que montre la diversité des membres actifs de l'association La Mémoire de Bordeaux Métropole. Avec eux, l'histoire non écrite (recueil et mise à disposition de sources sonores, photographiques et filmiques) élargit les champs de l'enquête historique (Céline Morice, p. 50).



Musée d'Aquitaine, exposition permanente, « Bordeaux au XVIII^e siècle, le commerce atlantique et l'esclavage ».

Les lieux de la mémoire collective

Entre histoire et mémoire, dans le but de faire fructifier réciproquement l'une par l'autre, Pierre Nora a dirigé dans les années quatre-vingt une vaste entreprise historiographique ambitionnant de fabriquer de l'histoire scientifique grâce à un travail sur la mémoire collective. Car la mémoire n'est pas qu'une menace pour l'histoire, mais un objet d'étude à part entière pour l'historien. La mémoire a aussi une histoire. Si Bouvines pouvait être enseignée aux écoliers du début du XX^e siècle comme la première victoire des Français sur les Allemands, quelle place donner à cette bataille, après 1945, dans un pro-

gramme destiné aux élèves d'une Europe rassemblée ? L'idée de Pierre Nora consistait à s'arracher aux généralités de la mémoire nationale pour se consacrer à des études de cas précis, ces « lieux de la mémoire collective » susceptibles de renouveler l'enquête historique sur la République et la Nation². Les lecteurs de la rubrique « Mémoire » de la revue *CaMBo* savent combien celle-ci peut être appréhendée avec une rigueur tout historienne. Un lieu de mémoire ne saurait toutefois être confondu avec le génie d'un lieu. L'enquête historique ne réhabilite ni la pensée magique, ni les archétypes essentialistes. Au contraire, en dépit d'être gravés dans la pierre, bien des souvenirs ne se livrent pas d'une manière évidente. Saisir la mémoire associée à un lieu réclame souvent pour guide l'œil et la connaissance de l'historien. La Révolution française voulait « faire table rase » du passé, Laurent Coste nous découvre les traces que celle-ci a laissées dans nos murs, nos rues et nos places, et le moyen d'une visite amusante et intelligente de Bordeaux (p. 53).

Une des caractéristiques de l'enquête historique est de traiter de problèmes dictés par l'actualité. C'est pourquoi le travail des historiens nous informe presque autant sur la période dont ils sont les contemporains que sur l'époque censée être étudiée. En ce sens, ce dossier de *CaMBo* nous parle également d'aujourd'hui. La question des boulevards, dont l'aménagement et la pratique reviennent à l'ordre du jour de l'agenda politique bordelais, en est ici l'illustration. L'histoire que Sylvain Schoonbaert dresse de la prise en considération de ces voies montre que les enjeux qui y sont associés cristallisent les évolutions successives des manières d'imaginer Bordeaux (p. 57). L'enquête historique se distingue enfin par sa capacité à résoudre une énigme. Pourquoi Bordeaux présente-elle le paysage d'une ville basse ? Souvent la réponse trouvée alerte sur la nécessité de ne pas confondre les faits observés avec les intentions des acteurs. S'agissant de la bassesse de la ville, Thierry Jeanmonod et Chantal Callais notent toutefois que cette situation tient aux choix culturels et économiques des Bordelais de se loger dans des maisons individuelles unifamiliales avec jardin. Et ceci d'ailleurs que pour des raisons techniques liées à des servitudes militaires ou à la qualité des sols même si la résolution de cette énigme ressort de différents facteurs (p. 61). Mais nous touchons là au défi de l'enquête historique : transmettre la complexité en dépit de la vigueur des idées reçues, et donner du plaisir. —

1 | Éric Saugera, *Bordeaux, port négrier. Chronologie, économie, idéologie, XVII^e-XIX^e siècles*, Karthala, 1995.

2 | Volumes parus entre 1984 et 1992 et republiés in Pierre Nora (dir.) *Les Lieux de mémoire I, II et III*, Quarto Gallimard, 1997.

Bordeaux, ville rebelle !

Entretien avec Anne-Marie Cocula

FRANÇOIS COUGOULE

Anne-Marie Cocula est une des grandes historiennes françaises. De l'histoire de l'Aquitaine, de celle du Périgord ou de Bordeaux, elle connaît toutes les dates, les noms, les anecdotes. Dans son *Histoire de Bordeaux* (2010, éditions Le Pérégrinateur), elle traverse les siècles d'une manière exhaustive, descriptive et précise. Peu d'événements ou de personnages de la vie bordelaise lui échappe. L'analyse de l'épaisseur du temps que nous découvrons dans ses pages nous fait poser des questions sur nos semblants d'acquis ou de certitudes actuelles. Nous avons envie d'échanger avec elle, de comprendre son travail d'historienne et d'entendre son analyse de l'histoire de l'Histoire bordelaise. Extrait d'entretien.

Madame Cocula, comment écrit-on l'Histoire ?

Le point de départ est de définir un sujet, sujet qui peut varier lors des premières découvertes et qui va varier selon les périodes étudiées. Avant tout, c'est la quête des archives, la quête du patrimoine ou la quête de l'archéologie. Tous les documents entre les mains des historiens et des historiennes sont des documents qu'il faut d'abord classer, trier et utiliser en fonction de leur fiabilité. Ce qui est fondamental pour l'historien ou l'archéologue, c'est de considérer les sources avec distance et toujours avec la plus grande prudence. Et cette prudence est d'autant plus grande quand on approche de la période contemporaine où on assiste à une multiplication des sources qui ne font pas toujours preuve d'objectivité. Ce sont des opinions qui s'expriment.

Je suis une descendante de l'école des Annales (Marc Bloch, Fernand Braudel) et je crois beaucoup

à la longue durée, ce capital de siècles et parfois de millénaires qui nous renseigne sur aujourd'hui. À l'heure actuelle, nous faisons des fautes énormes en piquant des informations dans l'actualité, en ne se posant pas la question de ce qu'on pouvait savoir avant et ce que nous appelons nouveauté. Faut le dire ! D'où la nécessité de se fonder sur la chronologie. La pire faute en histoire est l'anachronisme : se tromper de période, se tromper de date.

Quand on écrit l'histoire de Bordeaux, qu'est-ce qu'on en retient en tout premier lieu ?

Il y a trois choses fondamentales pour comprendre cette ville.

En premier lieu, je retiendrais son emplacement. Une ville implantée en rive gauche de la rivière (la Garonne), dans une partie à la fois rocheuse et marécageuse, et ses premiers occupants qui vivent à proximité des rivières, à savoir la Garonne et ses estuaires, Peugue et Devèze. La ville s'est développée dans un milieu naturel caractérisé par une rupture géographique énorme qui est la traversée de la rivière. Aujourd'hui encore, quand on voit les problèmes liés aux déplacements, on s'aperçoit de la difficulté

à relier ces rives. Le pont de pierre ne date que des années 1820 ! Il a été décidé par Napoléon avant son abdication. L'histoire de Bordeaux, c'est la

« La ville s'est développée dans un milieu naturel caractérisé par une rupture géographique énorme qui est la traversée de la rivière. »

contrainte. Une seconde contrainte de l'histoire de Bordeaux, c'est son contact à la mer, située à 80 kilomètres. C'est à la fois un avantage car cela l'a longtemps préservée des attaques militaires, mais aussi un inconvénient car la distance a ralenti le développement des transports.

Ensuite, ce qui marque la continuité historique et j'enfonce une porte ouverte, c'est la vigne. C'est une constante absolue. Mais c'est ça qui a conditionné



Bordeaux, pont de pierre par Louis Garneray, bibliothèque municipale de Bordeaux, Del. Carton 23/86.

la société bordelaise et ses clivages pendant des siècles et des siècles.

La troisième caractéristique de cette ville, c'est qu'elle est devenue française péniblement. Elle a longtemps pensé qu'il valait mieux dépendre de la tutelle des rois d'Angleterre, ducs d'Aquitaine, que de la tutelle directe des rois de France et ce, pour des raisons commerciales, mais avant tout institutionnelles. Bordeaux jouissait d'une certaine « autonomie », une indépendance de gestion de la ville par le biais de son conseil qu'on appelle la Jurade. Les rois d'Angleterre, ducs d'Aquitaine, avaient très bien compris que pour s'attirer la fidélité des élites bourgeoises de la ville, il valait mieux leur accorder des privilèges, des exemptions d'impôts et faire d'eux des sujets économiques. Cela explique les grandes difficultés que les rois de France ont eues à domestiquer ce territoire. Les historiens de Bordeaux n'insistent pas assez sur cette rupture, le rattachement aux rois de France, qui ont fait des Bordelais des frondeurs, des gens hostiles, non pas au principe de la monarchie, mais hostiles à la tutelle royale. Dès août 1548, la révolte contre l'impôt sur le sel, la gabelle, va provoquer des soulèvements très durs des Bordelais qui iront jusqu'à massacrer le représentant du roi, Tristan de Monin (témoignage de Montaigne qui n'a que 15 ans à l'époque). La répression sera très dure, la ville payera une amende, elle recevra des soldats qui logeront chez l'habitant et elle sera ensuite sous surveillance ; l'élection de son maire et des jurats sera conditionnée désormais par la monarchie.

On ne le dit pas assez, mais de là naît le caractère rebelle de la ville. Bordeaux, c'est une ville rebelle !

Cela contraste avec le supposé caractère modéré des Bordelais...

Un autre exemple qui nous vient du XVIII^e siècle, quand les intendants du Roi – Tourny étant le plus célèbre –, vont vouloir ouvrir la ville sur la rivière pour faire de cette ville une ville royale. Ils vont se heurter à l'opposition du Parlement de Bordeaux, institution pourtant créée par la monarchie au milieu du XV^e siècle, et parmi les parlementaires les plus opposés au projet des intendants, il y a Montesquieu. Ce dernier a un raisonnement très sûr quand il dit – et il ne s'est pas trompé – que les dangers pour la ville sont toujours venus de la rivière.

Ce que nous dit aussi la longue durée, c'est que depuis l'époque des invasions normandes, on s'aperçoit que tous ceux qui ont occupé la ville, tous ceux qui ont essayé de la prendre, sont passés par la rivière. Ça ne fait pas l'ombre d'un doute : Bordeaux était une ville fragile, une ville vulnérable, qui a eu des adversaires assez constants dans l'histoire. Après l'époque anglaise, il y a eu les Espagnols – qui ont beaucoup apprécié de s'emparer des villes de l'estuaire – puis les Anglais qui ont apprécié d'arraisonner des bateaux au large de Cordouan et finalement les Allemands pendant la Seconde Guerre mondiale.

Ce refus de la tutelle parisienne semble une constante qui ressurgit parfois. Vous avez vu les affiches « Parisien, rentre chez toi » ? C'est ça une continuité ?

Oui, je dis ça, je dis que c'est une continuité de l'histoire. Je pense que ce mouvement s'est accéléré, par les moyens de transport et par les réseaux sociaux, mais ce n'est pas une nouveauté. Le refus de la tutelle domine. Qu'elle soit monarchique dans un premier temps ou impériale par la suite. Les Bordelais éprouveront une hostilité viscérale vis-à-vis de Napoléon. Avec Napoléon III, ça s'est un peu moins mal passé, car il a apporté beaucoup d'argent ; il y a eu l'essor de la forêt des Landes, l'essor d'Arcachon, on est dans la prospérité du Second Empire. Mais le refus de la tutelle reste présent.

Les Landes, Arcachon... Bordeaux et ses voisins, c'est un sujet qui vous inspire ?

De l'Aquitaine à la Nouvelle-Aquitaine, on est passé de 5 à 12 départements. D'abord – et j'enfonce encore une porte ouverte – plus on s'éloigne géographiquement de Bordeaux, plus il y a une forme d'incompréhension de cette tutelle bordelaise. Avant, il y avait Paris, maintenant, il y a Bordeaux. Et à partir de là, il y a la sensation dans certains départements d'un abandon. Une rupture, nouvelle celle-ci, s'établit entre les départements qui voient et ceux qui ne voient pas la mer. Il faut faire attention à ce que cette rupture ne s'ouvre pas plus. Cette rupture est nouvelle car jusqu'au milieu du XIX^e siècle, le rivage était le « territoire du vide » – c'est Alain Corbin qui le dit. Le littoral est aujourd'hui un monde complètement transformé, attractif, dynamique. Aussi, il y a l'exode rural qui a toujours joué et qui provoque ce

sentiment d'abandon. Les grandes villes, et notamment Bordeaux, se sont développées pendant des siècles, grâce à leurs voisins. On est venu de très loin à Bordeaux, de Saintonge, du Périgord, du Béarn. Si à l'époque de Montaigne ou Montesquieu, on avait empêché les gens de l'extérieur de rentrer dans la ville et l'inverse, la ville serait devenue un mouiroir, elle n'aurait pas pu grandir. Il était beaucoup plus insalubre de vivre en ville que de vivre à la campagne.

Ville et campagne... Les mouvements sociaux des Gilets jaunes ont une résonance historique ?

Ce n'est pas nouveau, ça c'est de la longue durée. Déjà César était paniqué par les Gaulois paysans, ensuite, à la fin de l'Empire romain, on envoyait les Wisigoths pour empêcher les tempêtes des bagaudes et toute l'histoire à l'époque médiévale et à l'époque moderne est remplie de jacqueries, ce qu'on appelle des émotions. Ce sont parfois des révoltes très dures et parfois très localisées. Il y a toujours eu une sensibilité très forte du monde rural vis-à-vis des villes car, d'une part, les villes sont protégées des soldats et des brigands par leurs murs, d'autre part, les villes sont peuplées de bourgeois qui possèdent les terres aux alentours, terres où les paysans payent leurs impôts.

Bordeaux ville bourgeoise... mais ville populaire aussi ?

Le peuple de Bordeaux est quelque chose de bien réel. Mais c'est un peuple qui vit sous la tutelle de la bourgeoisie qui le fait travailler. C'est le vin et les activités portuaires. C'est la dominance et la domination de ce produit qui font travailler les artisans,

Acte 10 des Gilets jaunes à Bordeaux en janvier 2019, © Fabien Cottureau.



les porte-faits – les dockers, tous les travailleurs dépendants de la clientèle des riches. À l'heure actuelle, il y a des ouvriers agricoles en Médoc ou dans le Castillonais qui ne sont pas riches, il y a des constantes. Et ces constantes qui s'inscrivent dans assujettissement d'une production, d'une denrée, prennent une dimension considérable.

Dans l'histoire de Bordeaux, il y a des périodes très documentées, d'autres moins. Pourquoi ? Est-ce une question de susceptibilité des Bordelais pour certains sujets ?

À mon humble avis, il y a deux raisons. D'abord, une documentation qui peut manquer. Il peut y avoir ce qu'on appelle les accidents (les archives du port de Bordeaux ont entièrement brûlé). Ensuite, il y a le choix des historiens. C'est une sélection qu'ils font et qu'ils explicitent. Si on travaille sur la société bordelaise à la veille de la Révolution française, on va utiliser des sources – celles des notaires, qui renseigneront sur les seuils de richesse et de pauvreté et non pas sur l'opinion, la pensée. Ça dépend de l'angle d'attaque de l'historien, du domaine dans lequel il travaille.

Ensuite, je crois que vous pensez à la traite négrière. Le problème est presque toujours mal posé. Il faut savoir qu'il y a un moment où les ports de France s'engagent dans la traite négrière pour des affaires d'intérêt. Il faut retirer l'aspect que nous retenons, nous aujourd'hui, qui est l'aspect moral. Il faut retenir, hélas, l'aspect économique, l'aspect « affaires ». Or, le grand avantage de Bordeaux c'est d'avoir eu avec les Antilles puis avec les États-Unis, la possibilité de faire un commerce en droiture. L'arrière-pays était suffisamment riche à l'époque pour faire commerce

des farines (les minots) directement vers les Antilles. Bordeaux a eu cette chance d'avoir cette richesse, mais elle commence à décliner dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, à la fin de la guerre de Sept Ans en 1763. À cette époque déjà, d'autres ports français, qui n'avaient pas l'arrière-pays de Bordeaux – Nantes, Le Havre ou La Rochelle – s'étaient lancés dans la traite négrière, pour des raisons économiques ! Quand on étudie la traite négrière à Bordeaux, on s'aperçoit qu'elle augmente considérablement après 1760 et qu'elle va s'amplifier jusqu'à la Révolution. Le commerce triangulaire prend de plus en plus d'ampleur au fur et à mesure de l'augmentation des difficultés de l'arrière-pays. Et le moment « prospère » de la traite négrière à Bordeaux, c'est le Premier Empire ! Avec beaucoup de précaution, et c'est cela le travail de l'historien, nous devons essayer de nous mettre dans la situation de ceux qui se « lancent » dans le commerce triangulaire et essayer de comprendre. Il est toujours facile de condamner, il n'est pas toujours facile de comprendre.

Une conclusion, un souhait ?

L'histoire de Bordeaux est une histoire compliquée et je pense que si on fait un équilibre entre les héritages et les nouveautés, le poids de l'héritage est plus important... sans qu'on le sache !

Mon souhait, ce serait que la rivière ne soit pas simplement un lieu où l'on célèbre la fête du fleuve, ou un lieu d'accueil des paquebots de voyageurs. Je souhaite que la rivière soit naviguée comme à Paris ou dans d'autres villes de France.

Bordeaux, c'est la rivière. Mon souhait, c'est que la rivière revive ! _

Petite histoire de Bordeaux

XAVIER LACARCE

Lorsqu'on nous a proposé de rédiger une petite histoire de Bordeaux, nous avons été gênés. Nous savions qu'existent déjà d'excellents livres du même type ; nous n'étions pas sans ignorer non plus combien dire une ville est chose difficile et que la littérature en la matière est souvent plus éclairante sur l'auteur que sur le lieu. Il est vrai que les usages des villes sont multiples – n'est-ce pas l'un des atouts de l'urbanité ? – et jusqu'à une date récente tout du moins, ils étaient très segmentés. Partant, comment présenter comme une entité unique et pérenne la Burdigala antique et le Bordeaux d'Aliénor, la ville des Lumières et la métropole devenue *hype* par la « grâce » d'Alain Juppé et de son équipe ? Comment tenir le même discours sur Bacalan et sur le Triangle (« d'or » pour les Parisiens et les agents immobiliers...), sans même parler de l'extension – jusqu'où ? – de l'agglomération ? Devait-on faire aussi l'histoire de Bruges, de Mérignac, voire du bassin d'Arcachon ? Il nous fallait donc tenter de rassembler en un récit cohérent une réalité multiforme, pour ne pas dire hétérogène – assez connue également : quoique.

Cette histoire est-elle si familière pour tous ses habitants, anciens ou plus récents ? Rien n'est moins sûr. C'est pourquoi, en pensant aussi aux touristes que l'on sait de plus en plus nombreux, nous nous sommes risqués à proposer une synthèse aussi claire et simple que possible, sans thèse « révolutionnaire », mais en insistant sur les métamorphoses récentes d'une ville au blason spectaculairement redoré. Ne pas oublier les lieux emblématiques, revenir sur les moments particulièrement fastes et faire sa place au discours, même un peu convenu, sur la capitale de l'Aquitaine s'imposait donc : à charge

pour chaque lecteur d'en discuter, mais, autant que possible, en connaissance de cause. Notre petit bouquin se voulait simple mise en perspective. Pour ce faire, faute de cerner un insaisissable « génie du lieu », nous avons privilégié la morphologie urbaine, le but étant que celui ou celle qui nous lirait soit à même d'inscrire les grands bâtiments et les artères principales dans le contexte de leur émergence, et puisse comprendre la forme de la ville dans ses organisations successives.

Cela passait par d'inévitables manques, inégalement regrettés ou assumés, et quelque complaisance envers les « fables bordelaises », autrement dit la manière dont Bordeaux aime à se raconter, *a fortiori* à l'heure du *city branding*. Les manques s'expliquent d'abord par des sources inégales, dont la présence

déséquilibrée est d'ailleurs symptomatique de dynamismes inégaux. Ainsi, nous avons dû faire la part bien plus belle à la période anglaise qu'aux siècles qui

« Comment présenter comme une entité unique et pérenne la Burdigala antique et le Bordeaux d'Aliénor, la ville des Lumières et la métropole devenue *hype* par la "grâce" d'Alain Juppé ? »

précèdent. De même, on évoque forcément d'avantage les élites que le peuple très divers de la ville. L'histoire, comme on sait, est d'abord écrite par les vainqueurs. Mais ceux-ci changent. Il convient donc de ne point oublier les anciens dominants qui ont rejoint « les poubelles de l'histoire ». Par exemple, que dire des Chartrons quand on vend le quartier comme un « petit Montmartre » (sic) ? Ironie de l'inculture ambiante, cette dernière rend sans doute assez inopérante la force de certains noms qui ont longtemps – encore un peu pour certains ? – tenu le haut du pavé. Or, il est important pour comprendre Bordeaux de connaître les noms, parmi beaucoup, de Gabriel, de la famille de Pontac ou encore de Gradis : ne serait-ce que pour discuter leur(s) héritage(s).



Château Trompette à Bordeaux, Hermann Van der Hem [1619-1649], bibliothèque nationale de France.

Il convient aussi de ne pas écrire une histoire trop biaisée, fût-elle « officielle ». On peut ainsi s'étonner qu'un homme aussi informé qu'Alain Juppé n'ait cessé, jusqu'à en faire l'axe de son *Dictionnaire amoureux*, de souligner la modération intrinsèque de la ville : c'était oublier la Fronde et même les Girondins, c'est malencontreux quand son départ correspond aux flambées de violence des Gilets jaunes... Mais Montaigne et Montesquieu, va-t-on répétant. Soit. Mais sont-ils si représentatifs ? En tout cas, quitte à faire dans les poncifs, autant les contextualiser, pour mieux les étayer ou les nuancer. Puisse notre petite histoire y contribuer.

En revanche il est au moins un point sur lequel il est dommage de ne pas avoir davantage insisté, même si on pourra toujours arguer que cet oubli (partiel) est lui-même significatif : le rôle très ambigu de la Garonne. Il est courant, et nous y avons sacrifié, d'en faire l'une des sources de la vitalité bordelaise : c'est bien sûr vrai. Mais que l'eau fut aussi cause de désagréments dans la ville du vin ! Pensons au franchissement du fleuve, qui reste difficile malgré la construction récente de ponts, à ses crues parfois redoutables et même aux dégâts occasionnés par les différents cours d'eau (Peugue, Devèze, etc.) qui la rejoignent et qui n'ont été que très récemment maîtrisés. Bordeaux est une ville humide... Et puis comment un port aussi peu équipé, resté sans quais véritables bien longtemps après l'époque des gravures de Van der Hem, a-t-il pu être aussi important,

fréquenté, actif ? Si l'on ajoute que Bordeaux ne fut jamais une ville de marins, son ouverture maritime ne laisse pas d'étonner.

Le recul de la vigne, mis à part quelques vignobles éminents (Pape Clément, Haut-Brion), s'explique plus aisément mais frappe souvent le visiteur qui ne connaît de la ville que sa réputation vinicole. Hors quelques mascarons, le breuvage se donnait très peu à voir avant l'érection de la Cité du Vin ; au vu des prix pratiqués, peut-être que désormais il se donne de moins en moins à boire... On sait il est vrai, notamment grâce aux travaux de Philippe Roudié, qu'en matière de vin aussi, l'appellation de bordeaux fut longtemps extensible, ne désignant pas forcément le produit fermenté des raisins locaux. Décidément, cette ville a su puiser à des sources diverses pour s'enrichir, de Saint-Domingue aux forces vives de l'Aquitaine, de ces négociants venus d'Irlande ou de la Baltique à ses derniers édiles largement « parachutés ». Rien de très original certes, mais un contraste quelque peu paradoxal entre l'image très ancrée d'une ville fermée (la faute à Mauriac ?) et la réalité historique : cette distorsion est peut-être un peu plus marquée à Bordeaux qu'ailleurs. Et puis, pour le vin tout particulièrement, il convient de souligner la capacité qu'ont eue les Bordelais, qu'ils soient « du cru » ou pas, de redéployer de plus en plus loin un vignoble omniprésent dans la ville au Moyen Âge, et surtout dans ce Médoc si important et sans doute méconnu des Bordelais, et plus encore des nouveaux venus plus férus du bassin d'Arcachon. Cela mérite sans

doute d'être rappelé à qui s'intéresse à Bordeaux, et au bordelais, d'hier et d'aujourd'hui.

Toutefois, on ne saurait achever ce petit propos, et au risque de se contredire, sans s'interroger sur l'intérêt qu'il y a finalement à faire l'histoire, inévitablement approximative et tronquée, d'une ville et de batailler sur la (ou les) mémoire(s) de celle-ci qu'il conviendrait d'entretenir. Ce n'est pas là aveu d'échec (quoique), mais surtout gêne devant certaines évolutions que connaissent, notamment, les métropoles. D'un côté, elles croulent sous des discours, discutables on l'a dit, qui se servent du passé comme d'un habillage touristique-patrimonial ; d'un autre côté, force est de constater que la plupart des gens n'en ont cure, qui oublient au fur et à mesure ce que le guide (sous quelque forme qu'il se présente) leur aura raconté. À quoi bon alors ?

Oserai(s)-je dire, après avoir un peu éludé la question ci-dessus, qu'être bordelais signifie qu'on ne se

pose pas la question et qu'on ne veut d'ailleurs pas la poser. Du moins en allait-il ainsi jusqu'à il y a peu... Bordelais, nous ne le fûmes, de manière différente d'ailleurs, qu'aussi longtemps que Bordeaux, même noire et un peu maussade, a été un « chez nous », avec ce que cela supposait d'évidence et quand bien même ce « chez nous » tenait en peu de lieux, de l'école à la boulangerie, en passant par quelques bars ou terrains de sport. Tout ceci a volé en éclats : la ville a changé, ô combien, et d'abord parce qu'elle l'a voulu. Du coup, la voici obligée de répéter que, nonobstant ces transformations, elle est toujours la même. Sans doute, comme on l'a dit, ne l'a-t-elle jamais été. Mais, de fait, elle l'est de moins en moins. À cet égard, tout projet tel que le nôtre risque d'entretenir une continuité trompeuse : heureusement que les lecteurs sont rares ! _

Vue du port de Bordeaux, Bigant graveur, extrait de *Abrégés des voyages en Europe*, t. 6, 1800-1899, bibliothèque municipale de Bordeaux, Del.carton 5/1.



Pourquoi les villes ressemblent à leur image ?

FRANÇOIS DUBET

Les images deviennent vraies

Ni les pays, ni les individus, ni les villes ne sont conformes à leur image. Les stéréotypes ne sont pas la réalité. Paris n'est pas seulement une ville de « bobos » et de grande culture, Marseille n'est pas la ville du seul petit peuple de Pagnol, de Guédiguian et de *Plus belle la vie*, pas plus que les Bordelais seraient tous des bourgeois austères et distingués. Pour un historien et pour un sociologue, il est assez facile de mettre en évidence toute la distance qui sépare la réalité et les images qui en sont données. Les images ne résistent pas longtemps aux statistiques.

Mais en même temps, ces images participent de la réalité dans la mesure où elles sont célébrées, mises en scène pour attirer les touristes, où elles orientent des politiques et des investissements, dans la mesure surtout où la plupart des habitants d'une ville y adhèrent et y croient. Il suffit de leur demander s'ils aiment leur ville et pourquoi pour s'en convaincre : on aime Bordeaux parce qu'elle est devenue belle et vivante, parce qu'elle se transforme, parce qu'elle est paisible, parce que le vin, les restaurants, les quais, le tram¹... On adhère à l'image que la ville donne d'elle-même.

L'histoire, les mémoires et le patrimoine

Bien que les images soient des constructions, dans lesquelles les agences de communication et la presse jouent un rôle essentiel, elles finissent par être vraies parce qu'elles engendrent des sentiments et des pratiques qui les confortent. Pour essayer de comprendre les processus de construction des images et d'adhésion à ces images, il importe de distinguer l'histoire, les mémoires et les politiques patrimoniales.

L'histoire peut être conçue comme un ensemble de récits objectifs et hétérogènes fondés sur l'analyse savante des évolutions et des événements. L'histoire



Marché rue Élie-Gintrac vers 1980.

est toujours « compliquée » et ambivalente, mais, pour l'historien, le passé peut expliquer une part du présent. À l'inverse, pour la mémoire, c'est le présent qui explique le passé ou plutôt, c'est le présent qui ne retient de l'histoire que ce qui le conforte. Les mémoires choisissent dans l'histoire ce qui les arrange. Bien sûr, Bordeaux fut une ville de négociants et de bourgeois tournés vers l'Angleterre, bien sûr Bordeaux fut le premier port de France à la veille de la Révolution, bien sûr Bordeaux fut une ville plus girondine que Paris... Mais Bordeaux fut aussi une ville industrielle et ouvrière, ce fut une ville de migrants espagnols et portugais dès le XVI^e siècle, et Bordeaux reste une ville de migrations. Mais la mémoire n'a pas tout retenu. Le Bordeaux populaire en a été comme effacé, réduit à l'état de friches industrielles, comme ce fut longtemps le cas de la rive droite et du nord de la ville. Quand cette mémoire populaire existe, elle devient une sorte d'exotisme populaire comme les souvenirs du quartier Saint-Pierre et le « folklore » de Saint-Michel et

1 | *Sud Ouest*, sondage, 15 mai 2018.

des Capucins. Mais la mémoire bordelaise n'a gardé que le souvenir de « l'âge d'or » du XVIII^e siècle auquel aurait succédé un long endormissement avant que le « réveil » surgisse avec la redécouverte des quais où les bateaux de commerce, les bars interlopes et le monde des dockers ont quasiment disparu. On n'a pas seulement blanchi les façades des immeubles, on a aussi nettoyé la mémoire. En tout cas, c'est ainsi que la ville aime se montrer et attirer les touristes et les nouveaux venus : ville bourgeoise et secrète devenue « vivante », mais ville « chic » et mesurée. À en croire des séries télévisées qui se déroulent souvent à Bordeaux et en font la publicité (*Le Sang de la vigne*, *Section de recherche* et *Mongeville*), entre ses châteaux, ses chais et ses cabinets de notaires, la bourgeoisie bordelaise pratiquerait l'assassinat familial comme une sorte de hobby ! Le peuple et les grands ensembles de la banlieue n'y existent pas.

Le « style » bordelais

La mémoire a choisi ses gloires passées en les inscrivant dans l'image de la ville. Tout se passe comme si le scepticisme de Montaigne, le libéralisme de Montesquieu et le conservatisme éclairé de Mauriac participaient du même « esprit » bordelais. Trois « bourgeois » attachés à leurs vignes et à leur « château », trois écrivains pas vraiment dupes de leur propre milieu, voire cruels à son encontre, mais profondément attachés, comme dans le cas de Mauriac. Méfiant à l'encontre des religions comme Montaigne, favorable au « doux commerce » comme Montesquieu, bourgeois catholique conservateur

mais défendant les Républicains espagnols comme Mauriac, les trois « M » incarneraient l'esprit tolérant et ouvert de la ville, son atmosphère intellectuelle mesurée, comme le répètent sans cesse les biographies consacrées à ces figures, de Jean Lacouture à Alain Juppé notamment¹.

La mémoire politique de la ville met en évidence le goût du compromis et de la modération, quitte à abandonner à l'histoire les « épisodes » moins glorieux : le trafic triangulaire, plus encore l'économie de plantation, Marquet et Papon qui furent d'un zèle particulier dans la collaboration. La mémoire est tentée de passer sous silence les protestations populaires dont Bordeaux n'aurait connu que des manifestations elles aussi « modérées » au prix d'une certaine « amnésie » : la révolte de l'Ormée a laissé moins de traces que la révolte des Canuts à Lyon. Sur une tonalité mineure, Bordeaux se serait bornée à suivre Paris en 1936, en 1968 ou en 1995, même si la grande grève de 1953 est née à Bordeaux. Quoi qu'il en soit, Chaban-Delmas a construit un système de compromis dans lequel les responsables politiques bordelais se sont coulés. L'agression et l'excès ne font certainement pas partie du style local, et ceux qui s'y sont risqués, comme Virginie Calmels récemment, l'ont payé. En la matière, l'image et la mémoire ont imposé un style politique « réel ». Et il n'est pas seulement politique : je reste étonné par le calme relatif avec lequel les supporters des Girondins encaissent les échecs de leur club. Ce n'est guère imaginable à Lyon, Marseille, Paris ou Saint-Étienne.

1 | De son côté, le Conseil régional, de gauche, soutient activement les rencontres de Malagar, la maison de l'éditorialiste du *Figaro*.

François Mauriac arrive au Grand-Théâtre de Bordeaux le 18 octobre 1965, © Vincent Olivar, *Sud Ouest*.



La tradition pour mieux se transformer

Durant les trente dernières années, la mémoire bordelaise est devenue un patrimoine, un ensemble de politiques urbaines visant à faire que la ville ressemble à ses stéréotypes. L'aménagement des quais, le blanchiment des façades, les rues piétonnes, la multiplication des restaurants et des terrasses, la Cité du Vin, les fêtes du fleuve et de la vigne... Évidemment, cette politique n'est pas seulement un hommage à la mémoire de la ville, elle est aussi une stratégie efficace de développement économique. De la même manière que Bilbao a renversé son image industrielle et noire avec le musée Guggenheim, Bordeaux est devenue une ville à la mode, captant des millions de touristes, séduisant les nouvelles classes moyennes attirées par la réputation de « qualité » du mode de vie bordelais et girondin. C'est l'alliance du TGV et de la mémoire devenue patrimoine qui explique le succès bordelais dans la concurrence des villes qui promeuvent leur image comme un atout économique. Il y a quarante ans, mes collègues parisiens ne m'enviaient guère de vivre dans une ville si triste et si noire ; ce n'est plus le cas aujourd'hui, je suis censé vivre dans une ville cool, moderne... et proche de la mer ! Le travail de construction d'une image a incontestablement fonctionné.

Il serait cependant injuste d'en rester à une image passéiste et traditionnelle de Bordeaux. La construction et la mise en lumière d'une tradition bordelaise sont presque toujours associées à l'image complémentaire d'une ville moderne et dynamique. C'est le « nouveau Bordeaux » de la rive droite, de Bacalan, du quartier de la gare et du quai de Palutade. C'est le Bordeaux des industries de pointe, de l'aéronautique, de l'université de Bordeaux et de ses laboratoires. C'est la ville des étudiants et de la jeunesse, la ville animée qui s'étend l'été sur les plages et le Bassin. C'est la ville du grand Bordeaux qui accueille plusieurs milliers d'habitants tous les ans. Aussi la mémoire bordelaise traditionnelle est-elle toujours associée à l'image d'une ville qui se transformerait profondément sans se renier. Il n'est pas nécessaire de penser que la construction des stéréotypes urbains procède de stratégies concertées de « manipulateurs » des images et des opinions, pour

voir que l'émergence d'un Bordeaux moderne exige l'attachement à un imaginaire traditionnel afin que les ruptures de la modernisation et du changement ne soient pas vécues comme des destructions et des abandons. On se transforme d'autant mieux que l'on est assuré de rester identique à ce que l'on pense être. Loin de s'opposer, les deux stéréotypes se renforcent ; dans quelques années, les cars promèneront les touristes du quai de Palutade moderne à la place de Bourse traditionnelle.

La fin des équilibres ?

On peut raisonnablement penser que les stéréotypes tiennent tant qu'ils sont vraisemblables, tant que les acteurs y croient parce qu'ils ne sont pas trop démentis par leurs usages et par leurs expériences de la ville. Il faut que la ville ne soit pas perçue comme un décor réservé aux seuls touristes et que ses habitants s'y logent et y circulent aisément, et ne se sentent pas chassés parce qu'ils ne seraient conformes ni aux stéréotypes de la vieille ville bourgeoise, ni à ceux de la ville moderne réservée aux cadres et aux professions créatives. Quand il est trop difficile de se déplacer et de se loger, quand la rocade est toujours saturée, quand les zones d'emploi et les zones de d'habitation s'éloignent, quand l'écart se maintient ou se creuse entre les communes les plus riches et les communes les plus pauvres, l'adhésion à l'image que la ville se donne d'elle-même peut ne pas y résister.

Il importe aussi que le succès d'une ville qui concentre la plupart des ressources, des services et des richesses, ne donne pas le sentiment de vider les territoires situés à vingt kilomètres de l'agglomération. À ce propos, comment ne pas penser que le succès des manifestations des Gilets jaunes à Bordeaux, et plus encore, la répétition des violences dans le centre historique identifié à la mémoire de la ville, ne soient pas le symptôme d'une forme de ressentiment contre une image de Bordeaux qui laisse désormais trop d'habitants de côté et qui laisse accroire que la ville vide les territoires qui l'entourent en captant toutes les ressources. Aux yeux de beaucoup, la ville ne ressemble plus vraiment à son image et celle-ci est menacée de ne devenir qu'une affiche publicitaire destinée à d'autres qu'aux Bordelais. _

Ni tout à fait belle, ni vraiment endormie...

DANIEL MANDOUZE

Pour qui a grandi dans le Bordeaux des années 1960, y a passé sa jeunesse et a eu l'occasion d'y pratiquer, entre autres expériences, les bancs de l'université, les vieux quartiers populaires, l'univers des quais ainsi que quelques mémorables lieux de spectacle aujourd'hui disparus, les souvenirs attachés à cette période n'évoquent pas forcément la grisaille ni ne portent inmanquablement la marque de l'ennui. N'en déplaise aux tenants du poncif qui voudrait que cette ville, jusqu'alors désuète, indolente et guindée, se fût soudain réveillée à la fin du XX^e siècle sous la baguette magique d'une municipalité visionnaire.

La belle endormie. Un cliché tenace, inlassablement accolé à l'image de Bordeaux depuis près d'un siècle. Un cliché forgé à l'origine pour décrire une cité qui serait demeurée incurablement bourgeoise et marchande faute d'avoir su prendre le tournant de l'industrie, et récemment réactivé pour souligner le contraste entre le « morne » Bordeaux d'hier et la

ville attractive que célèbrent aujourd'hui sans retenue le marketing politique, le marché immobilier, les guides touristiques et les sites de location de courte durée.

Belle ? Bordeaux ne l'était qu'en puissance avant l'ère de la rénovation tant ses rues et ses monuments apparaissaient austères derrière leurs façades noircies et alors que l'automobile régnait sans partage dans cette cité minérale. La mise en valeur du patrimoine n'est pas une préoccupation très ancienne et, avant le label UNESCO, l'attrait touristique de Bordeaux reposait plus sûrement sur le vin que sur la vieille pierre, si ce n'est pour ses incontournables fleurons. Le piéton bordelais, pour sa part, n'était pas nécessairement saisi au quotidien par la beauté de sa ville, beauté qui, faut-il le rappeler, n'est pas non plus la caractéristique majeure de bien des rues et des quartiers sitôt qu'on a franchi le périmètre du centre ancien.

Endormie ? C'est sans doute à une politique municipale engluée depuis le milieu des années 1980 dans un syndrome de fin de règne que s'applique le mieux ce qualificatif, alors que des dossiers décisifs pour la ville et l'agglomération restaient encalminés et que des pans du territoire se voyaient gagnés par les friches. On comprend qu'à son arrivée la nouvelle municipalité a eu beau jeu de « sonner le réveil » tant il y avait urgence à remettre en marche l'appareil communal/communautaire et à lancer enfin des projets qui n'attendaient pour voir le jour qu'un meilleur alignement des planètes au sein du système décisionnel.

Bordeaux était en retard dans sa gestion urbaine, dans la refonte de ses modes de déplacements, dans la relance de ses quartiers dévitalisés et, plus globalement, dans le passage à ce qu'il est convenu d'appeler la « ville durable » dans la novlangue en usage. Mais la ville dormait-elle pour autant ? Restait-elle,



Quai Louis XVIII vers 1975.



Activité portuaire, 1959, photo archives Sud Ouest.

comme certains se plaisent à l'imaginer, dans la torpeur et l'ennui d'une vie provinciale sans aspérités rythmée par le flot d'un long fleuve tranquille ? La vitalité d'une cité ne se mesure pas seulement à l'efficacité de sa représentation politique, ni même au nombre des chantiers qui la couvrent. D'autres capitales régionales (Marseille, Toulouse...) ont pu elles aussi stagner assez longtemps en terme de projet urbain sans que l'idée ne vienne à quiconque de les qualifier d'endormies.

De même qu'il est rare d'évoquer le passé de Bordeaux sans convoquer les grandes figures littéraires auxquelles elle se plaît à s'identifier¹, c'est presque toujours sous les traits de sa bourgeoisie que l'histoire de la ville se raconte. « Aristocratie du bouchon », négociants, patronat, dynasties familiales du droit ou de la médecine, autant de milieux qui forment depuis des générations une société endogame censée incarner par essence l'identité profonde d'une ville bourgeoise où la discrétion est la règle. Pourtant, dans l'angle mort de cette réalité bien tangible mais tout à fait partielle, Bordeaux présente dans la seconde moitié du XX^e siècle toute une palette de visages qui composent une trame fourmillante et variée : ville portuaire, ville ouvrière, ville espagnole, ville d'immigrants, ville étudiante, ville militante, ville de culture et même, *in fine*... ville rock !

1 | Les « 3 M » : Montaigne, Montesquieu, Mauriac.

En dépit de son image, Bordeaux a un authentique passé ouvrier. Jean Dumas, géographe, a montré comment, dès l'aube du XIX^e siècle, l'industrie a remodelé l'économie, la sociologie et le territoire bordelais. Métallurgie, construction navale, automobile, ferroviaire, agroalimentaire, aéronautique... Sans se comparer aux grandes cités industrielles, Bordeaux a compté 35 % d'ouvriers dans sa population active en 1954², année où elle a recensé son plus grand nombre d'habitants³. Et ce taux est encore de 33 % en 1968 alors que commence à être perceptible la bascule sociodémographique qui verra, comme partout ailleurs, le vidage du centre-ville et l'explosion des catégories intermédiaires.

Port deux fois millénaire, Bordeaux est par nature une terre d'accueil et de départ, d'immigration et de brassage. Capitale régionale, elle accueille depuis toujours les migrations de l'intérieur. Métropole du Sud-Ouest, elle recevra des années 1920 aux années 1960 les vagues successives en provenance de la péninsule ibérique : 65 000 Espagnols y seront recensés en 1967, un quart de la population ! Ce Bordeaux populaire n'était pas homogène ni géographiquement cantonné. En partie concentré dans les grands ensembles récents (Grand Parc, Cité lumineuse, La Benaige, Les Aubiers), il donnait surtout leur relief et leur caractère à plus d'une demi-douzaine de quartiers, très identitaires en péricentre

2 | Moyenne nationale 38 %.

3 | 284 500 habitants dont 26 500 à Caudéran [rattachée en 1966].



Manifestation en ville en mai 1968, photo archives *Sud Ouest*.

(Bacalan, La Bastide, Belcier), plus composites en cœur de ville (Mériadeck, Chartrons, Saint-Pierre, Saint-Michel). C'est sur les décombres de cette urbanité populaire à peu près disparue que s'érige aujourd'hui le Bordeaux de la flambée immobilière et de la gentrification touristique.

Il est indéniable qu'il y a 30 ans et plus Bordeaux n'était pas une ville « festive » au sens contemporain : elle n'offrait pas par centaines des lieux de consommation ouverts à toute heure ou presque dans un décor urbain flatteur. Mais « la nuit » comme pratique urbaine collective n'était pas non plus en vigueur, du moins pas sous sa forme actuelle. Était-ce pour autant le désert et le couvre-feu ? Grande métropole et ville estudiantine¹, Bordeaux captait l'air de son temps, exprimait dans la rue les combats du moment, fourmillait d'initiatives, de lieux alternatifs et de lieux culturels, recevait les plus grands artistes : tout ce qui a traversé l'époque a pu retentir à Bordeaux sous une forme ou sous une autre. En laissant libre cours à une mémoire toute subjective on citera en vrac : les « manifs » d'envergure, les « mouvements » et autres luttes sociales, les vendredis soir à La Victoire, l'Alhambra et le Capitole, le Piano en Croûte et l'Antre d'Homère, la salle des fêtes du Grand Parc, le Boulevard du Rock, les bistrotts, les cafés-théâtres, la Cour des Miracles, le TnBA, le théâtre Job, les salles de quartier et les ciné-clubs, le Jean Vigo, Sigma, le Jimmy's, le Salon Jaune, le Chat Bleu... D'autres mémoires subjectives pourraient en ajouter autant, en déplaçant le spectre. Enfin, faut-il rappeler que cette « ville bourgeoise » fut une des places les plus actives de France dans le domaine du rock à partir des années 1980 ? Derrière

1 | Environ 30 000 étudiants dans les années 1970.

les icônes Noir Désir, c'est près d'une quarantaine de groupes qui s'y sont révélés, dont une partie existe toujours.

Il est moins question ici de nostalgie que de perplexité devant une telle éclipse de la mémoire et le champ libre ainsi laissé à d'inébranlables clichés. À Paris, à Marseille, dans le Nord, le peuple a ses récits, ses imaginaires, ses conteurs. Les traces du Bordeaux populaire sont éparses (mémoire des quartiers, revues associatives, monographies, journal *Sud Ouest*...) et rares sont les écrivains bordelais qui vont y puiser leur matière (François Garcia, Hervé Le Corre...). Le moins déconcertant n'est pas la singulière occultation du port qui a pourtant donné ses gènes à la ville, a bâti sa prospérité, en a au long des siècles constitué la façade et y a fait exister de tous temps un monde à part entière : les quais.

La mémoire, écrit Émile Victor², retient certaines périodes, en oublie d'autres et nous dit comment la ville se perçoit. Dans cette cité de patrimoine et de projets, toujours encline à faire valoir son « âge d'or » en même temps que sa modernité et de plus en plus sélective, la remémoration d'un passé récent laborieux et trivial n'est peut-être pas tout à fait de mise. Comme si Bordeaux cultivait aussi sa mémoire pour mieux ignorer ses souvenirs... —

2 | *Sociologie de Bordeaux*, La Découverte.

Performance Sigma en 1972, photo *Sud Ouest*.



Animer le débat pour réveiller des élites

Un cas d'étude bordelais

HUBERT BONIN

Ce texte répond à une « commande » et n'a donc pas été conçu pour nourrir quelque narcissisme égocentrique... Mais il évoquera l'irritation et l'impatience qu'un « intellectuel » peut ressentir de temps à autre face au lent mouvement de prise de conscience et d'action de la part des « élites » animant les communautés qui structurent un ensemble métropolitain – et une telle réaction m'avait incité à publier *Les Tabous de Bordeaux*¹ en 2010.

L'historien et la notion de déclin

L'historien, comme le sociologue², est souvent tenté de déterminer les « forces et les faiblesses » qui conduisent une ville à se différencier d'autres cités³ ; il essaie de soupeser le plus ou moins grand dynamisme des « élites » qui animent les communautés économiques et politiques, voire académiques, et leur relative contribution aux inflexions des stratégies d'action destinées à relancer la compétitivité et l'attractivité d'une ville, d'où mes réflexions sur la cité-port, dans *Les Tabous*. De tout temps, les historiens se sont attachés à reconstituer les causes de la force de croissance d'un système local de production, d'une ville portuaire en particulier, celles de l'ouverture des élites aux courants de la modernité, ou au contraire de l'aveuglement face à l'accélération des mutations – et cela a débouché souvent sur des débats autour du « déclin » supposé de tel ou tel pôle économique.

Or l'on a parlé du « déclin de Bordeaux » au lendemain des ruptures transatlantiques des années 1780-1810, pendant une crise approfondie par la Grande

Dépression, dans les années 1870-1890, devant la dépression⁴ des années 1930, à travers la déstabilisation des flux coloniaux dans les années 1960, et enfin durant la Grande Crise subie dans les années 1980-1990, quand le chabanisme⁵ a paru manquer d'agilité face aux restructurations profondes de l'économie portuaire. On a évoqué « une modernité attachée au passé⁶ ».

Une cité-port en question

Parfois, l'historien – ou le chercheur en sciences humaines en général – fulmine contre ce qu'il ressent comme une nouvelle étape d'inertie, de repli sur des corpus de croyances peu ou prou figés. Après tout, nombre d'essais participent aux débats de la Cité ; et la fonction des « intellectuels » est aussi de participer à l'animation de la cristallisation de schémas de concepts innovants. Or, le Bordeaux du tournant des années 1980 paraissait non pas « endormi » mais « lent » à réinventer un modèle économique qui avait prospéré durant le « second » chabanisme – après la reconstruction et l'entrée dans une nouvelle modernité, celui de l'expansion, symbolisée par les usines Ford de Blanquefort ou les universités – et paraissait se démanteler durant un « troisième chabanisme », trop tourné vers l'autosatisfaction peut-être, alors que le taux de chômage avait atteint un nouveau sommet à la fin des années 1980.

On pouvait parler d'un « épuisement des élites », trop autocentrées, trop enracinées dans des « habitudes »,

1 | Hubert Bonin, *Les Tabous de Bordeaux*, Le Festin, 2010 [deux éditions].

2 | Émile Victor (dir.), *Sociologie de Bordeaux*, Paris, La Découverte, 2007.

3 | Hubert Bonin, « La ville des capitalistes : Bordeaux et Lyon aux XIX^e et XX^e siècles », in Jean-Pierre Augustin et Michel Favory (dir.), *50 questions à la ville : comment penser et agir sur la ville* (autour de Jean Dumas), Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, 2010, p. 281-292.

« Patrons marseillais et patrons girondins : en quête de l'esprit d'entreprise dans les années 1840/1880 », in Dominique Barjot (et alii, dir.), *Les entrepreneurs du Second Empire*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2003, p. 91-103.

4 | Hubert Bonin, « Les élites provinciales entre position et déconfiture : la crise des grandes familles girondines dans les années 1930 », in Jean Mondot et Philippe Loupès (dir.), *Provinciales. Hommages à Anne-Marie Cocula*, Tome I, Presses universitaires de Bordeaux, 2009, p. 525-554.

« La vie économique », in Agnès Vatican et François Hubert (dir.), *Bordeaux années 20-30. Portrait d'une ville*, Le Festin, 2008, p. 37-57.

5 | Hubert Bonin, « Chaban-Delmas, spectateur ou acteur du déclin et du renouveau de l'économie girondine ? », in Bernard Lachaise (dir.), *Chaban et Bordeaux*, Confluences, 2010, p. 101-111.

6 | Hubert Bonin, « Les Bordelais de l'économie des services. L'esprit d'entreprise dans le négoce, l'argent et le conseil », « Les Bordelais patrons face à l'histoire économique », in Pierre Guillaume (dir.), *Histoire des Bordelais. Tome 2. Une modernité attachée au passé (1815-2002)*, Mollat & Fédération historique du Sud-Ouest, 2002, p. 59-86.

dans un enfermement relationnel, alors même que la « bourgeoisie des Chartrons » était ébranlée. On croyait par exemple encore à la renaissance du port : on maintenait les barrières et les hangars des quais, on pariait encore sur le décollage de l'avant-port du Verdon. Bref, mon livre souhaitait faire prendre conscience du fameux « syndrome de la falaise » cher aux économistes de gestion quand ils analysent pourquoi telle grande entreprise s'est soudain écroulée et a été entraînée dans les flots tempétueux.

Une petite pierre dans le chantier des idées

On se doute que la plume d'un universitaire sans assise « grand-public-cultivé » n'aurait guère exercé d'influence par le biais de son livre *Les Tabous...* Mais l'objectif était seulement de participer à la déconstruction des idées reçues, aux combats contre l'aveuglement ou le déni de la part de nombreuses strates d'élites girondines, ou à une certaine mobilisation contre le désintérêt de nombreux historiens universitaires bordelais pour des thèmes « chauds » (traite des Noirs, collaboration économique, crise du système productif bordelais, etc.).

L'ouvrage n'a été qu'une petite pierre sur le chantier de la reconstruction d'une histoire plus respectueuse des questionnements nationaux. À cette époque, par exemple, Sébastien Durand a bien avancé ses recherches sur la collaboration en Gironde et l'association des entreprises et de certaines familles au

système de guerre nazi¹. De même, François Hubert et son équipe du musée d'Aquitaine ont bouleversé la présentation de l'histoire du XVIII^e siècle en présentant enfin une vision réaliste et lucide du système productif transatlantique et donc du rôle de la traite et de l'esclavage en son sein², ce qui a offert une visibilité aux acquis des recherches d'Éric Sautera³, avant les études de Renaud Hourcade⁴. Stimuler le progrès des connaissances et des enjeux de la mémoire, sans les polémiques parfois hargneuses qu'ont pu entretenir des « grandes voix » de la place aux idées bordelaises, aura été ainsi un acquis, temporaire mais certain.

Quant aux préoccupations exprimées par l'historien économiste sur le patronat et le port, elles reflétaient

1 | Sébastien Durand, « Les vicissitudes des entreprises bordelaises sous l'Occupation », in Christophe Bouneau (et alii, dir.), *Nouveaux regards sur l'histoire économique de l'Aquitaine. L'entreprise au cœur du développement régional*, Publications de la msha, 2003, p. 223-252.

La gradation macabre, 1940-1944. L'aryanisation des « entreprises juives » girondines, Mémorial, « Histoire et patrimoine », 2016. *Les entreprises de la Gironde occupée (1940-1944). Restrictions, intégrations*, thèse de doctorat d'histoire, Université Bordeaux Montaigne, décembre 2014 (dir. Christophe Bouneau). *Les vins de Bordeaux à l'épreuve de la Seconde Guerre mondiale. Une filière et une société face à la guerre, l'Occupation et l'épuration (1938-1950)*, Mémorial, 2017.

2 | François Hubert, « Le musée entre la mémoire et l'histoire. Le débat autour des salles sur l'esclavage au musée d'Aquitaine », in Bernard Michon & Éric Saunier (dir.), *Les ports négriers et les mémoires de la traite et de l'esclavage*, Revue du Philanthrope, Presses universitaires de Rouen & du Havre, 2018, n° 7, 194 p.

3 | Éric Sautera, *Bordeaux, port négrier : chronologie, économie, idéologie, XVII^e-XIX^e siècles*, Karthala, 1995 ; seconde édition : 2002.

4 | Renaud Hourcade, *Les ports négriers face à leur histoire. Politiques de la mémoire à Nantes, Bordeaux et Liverpool*, Dalloz, Nouvelle bibliothèque de thèses, Sciences politiques, 2014.

Jacques Chaban-Delmas présente la maquette du projet Mériadeck. À sa gauche, on distingue Robert Manciet, secrétaire général de la Ville de Bordeaux et à sa droite Jean-Pierre Willerval, architecte du quartier Mériadeck, 1964, archives *Sud Ouest*.



un « air du temps » [nuageux] qui se densifiait au fur et à mesure que les élites traditionnelles finissaient par céder la place à une relève. Cela était le cas au sein des familles du vin où deux générations ont pris en même temps en main le renouveau dans le vignoble en bousculant des « traditions » devenues stérilisantes – et les coopératives elles aussi ont dû se mettre en ordre de marche pour devenir compétitives –, soit au sein des élites publiques et privées qui ont alors compris la nécessité d'investir dans l'œnotourisme, d'où la maturation du projet de la Cité du Vin.

Cela a été le cas au sein de la communauté maritime, quand divers groupes des élites (chambre de commerce, port autonome, Région, Communauté urbaine) ont pris conscience qu'il fallait accélérer la montée en puissance d'un nouveau type de port, sans plus de rêves de grandeur, mais avec des programmes d'investissement permettant de bâtir des bases solides à la mobilité logistique multimodale – avec de moins en moins de fret ferroviaire néanmoins, d'où le déclin réel de Bègles-Hourcade.

Enfin, cela a été le cas pour la communauté patronale, qui a été secouée par l'irruption de la génération du numérique, des jeunes pousses, d'un aérospatial mondialisé. Les réflexions menées au sein de la chambre de commerce et d'industrie, de l'UIMM (les industries et métiers de la métallurgie), avec aujourd'hui une devise comme « la fabrique de l'avenir, accélérateur de la transformation de l'industrie¹ », du MEDEF et d'autres lieux de débats ont donné du sens aux questionnements du chapitre consacré au patronat dans *Les Tabous*.

L'équipe d'Alain Juppé a fini par bouleverser l'héritage socio-mental du chabanisme et de son modernisme devenu angélique, en participant aux programmes de renouveau au sein de la communauté urbaine puis de la métropole, il est vrai un temps sous l'impulsion stimulante d'un Vincent Feltesse porteur d'un projet modernisateur parfois décapant, président de la Cub en 2008-2014, et en imitation du président Alain Rousset (depuis 1998) devenu l'ardent promoteur d'une région levier d'innovation. Ce fut tout de même, durant la première décennie du siècle, une plongée (concurrentielle) dans la modernité afin d'accélérer le passage de Bordeaux dans une nouvelle étape de la troisième révolution industrielle, avec plus de numérique, d'innovativité, de pôles de recherche, de pôles de réflexion académique (comme Sciences Po Bordeaux ou Kedge).

Même *Sud Ouest*, qui a traversé une période d'incertitudes rédactionnelles et s'est piqué de l'offensive de *Rue89Bordeaux*, a bouleversé sa stratégie et a réussi

1 | Voir le site [https://uimm.lafabriquedelavenir.fr/industrie/].

dorénavant à équilibrer ses rubriques grand public et des investigations et thématiques orientées vers un moyen-grand public éclairé, avec des journalistes de haute volée, en participant ainsi aux débats, d'autant plus qu'il s'est doté en octobre 2018 d'une plateforme numérique spécialisée (Le Cercle *Sud Ouest* des idées²). C'est qu'une métropole ne se conçoit pas sans un « bon » quotidien riche en enquêtes et débats.

Des programmes sans tabous

Les communautés d'universitaires et de responsables (économie, urbanisme, questions sociétales) ont désormais amplement pris en charge les réflexions collectives sur le passage de l'histoire à l'avenir. Le programme de recherche enclenché en 2019 par des universitaires (sous la conduite de Bernard Lachaise) afin de reconstituer l'histoire de « l'ère Juppé » en 1995-2017 ne pourra manquer d'apporter de nouvelles méditations sur les percées effectuées à cette époque et sur les limites de certains choix stratégiques, en particulier en ce qui concerne la densification urbanistique dans les quartiers phares ou le budget des institutions culturelles. Les séminaires et rapports de l'a-urba sont un exemple de telles pistes de débats. Mais il faudrait lancer une étude de l'histoire récente de la chambre de commerce et d'industrie – le précédent volume³ s'arrêtant en 1985 –, de la région⁴, tout comme Caroline Le Mao a initié une histoire du rôle de la cité-port dans la traite des Noirs, avec une perception (dans trois chapitres) du rapport entre mémoire et histoire.

On a conscience que seules des publications académiques riches en données et en réflexions équilibrées peuvent contribuer, sans parti pris, à l'inspiration des responsables et décideurs institutionnels et, auparavant, aux débats d'idées. Et une métropole, pour être « agile » et réactive, prête à prendre à bras-le-corps les « ruptures » des modes de production et de vie – en anglais : *disruption*⁵ –, doit être agitée sans cesse d'ouvrages contre des « tabous », de la force d'inertie, des pesanteurs conceptuelles, des stratégies insuffisamment plurielles. —

2 | Avec même une association Le Cercle *Sud Ouest* des idées, ayant pour objet : « aider à la collecte de contributions universitaires, colloques scientifiques ou publications susceptibles de nourrir ou d'enrichir le site "Le Cercle *Sud Ouest* des idées" hébergé quotidiennement par le site numérique du journal *Sud Ouest* ».

3 | Paul Butel (dir.), Jean-Claude Drouin, Georges Dupeux & Christian Huetz de Lemps, *Histoire de la chambre de commerce & d'industrie de Bordeaux, 1705-1985*, Ccib, 1988.

4 | Hubert Bonin (dir.), *Cinquante ans en Aquitaine, 1945-1995. Bilans & prospective Bordeaux*, L'Horizon chimérique, 1995.

5 | Cf. le blog de Forbes [https://www.forbes.com/sites/jeffboss/2015/11/23/5-things-you-need-to-know-about-the-disruption-economy/#5396b8781e16].

Clayton Christensen, *The Innovator's Dilemma : When New Technologies Cause Great Firms to Fail*, Harvard Business School Press, 1997.

Stéphane Mallard, *Disruption : intelligence artificielle, fin du salariat, humanité augmentée*, Dunod, 2018.



Le commerce atlantique & l'esclavage

CHRISTIAN BLOCK

Statue en bronze représentant Modeste Testas (1765-1870), esclave affranchie, réalisée par un sculpteur haïtien, Caymitte Woody, face à l'entrepôt Lainé.



Les grands musées d'histoire, créés dans les années 1960, dont fait partie le musée d'Aquitaine, ne sont en rien des institutions patrimoniales orientées uniquement vers la présentation des vestiges du passé sans connexion avec la société qui les environne comme on aime à les caricaturer. L'évolution du musée d'Aquitaine témoigne qu'il contribue à donner un éclairage dynamique aux enjeux sociétaux contemporains. Par la mise en application de son projet culturel et scientifique révisé tous les cinq ans, le musée est souvent en mesure d'apporter des éléments de réponse aux questions parfois vives qui traversent la société dans sa quête de sens, de valeur et d'identité.

La question mémorielle des grands drames de l'histoire occupe aujourd'hui une part toujours plus importante dans les débats d'actualités qui peuvent rapidement devenir vifs par leurs controverses. En conséquence, les musées d'histoire dits aussi de société sont souvent en première ligne pour encaisser et gérer les affrontements mémoriels qui essaient laissant toujours planer le risque de voir leurs collections et leurs discours scientifiques être instrumentalisés.

La question de la reconnaissance de la traite négrière et de l'esclavage en est un exemple majeur comme en témoignent les soubresauts de sa prise de conscience dans l'ensemble des grands ports de la façade atlantique dont Bordeaux. L'absence de travaux universitaires sur le sujet conjugée à la parution de l'ouvrage intitulé *Bordeaux port négrier* d'Éric Saugera en 1995 a incité de nombreux militants à multiplier les initiatives et à positionner le débat mémoriel sur le registre politique. En 2005, le maire de Bordeaux Hugues Martin décide de mettre en place un comité chargé de lui faire des propositions tangibles dont celle du musée d'Aquitaine, désireux d'ouvrir de nouveaux espaces dévolus à l'étude et la présentation de cette question.

Les nouvelles salles du musée d'Aquitaine intitulées « Bordeaux, le commerce atlantique et l'esclavage »

sont inaugurées le 10 mai 2009 lors de la journée nationale de commémoration de la traite, de l'esclavage et de leurs abolitions, exceptionnellement décentralisée cette année-là.

Le parti pris du musée est évidemment de présenter avant tout un discours historique à même de contre-carrer les nombreux préjugés émanant de la lutte mémorielle. Le discours présenté a été élaboré par l'association d'historiens de sensibilités différentes et spécialistes de cette période.

L'exposition s'articule autour de quatre grands thèmes. Le premier intitulé « Bordeaux au XVIII^e siècle, la fierté d'une ville de pierre » témoigne de la place privilégiée qu'occupe la cité dans le royaume de France par son poids politique et l'importance de ses transformations architecturales tout en s'interrogeant sur l'origine de cette extraordinaire prospérité. Le second espace nommé « Bordeaux porte océane, commerce en droiture et traite des Noirs » illustre les modes et les enjeux du commerce atlantique qui se déclinent à Bordeaux notamment par la pratique du commerce en droiture et l'accentuation du commerce triangulaire tout en relatant les conditions et les modalités de la traite. Le troisième espace appelé « L'Eldorado des Aquitains » met en perspective l'organisation et le fonctionnement du système esclavagiste dans les « isles à sucre » et en particulier à Saint-Domingue. Enfin, le quatrième espace intitulé « Héritages » présente les combats pour l'abolition tout en s'intéressant aux conséquences de cette tragédie.

La réception de ces nouveaux espaces par le public a été analysée par l'étude des remarques des visiteurs dans les livres d'or à la sortie de l'exposition. Alors que dans la plupart des autres expositions, les livres d'or sont surtout consacrés aux lacunes éventuelles des contenus ou à la muséographie, le sujet fait ici au contraire l'objet de nombreux débats qui reflètent ses enjeux.

En premier lieu, il apparaît clairement que cette exposition était largement attendue par le public. De nombreux messages saluent l'initiative du musée, jugeant qu'il était enfin temps. Apparaît ici tout un ensemble de manifestations qui se résument par des formules sibyllines du style : « Enfin ! » ; « Mieux vaut tard que jamais » ou bien « Il était temps que Bordeaux regarde son passé en face ». Ainsi, Julien Rousset, dans le journal *Sud Ouest* du 11 juin 2009 pouvait écrire : « Attention tabou ! L'avertissement clignotait dans l'inconscient bordelais dès qu'il était

question de traite des Noirs ou d'esclavage. Le sujet était annoncé comme sensible, glissant, délicat, etc. Le livre d'or que noircissent les visiteurs de l'expo montre au contraire que les Bordelais abordent sans gêne ce passé douloureux. Ils avaient faim d'en savoir plus. »

D'ailleurs, pour de nombreux visiteurs, cette exposition apparaît comme un véritable outil de connaissance qui permet de se faire enfin une idée objective des réalités de la traite et du système esclavagiste en dehors de tous les radicalismes et idées préconçues : « À 20 ans, je découvre enfin réellement ce à quoi ressemblait l'esclavage, la traite ignoble des hommes et j'espère que ce passé est bel et bien derrière nous ! » Les impressions de cette nature sont pléthores : « Un réel enrichissement, ludique, complet et pointilleux » ; « Bordelais de naissance, à l'école et au lycée, on ne m'avait jamais parlé de la traite. Ce musée, quoique tardif, s'imposait » ; « Objectivité, réalisme et authenticité. Très belle expo sur un sujet délicat... À exporter aux Antilles !!! un ancien habitant des Antilles. »

Cependant, l'un des aspects les plus importants est que désormais les populations d'origine africaine ou antillaise se reconnaissent aussi dans cette exposition et fréquentent désormais le musée : « J'ai adoré non pas parce que je suis noire de peau mais parce qu'enfin, les personnes de couleur peuvent se montrer sans difficultés » ou encore « Je suis enfin fière d'habiter Bordeaux. Justice est rendue grâce à la mémoire restituée. Merci ». Ces commentaires illustrent le besoin des populations issues de communautés d'être physiquement représentées dans les discours historiques : « Souvenirs de nos histoires communes » ; « Merci d'avoir ouvert une salle pour nos ancêtres. C'est une partie de l'histoire qu'il ne faut pas oublier » ; « Merci pour ce bel hommage pour la communauté noire. Plus d'histoire sur ce thème serait le bienvenu. »

Cette exposition suscite aussi une large émotion : « Je suis émue par cette expo. Elle me permet de redécouvrir quelques vérités historiques » ; « Moi-même descendant d'une famille créole, ça m'a touché. » Néanmoins cette émotion s'exprime selon les cas différemment. Se mélangent ici des sentiments de honte et de culpabilité assez minoritaires dans l'ensemble tandis que d'autres au contraire plus importants appellent au pardon et à la réconciliation. Comme l'écrit Julien Rousset dans *Sud Ouest*, « Parmi cette avalanche de commentaires, les mes-



sages les plus marquants sont signés d'Antillais, d'Africains, de descendants d'esclaves. Ils appellent tous au pardon. »

Évidemment, cette exposition ne fait pas l'unanimité et de nombreuses remarques négatives relèvent du sempiternel soupçon : « Quelques doutes subsistent : cette exposition nous dit-elle tout ? » ou bien encore : « Très belle exposition de science-fiction. À quand un musée sur ce qui s'est vraiment passé ? » D'autres décident de nier aussi la réalité de l'exposition pour se convaincre qu'elle cache la vérité en s'attachant par exemple à ne pas voir la base de données qui présente tous les noms des acteurs de la traite bordelaise, armateurs, capitaines des navires, ni le registre des propriétaires d'esclaves de 1777 qui mentionne toutes les familles bordelaises concernées en écrivant : « Les familles bordelaises sont bien épargnées. Bordeaux est loin du compte », ou bien encore « Vous n'êtes pas allés jusqu'au bout de l'histoire. Nous ne savons toujours pas qui sont les grandes familles négrières bordelaises ». Enfin, certains franchissent une étape supplémentaire avec le rejet total de l'exposition : « Le fil conducteur de cette expo serait : Bordeaux fut esclavagiste mais tous les pays d'Europe l'étaient ainsi que les Arabes et les Africains eux-mêmes. On n'a pas fait plus de mal que les autres en somme. Et puis voyez ce que cela a donné en termes de métissage, n'est-ce pas ? Vive les musiques du monde ! Une expo consensuelle,

hypocrite, sainte-nitouche, en un mot dégueulasse. » Il est également apparu au fil de l'analyse que les critiques les plus virulentes proviennent souvent paradoxalement des milieux militants qui après avoir reproché à la ville de ne pas reconnaître son passé négrier refusent dorénavant d'admettre que leur combat a eu des résultats concrets.

Ces salles, qui connaissent depuis 10 ans une fréquentation très importante, avoisinant près de 1500 000 visiteurs, font régulièrement l'objet de polémiques voulant démontrer à tort que le tabou n'a jamais été levé. C'est oublier que le musée d'Aquitaine a été l'un des premiers musées au monde à avoir évoqué sur 800 m² l'histoire de l'esclavage et de sa mémoire après Nantes et Liverpool avant d'être suivi par Londres, Washington et Amsterdam.

Le soupçon qui pèse sur le musée de manipuler la vérité alors que ce n'est jamais le cas pour d'autres expositions témoigne aussi de l'obligation pour ce dernier d'être capable de se remettre en cause et d'actualiser régulièrement les connaissances et leur scénographie. Comme le souligne Laurent Védrine, actuel directeur du Musée d'Aquitaine, « ce travail demande du temps, de la réflexion et un dialogue entre conservateurs et scientifiques, notamment pour le choix des termes employés dans les cartels » et qui en une décennie peuvent varier considérablement au niveau de l'approche conceptuelle sémantique. Cette question a d'ailleurs été l'objet du 7^e colloque des Rencontres transatlantiques organisées par le musée d'Aquitaine en partenariat avec le Ciresc (Centre international de recherche sur les esclavages) en traitant de la question des « sémiophores des traites et des esclavages » concernant la représentation de l'histoire de l'esclavage dans les musées à travers les processus de patrimonialisation des traces matérielles du passé tout en questionnant les silences et les multiples formes de réécriture possibles.

Ce dynamisme scientifique et culturel mené autour de cette exposition témoigne également de la nature des responsabilités d'un musée d'histoire qui a pour mission de rendre accessible auprès de tous, de manière avérée et simple, la réalité historique souvent complexe et de nourrir l'esprit critique de chacun. —

Mascaron représentant un visage africain, quais de Bordeaux.



Lieux iconiques

Mythologies de la ville



Théâtre l'Alhambra, agence Rol, 1926, Bibliothèque nationale de France, Rol, 113 698





68. - BORDEAUX. - Le Boulevard de Talence : BR - 330



Les bains douches, place de la victoire, 1978, Jean-François Grusset.



Cahiers de la Métropole Bordelaise | L'urbanisme
Voyage aérien en France, vue prise du cours d'Aquitaine, Alfred Guesdon [1898-1899], bibliothèque municipale Bordeaux, Delcarton 4/26/21

La Mémoire de Bordeaux Métropole

L'histoire en images et en mouvement

CÉLINE MORICE

Rassembler les documents et les témoignages des grandes évolutions qu'a connues l'agglomération bordelaise depuis la Seconde Guerre mondiale. Créer un vivier directement utile à celles et ceux qui auront un jour à écrire et à illustrer la grande comme la petite histoire locale. C'est dans ce but qu'a été créée en 1987, sous l'impulsion de Jacques Chaban-Delmas, l'association La Mémoire de Bordeaux, de la communauté urbaine et de ses communes, devenue en 2015 La Mémoire de Bordeaux Métropole.

L'association s'appuie sur un réseau foisonnant de membres actifs issus de milieux aussi divers que la musique, la chimie, le monde judiciaire ou encore le sport de haut niveau pour ne citer que ceux-là. Elle se caractérise par l'importance donnée à l'image, fixe ou animée. Outre la collecte auprès de particuliers, d'entreprises ou d'associations, une cellule audiovisuelle tourne les interviews de grands témoins et capte les évolutions en cours dans la métropole. La Mémoire de Bordeaux dispose ainsi de fonds audiovisuels, sonores, iconographiques et aussi écrits très riches à disposition des chercheurs en histoire, de documentaristes, de chaînes télévisées, d'éditeurs ou encore de simples curieux.

Parmi les pépites de La Mémoire, la numérisation des fonds de familles de photographes professionnels : le fonds Bytchkowsky (1930-1980) spécialisé dans la prise de vue des navires commerciaux et militaires qui ont transité par le port de Bordeaux ; le fonds Puytorac (portraits officiels, événements mondains publics ou privés) ; le fonds Olivar (vues aériennes). Mais également les fonds des journaux *La Petite Gironde* et de *Sud Ouest*. À cela s'ajoutent des fonds professionnels (sociétés Esso, CIVB mais aussi copies de films appartenant au Grand Port maritime de Bordeaux), des fonds cinématographiques (Émile Couzinet et certains films de Max Linder) et de nombreux films amateurs des années 1930 aux années 1960.

Outre ce travail de l'ombre que constitue cette collecte, La Mémoire de Bordeaux Métropole se fait un devoir de mettre en lumière ses richesses grâce à l'organisation de cycles annuels de conférences et projections. Des programmations éclectiques permettent à l'association de valoriser ses fonds, de rendre compte des travaux de ses bénévoles et partenaires ou tout simplement d'évoquer des aspects méconnus de l'histoire locale.

En plus d'*Empreintes*, périodique édité par La Mémoire depuis 1988, l'association a créé des collections de monographies, *Documents* et *Les Cahiers de La Mémoire*, qui présentent des études plus approfondies issues des travaux des commissions qui composent l'association. Elle produit aussi des documents audiovisuels dans la collection Les Images de La Mémoire. Un film de 1h18, *Bordeaux, des quartiers pour mémoire 1920-2000* est ainsi sorti en 2000 et a été réédité sous forme de DVD en 2015. Enfin, La Mémoire s'associe régulièrement à des éditeurs bordelais. C'est de cette manière que l'ouvrage *L'Automobile à Bordeaux 1945-2000* écrit par Frederick Llorens, avec l'appui de la commission Automobile qu'il préside, est paru dernièrement aux éditions confluences.

« Tout seul, on va plus vite. Ensemble, on va plus loin. » Faisant sien ce proverbe, La Mémoire de Bordeaux Métropole a officiellement constitué en 2018, à l'initiative de la Cinémathèque de Nouvelle-Aquitaine (Limoges), et avec le FAR (Fonds Audiovisuel de Recherche) de La Rochelle et de Trafic Image (Angoulême), un réseau nommé Mémoire filmique de Nouvelle-Aquitaine.

Entretien avec Céline Morice

directrice de La Mémoire de Bordeaux

PATRICE GODIER

Quels sont les principaux utilisateurs de La Mémoire de Bordeaux ? Les chercheurs ont-ils le réflexe de recourir à vos services ? Ne se tournent-ils pas plus spontanément vers les différents services classiques d'archivage ?

La Mémoire de Bordeaux Métropole est sollicitée par des chercheurs en histoire, étudiants ou non, et par ses adhérents bien entendu, mais aussi par des particuliers à la recherche d'information à titre personnel, par des associations souvent en recherche d'information sur le quartier dans lequel elles sont implantées ou qui souhaitent proposer une animation en lien avec l'histoire locale à leur adhérents/bénéficiaires, par des documentaristes, des journalistes, des chaînes de télévision, des sociétés de production souhaitant alimenter leur réalisation avec des images d'archives fixes ou animées, par des auteurs ou des éditeurs à la recherche d'images fixes pour illustrer leurs ouvrages, par des collectivités territoriales, des EPCI, des entreprises privées qui travaillent sur leur patrimoine, par des enseignants à la recherche de supports de travail pour leurs élèves... Les demandes peuvent être variées et venir d'horizons très divers mais les principaux types de demandeurs sont ceux-là.

Les chercheurs notamment en histoire, qui n'ont encore jamais travaillé avec La Mémoire, ont effectivement plus facilement le réflexe de se tourner vers les services d'archives classiques. Cependant, les Archives de Bordeaux Métropole, qui hébergent l'association, savent les orienter vers La Mémoire lorsque leurs recherches peuvent y être complétées. La spécificité des fonds de La Mémoire est l'image, et notamment l'image animée qui est véritablement sa valeur ajoutée. Lorsque les chercheurs, en histoire ou non, ont besoin de ce type de fonds, s'ils ne connaissent pas encore l'association, ils seront à un moment ou à un autre orientés vers elle car c'est probablement pour ses archives audiovisuelles qu'elle est le mieux connue. Qui plus est, la création du réseau Mémoire filmique de Nouvelle-Aquitaine a sensiblement accru la visibilité des fonds de La Mémoire au niveau régional, voire national, les partenaires jouant le rôle de relais.



Couverture du n° 82 d'Empreintes (janvier 2018),
© La Mémoire de Bordeaux Métropole –
illustration : Jacques Le Tanneur – collection Francis Baudy –
maquette : Roger Peuron.

Qu'est-ce que dans l'ensemble des ressources proposées par La Mémoire de Bordeaux vous paraît sous-utilisé ?

La Mémoire de Bordeaux Métropole a tourné depuis sa création officielle en 1987, et même en amont de celle-ci, de nombreuses interviews à caractère patrimonial. Par manque de temps, par manque de moyens humains et financiers, la valorisation et l'exploitation de ces documents ne sont certainement pas à la hauteur de leur richesse. La commission Sports et Loisirs notamment a reçu de nombreux sportifs de haut niveau, certains internationalement reconnus. La commission Mémoire religieuse a interviewé des personnalités religieuses influentes, la commission Mémoire médicale des professionnels de grande renommée dans leur milieu. Ces interviews ont ceci de précieux qu'elles sont réalisées à travers le prisme de l'histoire locale et pas dans une démarche de communication mais simplement pour garder le témoignage de ce que ces personnes ont apporté à notre métropole bordelaise et de ce que la métropole bordelaise leur a apporté.

Même s'il est sans doute difficile de faire un choix, quels sont pour vous les « trésors » de La Mémoire de Bordeaux auxquels vous êtes particulièrement attachée ?

Outre ces interviews qui sont certainement les documents auxquels je suis, personnellement, le plus

attachée, si je devais choisir un document « trésor » dans les fonds audiovisuels, peut-être choisirais-je le film amateur de l'entreprise Bardinet réalisé en 1938 lors d'un voyage en train de Bordeaux à Royan. Dans les fonds iconographiques, peut-être m'arrêteraient-je sur l'une des plaques de verre du fonds Bychkowsky que La Mémoire vient d'acquérir, non pas sur une vue de la ville ou du port, mais plutôt sur l'un des portraits de ces Africains qui débarquaient à Bordeaux et qui, bien que peu visibles dans les archives, faisaient pourtant partie intégrante de la vie de la cité maritime. —

INFORMATIONS PRATIQUES

Siège social : parvis des Archives 33100 Bordeaux

Téléphone : 05 56 52 59 19

Adresse électronique : memoiredebordeaux@orange.fr

Site Internet : <http://memoiredebordeaux.wixsite.com/metropole>

Facebook : La Mémoire de Bordeaux Métropole

Twitter : @MemoireBdx

Président : Marc Lajugie

Trésorier : Jacques Fabre

Trésorier adjoint : Alain Clouet

Adhésion annuelle : 30 € (10 € pour les étudiants)



Le port de Bordeaux en 1893, vue prise du quai de Queyries rive droite, plaque de verre,
© fonds photographique de La Mémoire de Bordeaux Métropole.

Le souvenir de la Révolution

LAURENT COSTE

D'une manière générale, c'est le Bordeaux de « l'âge d'or », le Bordeaux du XVIII^e siècle qui attire les regards de la population et des touristes de plus en plus nombreux. Il en était de même par le passé, qu'il s'agisse d'Arthur Schopenhauer, de Victor Hugo ou de Stendhal qui, lors de leur séjour au XIX^e siècle, ont vanté les beautés du « Port de la Lune¹ ». La période révolutionnaire a été brève mais intense et les marques qu'elle a laissées dans l'espace urbain bordelais ne sont pas toujours visibles au premier regard, d'autant que les régimes suivants ont souvent cherché à en effacer ses traces.

Le promeneur attentif remarque ici et là au coin des rues du vieux Bordeaux des noms de rues gravés dans la pierre qui témoignent de l'engouement pour les idées nouvelles². La Révolution fut en effet caractérisée par une certaine volonté de faire table rase du passé, d'effacer les souvenirs de la monarchie et de l'Église catholique, en particulier lors de l'épisode de la Terreur. La rue des Lauriers devint la rue Haine-aux-Tyrans, la rue Rouleau, la rue du Peuple-Souverain. Au croisement des rues des Trois-Conils, des Remparts, Montbazou (rue J'adore-l'Égalité à l'époque) et de l'Hôtel-de-Ville, trois noms successifs ont été découverts en 1932 lors du ravalement de la façade d'un immeuble, « rue du Palais-Royal », « rue du Département » et « rue de l'Arbre-Chéri », arbre de la liberté, cher aux Montagnards, qui le firent graver dans la pierre en 1794³. Mais le passé pouvait ressurgir derrière une appellation nouvelle et la rue des Feuillants devint la rue Montaigne, car les Bordelais étaient restés attachés à leur grand homme, inhumé dans le couvent des Feuillants. Le couvent fermé, son souvenir perdurait grâce au nom de l'écrivain. Mais il n'y a pas que les noms des rues, changés de manière éphémère, qui rappellent



1 | Louis Desgraves, *Voyageurs à Bordeaux du XVII^e siècle à 1914*, 1991, p. 110-14, 119-120, 123-127.

2 | Pierre Bernadau, *Le Viographe bordelais, ou Revue historique des monuments de Bordeaux tant anciens que modernes*, 1844, p. 43-44.

3 | Louis Desgraves, *Évocation du vieux Bordeaux*, 1989, p. 92.



Allées de Tourny.

cette décennie si agitée. La confiscation des biens de l'Église, et notamment des couvents urbains, de leur cloître et de leur jardin, pour combler le déficit de l'État, a mis sur le marché immobilier de très nombreux espaces dans une ville où l'afflux régulier de population mettait sous tension le marché immobilier. Ces espaces ont été bien souvent déstructurés avec la destruction des bâtiments et le percement de nouvelles rues, l'établissement de places, suscitant une émulation des architectes qui multiplièrent les projets d'urbanisme. Les travaux touchèrent l'ensemble de la ville mais le quartier le plus profondément remanié fut celui que l'on appelle aujourd'hui le « Triangle d'or ».

Situé entre les allées de Tourny, le cours de l'Intendance et le cours Georges-Clemenceau, de forme triangulaire, il était majoritairement occupé par deux immenses couvents, celui des Dominicains qui y avait été déplacé à la fin du XVII^e siècle lors des travaux d'extension du château Trompette et celui des Récollets. Au cours de la Révolution, de nombreux projets virent le jour, ceux de Jean-Baptiste Péchade et d'Étienne Laclotte notamment : ils aboutirent à la création d'une place circulaire d'où partaient des rues rayonnantes consacrées aux grands hommes précurseurs de la Révolution¹. Les Bordelais étant particulièrement friands de divertissements, à l'extrémité ouest de ce quartier, à la fin de la Révolution,

fut édiée une magnifique salle de spectacle, le Théâtre-Français, dans le plus pur style néoclassique inspiré de l'Antiquité chère aux révolutionnaires. Dans le même style, en 1795-96, l'architecte Louis Combes construisit une ravissante résidence pour le consul de Hambourg, Daniel Christophe Meyer². Mais la Révolution, avec le Directoire, si méconnu, fut aussi le temps de l'exotique campagne d'Égypte du général Bonaparte. Et, en façade de la Maison Baignol (n°3), située à l'angle de la rue Thibaud-de-Gobineau et des allées de Tourny, des visages

2 | Jean-Paul Avisseau et Jean-Pierre Poussou, *Illustration du vieux Bordeaux*, 1990, Notice 92.

Façade de la Maison Baignol, à l'angle de la rue Thibaud-de-Gobineau et des allées de Tourny.



1 | *Le port des Lumières. Architecture et art urbain, 1780-1815*, 1989, p. 24.



coiffés du némès des anciens Égyptiens encadrent sept fenêtres du premier étage, symbole d'une égyptomanie qui devait s'épanouir sous le Consulat et l'Empire.

Enfin, trace indirecte, mais ô combien présente dans le paysage bordelais, la colonne des Girondins. Certes, elle ne date pas de la Révolution puisqu'elle fut édifée pour commémorer l'exécution des députés,

témoignant dans l'espace urbain, par la splendeur de ses sculptures et par sa hauteur, qui culmine à plus de 40 mètres, de l'attachement des Bordelais aux grands personnages qui ont marqué l'histoire de la ville pendant cette période. Les Girondins ont manifesté jusqu'à la mort l'attachement à la liberté et à l'idée que les départements de province ne devaient pas être inféodés à une capitale toute-puissante. —

Colonne des Girondins.



Quelle histoire pour quel avenir des boulevards ?

SYLVAIN SCHOONBAERT

Au fil des années, les boulevards de Bordeaux sont devenus une autoroute, la voie la plus polluée du centre-ville, à défaut d'être celle d'une métropole dont le bouclage en rive droite est toujours incertain et complexe, de pont à pont, du nord au sud. Voici sans doute le paradoxe de la création des boulevards de Bordeaux. Cette voie de ceinture n'était pas dimensionnée, dès son origine, ni prévue pour être avant tout une voie de liaison à la hauteur de son succès. La consultation lancée par Bordeaux Métropole et l'a-urba à l'automne 2019 replace les boulevards au cœur du débat. Retour sur leur histoire.

1853 : « La ville de Bordeaux, grâce à la création des voies rapides de communication dont elle vient d'être dotée, est appelée à un avenir de prospérité inespéré. »

Ainsi s'adresse l'ingénieur Adolphe Alphand le 27 juin 1853 au conseil municipal de Bordeaux lorsqu'il présente le projet d'annexion à Bordeaux de divers territoires des communes limitrophes et de création d'un vaste boulevard de ceinture. Cette commande lui a été passée par le baron Haussmann, qui a quitté la préfecture de la Gironde cinq jours auparavant pour gagner celle de la capitale. Si l'on peut voir dans ce rapport l'acte de naissance des boulevards extérieurs de Bordeaux, il ne faut jamais perdre de vue que ce monumental ouvrage de voirie vise à redéfinir le territoire communal afin de mieux en maîtriser la croissance et l'octroi, en rive gauche, face aux communes de Bègles, Talence, Caudéran et Le Bouscat. En rive droite, il marque – avec l'annexion le 1^{er} janvier 1865 de portions de territoires de Lormont, Cenon et La Bastide –, la conquête définitive de la ville centre sur ces trois communes rivales du port de Bordeaux. En réalité, cette idée n'est pas neuve, remontons un peu le temps.

1701 : « Je dirais que je voudrais pour augmenter Bordeaux autant qu'il faudrait pour une capitale d'Empire, commencer son agrandissement presque depuis Bacalan jusque près de Bègles qui sont les deux pointes ou espèces de promontoire qui forment le vaste croissant de son beau port, et c'est-à-dire que pour entrer dans un détail plus particulier, je voudrais conduire les murs de cette grande ville par un demi-cercle presque imperceptible depuis Bacalan jusque vers le Palais-Gallien, de là jusque vers la Tour de Lormes, près de Sainte-Eulalie, et de là, par un autre demi-cercle presque imperceptible, jusque vers la pointe de Bègles dont j'ai parlé. Là je voudrais essayer de faire un pont de pierres, fort élevé, fort large et fort magnifique qui traversast la Garonne et à la sortie de ce pont tirer un autre mur en demi-rond qui, en occupant presque tout le terrain de Quayries et en y renfermant une nouvelle ville qui ferait face sur le port, allast se rendre vis-à-vis de Bacalan. »

En effet cette prose du poète Élie de Bétoulaud, qui imagine Bordeaux capitale des royaumes de France et d'Espagne réunis en 1701, est saisissante tant elle préfigure le projet urbain « Du croissant de lune à la pleine lune » présenté par Alain Juppé en 2013. L'idée de réunir les deux rives dans une seule ville et de les circonscrire dans un cercle théorique entre ainsi dans la géographie et l'histoire urbaines contemporaines de Bordeaux. Les formes de modernité urbanistique qui traduisent cette idée au cours du temps, qu'il s'agisse des murailles et d'un pont évoqués ici, ou encore d'un canal de ceinture apparu en 1782 sous la plume de l'intendant Dupré de Saint-Maur et enfin celle de boulevards déjà envisagés par l'ingénieur Pierrugues dès 1815, offrent des images d'une évidence et d'une continuité topographique remarquables : écoutons-les, le dernier grand intendant de Guyenne en premier.

1782 : « Le canal de ceinture que nous proposons [...] dessècherait en totalité, non seulement le marais de l'Archevêché, mais même tous ceux qui avoisinent la Ville. [...] D'ailleurs, quels autres avantages inappréciables ne procurera-t-il pas ? La navigation qu'on sera dans le cas d'y établir, formera, de l'enceinte de la Ville, un second port de quatre à cinq mille toises d'étendue. [...] La perception même de la partie des octrois, qui tient aux entrées, sera d'une simplicité infinie ; elle se fera par tout ce qui sera dans le cas d'arriver par eau aux Bureaux ou Douanes établies aux deux portes du canal. »
Et Pierrugues d'enchérir ce projet.

Le vocabulaire de l'hygiénisme, de la police et de l'utilité publique caractérise tout le langage de l'aménagement urbain avant l'apparition du mot urbanisme au début du XX^e siècle. Dans cette logique, les boulevards, d'abord ouvrages fortifiés bien souvent ceints de douves, forment la limite défensive et fiscale de la ville avant de devenir des promenades plantées qui n'en contiennent bientôt plus l'urbanisation tandis qu'ils étaient censés la contrôler. Le baron Haussmann en témoigne lui-même dans ses *Mémoires* si décriés par les contemporains et les historiens locaux.



Plan de la ville de Bordeaux avec le canal de ceinture et quelques autres embellissements, projetés par M. Dupré de Saint-Maur, intendant en Guyenne, 1782, © archives Bordeaux Métropole, BIB E 4/1.

1815 : « [La nouvelle enceinte] s'écartera peu de la ligne qui fut tracée par M. Dupré de Saint-Maur ; mais elle en différera totalement par sa nature. Ce magistrat proposait un canal qui, fermant la ville en croissant, aurait abouti par ses deux extrémités aux eaux de la Garonne : c'est par ce fossé que les eaux des marais se seraient écoulées en le rendant navigable. Je n'ai pas cru pouvoir adopter ce projet [...] Loin de préparer à Bordeaux une semblable destinée, écartons de ses murs des eaux dormantes qui ne la ceindront que pour la détruire, entourons-la de boulevards élevés qui, lui servant de parure et d'abri, réuniront avec grandeur l'agréable et l'utile. »

1852 : « Je me consacrai donc avec ardeur à deux grosses questions que j'avais abordées depuis quelque temps et que je réussis à faire aboutir assez vite : l'agrandissement de Bordeaux, par l'annexion de la commune de La Bastide et de portions de territoire, plus ou moins importantes, détachées des communes suburbaines ; l'ouverture d'un boulevard encaissant la ville, dont jusqu'alors les limites semblaient incertaines, et mettant ses parties extrêmes en communication [...] »

Pas moins de quatorze phases de travaux sont nécessaires pour réaliser l'ouvrage bien après le départ et même la mort du célèbre préfet et de son ingénieur génial. Les travaux réalisés d'abord en opportunité grâce à des traités

amiabiles avec de grands propriétaires fonciers (Johnston & Héron en 1853 pour l'agrandissement du cimetière de la Chartreuse et la création du boulevard Antoine-Gautier, Lescure en 1855 pour le prolongement du boulevard entre le Peugue et le chemin du Tondu, Bosc en 1857 pour le boulevard éponyme au sud de la gare Saint-Jean) se poursuivent difficilement et par petites sections, par voie d'expropriations qui modifient et infléchissent sensiblement le tracé d'ensemble, barrière Saint-Genès (1865) ou Judaïque (1860) par exemple.



Boulevard de Cauderan (Président-Wilson), © archives Bordeaux Métropole, XIII B 62, Rec. 136.

1860 : « Le rang le plus voisin de la chaussée dans la plantation double correspondra au rang unique de la plantation simple affaiblissant ainsi, dans la perspective, l'effet de la différence de largeur entre les deux parties du boulevard. »

Un profil très généreux de 34 m de largeur complanté d'une double rangée d'arbres avait en effet été adopté sur la première portion ouverte. Rapidement, deux trottoirs de 6,5 m et une chaussée de 12 m, soit une largeur totale de 25 m avec une seule rangée d'arbres d'alignement, parurent plus raisonnable. Près de mille arbres furent plantés. À partir d'alors s'édifièrent les plus belles maisons des boulevards, des hôtels particuliers mais aussi de luxueuses échoppes qui parsèment encore les anciens boulevards de Talence, Antoine-Gautier, de Cauderan et du Bouscat. Le grand ouest de la banlieue commençait ainsi à se matérialiser et à se connoter d'une tonalité bourgeoise. Les belles allées plantées se dotaient de cafés, de restaurants, d'un parc d'attractions, plus tard d'un stade et d'une plaine des sports, de cinémas...

1888 : « Il n'y a aucun plan approuvé pour le tracé du boulevard entre le chemin de La Barde et la Garonne. Plusieurs études ont été soumises, je ne sais celle qui a été admise par les administrateurs ni celle que M. le Maire désire faire figurer. »

Interrompus par la guerre de 1870 au niveau de l'actuelle rue Rivière au Bouscat, les travaux se poursuivirent péniblement jusqu'en 1902 où les boulevards Daney et Brandenburg furent enfin achevés jusqu'au

bac de Lormont. Si le tracé d'ensemble avait été relativement suivi à l'ouest et au sud de la ville, il s'avéra plus délicat à mettre en œuvre pour contourner les bassins à flot. La réflexion commençait à s'engager, à cette époque, pour un franchissement de la Garonne au nord du port de la Lune : ce sera l'écueil du fameux pont transbordeur, construit dans l'axe du cours du Médoc, qui laisse encore un peu en retrait toute la partie nord des boulevards au-delà de la place Ravezies : elle aboutit en effet, en contournant Bacalan, au « port de la Lune », un lieu prisé des pêcheurs vis-à-vis du bac de Lormont.

1890 : « Quels sont donc les moyens de communication commodes et rapides qui réunissent la banlieue au centre de la ville ? Il n'en est pas. [...] La diligence est, en effet, son seul trait d'union avec elle ; [...] Plus d'un étranger serait étonné, à qui on apprendrait que cette patache transporte journellement 2000 voyageurs entre la ville et les quartiers suburbains. [...] Les diligences ont leur point de départ naturel sur les boulevards extérieurs, où aboutissent toutes les lignes de tramways, parties du centre de Bordeaux. Chargées d'acheminer sur les différents points de la banlieue les voyageurs venus par rail, elles rayonnent autour de la ville sur une quinzaine de routes groupées par faisceaux ramifiant les artères centrales. Ces faisceaux, au nombre de six, résument donc les itinéraires des diligences [...] l'ensemble de ces véhicules lourds et peu confortables a transporté 636 743 voyageurs en 1888. »

Cette voie de ceinture fut conçue à l'économie comme une limite entre le centre et la banlieue tandis qu'elle devint un axe de communication majeur très vite saturé. Les réflexions menées à la fin du XIX^e siècle pour étendre le réseau des tramways et omnibus en six faisceaux rayonnant dans la banlieue en témoignent. Et la congestion qui apparut alors n'a pas disparu ; au contraire, elle s'est accentuée avec la circulation automobile, au détriment des qualités spatiales et sociales initiales de cet espace urbain monumental.

2007 : Inscription du port de la Lune sur la liste du patrimoine mondial. La limite du site inscrit est fixée en rive gauche aux boulevards extérieurs, à l'exception du boulevard Jean-Jacques-Bosc où l'on sait que l'opération d'intérêt national Euratlantique n'entrera pas dans les critères de l'UNESCO. Au nord, au contraire, le site inscrit va jusqu'au boulevard Brandenburg et inclut les bassins à flot, un territoire toutefois en profondes transformations lui aussi. Dans les discussions pour en déterminer le contour, le dessin de cette infrastructure est d'une lisibilité cartographique et géographique si évidente qu'il servira de limite au site inscrit. Il apparaît donc que ce territoire des boulevards et de leurs barrières devient patrimonial. Comment alors le mettre en valeur ? Comment réécrire aujourd'hui l'histoire de cet objet urbanistique si singulier ? Enceinte, limite, franchissement, barrière...

Barrière Saint-Genès, place Louis-Barthou, dans les années 1970, © Archives Sud Ouest.

Automne 2019 : Les boulevards comme projet urbain et métropolitain. La concertation lancée vise à engager une mutation profonde de la pratique des boulevards, les faisant passer d'espace routier à espace urbain. Elle vise aussi à faire des barrières des lieux majeurs de revitalisation urbaine entre centre et périphéries et à développer un projet d'aménagement assurant un meilleur partage de l'espace public en redéployant différents modes de déplacement. Enfin, la concertation a pour objectif de valoriser le patrimoine architectural, urbain et paysager tout en renforçant les fonctions d'habitat, les activités économiques, les emplois et les loisirs qui structurent les usages de cette grande voie.

POUR ALLER PLUS LOIN

- O. Ratouis (dir.), *La construction d'une agglomération Bordeaux et ses banlieues*, Métis Presses, 2013, voir particulièrement les notices p. 33, 57, 91, 123, 127, 135, 141, 177, 185.
- S. Schoonbaert, *La voirie bordelaise au XIX^e siècle*, PUPS, 2007, voir particulièrement p. 94-99, 443-488.
<https://whc.unesco.org/fr/list/1256>



Bordeaux, ville basse

CHANTAL CALLAIS | THIERRY JEANMONOD

Lorsqu'il arrive à Bordeaux le 25 août 1787 en venant du sud, Arthur Young écrit dans son journal : « Arrivé à Bordeaux, à travers un village continu. » La large ceinture entre les cours du XVIII^e siècle et les boulevards du XIX^e reste encore aujourd'hui marquée par la prédominance des maisons à rez-de-chaussée ou un étage. La surprise de Young est encore celle des nouveaux arrivants à Bordeaux 232 ans plus tard ! Quelles sont les circonstances qui ont conduit à ce paysage de ville basse ? Il faut toutefois relativiser ce jugement au regard de la réalité des villes françaises, qui, en dehors de Paris, étaient grandement composées de maisons individuelles ou parfois plurifamiliales aux gabarits équivalents, ce qui explique le nombre d'étages limité. À Bordeaux, le velum particulièrement bas de la ville au-delà de son centre jusqu'à une période très récente peut trouver des explications dans différents facteurs. Certains sont le lot commun de toutes les villes françaises, d'autres circonstances sont plus locales.

En dehors de Paris et des centres historiques des grandes villes, ce sont donc des maisons familiales qui font leurs paysages. Paris et certaines métropoles échappent un tant soit peu à cette logique qui constitue pourtant le socle de l'urbanité française¹. Pourtant la contrainte foncière des villes closes de remparts conduit à la mise au point de types de maisons à étages, dont le nombre peut varier selon les régions, la topographie et la culture locale. Le recours à la maison unifamiliale se développera massivement au XIX^e siècle pendant lequel les théoriciens du logement social font de la maison un guide indispensable pour transformer l'ouvrier en citoyen : « Les ouvriers sont hors de la société politique, hors de la cité ; ce sont des barbares de la société moderne [...] qui doivent donc entrer dans cette société, mais qu'il faut admettre après qu'ils auront passé par le

noviciat de la propriété² » ou « [...] avec une maisonnette et un jardin, on fait de l'ouvrier un chef de famille vraiment digne de ce nom, c'est-à-dire moral et prévoyant, se sentant des racines et ayant autorité sur les siens. C'est bientôt sa maison qui le possède ; elle le moralise, l'assied et le transforme³. » La maison individuelle devient dès lors le moyen de loger le plus grand nombre, « ceux qui n'ont que leur labeur comme capital ».

Lorsque la ville débordera de ses remparts, les servitudes militaires vont parfois créer de nouvelles contraintes en imposant des zones *non aedificandi* ou *altius non tolendi*. Cette servitude existait à Bordeaux autour notamment du château Trompette. Les allées de Tourny ne furent d'abord construites que sur la rive occidentale et selon le dessin de Portier de 1746 à deux niveaux plus comble avant d'être autorisées à trois niveaux plus comble (Burguet, 1853), puis à quatre niveaux plus comble (Durand, 1883) tandis que la rive orientale attendit le déclassement du château Trompette pour donner aux allées de Tourny leur

2 | « Journal des Débats », 1832, cité par Youri Carbonnier, *Les premiers logements sociaux en France*, La Documentation française, 2008.

3 | Émile Cheysson, cité par Youri Carbonnier, *Les premiers logements sociaux en France*, La Documentation française, 2008.



La petite banlieue ne se densifie pas autant que le centre-ville et s'en distingue par des immeubles qui restent bas. Ici, entre cours et boulevards, les surhaussements aboutissent rarement à des maisons plus hautes que deux niveaux. La rue Jean-Dumas par exemple est bordée d'échoppes dont seules quelques-unes dépassent l'alignement.

1 | Jean-Claude Croizé, « L'habitat individuel dans les villes françaises. Une vue sur le temps long », dans Colette Vallat (dir.), *Pérennité urbaine ou la ville par-delà ses métamorphoses*, L'Harmattan, 2009, p. 209-220.

L'état actuel des allées de Tourny expose aujourd'hui une façade composée des différents modèles imposés par la ville au cours des années.



configuration actuelle. L'existence de la servitude de hauteur explique la faible dimension des constructions qui entouraient la place Saint-Germain (Tourny actuelle). Ce modèle, un corps de bâtiment d'un étage sur rez-de-chaussée surmonté d'un toit à brisis, servira pour les constructions de la place d'Aquitaine (Victoire actuelle) ou pour les différents essais autour de la place des Capucins. Toutefois, Bordeaux n'est pas place de guerre selon la liste de 1853 et le déclassement en 1791 des forteresses de la ville exclut la persistance des contraintes militaires pour expliquer le développement d'une ville aux constructions basses.

On a parfois évoqué la mauvaise qualité des sols à Bordeaux pour expliquer le recours si important aux constructions à rez-de-chaussée ou à un étage. Pourtant, si les secteurs proches de la Garonne en aval comme en amont, ou sur la rive droite, présentent des sols peu solides, les terrasses occidentales de la ville sont constituées de bons sols comme en atteste le nom de la rue des Sablières ou bien leur présence à Terre-Nègre à l'ouest. Selon Pierre Barrère, les premières constructions à un étage ont été édifiées à partir de 1775 dans le lotissement de Moncheuil à l'ouest du Jardin public sur un sol proche des terres marécageuses de Bordeaux Nord et ce n'est qu'ultérieurement que la « mode » de l'échoppe à rez-de-chaussée va se développer sur les territoires entre cours et boulevards sans discrimination entre bon et « mauvais » sols.

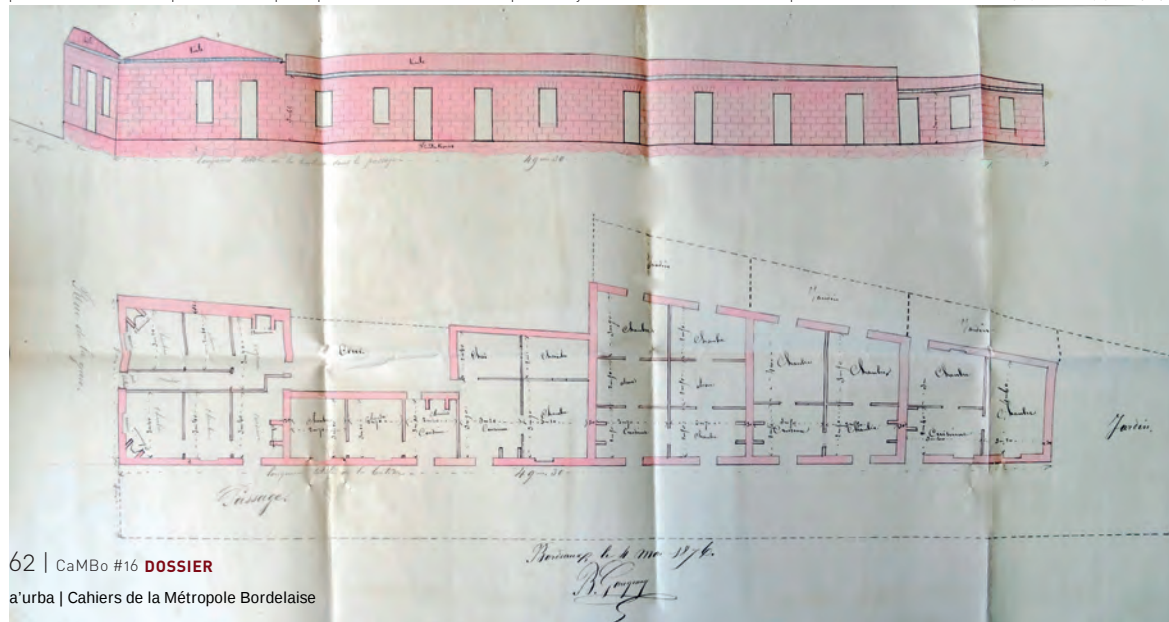
La crise phylloxérique, si elle permet en partie la multiplication des opérations de lotissements qui seront le support de cette ville basse par la réduction des valeurs foncières viticoles, ne peut expliquer le boom immobilier de la fin du XIX^e siècle ni ne peut

être invoquée comme origine de l'engouement pour l'échoppe et la maison à étage. Le XIX^e siècle bordelais est celui, surtout dans sa seconde moitié, du passage d'une économie uniquement liée au commerce du vin à une économie industrielle « classique ». La construction du pont de pierre qui entraîne le déplacement des constructions navales en aval de la ville et limite l'amplitude du port, l'arrivée du chemin de fer, l'exploitation de la forêt landaise pour les poteaux de mine ou le développement d'une industrie chimique et mécanique font passer Bordeaux dans une nouvelle ère. Les ouvriers affluent vers la ville pour travailler dans les usines qui se créent alors. La crise phylloxérique accélère cet exode rural. L'accroissement brutal et important de la population urbaine (la population de Bordeaux double entre 1850 et 1900) transforme les usages agricoles de la banlieue avec la mutation des terres abandonnées par la vigne vers le maraîchage et l'élevage, entraînant encore un exode des ouvriers de la viticulture¹. Les

1 | Pierre Barrère, *La banlieue maraîchère de Bordeaux, Problèmes d'alimentation d'un grand centre urbain*, Cahiers d'outre-mer, n° 6-2^e année, avril-juin 1949.

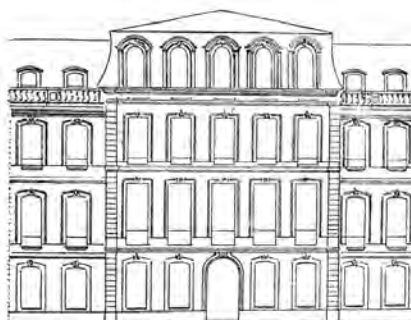
Pierre Barrère, *Le paysage girondin autour de Bordeaux*, Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest européen, tome 20, fascicules 3 et 4, 1949.

Représentatif des lotisseurs du XIX^e siècle, Barthélemy Gaugeacq à la tête d'une génération de bâtisseurs (entrepreneurs puis architectes) spéculé notamment dans le quartier populaire de la gare en construisant des séries de modestes échoppes. Le passage qui porte son nom aligne de très petites maisons aux plans archaïques qui ne bénéficient même pas du système distributif habituel par économie de surface (1876, ©ABM, 50 0 707).

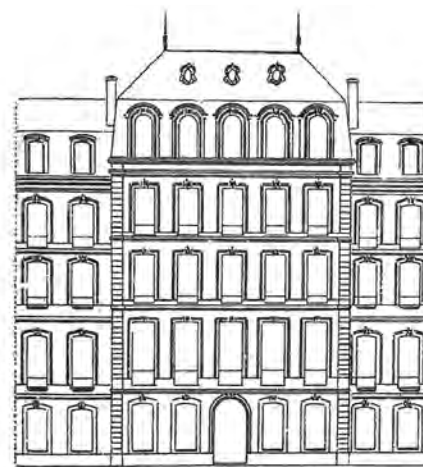




Dessin de la façade originelle par André Portier en 1846.



Surhaussement de la façade par Charles Burguet en 1853.



Surhaussement de la façade par Charles Durand en 1883.

Dessins des modèles de façades successifs pour les allées de Tourny [Xavier Védère, « Les allées de Tourny », *Revue historique de Bordeaux*, t. XXIII, 1930]. Les propriétaires des immeubles des allées de Tourny, soumises à l'origine à un modèle bas pour des raisons militaires, réclament à plusieurs reprises au cours du XIX^e siècle l'autorisation de surélever leurs propriétés, accordée à la condition de toujours souscrire à un modèle imposé.

populations qui arrivent dans la ville sont peu fortunées. Or, il n'existe pas avant 1893 d'organisme de logement social et il n'y a pas à Bordeaux de grandes compagnies financières capables de suppléer cette absence comme pouvaient l'être à Lyon les Hospices civils ou à Paris le Crédit mobilier des frères Pereire. Les spéculateurs bordelais restent tournés vers le port et les nouvelles activités qu'il génère avec sa liaison avec le chemin de fer. On a alors affaire sur le plan immobilier à une spéculation des propriétaires fonciers, petits ou grands : « Achetant à l'hectare et revendant au mètre, la spéculation trouve de larges bénéfices dans une opération aussi favorable à l'acheteur au détail. »

À la spéculation foncière succède une spéculation immobilière où un petit propriétaire d'un lot construit deux ou trois échoppes pour sa famille et/ou pour les mettre en location ou location-vente. Ni le constructeur ni le futur occupant n'ont la capacité financière d'une opération d'envergure. Venant de la campagne, les néo-Bordelais ont la culture de la maison rurale basse accompagnée d'un jardin : « Aux yeux des nouveaux arrivants, c'est le jardin qui fait l'agrément de l'échoppe », dit Pierre Barrère, « chacun y recrée un coin tranquille où s'assourdissent les bruits de la ville ; mais on garde la possibilité d'interpeller les voisins dont on n'est séparé que par la fragile "barrière de Gironde" à claire-voie [...] L'intimité de la maison individuelle n'est pas l'isolement [...]. Chaque fragment de rue est une unité de vie sociale¹. » Pour le petit peuple de Bordeaux, l'échoppe constitue donc la médiation entre la vie rurale et la vie dans la grande ville. Les commerçants et les artisans se partageront entre échoppe, parfois améliorée, et maison à étage.

Il est rare que la forme d'une ville ait une explication univoque. Si la géographie, l'histoire, l'économie et les techniques y ont une part, c'est toujours la culture locale des habitants qui avalise les choix spatiaux qui

sont proposés ou imposés. C'est aussi cette culture locale de l'habiter qui détermine à une période donnée le ou les types de demeures qui conviennent. Bordeaux est une ville historiquement basse car son peuple a choisi d'habiter dans des maisons avec un jardin, le plus souvent possible sous une forme unifamiliale. Les règlements sur les constructions privées qui se succèdent au XIX^e siècle entre 1817 et 1880 au moins proposent une hauteur de bâtiment nettement supérieure aux réalisations. Celui de 1865 suit les prescriptions de la société des architectes qui préconisent une hauteur de 12,66 m dans les rues de moins de 6 m de largeur, 16 m dans les rues de 6 à 9 m, 19,66 m dans les rues de 9 à 12 m et 21 m dans les rues au-delà de 12 m². La lettre du 22 février 1865 qui accompagne l'envoi au maire de Bordeaux précise : « Les hauteurs que nous proposons sont supérieures à celles qu'admet le décret du 27 juillet 1859 pour la ville de Paris. Elles nous semblent donc suffisantes et nous croyons qu'on ne peut aller plus haut dans l'intérêt de la salubrité³. » La chambre syndicale des constructeurs de bâtisses et de maçonnerie proposait en effet des hauteurs supérieures (15 m pour les rues jusqu'à 6 m, 18 m pour celles de 6 à 12 m, 21 m au-delà). La pratique de la densification par surhaussement très habituelle n'a pas abouti à un changement de typologie, sauf dans le cas des changements d'affectation de grandes parcelles fonctionnelles qui ont laissé place à des « résidences » au cours du XX^e siècle.

Ce n'est donc ni la technique, ni la tenue des sols, ni les contraintes de servitude militaire, ni les règlements qui expliquent que Bordeaux soit jusqu'au milieu du XX^e siècle une ville basse, mais la culture et les capacités financières de ses habitants, son modèle économique de spéculation foncière, servis par la très vaste disponibilité de terrains à bâtir aux XVIII^e et XIX^e siècles. _

1 | Pierre Barrère, *Les quartiers de l'agglomération bordelaise*, Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest européen, tome 27, fascicules 1, 2 et 3, 1956.

2 | Chantal Callais, *L'échoppe de Bordeaux*, La Crèche, éditions La geste, 2018, d'après la Publication des arrêtés des années 1864-1865 sur la voirie municipale, Imprimerie Nouvelle A. Bellier.

3 | Archives Bordeaux Métropole, 11-0-1.

Geek du géotag

FRANÇOIS COUGOULE

Le dernier numéro des *Cahiers de la Métropole Bordelaise* s'interrogeait sur le phénomène grandissant du tourisme en ville et plus particulièrement à Bordeaux. Dans une société qui fait la part belle aux loisirs, cette tendance doit être prise en compte par les collectivités afin d'organiser aux mieux les services à proposer à l'ensemble de ses usagers. Une ville comme Bordeaux peut légitimement s'interroger sur ce sujet, étant devenue en quelques années *one of the best European destination*.

Seulement, si on peut approcher le nombre de touristes présents à certaines périodes de l'année, en recoupant des données diverses et variées (nombre de nuitées, entrées dans les musées, passages à l'office du tourisme, etc.), il est plus complexe d'appréhender les usages de la ville par les touristes et par là même comprendre ce qui peut différencier leurs pratiques de celles des résidents.

Les cartes d'Eric Fischer peuvent aider à donner des pistes de réponses. Ce *map geek* qui vit en Californie se présente lui-même comme cartographe, artiste et programmeur. Son credo ? Chercher à interpréter et cartographier les données fournies par les réseaux sociaux. En 2010, il travaille sur le projet « Locals and tourists » dont les cartes feront l'objet d'une exposition au célèbre MoMA de New York.

Le principe, simple sur le papier, n'en est pas moins d'une extrême complexité dans son élaboration. Les résultats graphiques sont eux d'une grande finesse.

Dans un premier temps, il recense les photos prises par des individus sur le site de partage gratuit Flickr. Ce site a le double avantage de dater et de géolocaliser toutes les prises de vue grâce aux coordonnées enregistrées dans le téléphone portable. Ces photos deviennent des points que les spécialistes appellent géotags. La somme de ces géotags sur une période longue fait très rapidement apparaître sur une ville cible, les espaces publics les plus photographiés.

Mais l'expérience ne s'arrête pas là. Eric Fischer introduit une hypothèse qui va permettre de distinguer les photos prises par des usagers permanents (les résidents) et des usagers temporaires (les touristes). Il s'agit d'une donnée de temps. Si les personnes prennent des photos d'une même ville pendant plus d'un mois, ils sont considérés comme résidents. En deçà, ils sont supposés touristes.

Toutes les hypothèses sont contestables et les spécialistes des questions touristiques ne se retrouveront pas dans cette donnée temporelle (pas assez de rigueur, trop relatif, etc.). Certes. Mais la visualisation des résultats graphiques nous apporte

des éléments de réflexion non dénués d'intérêt¹.

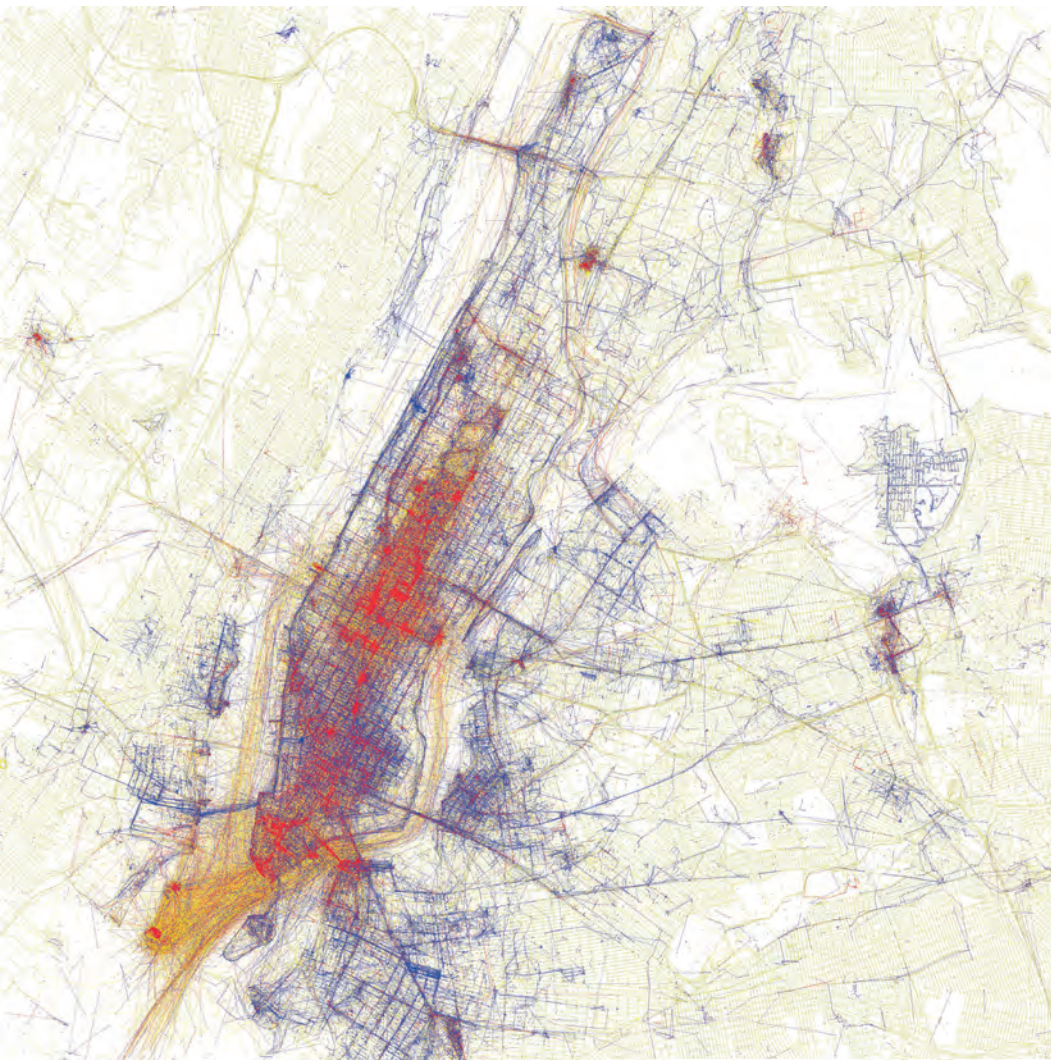
Sur ce premier exemple, les photos publiées par des usagers laissent deviner des parcours tracés sur l'Hudson ou l'East River. Les photos prises depuis les ponts enjambant les rivières viennent le confirmer. Il s'agit de New York.

Broadway, Times Square et Central Park, China Town et Wall Street, Ellis island et la statue de la Liberté sont les lieux les plus visités, photographiés et partagés par les touristes sur les réseaux sociaux.

Les New Yorkais photographient eux aussi leur ville, mais semblent plus sensibles aux rives de l'Hudson, à l'East Village ou aux quartiers plus familiaux de Williamsburg ou de Brooklyn.

1 | Toutes les cartes d'Eric Fischer sont disponibles sur le site : <https://www.flickr.com/photos/walkingsf/sets/72157624209158632/>

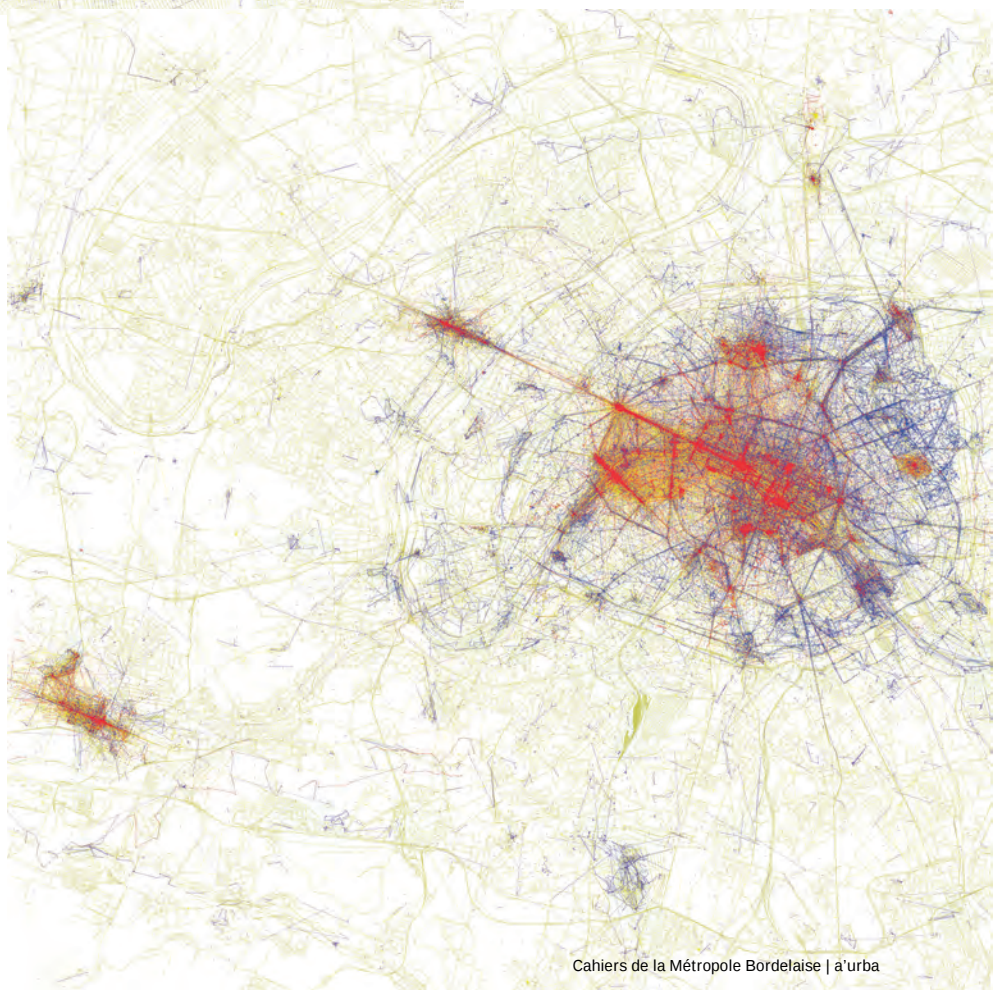
Pour déchiffrer les cartes qui suivent, les géotags bleus correspondent aux traces photographiques des résidents, les géotags rouges sont les photos des touristes. Quand la durée de séjour est difficilement estimable, les géotags sont coloriés en jaune.



New York, © Eric Fischer.

Paris, © Eric Fischer.

Paris, grande capitale mondiale du tourisme, présente un double visage. Une concentration de visiteurs sur les berges de la Seine, le long des Champs-Élysées et sur la butte Montmartre. Au-delà du périphérique, Versailles et la Défense. Les Grands Boulevards ne semblent pas leur laisser de souvenirs impérissables. L'Est de la ville semble lui n'appartenir qu'aux Parisiens, à l'image des abords des canaux (Saint-Martin et de l'Ourcq) ou du côté de la ZAC Massena en allant vers Belleville.



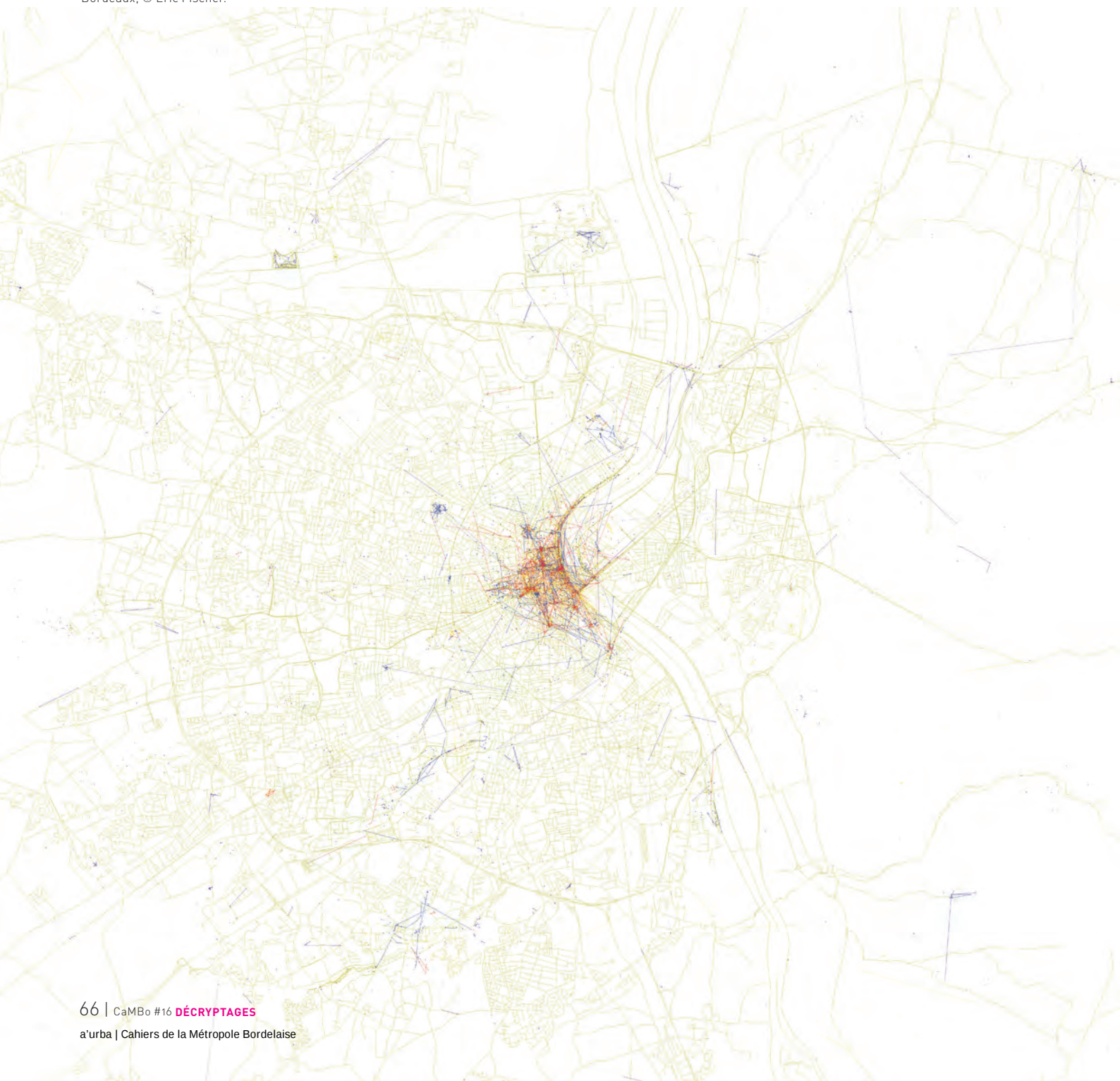
REPRÉSENTATION

Enfin, Bordeaux. Avant tout, il est nécessaire de rappeler que cette analyse a été réalisée en 2011, quelques années avant le grand bond en avant du tourisme à Bordeaux. Des équipements phares comme la Cité du Vin ou les balades fluviales n'existent pas encore. Malgré tout, dès cette époque, le tourisme reste principalement

concentré dans l'intra-cours bordelais. Ce constat est aujourd'hui le même : au-delà de Gambetta, point de touristes. Le « charme » des quartiers d'échoppes ne serait-il qu'une illusion locale ? Il serait souhaitable qu'Eric Fischer fasse tourner à nouveau ses algorithmes sur la ville de Bordeaux. Cela permettra de comprendre si

l'élargissement de l'espace dédié en grande partie aux visiteurs (Cité du Vin et Musée de la Mer aux bassins à flot, MÉCA à Belcier) aura permis de « décongestionner » la ville centre en offrant aux touristes l'image d'un Bordeaux autre que celui du secteur sauvegardé. —

Bordeaux, © Eric Fischer.



Collection de l'Atlas historique des villes

SANDRINE VAUCELLE

« Mettre les villes en atlas » sera le thème du prochain congrès de la Société française d'histoire urbaine (SFHU) qui se tiendra à Bordeaux les 16 et 17 janvier 2020. Le thème choisi pour cette édition illustre l'un des points forts des études urbaines bordelaises : la production d'atlas historiques, édités par le laboratoire Ausonius-Éditions. Depuis les travaux de Charles Higounet qui ont fondé une école bordelaise d'histoire urbaine, une collection de l'Atlas historique des villes de France a été créée pour étudier la forme des villes et l'organisation de l'espace urbain. Depuis 2003, cette collection est codirigée par Sandrine Lavaud et Ézéchiél Jean-Courret, enseignants-chercheurs de l'Université Bordeaux Montaigne, membres de l'UMR Ausonius, que nous avons rencontrés pour *CaMBo*. Ils évoquent les héritages scientifiques dans lesquels ils s'inscrivent, leur actualité (la publication de l'atlas de Bayonne et la préparation du congrès de la SFHU) et la suite de leurs projets.



ATLAS HISTORIQUE DES
VILLES DE FRANCE

L'École bordelaise d'histoire urbaine

La collection de l'Atlas historique des villes de France créée à Bordeaux s'inscrit dans un mouvement européen dont l'origine remonte à l'après-guerre : la Commission internationale pour l'histoire des villes (CIHV), créée en 1955, souhaitait alors faire un état des villes, pour en conserver la mémoire des formes. Les Anglais ont posé le principe du recours, comme fond de plan, à des plans cadastraux ou parcellaires d'avant la Révolution industrielle et ont commencé à travailler les premiers éléments de sémiologie graphique. Puis les Allemands qui ont réalisé des atlas pour des villes rhénanes ; enfin, à partir de 1973, la France a rejoint le mouvement, sous l'impulsion de Charles Higounet et Philippe Wolff, deux historiens médiévistes de Bordeaux et Toulouse. Pendant 10 ans, Charles Higounet, qui a notamment dirigé la monumentale *Histoire de Bordeaux* (publiée entre 1962 et 1974), s'est investi pour créer la collection des atlas qui a réellement démarré sous la direction de Jean-Bernard Marquette son successeur : 48 atlas ont été réalisés entre 1982 et 2003. Le projet n'était pas de couvrir de manière systématique le territoire national, il s'agissait davantage d'un réseau d'historiens intéressés par une lecture de l'espace urbain pour identifier les rythmes de la fabrique de la ville. Pour cette première génération d'atlas, les planches cartographiques étaient dessinées à la main, éditées

en noir et blanc. L'usage de l'informatique, tardif, n'a concerné dans un premier temps que des logiciels de dessin assisté par ordinateur (DAO).

L'atlas de Bordeaux : une nouvelle génération d'atlas

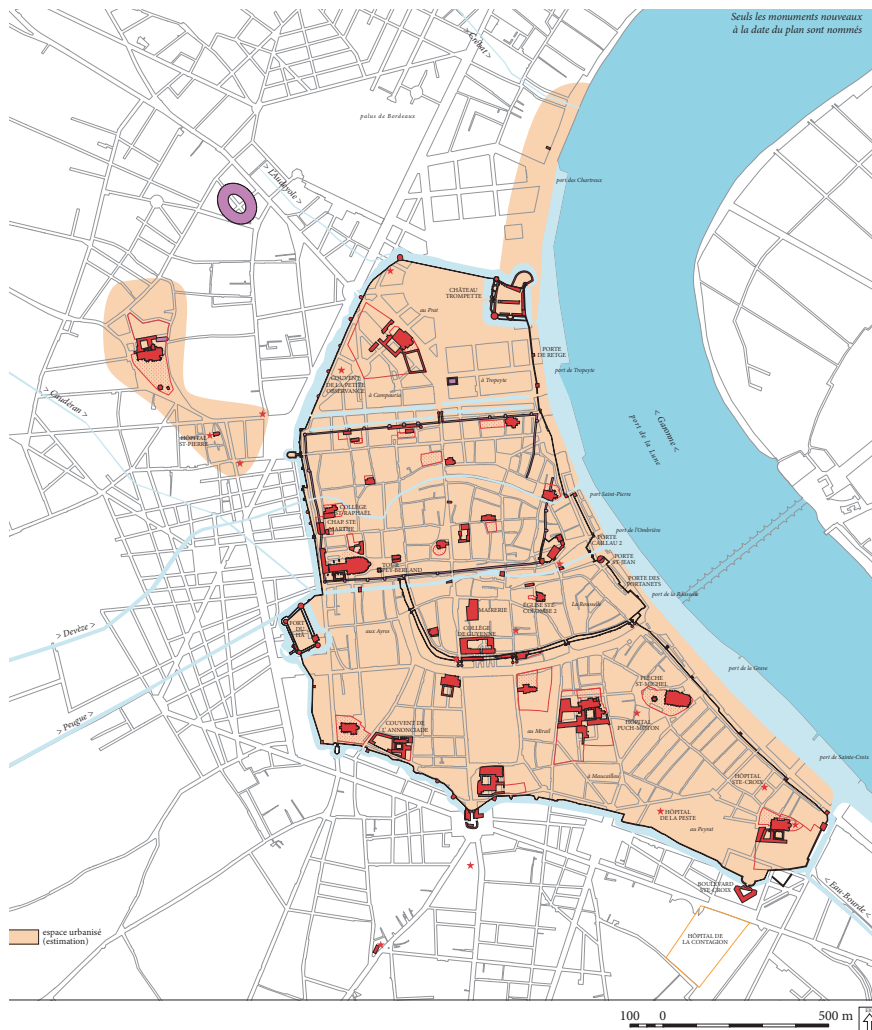
Publié il y a 10 ans sous la direction de Sandrine Lavaud et Ézéchiél Jean-Courret, l'atlas de Bordeaux a ouvert une nouvelle série qui intégrait les apports de la géomatique. Cela permettait aussi de prendre en compte toutes les nouvelles connaissances sur la ville antique et médiévale, acquises lors des chantiers de fouille préventive réalisés lors de grands travaux, notamment pour ceux du tramway. Cet atlas représente un tournant intellectuel, un changement de posture pour comprendre comment la ville se forme et comment elle fonctionne. Selon eux, « faire un atlas permet de réinventer un regard sur le passé, le regard du scientifique, qui diffère du point de vue du politique ». Ainsi l'atlas a montré l'importance des strates antiques et médiévales, souvent occultées par l'effet label de l'UNESCO du Bordeaux des Lumières.

Les deux historiens ont travaillé sur une nouvelle méthodologie combinant les résultats de recherches archéologiques et de travaux d'historiens, pour interroger la fabrique de la ville dans une perspective diachronique, à travers son bâti et une analyse des fonctions : le politique, le défensif, le religieux et les autres fonctions

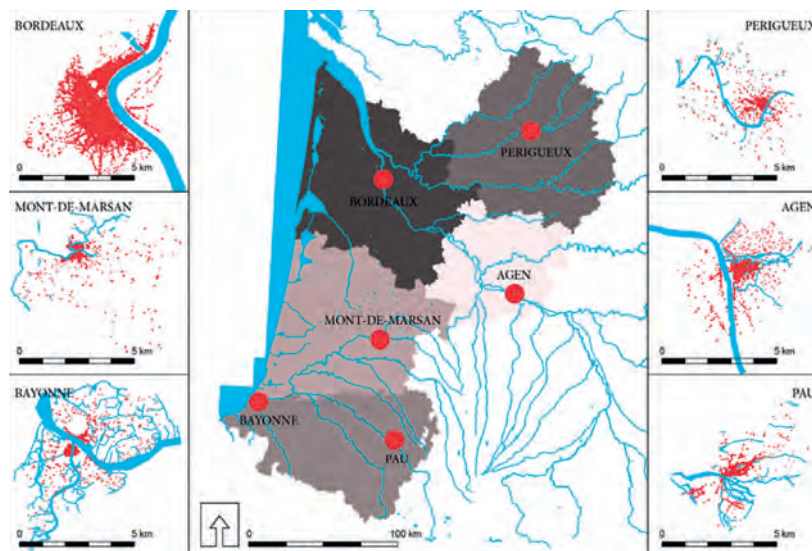
(comme l'aménagement). Sur un fond de plan numérisé du cadastre napoléonien, chaque monument est spatialisé et bénéficie d'une notice rédigée par un historien qui reprend les principaux éléments, notamment ses dates de construction, de transformation ou destruction, sa fonction (voire ses changements de fonction). L'atlas de Bordeaux est ainsi composé de trois volumes : les planches cartographiques, les notices des « sites et monuments » et la « notice générale » qui représente la synthèse pour la ville, organisée par périodes chronologiques.

Les atlas des villes-têtes d'Aquitaine

Dans le cadre d'un programme de recherche régional sur « les villes-têtes d'Aquitaine », les deux historiens ont dirigé une équipe d'une centaine d'auteurs pour réaliser cinq atlas en cinq ans : Agen, Mont-de-Marsan, Pau et Périgueux. Celui de Bayonne, très prochainement édité, parachève cette série. Pour chaque ville, une synthèse des informations existantes a été réalisée (archéologie, histoire). Si nécessaire, un travail de dépouillement des archives a été réalisé, comme dans le cas d'Agen pour laquelle peu de travaux scientifiques avaient été réalisés. Ce travail d'une grande précision, combinant exigence scientifique et écriture accessible au grand public, permet à la collection de l'Atlas historique d'obtenir un certain succès d'édition.



Plan historique, Bordeaux vers 1550, S. Lavaud, É. Jean-Courret, *Atlas historique de Bordeaux*, 2009, t. 2, p. 150.



Les villes-têtes de l'Aquitaine : approches historique, cartographique et comparative. Plans masses des villes-têtes d'après leur cadastre ancien respectif. É. Jean-Courret.

Vers une modélisation graphique

Pour la prochaine étape, dans une perspective comparative, ces historiens vont passer de la carte au modèle : pour construire une modélisation graphique, il convient d'abord d'identifier les structures élémentaires de l'espace, en utilisant la table des chorèmes de Roger Brunet et la méthode de la chrono-chorématique urbaine établie par le Centre national d'archéologie urbaine (CNAU). En 2014, ils ont déjà commencé avec des géographes à aborder le cas de Bordeaux, dans le cadre des travaux de l'Atelier de chrono-chorématique urbaine de Tours. Pour la suite, à partir du travail monographique réalisé pour chaque ville-tête d'Aquitaine, les chercheurs bordelais vont rechercher les invariants existant entre ces différents cas, pour proposer une modélisation graphique de la ville-tête d'Aquitaine. —

COLLECTION DE L'ATLAS HISTORIQUE DES VILLES DE FRANCE

Ausonius Éditions

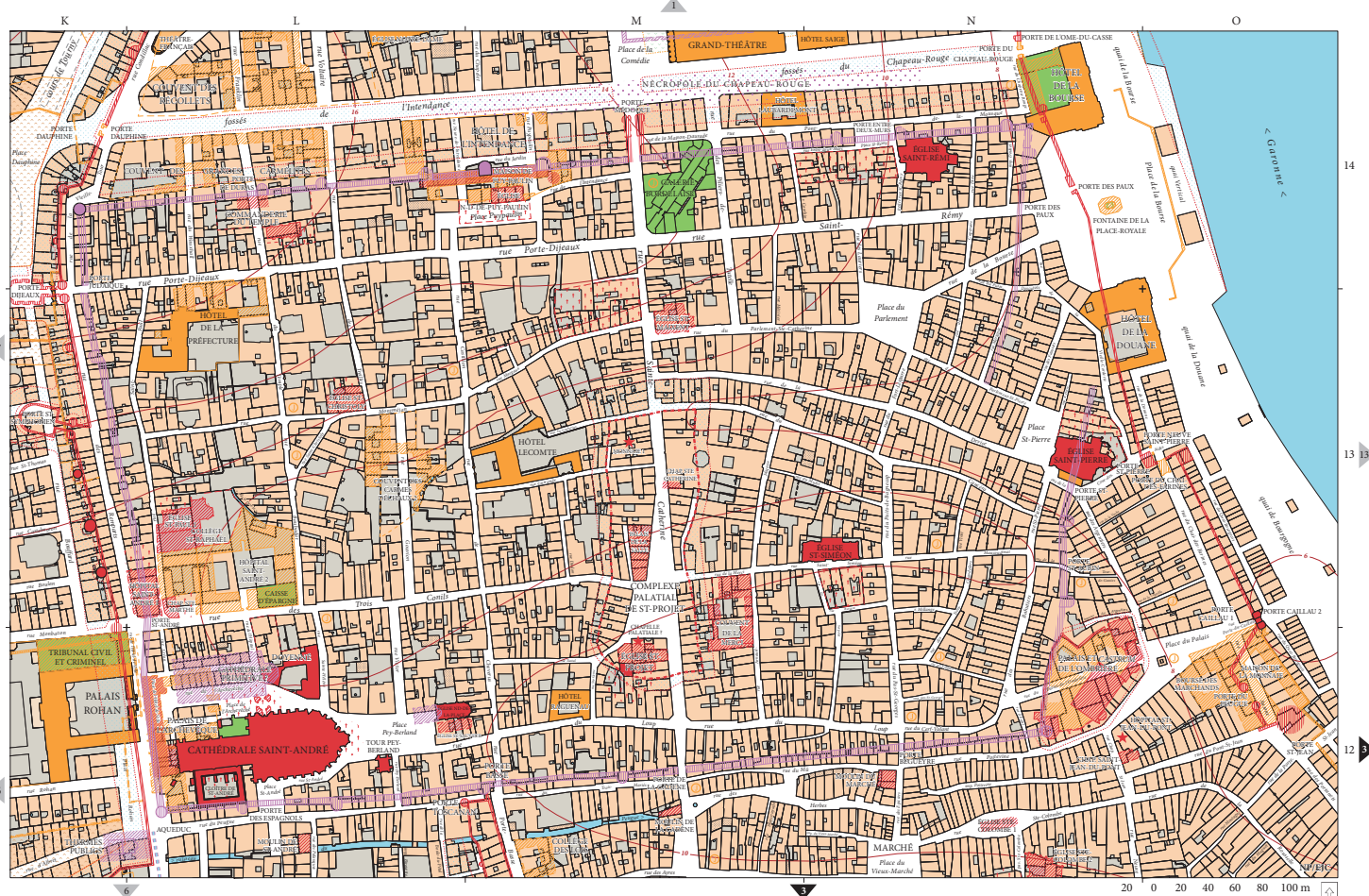
- H. Gaillard, H. Mousset (coord.), *Périgueux*, 2018, 1080 p.
- A. Berdoy (coord.), *Mont-de-Marsan*, 2018, 580 p.
- D. Bidot-Germa, C. Devos, C. Juliat (coord.), *Pau*, 2017, 540 p.
- S. Lavaud (coord.), É. Jean-Courret (cartographie, dir.), *Agen*, 2017, 670 p.
- S. Lavaud (coord.), É. Jean-Courret (cartographie), *Bordeaux*, 2009, 840 p.
- B. Cursente, 2007, *Orthez, Pyrénées-Atlantiques*, 93 p.
- J. Dumonteil, *Oloron-Sainte-Marie, Pyrénées-Atlantiques*, 2003, 62 p.

<http://ausoniuseditions.u-bordeaux-montaigne.fr/collections/france>

POUR ALLER PLUS LOIN

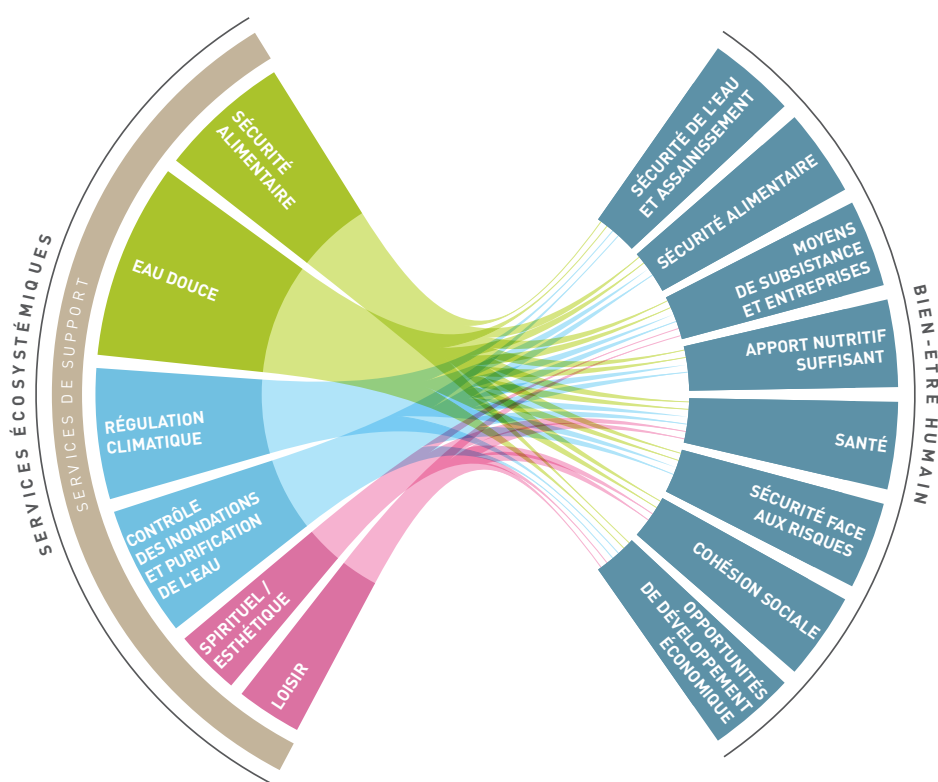
- S. Lavaud, O. Pissot, « Étude chrono-chorématique : Bordeaux » *M@ppemonde*, 2014, 114 [2014.2] <http://mappemonde.mgm.fr/num42/articles/art14204.html>
- S. Lavaud, É. Jean-Courret, « Présentation de l'Atlas historique de Bordeaux », 2013, Les vidéos de l'APHG : <https://www.youtube.com/watch?v=2Ygo8UdLSRg>

Plan historique, planche 2 (centrée sur l'enceinte de la cité), É. Jean-Courret, *Atlas historique de Bordeaux*, 2009.



Des indicateurs pour évaluer la biodiversité

CÉLINE CASTELLAN | CÉCILE NASSIET



Services écosystémiques rendus par la nature et les effets positifs sur le bien-être humain, © IUCN Water, 2012.

Dès 1992, le droit international reconnaît la préservation de la biodiversité comme une « préoccupation commune à l'humanité ». Néanmoins, la biodiversité est aujourd'hui gravement menacée par les activités humaines, la destruction et la contamination des milieux naturels, l'artificialisation des sols, la fragmentation des territoires, les activités industrielles, l'agriculture intensive... Afin de stopper cette dégradation et de mettre en place des actions concrètes, il s'agit, au préalable, d'évaluer l'état

actuel de la biodiversité en ville pour cibler au mieux les interventions. La qualité du diagnostic prend ici toute son importance.

Les services rendus par les écosystèmes

La préservation de la biodiversité est le plus souvent considérée du point de vue des bénéfices pour l'homme, en termes de services d'approvisionnement, de régulation et de services culturels : ce sont les services « écosystémiques ».

Actuellement, les aménagements en milieu urbain intégrant ces services permettent de répondre, entre autres, à des enjeux sanitaires ou à des risques de catastrophes naturelles (îlots de chaleur, risque inondation) sans nécessairement tenir compte de leur rôle de support de biodiversité. Or, en contexte urbain, la biodiversité est aujourd'hui en déclin et les effets du changement climatique vont être plus importants et néfastes pour le cadre de vie des habitants dans les années à venir. Les aménagements futurs devront être supports de ces services écosystémiques.

À titre d'exemple, la mairie de Bordeaux a présenté en début d'été son « plan Canopée » se fixant pour objectif la plantation de 3000 arbres par an soit 25000 arbres supplémentaires en 2025. Afin de prendre en compte les services rendus par la nature, ces actions concrètes devront intégrer la multifonctionnalité des espaces aménagés. Ainsi ces futurs espaces devront être supports de biodiversité, régulateurs des effets des îlots de chaleur urbain, voire outils d'épuration de l'eau. Cela implique des plantations jouant une fonction d'habitat naturel avec un choix d'espèces diversifiées et adaptées au territoire.

Face à l'enjeu du recul de la biodiversité, il s'agit d'éviter de développer une solution unique et d'offrir une pluralité d'actions à adapter selon les contextes. Comment choisir celles à mettre en place ?

Évaluer la connaissance

La première étape d'évaluation de l'état de la biodiversité vise à développer la connaissance des espaces étudiés. Celle-ci est le plus souvent d'origine scientifique, avec des inventaires nombreux, issus d'études diverses : études réglementaires, inventaires naturalistes... La loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages de 2016 rend obligatoire le téléversement des données brutes relatives aux inventaires d'espèces et de leurs habitats. L'objectif est de capitaliser l'ensemble des inventaires réalisés à l'échelle nationale et d'homogénéiser la qualité des données.

Au rôle joué par les scientifiques s'ajoute celui des habitants dans l'acquisition de la connaissance, avec le développement des sciences participatives. Dans le cadre de protocoles simples et précis, elles permettent d'apporter des informations complémentaires aux études naturalistes, notamment au sein de jardins privés. Le Muséum d'Histoire naturelle développe par exemple depuis plus de 20 ans ce type de démarche, avec notamment Vigie-nature. Ce programme suit les espèces communes (oiseaux, bourdons, escargots, papillons, etc.). Les observatoires de la biodiversité du territoire actuels (Faune Aquitaine, Observatoire aquitain de la Faune sauvage) s'appuient particulièrement sur les sciences participatives et l'apport des habitants naturalistes pour les aider à alimenter leurs bases de données.

Peu importe l'origine de ces données « brutes », l'enjeu principal réside ensuite dans leurs analyses pour évaluer les impacts des activités humaines sur l'état de la biodiversité. En effet, les corrélations entre activités anthropiques, politiques publiques et conséquences sur les habitats naturels et espèces sont toujours complexes à démontrer. Des objectifs communs doivent être fixés entre scientifiques et techniciens pour

faciliter la compréhension mutuelle des enjeux et la communication. De plus, pour pouvoir réellement évaluer l'impact des activités humaines sur la biodiversité, il faut pouvoir juger son évolution et donc pérenniser cette acquisition de connaissances dans le temps. L'identification d'indicateurs de biodiversité est une des méthodes de suivi de son état et de son évolution.

Les indicateurs, outils d'évaluation

Les données récoltées permettent de construire des indicateurs. L'UICN¹ en a proposé la définition suivante : « un indicateur de biodiversité est une mesure, généralement quantitative, qui peut être utilisée pour illustrer et faire connaître de façon simple des phénomènes complexes relatifs à la biodiversité, y compris des tendances et des progrès dans le temps ».

Pour être efficaces et reproductibles, les indicateurs doivent être accompagnés d'une explication de la méthode de calcul (sources de données, choix effectués) ainsi que d'une interprétation permettant de contextualiser leur utilisation. Les indicateurs choisis doivent être simples, peu nombreux et pérennes afin que le message soit bien entendu.

Plusieurs typologies et méthodes ont été proposées pour catégoriser les indicateurs selon ce qu'ils renseignent. Une des plus couramment utilisées est la typologie développée par l'OCDE² relative au modèle pression-état-réponse (PER). Ce modèle a pour objectif d'identifier et de quantifier les activités humaines exerçant des pressions sur l'environnement (P), ayant des conséquences sur son état (E) et générant des actions de la part de la société au travers de politiques sectorielles et environnementales (R). Pour illustrer l'application du modèle dans le domaine de la biodiversité, un indicateur de pression permet de savoir qu'entre 2006 et 2014, 84 427 ha ont été artificialisés sur le territoire de

la Nouvelle-Aquitaine, représentant ainsi une progression de 12 %.

L'indicateur d'état permet quant à lui d'évaluer par exemple qu'en Nouvelle-Aquitaine, la concentration moyenne en pesticides des eaux superficielles est d'environ 0,41 µg/l, de 2007 à 2014, avec environ 8 % des stations surveillées où aucun pesticide n'est quantifié et 1 % où la concentration d'eau dépasse les 5 µg/l. (Agence régionale de la biodiversité, Nouvelle-Aquitaine). Parmi les références internationales, l'indice de Singapour, indice de biodiversité urbaine, évalue à la fois l'état des écosystèmes, les politiques publiques et les services écosystémiques sur la base de 23 indicateurs. Utilisé par l'ONU, il s'avère cependant difficilement applicable par les villes françaises, notamment en raison de la difficulté à mobiliser des données. En France, seule la ville de Montpellier l'a testé pour l'instant. Il est subdivisé en trois catégories : analyse de la biodiversité urbaine native, services écosystémiques (ex : puits de carbone), gouvernance et management de la biodiversité (ex : budget alloué pour la biodiversité).

L'intérêt des indicateurs est de créer un lien entre le milieu scientifique, la sphère politique et le grand public pour une meilleure appropriation des thématiques et une adaptation des réponses apportées sur la base d'éléments scientifiques solides. Leur rôle de sensibilisation et d'information permet d'orienter les politiques publiques à différentes échelles, mais également de suivre et d'évaluer leurs effets et leur efficacité en termes de préservation de la biodiversité.

Les indicateurs de biodiversité sont une méthode de représentation de la biodiversité. Idéale pour évaluer l'évolution de l'état de la biodiversité, leur complexité d'interprétation les rend cependant difficiles à interpréter par le grand public, à adapter en milieu urbain et les protocoles scientifiques sont souvent compliqués et longs à mettre en place. —

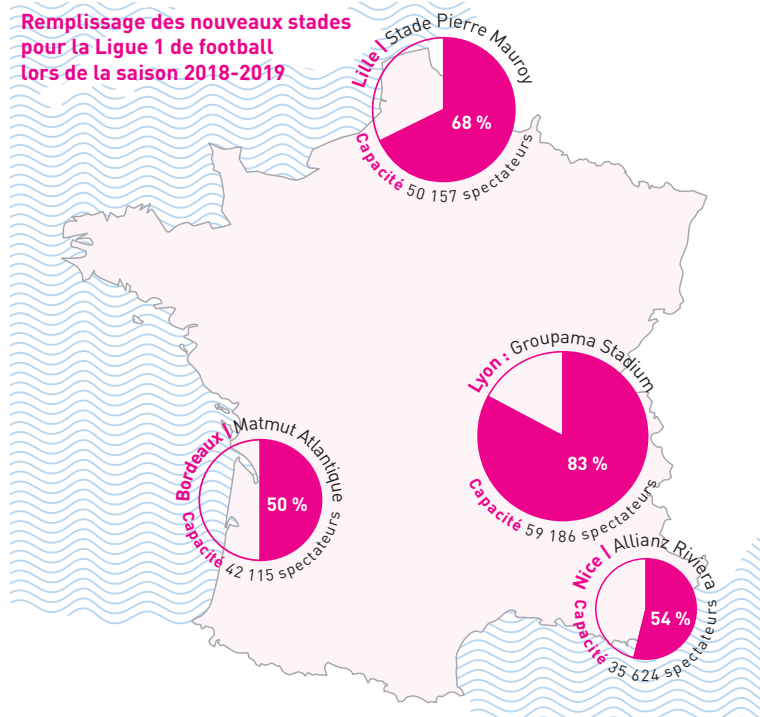
1 | Union internationale pour la conservation de la nature [définition donnée à partir de la définition de l'Agence européenne de l'environnement].

2 | Organisation de coopération et de développement économique.

44 %

Taux de remplissage du Matmut Atlantique

THOMAS BOHLAY



En avril 2013, Alain Juppé posait la première pierre du grand stade, comme l'appelaient les Bordelais au commencement du projet inauguré en mai 2015 et financé par l'État, Bordeaux, la Métropole, la Région, les Girondins de Bordeaux et les constructeurs (Fayat/Vinci). L'exploitant du Matmut Atlantique est Stade Bordeaux Atlantique, filiale des constructeurs ; le loyer est payé par le contribuable et le Football Club des Girondins de Bordeaux, principal résident. Cet équipement avait pour objectif de répondre aux exigences d'accueil des compétitions internationales, d'organiser des manifestations de grande ampleur et de contribuer au rayonnement culturel de la métropole. Quatre années plus tard, les objectifs affichés sont plus ou moins atteints : l'Euro 2016 a été un succès, les Girondins évoluent dans une enceinte digne des meilleurs clubs d'Europe et Bordeaux peut désormais recevoir des artistes capables de remplir des stades. Sur ce dernier point, l'exploitant, n'ayant programmé qu'une poignée de concerts depuis 2015, souffre de la concurrence imposée par les autres stades construits pour l'Euro 2016 (Lille, Nice et Lyon). Par conséquent, plus de 75 % des événements organisés au Matmut Atlantique sont des matchs du FCGB. C'est là que le bât blesse : le taux de remplissage (nombre de places occupées rapporté au nombre total de places disponibles) lors des matchs de la saison passée est de 44 %¹ en

moyenne et l'affluence n'a dépassé que 3 fois (sur 27 matchs) la capacité de l'ancien stade... Cette faible affluence pose un double problème : la remise en question de la légitimité d'un tel équipement et le manque de recettes prévues pour compenser les coûts de construction. En plus d'un naming deux fois moins lucratif que prévu (2,1 millions d'euros contre 3,9 prévus), l'absence du grand public pourrait engendrer des renégociations entre l'exploitant et la municipalité en 2020. Pourtant, la capacité a été indexée sur l'affluence en constante augmentation entre 2004 et 2010.

En effet, le FCGB est classé 17^e en taux de remplissage moyen (sur 20 clubs de Ligue 1) et n'a que la 9^e affluence moyenne². Mais ne nous méprenons pas ! Si le stade René Gallice – comme l'appellent les habitués du virage sud, souvent bien seuls en tribune – peine à se remplir, la qualité de l'ouvrage n'est pas remise en cause. Ce sont probablement les résultats sportifs décevants qui expliquent cette faible affluence.

Qu'en est-il des autres métropoles françaises ayant fait l'acquisition d'un stade multifonction ?

Nice, malgré de bons résultats sportifs (6^e de Ligue 1), est au coude à coude avec Bordeaux, tant sur le plan de l'affluence moyenne (19 122 spectateurs contre 21 183) que sur le plan du rem-

plissage moyen (53 % contre 50 %). Le stade niçois voit son nombre de spectateurs dépasser régulièrement la capacité de son ancien stade, ce qui n'est pas le cas du club aquitain.

Le Lille OSC sort quant à lui d'une saison brillante sur le plan sportif (deuxième de Ligue 1) sans pour autant parvenir à remplir son stade (34 079 spectateurs de moyenne), avec « seulement » 70 % de remplissage.

L'Olympique lyonnais semble être l'équipe dont la ville exploite le mieux son arène : elle affiche une affluence (deuxième moyenne de France avec 49 079 spectateurs/match) systématiquement supérieure à la capacité de l'ancien stade et un taux de remplissage moyen de 83 % (quatrième de France).

Si Bordeaux montre des difficultés à exploiter pleinement cet outil métropolitain, elle n'a pas à rougir devant ses homologues nordiste et provençal. En attendant des jours meilleurs pour les Girondins, force est de constater que le stade se fond lentement mais sûrement dans le paysage métropolitain. Le record d'affluence (42 071) a été battu en juin dernier lors des demi-finales du championnat de France de rugby. Plus de 40 000 spectateurs ont assisté aux concerts respectifs d'Ed Sheeran et Muse en mai et juillet 2019. Rassurez-vous ! Ce stade est armé pour offrir du grand spectacle, sur le terrain comme sur scène. Les Bordelais n'attendent que ça. —

1 | Toutes compétitions confondues en 2018/2019.

2 | Ligue 1 uniquement en 2018/2019.

Multimodalité et intermodalité

MALVINA OROZCO

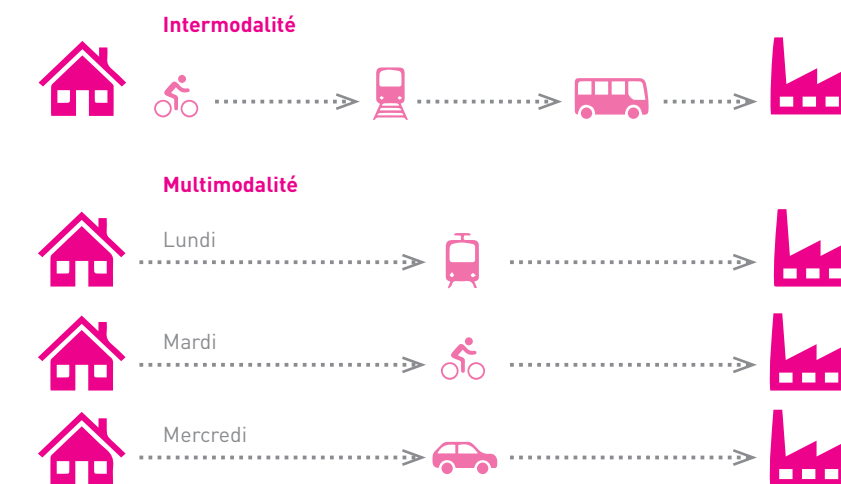
Ils sont dans tous les schémas et documents d'urbanisme, au cœur des objectifs des politiques d'aménagement et de mobilité, semblent interchangeableables et tous deux font rempart contre l'autosolisme, le fait de circuler seul en automobile. Pourtant, malgré leurs ressemblances phonétiques et lexicales, une véritable différence sémantique existe entre ces deux mots, parfois confondus, même si souvent complémentaires.

Le terme modalité unit ces deux mots. Il fait ici référence aux modes de transport, c'est-à-dire aux différents types de véhicules utilisés pour se mouvoir. Comment peuvent-ils donc être « inter » ou « multi » ?

Le terme multimodalité renvoie au choix possible entre différents modes de transport afin de se rendre d'une origine à une destination pour un motif unique. Le mode de transport dépendra ensuite du choix de l'usager, qui jouera sur les avantages de performance de chaque mode disponible, de ses habitudes, etc.

« L'inter », lui, exprime ici la notion de relation, ce qui va permettre la liaison. L'intermodalité est l'utilisation successive de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Le plus grand défi de l'intermodalité réside dans la discontinuité de l'offre, c'est-à-dire dans l'obligation de faire des changements d'un mode à un autre.

Contrairement à la multimodalité, qui semble être un atout, dès lors qu'elle se présente à l'usager, l'intermodalité, elle, est redoutée par le voyageur.



Elle implique, en effet, des ruptures de charge, c'est-à-dire le temps de la correspondance, et donc un moment d'incertitude, celui de la connexion avec le mode de transport suivant. Le déplacement est suspendu et il ne progresse plus. Souvent angoissant, ce temps n'est pas toujours fixe et il est soumis à de nombreux aléas : vais-je réussir à monter dans le prochain bus en quittant mon tramway pour finir mon trajet ? La station de vélos en libre-service ne sera-t-elle pas vide lorsque j'arriverai à la gare ? Autant de questionnements que de défis à relever pour les autorités organisatrices de la mobilité. L'intermodalité implique une réflexion « multi », dans le sens où cette réflexion se doit d'être multiscale, multi-partenaire et nécessite une approche globale, afin que les différents modes soient coordonnés, que la rupture de charge soit le moins subie et incertaine possible. Cette complexité à organiser l'intermodalité a incité les collectivités territoriales à créer des structures dédiées. En Nouvelle-Aquitaine, un syndicat mixte a été créé en 2018,

afin d'organiser la mobilité autour de 5 bassins d'intermodalité à l'échelle de la région. Son objectif est bien l'optimisation des différentes offres de transport ainsi que leur coordination au moyen de diverses actions comme une tarification multimodale (un billet valable pour plusieurs modes), une information multimodale (une même plateforme renseigne l'ensemble des informations relatives aux modes de transport), etc. Cette action se concentre sur l'intermodalité en transports en commun mais les collectivités territoriales ne s'arrêtent pas là et continuent d'intégrer les modes de déplacements individuels dans les logiques d'intermodalité grâce à des infrastructures comme les parcs relais ou encore les stations de vélos en libre-service au sein des pôles d'échanges.

Malgré leurs différences, ces deux formes d'actions sont donc intimement liées. Elles impliquent des questionnements similaires à la gouvernance dont l'objectif reste de faciliter et d'optimiser le temps de déplacement qu'il soit multi ou intermodal. _

Droit de l'urbanisme

Retour à un droit d'exception ?

MICHAËL DAVID

Quel curieux titre ! Un brin provocateur, il est à rebours de la présentation classique faite dans les ouvrages et autres manuels.

En effet, les lois de décentralisation de 1982-1983 n'ont-elles pas transféré les compétences d'urbanisme aux communes et groupements de communes ? Que l'on songe à l'élaboration des documents d'urbanisme, à la délivrance des autorisations d'urbanisme ou encore au montage des opérations d'aménagement.

Bien que toujours présent, l'État a été relégué progressivement dans une fonction de consultation (sous la forme d'avis) et de contrôle *a posteriori* des procédures (avec possibilité de blocage). Là où il était moteur, il a cédé l'initiative et la maîtrise aux collectivités.

Pourtant, à la faveur de lois récentes, le droit de l'urbanisme semble redevenu une « affaire d'État » précipitant certains pans de la matière dans les crispations d'avant 1982.

Outre la tentation et les tentatives (avortées) de reprise en main par l'État de l'urbanisme opérationnel lors des discussions de la loi ÉLAN¹, trois exemples serviront à nourrir le propos autour de la promulgation de lois d'exception qui visent à des adaptations ou à des dérogations aux règles d'urbanisme locales.

Au nom de la célérité et de l'efficacité de l'action publique, l'État recentralise les compétences au profit du repré-

sentant de l'État tout en prenant soin soit d'écarter, soit de contraindre les collectivités au sein des procédures.

D'abord, abonde en ce sens la loi du 26 mars 2018 sur les Jeux olympiques et paralympiques de 2024². Une lecture orientée des articles 5, 12 et 24 de la loi aide à décrypter que les délais d'instruction ne peuvent être majorés et que les maires se doivent de statuer au plus vite.

Confirme ensuite cette trajectoire, l'article 90 de la loi du 23 mars 2019 de réforme pour la justice. Il est clairement dit que « pour la réalisation des opérations d'extension ou de construction d'établissements pénitentiaires entrées en phase d'études avant le 31 décembre 2022, les collectivités territoriales, leurs établissements publics ou leurs groupements peuvent céder à l'État à titre gratuit ou à une valeur inférieure à leur valeur vénale des terrains de leur domaine privé (...) ».

Enfin, que dire de la loi pour la conservation et la restauration de la cathédrale Notre-Dame de Paris ? Elle autorise un large régime dérogatoire dans son article 11 avec notamment la réduction des délais d'instruction (en supprimant diverses consultations) ou encore la possibilité d'échapper aux règles de la reconstruction à l'identique si elles apparaissent trop restrictives. Elle aura d'ailleurs rencontré une forte opposition au Sénat

et conduit à l'échec de la commission mixte paritaire sur ces dispositions d'exception.

Par mimétisme, cette volonté d'assouplir la législation gagne des droits voisins comme le droit de l'environnement. Que penser du décret du 29 décembre 2017 ouvrant un droit de dérogation préfectoral afin d'alléger les démarches administratives et d'accélérer les procédures ; ou encore de la loi pour un État au service d'une société de confiance du 10 août 2018 qui ouvre un droit à déroger à l'enquête publique au profit de la participation du public par voie électronique en Bretagne et dans les Hauts-de-France.

Force est donc de constater que le législateur s'attelle, par petites touches, à un démantèlement du droit décentralisé de l'urbanisme démarré dès 1983 avec la mise en place d'outils étatiques que sont les PIG, OIN, LNU³, renforcé et accéléré dans la période récente.

Au motif d'un découpage différentiel du territoire et de la relance de programmes d'action régaliens (justice, patrimoine national, événement international), l'État législateur poursuit et assume le choix de recentraliser les compétences urbanistiques à son profit.

Incorrigible État, convaincu de n'être que le seul garant de l'ordre public urbanistique... —

1 | Comme l'attestent les débats sur les projets partenariaux d'aménagement (PPA) ou les grandes opérations d'urbanisme (GOU).

2 | Décret n°2019-248 du 27 mars 2019 relatif à l'instruction des demandes d'autorisation d'urbanisme portant sur les projets nécessaires à la préparation, à l'organisation ou au déroulement des Jeux olympiques et paralympiques de 2024, JO 29 mars.

3 | Projets d'intérêt général, opérations d'intérêt national ou lois nationales d'urbanisme.

Marie-Hélène Bacqué

Retour à Roissy, un voyage sur le RER B

Seuil, 2019, 352 p.

En 1989, l'écrivain François Maspero (1932-2015) et la photographe Anaïk Frantz entreprenaient un voyage, de station en station, sur la ligne B du RER parisien pour raconter les banlieues, au moment où naissait un intérêt pour ces territoires alors largement méconnus. La mission Banlieue 89 voyait le jour, la politique de la ville commençait à se structurer. Près de 30 ans plus tard, la sociologue Marie-Hélène Bacqué part sur leurs traces pour refaire le voyage des *Passagers du Roissy-Express* (paru en 1990). Avec le photographe André Mérian, ils parcourent, sac au dos, « quarante gares hors Paris, cinq départements », au rythme d'une station par jour, de Roissy à Saint-Rémy-lès-Chevreuse. Ça se passe au printemps 2017, Emmanuel Macron vient d'être élu président de la République, les législatives n'ont pas encore eu lieu.

Entre 1989 et 2017, le contexte a beaucoup changé et ce journal de bord raconte la transformation des banlieues. En 30 ans, les populations qui y vivent se sont diversifiées avec l'installation de différentes strates de migrants, sous l'effet, entre autres, de la mondialisation : habitants d'origine africaine ou d'Europe de l'Est, familles turques, agriculteurs chinois, commerçants sikhs... Les inégalités ont explosé, constate Marie-Hélène Bacqué, mais surtout les rapports sociaux se sont « racialisés » : « Il y a trente ans, les débats sur les minorités visibles, comme disent les Québécois, ne se posaient pas de la même façon dans la conscience française » ; « les origines ethno-raciales se conjuguent aujourd'hui en France avec la situation sociale. » Ces territoires, dont l'image s'est très fortement dégradée, sont désormais qualifiés de « perdus de la République » dans le discours politique et médiatique. Aujourd'hui, la banlieue fait peur parce que certains clichés lui collent... au béton : violence, drogue, islamisation et problèmes liés à la place des femmes.

Ce qui a changé également, c'est le paysage : la rénovation urbaine est passée par là, des grands ensembles ont été démolis, d'autres reconstruits et la logique de résidentialisation s'est imposée partout. En 2017, l'horizon de la banlieue c'est aussi celui du chantier du Grand Paris, omniprésent, censé la désenclaver mais qui semble se faire sans les principaux intéressés...

La sociologue donne ainsi à voir une réalité difficile mais, pour autant, son diagnostic n'est pas exempt d'un certain optimisme. Marie-Hélène Bacqué écrit : « formes urbaines et paysages ne se réduisent pas à l'environnement gris et bétonné, aux tours et aux échangeurs » et la banlieue est bien plus « verte » qu'on ne l'imagine car la campagne y fait de la résistance. Quant aux habitants, « la société multiculturelle qui s'y construit connaît des hiérarchies,

des fermetures, des hybridations, des tensions sociales et raciales, mais elle existe de fait, inventant aussi des façons de vivre ensemble ou de se côtoyer alors que la capitale, à l'inverse, ne cesse de s'homogénéiser ». Le livre de Marie-Hélène Bacqué se lit comme un voyage impressionniste. Le récit des rencontres de hasard et la description des paysages traversés ont le mérite de donner de la chair et du relief à ces territoires, d'en révéler la complexité et le caractère multiforme. Au fil des pages, le lecteur se forge ainsi peu à peu l'image de territoires vivants et « ouverts », avec tout ce que cela peut générer comme difficultés mais aussi comme perspectives d'avenir. Ainsi, 30 ans après François Maspero qui pressentait déjà que c'était dans les banlieues que se trouvaient les « forces vives » et l'« avenir » de « (s)on pays », Marie-Hélène Bacqué conclut : « Les appropriations quotidiennes à bas bruit, les mobilisations individuelles et associatives font de ces territoires de banlieue des lieux d'invention et de solidarité comme il en existe peu. C'est bien ici que se jouent la société et la métropole de demain, et l'avenir est encore ouvert. »

Élodie Maury



Florian Muzard, Sylvain Allemand (sous la dir.)

Le périurbain, espace à vivre

Éditions Parenthèses, collection Territoires en projets, 2018, 280 p.

Un titre en forme de plaidoyer pour réhabiliter un territoire et des habitants sous le feu régulier des critiques. Il s'agit d'une mise en récit d'expériences au cœur de « vrais » espaces périurbains pour « mieux (y) vivre ». C'est le souhait formulé par la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN) en partenariat avec le commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) qui, depuis 2016, anime une plateforme numérique publique, le lab périurbain. Un projet qui envisage les territoires périurbains « comme des lieux potentiels de ressources, d'expression citoyenne et d'invention¹ ». Ce livre s'exonère de toute définition cadrée et s'intéresse aux initiatives pour faire émerger les bonnes idées. Cinq territoires ont répondu à l'appel du mieux vivre dans le cadre de la session 2016-2017 de l'Atelier des territoires : le Nord Corrèze (19), la communauté de communes de Nozay (44), la métropole caennaise (14), la communauté de communes du Bassée-Montois (77) et l'agglomération troyenne (10).

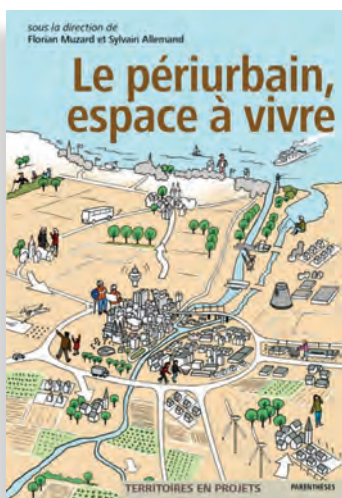
Démontrer, preuves à l'appui, qu'un aménagement et un urbanisme de qualité sont possibles dans ces territoires et qu'ils sont même exemplaires de démarches de cohésion sociale et d'engagement dans la transition écologique, constitue le fil rouge de ce livre. La première partie de l'ouvrage se structure autour des cinq expériences. Chaque contexte est présenté par les acteurs impliqués dans la démarche et appuyé des commentaires de l'État sur les enjeux collectifs. Se mesure ainsi la diversité des territoires périurbains et des solutions pour « faire projet ». Pour « mieux vivre » à Nozay, dans le Bassée-Montois ou dans le Nord Corrèze, c'est l'inversion du regard qui a primé. Le passage de territoires servants aux territoires ressources (paysagère, naturelle, patrimoniale). Pour Caen et Troyes, les plus urbains des périurbains, l'enjeu se porte davantage pour l'un sur la question de l'ergonomie planificatrice entendue comme une adaptation de la règle aux usages quand, pour l'autre, c'est l'organisation des déplacements qui se présente comme une clé d'entrée. Qu'il soit question de principes organisationnels ou de détection de « pépites », ce que disent ces récits, c'est « l'encapacité » d'acteurs et de citoyens pour formaliser un projet de territoire en misant sur les synergies. Ici, on prend le parti de « raconter la vie » à la Rosanvallon. À « coup de sonde » pour reprendre l'expression de Xavier Desjardins. Ces ateliers sont finalement la phase de prototypage avant le lancement du test utilisateur. Pour se « réinventer » comme « la grande Paris » et enfin oser. La deuxième partie, plus classique, est composée de contributions d'experts qui ont suivi ces ateliers. Des démarches inspirantes pour certains ou entrant pour d'autres en résonance avec leurs travaux. La conclusion est une invitation à « bouger les lignes ». Un mouvement qui ne peut se faire sans leadership et qui suppose des évolutions de posture, de doctrine voire de réglementation et le recours à des expérimentations pour agir plus efficacement.

La force de l'ouvrage, c'est sa diversité. C'est aussi sa faiblesse, le nombre de contributeurs multipliant les états des lieux sur la question qui freine le passage au « et après » ? Un ouvrage qui fera peut-être référence, notamment pour l'emploi de mots « à la mode » mais justes : frugalité, réinventer, résilience... Un ouvrage aussi « boîte à outils » ou « couteau suisse » tant les expériences sont bien décrites. Surtout, ce livre fait du bien dans un climat morose. Il donne foi en l'échange pour l'émergence d'axes de progrès. Ces ateliers ont été de véritables « lieux d'apprentissage » pour reprendre la formule d'un élu. Sans faire dans l'angélisme, parfois même parlant crûment des « monstruosité » de ces territoires, le périurbain espace à vivre remet de la vie, du quotidien et du lien entre les gens et les territoires.

À l'issue de sa lecture, on peut dire du périurbain que c'est un espace parvenu à maturité et dans lequel « faire projet » est porteur de sens. Mieux y vivre ne signifie pas qu'on y vit mal. C'est rompre les routines. Un ouvrage qui confirme tout l'intérêt d'un sujet resté trop longtemps dans l'angle mort des politiques publiques. L'appel à projets « Être périurbain en Gironde » lancé à l'initiative de l'a-urba en août 2018 fait également le pari d'un périurbain territoires de projet. Pour avancer, il faut s'attacher à mieux le connaître, le pratiquer et s'en emparer. Au-delà des déclarations d'intention, le périurbain aura désormais besoin d'une gouvernance et d'un leadership solide pour porter sa voix.

Cécile Rasselet

1 | <http://periurbain.cget.gouv.fr/content/PRESENTATION-DU-LAB-PERIURBAIN>



Éric Lenoir

Petit traité du jardin punk Apprendre à désapprendre

Terre vivante, collection Champs d'action, 2018, 96 p.

On se rappelle à quel point l'ouvrage de Gilles Clément, *Le Jardin en mouvement*¹, a marqué un pas important dans la pensée paysagère contemporaine et a ouvert le champ à une nouvelle génération de paysagistes. Éric Lenoir fait partie de ceux qui se sont approprié ce savoir-penser en y ajoutant leur propre sensibilité teintée de culture punk et de guérilla verte. Le *Petit traité du jardin punk* est un ouvrage qui répond à un besoin de plus en plus pressant de notre société : « apprendre à désapprendre » concernant nos a priori sur la forme et la place de la nature. Surtout, quels jardiniers de l'abondance pouvons-nous être au sein de nos environnements quotidiens ? L'auteur replace le contexte historique de la perception de la nature par le prisme du jardin, ses constructions et notre aspiration à l'artificialiser et à la contrôler. Si le lâcher-prise est à la mode dans le développement personnel, on peut trouver son équivalent au jardin dans la démarche exposée par l'auteur. Laisser faire et réapprendre à regarder avec quelle pugnacité la nature se manifeste si on lui en laisse la possibilité.

Ce petit traité ouvre la voie, par quelques rubriques et conseils simples, à celles et ceux qui souhaitent « punkiser » leurs espaces ou des délaissés urbains. En cela, cet ouvrage soulève des enjeux particulièrement contemporains en matière d'acceptation de la nature en ville, mais aussi de la redécouverte d'une esthétique paysagère faisant la part belle à sa présence plutôt qu'à son aspect. Le jardin à la française, novateur et somptueux, a influencé pendant plus de deux siècles les critères qui accordent à un espace le statut de jardin. La pensée cartésienne qui l'accompagne imprègne encore aujourd'hui l'esthétique paysagère jusqu'au modèle manucuré du jardin pavillonnaire. Les limites d'un jardin suffisent à traduire le geste, la volonté et le statut de cet espace dédié aux interrelations entre la nature et son jardinier. Au travers de ce traité, Éric Lenoir modernise la figure du jardinier en rappelant humblement que le jardin est une des manifestations culturelles d'un rapport à l'environnement et qu'il est sain d'en faire un débat de société. Laisser faire, soigner les contours pour faciliter la compréhension du geste et du lieu puis passer du temps à contempler plutôt qu'à lutter contre : voilà ce à quoi aspire le punk qui sommeille en chacun de nous. Cet éloge du laisser-pousser

fait écho à des problématiques rencontrées actuellement sur le territoire de la métropole bordelaise, notamment au besoin pressant de faire une place de choix à la nature en ville, que ce soit dans l'espace public ou dans les jardins particuliers. Pour répondre aux défis climatique et sanitaire, la végétation est un allié sur lequel la ville compte beaucoup pour lui rendre la vie moins dure en cas d'épisodes caniculaires. Pour que les services rendus par l'armature verte soient optimaux, il faut la considérer comme une infrastructure vivante ayant besoin de se développer en pleine terre et d'être correctement alimentée en eau pluviale. Conscient de cette difficulté d'installer du végétal dans un milieu urbain contraint, Éric Lenoir apporte une démarche complémentaire où chacun peut s'investir, à l'image du colibri, dans une conquête « touche par touche » de la ville par le vivant. Sous couvert d'ensauvager l'urbain, ces jardins interrogent profondément la conception occidentale d'un milieu urbain cadré où tout est projet. Ils nous interrogent sur notre capacité à tolérer le spontané, ce qui est moins institutionnel. Peut-être nous renvoient-ils à notre capacité à tolérer l'autre et la différence.

Dimitri Boutleux

¹ Gilles Clément, *Le Jardin en mouvement*, éd. Pandora, Paris, 1991.



Collectif

Les routes du futur du Grand Paris Consultation internationale, catalogue de l'exposition

Pavillon de l'Arsenal, 2019, 312 p.

Les « routes du futur » du Grand Paris seraient-elles celles de notre présent ? Chaque génération n'est, en effet, pas tenue de construire ses voies romaines ; elle peut penser différemment pour résoudre les problèmes de son temps. C'est, en substance, le message délivré par l'exposition et l'ouvrage qui relatent cette consultation de quatre équipes internationales sur le devenir des autoroutes franciliennes.

À la lecture des premiers chapitres, l'urbaniste est saisi d'une nostalgie douce-amère et ambiguë : qu'il semble loin, le temps démiurgique des grandes visions volontaristes d'Eugène Hénard, Henri Prost, Le Corbusier... Une époque où tout semblait simple : à l'injonction gaulloise de « mettre de l'ordre dans ce bordel », Paul Delouvrier répondit « nouvelles infrastructures ». Aujourd'hui, plus de Général, mais des embarras de Paris devenus XXL, auxquels l'action publique doit répondre sans les moyens financiers des années 1960, remplacés par un maître mot : optimisation.

Autrefois porteuses de progrès, aujourd'hui synonymes de coupures urbaines et de pollution atmosphérique, que faire de ces balafres de bitume et de béton, véritables œuvres de land art à la gloire du moteur à explosion ? 80 ans après l'ouverture du premier tronçon d'autoroute francilien¹, cette consultation pose les termes d'un débat sur le devenir de nos infrastructures routières. Les années 2010 en ont connu les prémices : expérimentation des cars express sur autoroutes, transformation des voies sur berges, couverture du périph' et débats électoraux sur sa transformation future. La décennie 2020 devra trouver des solutions, moins coûteuses, plus évolutives, plus malignes aussi : perméabilité, recalibrage, adaptation aux véhicules autonomes, végétalisation...

Les réponses à cette riche consultation ont en commun de ne pas proposer une solution miracle, mais au contraire un assemblage d'optimisations et de transformations. L'équipe Shared Utility Networks (agence Rogers Stirk Harbour) prône un usage des grandes voiries comme partie intégrante du réseau de transports publics ; le collectif Holos (agence Richez & Associés) propose un concept de voies métropolitaines dont les usages suscitent et répondent à des changements profonds de comportements de mobilité ; l'équipe de Seura Architectes envisage un *new deal* réformant les rapports entre centre et périphérie, déployant de manière progressive un modèle de mobilité alternatif à l'autosolisme.

Enfin, l'équipe de L'Atelier des mobilités relève l'obsolescence d'un modèle urbain lié à des autoroutes conçues pour la vitesse mais ayant fini par entraîner une trop forte spécialisation des territoires, tout en jouant autant un rôle de support aux déplacements de proximité que de support aux flux de grandes distances. Outre la mise en place de voies réservées sur autoroutes, l'originalité de la proposition consiste à les mettre en réseau pour faire système : un maillage métropolitain de 1 000 km de voies NOE, réservées aux véhicules accueillant un

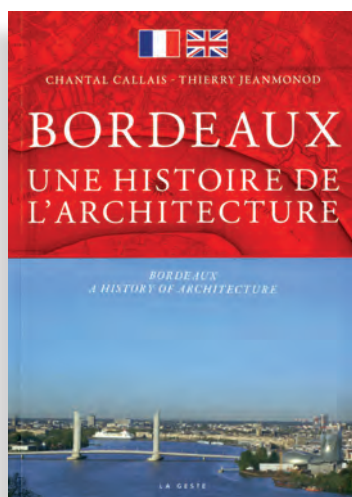
« nombre d'occupants élevé », garantissant des déplacements efficaces et rapides en transports collectifs, covoiturage, transport à la demande, VTC partagés, véhicules autonomes collectifs... Un réseau alliant transports publics et services privés, offres « fixes » et *free-floating*. Autre originalité : l'importance accordée à la logistique pour approvisionner la région-capitale, en permettant aux véhicules à remplissage optimisé d'emprunter les voies NOE, mettant en réseau le maillage de plateformes logistiques faisant lien entre la grande échelle transnationale et le dernier kilomètre.

Cette petite musique devrait résonner fortement sur les murs antibruit de l'agglomération bordelaise : entre rocade saturée et autoroutes congestionnées, allons-nous espérer encore longtemps qu'un hypothétique Delouvrier bâtisse un grand contournement sans garantie de résolution de nos problèmes de trafic ? Peut-être faut-il dès aujourd'hui travailler à une autre métamorphose de nos grandes voiries : mettons enfin l'imagination au pouvoir !

François Péron

1 | Inauguré en 1938 entre Saint-Cloud et Vaucresson.

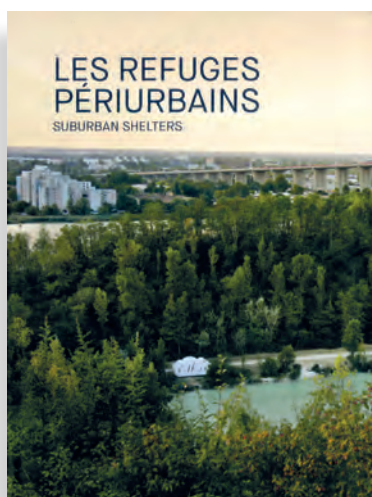




Chantal Callais, Thierry Jeanmonod
Bordeaux – Une histoire de l'architecture

La Geste, premier semestre 2019, 152 p.

Un livre bilingue, en français et en anglais, qui retrace l'histoire de l'architecture bordelaise, de la prospérité gallo-romaine au renouvellement urbain contemporain. L'ouvrage est richement illustré de nombreuses photographies et plans originaux qui permettent de comprendre les spécificités architecturales de la ville (les échoppes) et la construction de Bordeaux au fil des siècles.



Coproduction de Bruit du Frigo et Zébra3/
 BuySelff pour Bordeaux Métropole

**Les Refuges périurbains.
 Suburban Shelters**

Éditions Wildproject, mars 2019, 240 p.

Entre 2010 et 2019, onze refuges périurbains ont été installés dans la métropole bordelaise, onze observatoires artistiques d'une métropole en mouvement, reliés entre eux par un système de sentiers et chemins de traverse. Cet ouvrage retrace l'histoire de ce projet unique, à la fois urbain, architectural et artistique. Des esquisses et témoignages accompagnent plus de 300 photographies et illustrations qui offrent une vision inédite du territoire périurbain de l'agglomération bordelaise.



Le Festin

**La MÉCA :
 au cœur de la culture
 en Nouvelle-Aquitaine**

Juin 2019, 108 p.

La Maison de l'économie créative et de la culture en Nouvelle-Aquitaine a été inaugurée en juin 2019. Installée dans le quartier Euratlantique en pleine mutation, près de la gare Saint-Jean, cet édifice hors du commun surplombant la Garonne a été imaginé par le Danois Bjarke Ingels (agence BIG) en collaboration avec le cabinet d'architecture Freaks (Paris). Le hors-série du festin nous ouvre ainsi ses portes pour faire découvrir au lecteur la MÉCA dans ses moindres détails, de sa conception à ses nombreuses finalités. Conçue comme un laboratoire des créations artistiques, elle réunit le FRAC (fonds régional d'art contemporain), l'ALCA (agence livre, cinéma et audiovisuel en Nouvelle-Aquitaine) et l'OARA (office artistique de la région Aquitaine), offrant aux professionnels de la culture des outils innovants et aux publics de nouveaux espaces culturels.

Abonnez-vous !

Et recevez **CaMBo** chez vous :



1 an : 2 numéros = 20 €

2 ans : 4 numéros = 40 €

Collection complète* : 15 numéros = 100 €

*N° 3, épuisé - offre valable jusqu'au 15 mai 2020 - dans la limite des stocks disponibles

Oui, je souhaite m'abonner à la revue **CaMBo** pour ☐ 1 an ☐ 2 ans ☐ collection (1 à 16)
à partir du n° 16 (novembre 2019) ☐
à partir du n° 17 (à paraître, mai 2020) ☐ (sauf n° 3, épuisé)

M. ☐ Mme ☐
Nom
Prénom
Courriel

Date

Signature

Adresse

Code postal
Ville
Pays

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

Le Festin
autorisation 64348
33 098 Bordeaux cedex

CAhiers de la MÉTROPOLÉ BORDELAISE

LES AUTEURS

p. 45 | **Christian Block**
conservateur, responsable des collections médiévales et modernes au musée d'Aquitaine.

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

p. 42 | **Hubert Bonin**
professeur émérite en histoire économique.

p. 77 | **Dimitri Boutleux**
paysagiste-urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 61 | **Chantal Callais**
maître de conférences à l'école nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux.

p. 70 | **Céline Castellan**
urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 53 | **Laurent Coste**
professeur d'histoire moderne à l'université de Bordeaux.

p. 25, 29, 64 | **François Cougoule**
urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

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

p. 20 | **Valérie Diaz**
urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 36 | **François Dubet**
sociologue, professeur émérite à l'université de Bordeaux.

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

p. 25, 51 | **Patrice Godier**
maître de conférences en sciences humaines et sociales à l'école nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux.

p. 18 | **Antonio Gonzalez Alvarez**
ingénieur-urbaniste, directeur de l'équipe Dynamiques territoriales à l'a-urba.

p. 15 | **Sophie Haddak-Bayce**
architecte-urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 61 | **Thierry Jeanmonod**
maître de conférences à l'école nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux.

p. 33 | **Xavier Lacarce**
historien et professeur agrégé à Sciences Po Bordeaux.

p. 1 | **Françoise Le Lay**
directrice des études à l'a-urba.

p. 18 | **Laurie Magimel**
urbaniste spécialiste modes de vie et pratique, chargée d'études à l'a-urba.

p. 39 | **Daniel Mandouze**
sociologue-urbaniste.

p. 14, 75 | **Élodie Maury**
chargée de communication et d'édition à l'a-urba.

p. 50 | **Céline Morice**
directrice de La Mémoire de Bordeaux.

p. 70 | **Cécile Nassiet**
urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 11, 25 | **Thierry Oblet**
sociologue, maître de conférences à l'université de Bordeaux.

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

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

p. 15, 78 | **François Péron**
urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

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

p. 7 | **Guillaume Pouyanne**
économiste, maître de conférences à l'université de Bordeaux.

p. 76 | **Cécile Rasselet**
géographe, directrice de l'équipe Socio-économie urbaine à l'a-urba.

p. 24 | **Vincent Schoenmakers**
géographe, chargé d'études à l'a-urba.

p. 57 | **Sylvain Schoonbaert**
architecte, chef de projets à Bordeaux Métropole, service de l'architecture et du patrimoine urbain en projet.

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

LES ILLUSTRATEURS

p. 23 | **Clara Barretto**
architecte-urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 72 | **Olivier Chaput**
infographiste à l'a-urba.

p. 8, 11, 20 | **Sylvain Tastet**
infographiste à l'a-urba.

LA PHOTOGRAPHIE

p. 2, 17, 21, 28, 45, 47, 53-56 | **Hélène Dumora**
photographe à l'a-urba.

EN COUVERTURE

Les Quais de Bordeaux, Alfred Smith, 1892
Huile sur toile, 138 x 182,
musée des Beaux-Arts, ville de Bordeaux
photographie : F. Deval.

#16 | NOVEMBRE 2019

Mythologies de la ville

le festin

a'urba
agence d'urbanisme
Bordeaux Aquitaine



10 €

50
ans!

Bordeaux « belle endormie »,
ville « modérée » ou
au contraire « rebelle », « ville
basse », « port négrier »...
Réalités ou clichés,
ces qualificatifs participent
à la construction de l'identité
de Bordeaux.

Mais comme toujours lorsqu'on
examine le passé, l'analyse de
ces faits historiques ou de ces
stéréotypes, reste guidée par
des préoccupations actuelles.

En ce sens, ce nouveau numéro
de *CaMBo* nous parle du
Bordeaux d'aujourd'hui.

À paraître

#17 | MAI 2020

Rythmes de la ville